

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

PRINCIPES GENERAUX		PRINCIPES GENERAUX	
1. CONDITIONS GENERALES	7	1. GENERAL CONDITIONS	7
1.1 APPLICATION		1.1 APPLICATION	
1.2 LANGUE OFFICIELLE		1.2 OFFICIAL LANGUAGE	
1.3 INTERPRETATION		1.3 INTERPRETATION	
1.4 DATE D'APPLICATION		1.4 DATE OF APPLICATION	
2. DEFINITIONS		2. DEFINITIONS	
2.1 DEBUT DU RALLYE		2.1 BEGINNING OF THE RALLY	
2.2 ADDITIF		2.2 BULLETIN	
2.3 COMMUNICATION		2.3 COMMUNICATION	
2.4 ZONES DE CONTROLE	8	2.4 CONTROL AREAS	8
2.5 EQUIPAGE		2.5 CREW	
2.6 DECISION		2.6 DECISION	
2.7 FIA		2.7 FIA	
2.8 FIN DU RALLYE		2.8 END OF THE RALLY	
2.9 ETAPE		2.9 LEG	
2.10 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS		2.10 MEDIA ZONE	
2.11 NEUTRALISATION		2.11 NEUTRALISATION	
2.12 PARC FERME		2.12 PARC FERME	
2.13 ASSISTANCE INTERDITE		2.13 PROHIBITED SERVICE	
2.14 RECONNAISSANCE		2.14 RECONNAISSANCE	
2.15 PROGRAMME HORAIRE DES RECONNAISSANCES		2.15 RECONNAISSANCE TIMETABLE	
2.16 REGROUPEMENT	9	2.16 REGROUP	9
2.17 SECTEUR DE LIAISON		2.17 ROAD SECTION	
2.18 SECTION DU RALLYE		2.18 SECTION OF THE RALLY	
2.19 ASSISTANCE		2.19 SERVICE	
2.20 EPREUVE SPECIALE		2.20 SPECIAL STAGE	
2.21 EPREUVE SUPER SPECIALE		2.21 SUPER SPECIAL STAGE	
2.22 EQUIPE		2.22 TEAM	
2.23 CARNET DE CONTROLE		2.23 TIME CARD	
2.24 ZONE TECHNIQUE		2.24 TECHNICAL ZONE	
2.25 CARTON JAUNE		2.25 YELLOW CARD	
2.26 CARTON BLEU		2.26 BLUE CARD	
CHAMPIONNATS ET POINTS		CHAMPIONSHIPS & POINTS	
3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS		3. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS	
3.1 ATTRIBUTION DES POINTS DES CHAMPIONNATS		3.1 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS	
3.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS	10	3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION	10
4. CHAMPIONNAT DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES		4. FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS	
4.1 ANNONCE		4.1 ANNOUNCEMENT	
4.2 PARTICIPATION	11	4.2 PARTICIPATION	11
4.3 POINTS		4.3 POINTS	
5. TROPHEE FIA D'EQUIPE CERSH		5. FIA EHSRC TEAM TROPHY	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

5.1	ANNONCE	5.1	ANNOUNCEMENT
5.2	PARTICIPATION	5.2	PARTICIPATION
5.3	POINTS	5.3	POINTS
6.	CHAMPIONNATS ANNEXES	12	SUPPORT CHAMPIONSHIPS
7.	CHAMPIONNAT JUNIOR	7.	JUNIOR CHAMPIONSHIP
8.	EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT	8.	DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP
8.1	PILOTES ET COPILOTES	8.1	DRIVERS AND CO-DRIVERS
8.2	EQUIPES CERSH	8.2	EHSRC TEAMS
9.	CRITERES POUR PILOTES PRIORITAIRES	9.	CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS
10.	CARACTERISTIQUES DU RALLYE	10.	RALLY CHARACTERISTICS
10.1	CONFIGURATION DU RALLYE	10.1	RALLY CONFIGURATION
10.2	PROGRAMME DES RALLYES	10.2	PROGRAMMES FOR THE RALLIES
10.3	RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF OFFICIELS	10.3	RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME
<hr/> OFFICIELS <hr/>		<hr/> OFFICIALS <hr/>	
11.	OFFICIELS ET DELEGUES	11.	OFFICIALS AND DELEGATES
11.1	COMMISSAIRES SPORTIFS	11.1	STEWARDS
11.2	DELEGUES DE LA FIA	11.2	FIA DELEGATES
11.3	CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	11.3	COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (« THE CRO »)
<hr/> VOITURES ADMISES <hr/>		<hr/> ELIGIBLE CARS <hr/>	
12.	VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU CHAMPIONNAT	12.	CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA CHAMPIONSHIP RALLIES
12.1	CATEGORIES ET CLASSES DE VOITURES	12.1	CATEGORIES AND CLASSES OF CARS
12.2	DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES	12.2	ADDITIONAL PROVISIONS
<hr/> PNEUMATIQUES ET ROUES <hr/>		<hr/> TYRES AND WHEELS <hr/>	
13.	GENERALITES	13.	GENERAL
13.1	POUR TOUTS LES TYPES DE VOITURES ET TOUTS LES CONCURRENTS	13.1	FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS
13.2	CONTROLES	13.2	CONTROLS
13.3	ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES	13.3	TYRE MARKING / CONTROL ZONES
14.	FOURNITURE DE PNEUMATIQUES	14.	TYRE SUPPLY
15.	QUANTITE DE PNEUMATIQUES	15.	TYRE QUANTITIES
15.1	VOITURES DE CATEGORIE 1	15.1	CARS OF CATEGORY 1
15.2	VOITURES DE CATEGORIES 2, 3 ET 4	15.2	CARS OF CATEGORY 2, 3 AND 4
<hr/> COMPOSANTS MECANIQUES <hr/>		<hr/> MECHANICAL COMPONENTS <hr/>	
16.	COMPOSANTS MECANIQUES	16.	MECHANICAL COMPONENTS
16.1	TURBOCOMPRESSEURS	16.1	TURBOCHARGERS
17.	COMPOSANTS MECANIQUES	17.	MECHANICAL COMPONENTS
18.	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE	18.	ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS
18.1	CAMERAS EMBARQUEES	18.1	ON-BOARD CAMERAS
18.2	SYSTEME DE SUIVI	18.2	TRACKING SYSTEM
<hr/> DOCUMENTS STANDARD ET VISAS DE LA FIA <hr/>		<hr/> STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA <hr/>	
19.	DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA	19.	FIA STANDARDISED DOCUMENTS
19.1	GENERALITES	19.1	GENERAL
19.2	ROAD BOOK / ITINERAIRE	19.2	ROAD BOOK / ITINERARY
19.3	CARNETS DE CONTROLE	19.3	TIME CARDS

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

20. DELIVRANCE D'UN VISA FIA	19	20. ISSUING OF AN FIA VISA	19
ASSURANCE		INSURANCE	
21. COUVERTURE D'ASSURANCE		21. INSURANCE COVER	
21.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE		21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER	
21.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE		21.2 PUBLIC LIABILITY COVER	
21.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE		21.3 EXCLUSION OF COVER	
ENGAGEMENTS		ENTRIES	
22. PROCEDURE D'ENGAGEMENT		22. ENTRY PROCEDURE	
22.1 SOUMISSION DES FORMULAIRES D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)		22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)	
22.2 AMENDEMENTS DES FORMULAIRES D'ENGAGEMENT		22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM	
22.3 AUTORISATION DE L'ASN	20	22.3 ASN AUTHORISATIONS	20
22.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE		22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)	
22.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE		22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS	
22.6 LICENCES		22.6 LICENCES	
23. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS		23. ENTRY CLOSING DATES	
23.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS		23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES	
23.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS		23.2 ENTRY CLOSING DATES	
24. DROITS D'ENGAGEMENT		24. ENTRY FEES	
24.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT		24.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM	
24.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT		24.2 REFUND OF ENTRY FEES	
24.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT		24.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES	
25. CLASSES		25. CLASSES	
IDENTIFICATION DES VOITURES		CAR IDENTIFICATION	
26. NUMEROS ATTRIBUES CHAQUE SAISON		26. ALLOCATED COMPETITION NUMBERS	
27. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE		27. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING	
27.1 GENERALITES		27.1 GENERAL	
27.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT	21	27.2 FRONT DOOR PANELS	21
27.3 PANNEAU DE TOIT		27.3 ROOF PANEL	
27.4 PANNEAU AVANT		27.4 FRONT PLATE	
28. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE		28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES	
28.1 AILES AVANT		28.1 FRONT WINGS	
28.2 PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COURSE / NOMS DES PILOTES	22	28.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVERS' NAMES	22
29. RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE		29. RESTRICTIONS ON ADVERTISING	
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES		ADMINISTRATIVE CHECKING AND SCRUTINEERING	
30. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES		30. ADMINISTRATIVE CHECKING	
30.1 HORAIRE		30.1 TIME SCHEDULE	
30.2 DOCUMENTS REQUIS		30.2 DOCUMENTS REQUIRED	
31. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE	23	31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY	23
31.1 GENERALITES		31.1 GENERAL	
31.2 HORAIRE		31.2 TIMETABLE	
32. VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE		32. CHECKS DURING THE RALLY	
32.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES		32.1 ADDITIONAL CHECKS	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

32.2	RESPONSABILITE DU CONCURRENT	32.2	RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR		
33.	CONTROLE FINAL	24	33.	FINAL CHECKS	24
33.1	PARC FERMÉ FINAL		33.1	FINAL PARC FERMÉ	
33.2	SELECTION DES VOITURES		33.2	SELECTION OF CARS	
33.3	FICHE D'HOMOLOGATION (PTH)		33.3	HOMOLOGATION FORM (HTP))	
<hr/>			<hr/>		
CONDUITE			DRIVING CONDUCT		
34.	COMPORTEMENT		34.	BEHAVIOUR	
34.1	REGLES GENERALES		34.1	GENERAL RULES	
34.2	PENDANT LES RECONNAISSANCES ET / OU SECTEURS DE LIAISON DE LA MISE AU POINT		34.2	DURING RECONNAISSANCE AND/OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS	
34.3	VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE	25	34.3	EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS	25
<hr/>			<hr/>		
RECONNAISSANCES			RECONNAISSANCE		
35.	RECONNAISSANCES		35.	RECONNAISSANCE	
35.1	VOITURES DE RECONNAISSANCES		35.1	RECONNAISSANCE CARS	
35.2	ENREGISTREMENT	26	35.2	REGISTRATION	26
35.3	RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES		35.3	RESTRICTION OF RECONNAISSANCE	
35.4	DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES		35.4	RUNNING OF RECONNAISSANCE	
35.5	SANCTIONS		35.5	SANCTIONS	
<hr/>			<hr/>		
MISE AU POINT			SHAKEDOWN		
36.	EXIGENCES POUR L'EPREUVE DE MISE AU POINT	27	36.	SHAKEDOWN REQUIREMENTS	27
36.1	GENERALITES		36.1	GENERAL	
36.2	DEROULEMENT DE L'EPREUVE DE MISE AU POINT		36.2	RUNNING OF SHAKEDOWN	
36.3	EXIGENCES TECHNIQUES		36.3	TECHNICAL REQUIREMENTS	
36.4	PANNE DURANT LA MISE AU POINT		36.4	BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN	
36.5	EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE		36.5	EQUIPMENT OF THE CREW	
36.7	ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT		36.7	SERVICE DURING SHAKEDOWN	
37.	ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS		37.	FREE PRACTICE / QUALIFYING	
38.	ACTIVITES PROMOTIONNELLES		38.	PROMOTIONAL ACTIVITIES	
<hr/>			<hr/>		
DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS			STARTS AND RE-STARTS		
39.	CEREMONIE DE DEPART		39.	CEREMONIAL START	
40.	DEPART DU RALLYE	28	40.	RALLY START	28
40.1	ZONE DE DEPART		40.1	START AREA	
40.2	RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART		40.2	MAXIMUM LATENESS AT A START	
41.	ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES		41.	START ORDER AND INTERVALS	
41.1	NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART		41.1	REVISED START ORDER REQUIREMENT	
41.2	REPOSITIONNEMENT DES PILOTES		41.2	REPOSITIONING OF DRIVERS	
41.3	ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1		41.3	START ORDER LEG 1	
41.4	ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES		41.4	START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS	
41.5	INTERVALLES DE DEPART		41.5	START INTERVAL	
<hr/>			<hr/>		
CONTROLES			CONTROLS		
42.	CONTROLES - EXIGENCES GENERALES		42.	CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS	
43.	CONTROLES DE PASSAGE	29	43.	PASSAGE CONTROLS	29
44.	CONTROLES HORAIRES		44.	TIME CONTROLS	
44.1	FONCTIONNEMENT		44.1	OPERATION	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

44.2	PROCEDURE DE POINTAGE	44.2	CHECK-IN/OUT PROCEDURE		
44.3	CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE	30	44.3	TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE	30
44.4	DISQUALIFICATION		44.4	DISQUALIFICATION	
45.	RETARD MAXIMUM AUTORISE	31	45.	MAXIMUM PERMITTED LATENESS	31
45.1	RETARD MAXIMUM AUTORISE		45.1	MAXIMUM PERMITTED LATENESS	
45.2	AVANCE		45.2	EARLY ARRIVAL	
45.3	NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE		45.3	NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS	
46.	CONTROLES DE REGROUPEMENT		46.	REGROUPING CONTROLS	
<hr/>			<hr/>		
EPREUVES SPECIALES			SPECIAL STAGES		
47.	GENERALITES	32	47.	GENERAL	32
48.	DEPART DES EPREUVES SPECIALES		48.	SPECIAL STAGE START	
49.	ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE	33	49.	SPECIAL STAGE FINISH	33
50.	EPREUVE «POWER»		50.	POWER STAGE	
51.	EPREUVES SUPER SPECIALES		51.	SUPER SPECIAL STAGES	
51.1	CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE		51.1	CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE	
51.2	DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE		51.2	RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE	
51.3	SECURITE		51.3	SAFETY	
52.	INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE	34	52.	INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE	34
53.	SECURITE DES CONCURRENTS		53.	COMPETITOR SAFETY	
53.1	EQUIPEMENT DES EQUIPAGES		53.1	EQUIPMENT OF THE CREWS	
53.2	EQUIPEMENT DES VOITURES		53.2	EQUIPMENT OF THE CARS	
53.3	INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE		53.3	INCIDENT ON A SPECIAL STAGE	
53.4	INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE	35	53.4	INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER	35
53.5	DRAPEAUX ROUGES		53.5	RED FLAGS	
54.	NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON	36	54.	RE-START AFTER RETIREMENT	36
54.1	GENERALITES		54.1	GENERAL	
54.2	PENALITES		54.2	PENALTIES	
54.3	REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES		54.3	REPAIRS AND SCRUTINEERING	
55.	REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART		55.	REPAIRS PRIOR TO A RE-START	
<hr/>			<hr/>		
ASSISTANCE			SERVICE		
56.	ASSISTANCE - CONDITIONS GENERALES		56.	SERVICING – GENERAL CONDITIONS	
56.1	REALISATION DE L'ASSISTANCE		56.1	PERFORMING OF SERVICE	
56.2	PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE		56.2	TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS	
57.	PARCS D'ASSISTANCE	37	57.	SERVICE PARKS	37
57.1	CONDITIONS GENERALES		57.1	GENERAL	
57.2	PARCS D'ASSISTANCE - HORAIRE		57.2	SERVICE PARK SCHEDULES	
57.3	IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE		57.3	SERVICE PARK IDENTIFICATION	
57.4	VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE		57.4	SPEED INSIDE SERVICE PARKS	
57.5	ASSISTANCE EXTERNE		57.5	EXTERNAL ASSISTANCE	
57.6	AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE		57.6	LAYOUT OF SERVICE PARKS	
58.	VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE		58.	EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK	
59.	FLEXI-ASSISTANCE	38	59.	FLEXI-SERVICE	38
60.	ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES (ZAE)		60.	REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)	
60.1	GENERALITES		60.1	GENERAL	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT		REFUEL – REFUELLING
61.	PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT	61. REFUELLED AND PROCEDURES
61.1	EMPLACEMENT	61.1 LOCATION
61.2	PROCEDURE DANS LES ZR	61.2 PROCEDURE IN RZ
61.3	PROCEDURE SUR LES STATIONS ESSENCE_____39	61.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS_____39
62.	UTILISATION DU CARBURANT	62. FUEL USE
PARC FERME		PARC FERME
63.	REGLES DU PARC FERME	63. RULES OF PARC FERME
63.1	APPLICATION	63.1 APPLICATION
63.2	PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME	63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERME
63.3	POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERME	63.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERME
63.4	BACHES	63.4 CAR COVERS
63.5	REPARATIONS DANS LE PARC FERME_____40	63.5 REPAIRS IN PARC FERME_____40
63.6	PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE	63.6 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY
RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE		RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY
64.	RESULTATS DES RALLYES	64. RALLY RESULTS
64.1	ETABLISSEMENT DES RESULTATS	64.1 ESTABLISHING RESULTS
64.2	PUBLICATION DES RESULTATS	64.2 PUBLICATION OF RESULTS
64.3	EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT	64.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY
65.	RECLAMATIONS ET APPELS_____41	65. PROTESTS AND APPEALS_____41
65.1	ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL	65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL
65.2	DROITS DE RECLAMATION	65.2 PROTEST DEPOSIT
65.3	DEPOT DE GARANTIE	65.3 DEPOSIT
65.4	FRAIS	65.4 EXPENSES
65.5	APPELS	65.5 APPEALS
66.	REMISE DES PRIX DU RALLYE	66. RALLY PRIZE GIVING
66.1	CEREMONIE DE PODIUM	66.1 PODIUM CEREMONY
66.2	REMISE DES PRIX	66.2 PRIZE GIVING
67.	CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA_____42	67. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING_____42
67.1	EXIGENCES DE PRESENCE	67.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS
ESSAIS		TESTING
68.	ESSAIS	68. TESTING
ANNEXES - INDEX		APPENDICES - INDEX
ANNEXE I	— SIGNALISATION DES CONTROLES_____44	APPENDIX I — CONTROL SIGNS_____44
ANNEXE II	— DOCUMENTS STANDARD_____46	APPENDIX II — STANDARD DOCUMENTS_____46
ANNEXE III	— SECURITE_____62	APPENDIX III — SAFETY_____62
ANNEXE IV	— CEREMONIE DE PODIUM	APPENDIX IV — PODIUM CEREMONY
ANNEXE V	— PNEUMATIQUES	APPENDIX V — TYRES
ANNEXE VI	— DROITS D'ENGAGEMENT, PACKAGE ADMINISTRATIF ET LAISSEZ-PASSER PERMANENT	APPENDIX VI — ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES
ANNEXE VII	— SEQUENCE FEUX DE DEPART	APPENDIX VII — START LIGHT SEQUENCE
ANNEXE VIII	— JUNIOR	APPENDIX VIII — JUNIOR
ANNEXE IX	— SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION_____73	APPENDIX IX — ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATION_____73

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

1. CONDITIONS GENERALES

Le Championnat d'Europe des Rallyes Sportifs Historiques de la FIA («le CERSH») est réservé aux Pilotes inscrits et aux Copilotes inscrits. Les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats FIA doivent être respectées, sauf indication contraire ci-après, ainsi que les prescriptions de l'Annexe K au Code Sportif International de la FIA («le Code»).

Le Règlement Particulier de chaque rallye sera conforme au modèle standard établi par la FIA.

Pour chaque voiture engagée, le Concurrent doit présenter lors des vérifications techniques du rallye un Passéport Technique Historique de la FIA («PTH») valide. Chaque formulaire d'engagement à un rallye doit obligatoirement être accompagné d'une photocopie de la première page de ce PTH.

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les Pilotes, Concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, de l'Annexe K, du présent Règlement Sportif et du Règlement Particulier de chaque rallye.

1.1.2 Seule la FIA peut accorder des dérogations au présent règlement. Toute violation du présent règlement sera signalée aux commissaires sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 12.2 et 12.3 du Code. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 11.9 du Code).

1.1.3 Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement et du Règlement Particulier avant et pendant le déroulement du rallye. Il doit informer les commissaires sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application du présent règlement ou du Règlement Particulier du rallye.

1.1.4 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Les différents documents, notamment le Règlement Particulier et tous les Additifs, doivent être rédigés au minimum en anglais. Les documents rédigés dans la langue du pays organisateur demeurent à l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FIA pourra arbitrer. Durant le rallye, les commissaires sportifs statueront sur toute divergence éventuelle.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RALLYE

Tout rallye débute le jour des vérifications administratives ou des reconnaissances (selon que l'un ou l'autre se produit le premier). La partie compétitive du rallye débute lors du contrôle horaire CHO.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, clarifier ou compléter le Règlement Particulier du rallye tel que défini à l'Annexe II. Un Additif ne peut pas changer ou amender le présent Règlement Sportif. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FIA.

2.3 COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les commissaires sportifs.

1. GENERAL CONDITIONS

The FIA European Historic Sporting Rally Championship («the EHSRC») is reserved for registered Drivers and registered Co-drivers. The General Prescriptions applicable to all FIA Championships will be observed unless otherwise stated hereafter, as well as the prescriptions of Appendix K to the FIA International Sporting Code («the Code»).

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

A valid FIA Historic Technical Passport («HTP») must be provided by the Competitor for each car entered, at scrutineering for each rally; each entry form for a rally must be accompanied by a photocopy of the first page of this HTP.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All Drivers, Competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the Appendix K, the present Sporting Regulations, and the Supplementary Regulations of each rally.

1.1.2 Only the FIA may grant waivers to these regulations. Any breach of these regulations will be reported to the stewards, who may impose a penalty as in Articles 12.2 and 12.3 of the Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the stewards, who alone have the power to make decisions (Article 11.9 of the Code).

1.1.3 The clerk of the course is charged with the application of these regulations and the Supplementary Regulations before and during the running of the rally. He must inform the stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally Supplementary Regulations.

1.1.4 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

1.2 OFFICIAL LANGUAGE

The various documents, and in particular the Supplementary Regulations and any Bulletins, must be written at least in English. The documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the organiser.

1.3 INTERPRETATION

Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FIA has the authority to decide. During the rally, the stewards will decide on any dispute.

1.4 DATE OF APPLICATION

These regulations come into force on 1 January 2020.

2. DEFINITIONS

2.1 BEGINNING OF THE RALLY

The rally begins on the day of administrative checking or reconnaissance (whichever is the earlier). The competition element of the rally begins at TCO time control.

2.2 BULLETIN

Official written document intended to modify, clarify or complete the Supplementary Regulations of the rally as detailed in Appendix II. A Bulletin cannot change or amend these Sporting Regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.

2.3 COMMUNICATION

Official written document of an informative nature which may be issued by either the clerk of the course or the stewards.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

2.4 ZONES DE CONTROLE

La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.5 EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignées comme Pilote et Copilote. Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une Licence internationale de compétition de Pilote FIA pour l'année en cours ainsi que d'un permis de conduire valide pour le rallye. Si aucun Concurrent n'est indiqué dans le bulletin d'engagement, le Pilote est donc considéré comme étant le Concurrent et doit être titulaire des deux licences correspondantes. Lorsqu'ils participent à des rallyes hors de leur pays, les équipages doivent avoir souscrit une police d'assurance internationale couvrant leur rapatriement en cas d'accident, si nécessaire.

2.6 DECISION

Un document publié par le directeur de course ou les commissaires sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.7 FIA

La mention FIA renvoie au Département Historique de la FIA ou à la Commission du Sport Automobile Historique (la «CSAH»).

2.8 FIN DU RALLYE

Le rallye se termine avec la publication du classement final. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.9 ETAPE

Chaque partie compétitive du rallye séparée par un regroupement pour la nuit (Parc Fermé). Si des épreuves super spéciales sont organisées la veille au soir de l'Etape 1, elles seront considérées comme Section 1 de l'Etape 1.

2.10 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS

Une zone établie pour les médias avant le contrôle horaire à l'entrée des parcs d'assistance, des zones d'assistance éloignées ou des parcs de regroupement.

2.11 NEUTRALISATION

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs pour quelque raison que ce soit où les règles de Parc Fermé s'appliquent.

2.12 PARC FERME

Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le Règlement Particulier du rallye et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.13 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides, sauf si fournis par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini dans le présent règlement.

2.14 RECONNAISSANCES

La présence sur une épreuve spéciale, de quelque manière que ce soit, d'un Pilote et/ou Copilote ayant l'intention de s'engager dans un rallye après l'annonce de l'itinéraire.

2.15 PROGRAMME HORAIRE DES RECONNAISSANCES

Le programme horaire indiqué dans le Règlement Particulier au cours duquel les équipages peuvent se familiariser avec le parcours du rallye.

2.4 CONTROL AREAS

The area between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control area.

2.5 CREW

A crew is made up of two persons on board each car nominated as Driver and Co-driver. Unless otherwise stated, either member of the crew may drive during the rally and each one must hold an FIA International Driver's competition Licence for the current year and a valid driving licence which is valid for the rally. If no Competitor is listed on the entry form, the Driver is deemed also to be the Competitor and must hold the two corresponding Licences. When competing outside their countries, crews must have taken out an international insurance policy covering their repatriation, if necessary, after an accident.

2.6 DECISION

A document issued by the clerk of the course or the stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation.

2.7 FIA

Any mention of the FIA refers to the FIA Historic Department or Historic Motor Sport Commission (the «HMSC»).

2.8 END OF THE RALLY

The rally ends upon posting of the final classification. The competition element of the rally finishes at the final time control.

2.9 LEG

Each competitive part of the rally, separated by an overnight regroup (Parc Fermé). If super special stages are organised on the evening before Leg 1, this shall be considered to be Section 1 of Leg 1.

2.10 MEDIA ZONE

A zone established for the media prior to the time control at the entrance of service parks, remote services or regroup parks.

2.11 NEUTRALISATION

The time during which a crew is stopped by the organisers for whatever reason where Parc Fermé rules apply.

2.12 PARC FERME

An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the Supplementary Regulations of the rally and where only authorised officials are admitted.

2.13 PROHIBITED SERVICE

The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless if supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in these regulations.

2.14 RECONNAISSANCE

The presence on a special stage in any way whatsoever of a Driver and/or Co-driver intending to enter a rally after the announcement of the itinerary.

2.15 RECONNAISSANCE TIMETABLE

The timetable specified in the Supplementary Regulations during which the crews may familiarise themselves with the rally route.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

2.16	REGROUPEMENT Arrêt prévu par les organisateurs en régime de Parc Fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper les voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.	2.16	REGROUP A stop scheduled by the organisers under Parc Fermé conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.
2.17	SECTEUR DE LIAISON Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées pour les épreuves spéciales.	2.17	ROAD SECTION The parts of an itinerary which are not used for special stages.
2.18	SECTION DU RALLYE Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.	2.18	SECTION OF THE RALLY Each part of the rally separated by a regroup.
2.19	ASSISTANCE L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé dans le présent règlement.	2.19	SERVICE Any work on a competing car except where limited in these regulations.
2.20	EPREUVE SPECIALE Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée au public pour le rallye.	2.20	SPECIAL STAGE Timed speed test on roads closed to the public for the rally.
2.21	EPREUVE SUPER SPECIALE Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit dans le présent règlement et détaillé dans le Règlement Particulier du rallye et identifiée comme telle dans l'itinéraire.	2.21	SUPER SPECIAL STAGE Any variation from the running of a special stage as described in these regulations and detailed in the rally Supplementary Regulations and identified as such in the itinerary.
2.22	EQUIPE Une équipe est composée du Concurrent, de l'équipage et du personnel de soutien. Une équipe, telle que définie dans cet article, ne fait pas référence à l'Équipe CERSH comme indiqué à l'Article 5.	2.22	TEAM A team is made up of the Competitor, the crew and support personnel. The team as defined in this article does not refer to the EHSRC Team as per Article 5.
2.23	CARNET DE CONTROLE Carnet destiné à recueillir les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle prévus sur l'itinéraire.	2.23	TIME CARD A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.
2.24	ZONE TECHNIQUE Une zone séparée par deux contrôles horaires dans laquelle les commissaires techniques peuvent effectuer des contrôles techniques.	2.24	TECHNICAL ZONE A zone separated by two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.
2.25	CARTON JAUNE Si une défaillance grave est constatée en ce qui concerne la sécurité sur les rallyes et sur proposition de la Commission des Epreuves sur Route, la CSAH peut donner un carton jaune à l'organisateur de rallye/ASN ayant commis une telle infraction. La CSAH pourra décider de ne pas inclure un rallye ayant reçu un carton jaune au calendrier de l'année suivante.	2.25	YELLOW CARD A yellow card can be given by the HMSC to a rally organiser/ ASN if a serious lack of safety in rallies is observed and upon a proposal from the Closed Road Commission. The HMSC Commission may decide not to include a rally that has been given a yellow card on the following year's calendar.
2.26	CARTON BLEU Un carton bleu peut être donné par la CSAH à un organisateur de rallye/ASN si un manquement grave aux règlements et aux obligations liées (itinéraire, structure organisationnelle, etc.) est constaté. Pour que le rallye soit inscrit au calendrier de l'année suivante, l'organisateur/ASN doit accepter et mettre en oeuvre la liste d'actions validée par la CSAH.	2.26	BLUE CARD A blue card can be given by the HMSC to a rally organiser/ ASN if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (itinerary, organisational structure, etc.) is observed. To be included in the following year's calendar, the organiser/ASN must accept and implement the action list decided by the HMSC.

CHAMPIONNAT ET POINTS

3.	EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT
3.1	ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT Le nombre maximum de rallyes inscrits au Championnat est fixé à 9. A l'issue du Championnat, si seulement 4 rallyes ou moins ont été courus, la FIA pourra ne pas attribuer le titre.
3.1.1	Le classement provisoire du Championnat doit être affiché par l'organisateur sur le panneau d'affichage officiel avant le commencement de chaque rallye.
3.1.2	Afin de compter pour le classement du Championnat, les résultats

CHAMPIONSHIP & POINTS

3.	CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS
3.1	ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS The maximum number of rallies registered for the Championship is fixed at 9. If, at the outcome of the Championship, if only 4 or less rallies have been run, the FIA may decline to award the title.
3.1.1	The provisional classification of the Championship must be posted by the organiser on the official notice board prior to the beginning of each rally.
3.1.2	In order to count for the classification of the Championship, the

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

d'un rallye doivent inclure seulement les équipages inscrits :

- a) Une liste des partants, divisée en catégories, classes et périodes.
- b) Un classement général pour la Catégorie 1, un pour la Catégorie 2, un pour la Catégorie 3 et un pour la Catégorie 4, sans division de classe.
- c) Classements, extraits de ces classements généraux, se rapportant à chacune des classes, comprenant les équipages qui n'ont pas terminé et les disqualifiés.

Pour être considérés comme partants, les équipages (Pilote et Copilote) doivent se présenter au contrôle de départ (ou à la cérémonie de départ) avec leur voiture et dans les délais prescrits.

Les points seront attribués à tous les Pilotes et Copilotes partants comme défini ci-dessus.

Tous les Pilotes et Copilotes partants dans chaque catégorie recevront 1 point.

Les points seront attribués à chaque Pilote et à chaque Copilote classés dans les résultats finaux.

Tous les Pilotes et Copilotes classés de chaque catégorie recevront 1 point.

De plus, dans la Catégorie 1 :

- 1 point aux équipages ayant pris le départ dans une voiture de Période F.
- 2 points aux équipages ayant pris le départ dans une voiture de Période E.
- 3 points aux équipages ayant pris le départ dans une voiture de Période D.

Les points de catégorie seront attribués aux Pilotes et Copilotes classés de chaque catégorie comme suit :

1er au général	8 points
2e au général	6 points
3e au général	5 points
4e au général	4 points
5e au général	3 points
6e au général	2 points
7e au général	1 point.

Les points de classe seront attribués aux Pilotes et Copilotes ayant été classés. Si la classe comptait au moins 2 voitures au départ du rallye :

1er de la classe	10 points
2e de la classe	8 points
3e de la classe	6 points
4e de la classe	5 points
5e de la classe	4 points
6e de la classe	3 points
7e de la classe	2 points
8e de la classe	1 point.

Si la classe comptait moins de 2 voitures ayant pris le départ :

1er de la classe	5 points
------------------	----------

Dans des circonstances exceptionnelles, la FIA se réserve le droit d'attribuer 2 points bonus pour chaque partant et 3 points bonus pour ceux ayant terminé.

3.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT

Le classement sera établi en tenant compte des critères requis pour le Championnat. Le Pilote et le Copilote ayant totalisé le plus grand nombre de points seront déclarés Champions.

4. CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTE

4.1 ANNONCE

Le CERSH est un Championnat pour Pilotes et Copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Article 12.1.

results of a rally must include only the registered crews, with:

- a) A starting list, including category, class and period divisions.
- b) One general classification for Category 1, one for Category 2, one for Category 3 and one for Category 4, with no class divisions.
- c) Classifications, taken from these general classifications, relating to each of the classes, including non-finishers and disqualifications.

Crews (Driver and Co-driver) must report to the start (or ceremonial start) control, with their car and within their due time to be considered as starter.

Points will be allocated to all starters (Drivers and Co-drivers) as defined above.

All starters (Drivers and Co-drivers) in each category will receive 1 point.

Points will be allocated to each classified Driver and Co-driver in the final results.

All classified Driver and Co-driver in each category will receive 1 point.

Additionally in Category 1:

- 1 point for the crew of any car of Period F having started.
- 2 points for the crew of any car of Period E having started.
- 3 points for the crew of any car of Period D having started.

Category points will be allocated to the classified Drivers and Co-drivers in each category as follows:

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

Class points will be allocated to the classified Drivers and Co-drivers. If 2 cars or more did take the start of the rally in the class:

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

If fewer than 2 cars did take the start of the rally in the class:

1st in class	5 points
--------------	----------

In exceptional circumstances, the FIA reserves the right to allot 2 extra bonus points for starters and 3 extra bonus points for finishers.

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

The classification will be established taking into account the criteria required for the Championship. The Driver and the Co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant Champion.

4. FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS

4.1 ANNOUNCEMENT

The EHSRC is a Championship for Drivers and Co-drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Article 12.1.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

4.2 PARTICIPATION

- 4.2.1** Les Pilotes et Copilotes souhaitant marquer des points dans le Championnat devront s'inscrire auprès du Département Historique de la FIA en soumettant un formulaire d'engagement au Championnat qui se trouve à l'adresse <https://registrations.fia.com/EHSRC>.
- 4.2.2** Le droit d'engagement au Championnat est de 135 € pour le Pilote et de 135 € pour le Copilote.
Les Pilotes et Copilotes doivent être inscrits dans le Championnat (paiement du droit d'engagement compris) au moins 5 jours avant le jour de l'ouverture des vérifications administratives du premier rallye du Championnat auquel ils désirent participer et marquer des points.
- 4.2.3** Les inscriptions seront arrêtées le 1^{er} juillet de l'année du Championnat.

4.3 POINTS

- 4.3.1** Les points seront attribués aux Pilotes et/ou Copilotes inscrits, en fonction de la position à laquelle leur voiture termine par rapport aux voitures des autres équipages inscrits.
Les points sont attribués par catégorie et ne peuvent pas être transférés ni combinés avec des points dans une autre catégorie.
Tous les Pilotes et Copilotes ayant marqué des points dans au moins un rallye figureront au classement final du Championnat.
Pour le classement final du Championnat, les 6 meilleurs résultats seront retenus.
Le nombre maximum de meilleurs résultats qui seront pris en compte dans le classement final du Championnat sera défini suivant le tableau ci-dessous :

Nombre de rallyes dans le Championnat	Nombre maximum de résultats
9	6
8	6
7	5
6	5
5	4

- 4.3.2** Le(s) meilleur(s) résultat(s) suivant(s) [non retenu(s)] sera/ont pris en compte en cas d'ex aequo à la fin de la saison.
Huit classements distincts seront établis : un pour la Catégorie 1, un pour la Catégorie 2, un pour la Catégorie 3 et un pour la Catégorie 4 pour Pilotes et Copilotes.

- 4.3.3** Des trophées seront attribués aux premiers, deuxièmes et troisièmes meilleurs Pilotes et Copilotes de chaque catégorie.

5. TROPHEE FIA D'EQUIPE CERSH

5.1 ANNONCE

Le Trophée FIA pour Equipes CERSH est un Trophée réservé aux Équipes inscrites qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Article 12.1.

5.2 PARTICIPATION

- 5.2.1** Les Concurrents peuvent enregistrer un nom d'Equipe. Cette Équipe sera constituée d'au maximum huit Pilotes, tous enregistrés pour le Championnat. Les inscriptions des Équipes seront arrêtées le 1^{er} juillet de l'année du Championnat ; plus aucune inscription ne pourra être acceptée ou modifiée après cette date.

- 5.2.2** Les Pilotes ne peuvent être membres que d'une seule Équipe.

5.3 POINTS

- 5.3.1** Les points des deux Pilotes qui en ont reçu le plus dans chaque Équipe seront additionnés, quelles que soient les périodes ou classes concernées.
- 5.3.2** Le classement final des Équipes se fera selon les règles spécifiées dans l'Article 4.3 – Classement Final du Championnat.

4.2 PARTICIPATION

- 4.2.1** Drivers and Co-drivers wishing to score points in the Championship must register with the FIA Historic Department by submitting a Championship entry form available under the following URL: <https://registrations.fia.com/EHSRC>.

- 4.2.2** The Championship registration fee is €135 for the Driver and €135 for the Co-driver.

Drivers and Co-drivers must register in the Championship (including the payment of the entry fee) at the latest 5 days before the opening day of the administrative checking of the first Championship rally they want to be part of and in which they want to score points.

4.2.3 Registrations will close on July the 1st of the Championship year.

4.3 POINTS

4.3.1 Points will be awarded to registered Drivers and/or Co-drivers, according to the finishing position of the car, relative to the cars of the other registered crew members.

Points are awarded by category and may not be transferred or combined with points in a different category.
All Drivers and Co-drivers having scored points in at least one of the rallies will figure on the final Championship classification.
For the final classification of the Championship, the best 6 results will be retained.

The maximum number of best scores to be retained in the final Championship classifications will be as per the following table:

Numbers of rallies in the Championship	Maximum of results to count
9	6
8	6
7	5
6	5
5	4

4.3.2 The subsequent best [dropped] results will be taken into account in case of a dead-heat at the end of the season.

Eight separate classifications will be drawn up: one for Category 1, one for Category 2, one for Category 3 and one for Category 4 for both Drivers and Co-drivers.

4.3.3 Trophies will be awarded to the first, second and third best Drivers and Co-drivers in each category.

5. FIA EHSRC TEAM TROPHY

5.1 ANNOUNCEMENT

The FIA EHSRC Team Trophy is a Trophy for registered Teams taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Article 12.1.

5.2 PARTICIPATION

5.2.1 Competitors may register a Team name. This Team will comprise a maximum of eight Drivers, all of whom must be registered for the Championship. All Team registrations will close, and therefore no more registrations or modifications of registrations will be accepted, after July 1st in the Championship year.

5.2.2 Drivers may only be a member of one Team.

5.3 POINTS

5.3.1 The points of the two highest scoring Drivers from each Team will be added together irrespective of period or class.

5.3.2 The final Team classification will respect the rules specified in Article 4.3 - Final Classification of the Championship.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

5.3.3	Une récompense sera offerte à l'Equipe la mieux placée à la fin du Championnat.	5.3.3	An award will be made to the highest placed Team at the end of the Championship.
6.	CHAMPIONNATS ANNEXES	6.	SUPPORT CHAMPIONSHIPS
	Non applicable.		Not applicable.
7.	CHAMPIONNAT JUNIOR	7.	JUNIOR CHAMPIONSHIP
	Non applicable.		Not applicable.
8.	EX AEQUO DANS UN CHAMPIONNAT	8.	DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP
8.1	PILOTES ET COPILOTES	8.1	DRIVERS AND CO-DRIVERS
	Pour l'établissement du classement final et / ou provisoire du Championnat, les Pilotes et Copilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :		For drawing up the final and/or provisional classification of the Championship, the rule for deciding between Drivers and Co-drivers who have scored exactly the same points total shall be:
8.1.1	En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxièmes places, puis de troisièmes places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leur Championnat respectif, en comptant uniquement les rallyes ayant servi à constituer leur total de points.	8.1.1	According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total;
8.1.2	En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux de leur Championnat respectif, en prenant en considération uniquement les rallyes auxquels auront pris part tous les Pilotes et / ou Copilotes concernés ; une 8e place valant mieux que n'importe quel nombre de 9e places, une 9e place valant mieux que n'importe quel nombre de 10e places, et ainsi de suite.	8.1.2	According to the greater number of highest places achieved in the final classifications of their respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all of the Drivers and/or Co-drivers concerned have taken part, one 8th place being worth more than any number of 9th places, one 9th place being worth more than any number of 10th places, and so on.
8.1.3	En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres Pilotes et Copilotes ex aequo en se fondant sur toute autre considération qu'elle jugera appropriée.	8.1.3	In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying Drivers and Co-drivers, on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.
8.2	EQUIPES CERSH	8.2	EHSRC TEAMS
	Les Equipes inscrites totalisant exactement le même nombre de points seront départagées comme suit :		The rule for deciding between registered Teams which have scored exactly the same points total shall be as follows:
8.2.1	En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans les manches de qualification de chaque Equipe, en ne tenant compte que de la meilleure place par rallye pour chaque Equipe.	8.2.1	According to the greater number of highest places achieved in the qualifying rallies for each Team, taking into account only the highest place per rally for each Team.
8.2.2	En fonction du nombre de 9e places, de 10e places, etc., une 9e place valant mieux que n'importe quel nombre de 10e places, et ainsi de suite.	8.2.2	According to the number of 9th places, 10th places, etc., one 9th place being worth more than any number of 10th places and so on.
8.2.3	En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres Equipes ex aequo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.	8.2.3	In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying Teams on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.
9.	CRITERES POUR PILOTES PRIORITAIRES	9.	CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS
	Non applicable.		Not applicable.
10.	CARACTERISTIQUES DU RALLYE	10.	RALLY CHARACTERISTICS
10.1	CONFIGURATION DU RALLYE	10.1	RALLY CONFIGURATION
10.1.1	Les revêtements de toutes les épreuves spéciales doivent demeurer les mêmes durant un rallye. Une épreuve super spéciale peut avoir des revêtements différents. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre ou vice-versa, une demande de dérogation doit être envoyée à la FIA. Des épreuves spéciales peuvent avoir lieu sur route et sur circuit.	10.1.1	The surfaces of all special stages must remain the same during a rally. A super special stage may have different road surfaces. However, for the use of limited sections of asphalt on gravel stages or vice versa, a waiver request may be sent to the FIA. Special stages may take place on roads and circuits.
10.1.2	Il devra y avoir 24 heures au moins entre l'heure du départ de la première voiture et l'heure de l'arrivée du vainqueur dans chaque rallye.	10.1.2	There shall be at least 24 hours between the starting time of the first car and the finishing time of the winner in each rally.
	<ul style="list-style-type: none"> - La distance totale des épreuves spéciales ne devra pas être inférieure à 130 km ou supérieure à 200 km. - Les épreuves sur circuit ne devront pas constituer plus de 50% de la distance totale des épreuves spéciales. - Les épreuves spéciales sur route ne devront pas excéder 35 km chacune. 		<ul style="list-style-type: none"> - The total distance of special stages shall be not less than 130km and not more than 200km. - Stages on circuits shall not constitute more than 50% of the total distance of special stages. - Special stages on roads shall not be longer than 35km each.
10.1.3	Aucune épreuve spéciale complète ne peut être courue plus de	10.1.3	No one complete stage may be run more than twice in a rally,

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

deux fois dans un rallye, épreuves super spéciales exclues. Toute partie d'épreuve spéciale courue plus de deux fois doit obtenir l'accord de la FIA.	super special stages excluded. Any part of a stage run more than twice must obtain the agreement of the FIA.
10.1.4 La vitesse moyenne maximale autorisée pendant les épreuves spéciales du rallye ne doit pas dépasser 120 km/h.	10.1.4 The maximum average speed authorised on rally special stages must not exceed 120kph.
10.1.5 Pour chaque Etape, il est obligatoire d'avoir un nombre minimum de 2 épreuves spéciales et au moins 30 km au total.	10.1.5 In every Leg it is obligatory to have a minimum number of 2 special stages and at least 30km in total.
10.1.6 Il n'est pas prévu de nombre minimum de partants afin qu'un rallye puisse compter pour le Championnat.	10.1.6 There is no minimum number of starters required in order for a rally to qualify for the Championship.
10.2 PROGRAMME DES RALLYES	10.2 PROGRAMMES FOR THE RALLIES
Outre le respect des critères ci-après, les organisateurs sont encouragés à développer les caractéristiques de leur rallye et peuvent élaborer leur propre programme de rallye / itinéraire.	Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.
10.2.1 Le programme d'un rallye se déroulera dans l'ordre suivant :	10.2.1 The timetable of a rally shall be in the following order:
<ul style="list-style-type: none"> - Reconnaissances - Vérifications administratives (peuvent également avoir lieu avant le début des reconnaissances) - Vérifications techniques - Epreuve de mise au point (s'il y a lieu) - Cérémonie de départ (s'il y a lieu) - Rallye - Cérémonie de podium 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconnaissance - Administrative checking (may also take place prior to the beginning of reconnaissance) - Scrutineering - Shakedown (if any) - Ceremonial Start (if any) - Rally - Podium Ceremony
10.2.2 Les rallyes peuvent être disputés sur 2 ou 3 jours, départs ou arrivées de sections y compris.	10.2.2 Rallies may competitively run over 2 or 3 days, including section starts or section finishes.
10.2.3 Les rallyes devraient se terminer un samedi ou un dimanche.	10.2.3 Rallies should finish on a Saturday or a Sunday.
10.2.4 Le programme des reconnaissances aura lieu sur deux jours. Les organisateurs peuvent toutefois présenter un justificatif à la FIA pour toute modification du programme.	10.2.4 The reconnaissance schedule shall take place over 2 days. Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.
10.3 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF	10.3 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME
10.3.1 Sauf cas de Force Majeure, le directeur de course doit faire respecter l'itinéraire.	10.3.1 Except in a case of Force Majeure, the clerk of the course must ensure that the itinerary is respected.
10.3.2 Aucune contestation émise soit immédiatement avant, soit pendant le déroulement du rallye, ne doit être prise en considération à moins qu'elle n'ait été approuvée par le responsable de la sécurité.	10.3.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the chief safety officer.
OFFICIELS	OFFICIALS
11. OFFICIELS ET DELEGUES	11. OFFICIALS AND DELEGATES
11.1 COMMISSAIRES SPORTIFS	11.1 STEWARDS
Le collège des commissaires sportifs (les commissaires sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président et un membre seront désignés par la FIA et seront d'une nationalité différente de celle du pays organisateur. Le troisième membre sera désigné par l'ASN du pays organisateur du rallye. Il doit y avoir une communication permanente entre les commissaires sportifs et le directeur de course. Durant le déroulement du rallye, au moins l'un des commissaires sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye.	The panel of stewards (the stewards) shall always comprise three members. The chairman and one member shall be appointed by the FIA and be of a different nationality from that of the organising country. The third member shall be appointed by the ASN of the country organising the rally. There must be a permanent communication link between the stewards and the clerk of the course. During the running of the rally at least one of the stewards must be in the vicinity of the rally HQ.
11.2 DELEGUES DE LA FIA	11.2 FIA DELEGATES
Les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :	The following delegates may be appointed by the FIA and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the rally:
11.2.1 Délégué sportif de la FIA Le délégué sportif de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FIA. Le délégué sportif de la FIA peut également avoir le rôle d'observateur de la FIA.	11.2.1 FIA sporting delegate The FIA sporting delegate will liaise with the clerk of the course and all other appointed FIA officials and delegates. The FIA sporting delegate may also have the role of an FIA observer.
11.2.2 Délégué éligibilité de la FIA Le délégué éligibilité de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.	11.2.2 FIA eligibility delegate The FIA eligibility delegate will liaise with the clerk of the course and will be the chief scrutineer responsible for all technical matters.
11.2.3 Délégué à la sécurité de la FIA Le délégué à la sécurité de la FIA est chargé spécialement de	11.2.3 FIA safety delegate The FIA safety delegate is specifically responsible for monitoring

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il / elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il / si elle juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

11.2.4 Délégué médias de la FIA

Le délégué médias de la FIA est chargé de tous les aspects médias, y compris des Conférences de Presse FIA avant et après le rallye.

11.2.5 Délégué médical de la FIA

Le délégué médical de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant le rallye.

11.2.6 Observateur(s) de la FIA

Le/les observateur(s) de la FIA vérifiera/ont tous les aspects du rallye et complétera/ont le formulaire de rapport FIA approprié.

11.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

La mission principale du chargé des relations avec les Concurrents consiste à donner aux Concurrents / équipages toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y avoir au moins un chargé des relations avec les Concurrents lors de chaque rallye qui doit être facilement identifiable par les Concurrents / équipages.

the safety of the public and media. He/she has the power to delay the start of a special stage by a maximum of 30 minutes if he/she considers that the safety conditions are not satisfactory.

11.2.4 FIA media delegate

The FIA media delegate will be in charge of all the media matters including, if any, pre-rally and post-rally FIA Press Conferences.

11.2.5 FIA medical delegate

The FIA medical delegate will liaise with the (rally) chief medical officer regarding all medical aspects including any pre-rally briefings.

11.2.6 FIA observer(s)

The FIA observer(s) will review all aspects of the rally and complete the appropriate FIA report form.

11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (« THE CRO »)

The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running of the rally to the Competitors/crews. There must be at least one CRO at each rally who must be easily identifiable by the Competitors/crews.

VOITURES ADMISES

12. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU CHAMPIONNAT

12.1 CATEGORIES ET CLASSES DE VOITURES

CATEGORIES	CLASSES
Catégorie 1 Voitures conformes à la législation routière construites entre le 1/1/1931 et le 31/12/1957 et voitures de Tourisme et voitures GT, modèles homologués entre le 1/1/1958 et le 31/12/1969.	A1 jusqu'à 1000 cm ³ (avant le 31/12/1961)
	A2 de 1001 cm ³ à 1600 cm ³ (avant le 31/12/1961)
	A3 plus de 1600 cm ³ (avant le 31/12/1961)
	B1 jusqu'à 1000 cm ³ (après le 31/12/1961)
	B2 de 1001 cm ³ à 1300 cm ³ (après le 31/12/1961)
	B3 de 1301 cm ³ à 1600 cm ³ (après le 31/12/1961)
	B4 de 1601 cm ³ à 2000 cm ³ (après le 31/12/1961)
	B5 plus de 2000 cm ³ (après le 31/12/1961)
	C0 jusqu'à 1150cm ³
	C1 de 1151 cm ³ à 1300 cm ³
	C2 de 1301 cm ³ à 1600 cm ³
	C3 de 1601 cm ³ à 2000 cm ³
	C4 plus de 2000 cm ³

ELIGIBLE CARS

12. CARS ELIGIBLE TO ENTER CHAMPIONSHIP RALLIES

12.1 CATEGORIES AND CLASSES OF CARS

CATEGORIES	CLASSES
Category 1 Road legal cars built between 1/1/1931 and 31/12/1957 and Touring and GT cars, models homologated between 1/1/1958 and 31/12/1969.	A1 up to 1000cm ³ (before 31/12/1961)
	A2 from 1001cm ³ to 1600 cm ³ (before 31/12/1961)
	A3 over 1600cm ³ (before 31/12/1961)
	B1 up to 1000cm ³ (after 31/12/1961)
	B2 from 1001cm ³ to 1300cm ³ (after 31/12/1961)
	B3 from 1301cm ³ to 1600cm ³ (after 31/12/1961)
	B4 from 1601cm ³ to 2000cm ³ (after 31/12/1961)
	B5 over 2000cm ³ (after 31/12/1961)
	C0 up to 1150cm ³
	C1 from 1151cm ³ to 1300cm ³
Category 2 Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1970 and 31/12/1975.	C2 from 1301 cm ³ to 1600cm ³
	C3 from 1601 cm ³ to 2000cm ³
	C4 over 2000cm ³

CATEGORIES		CLASSES
Catégorie 3 Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes 1, 2, 3 et 4, modèles homologués entre le 1/1/1976 et le 31/12/1981.	D0	jusqu'à 1150 cm ³
	D1	de 1151 cm ³ à 1300 cm ³
	D2	de 1301 cm ³ à 1600 cm ³
	D3	de 1601 cm ³ à 2000 cm ³
	D4	plus de 2000 cm ³
Catégorie 4 Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes A, B et N, modèles homologués entre le 1/1/1982 et le 31/12/1985 (Période J1) et modèles homologués entre le 1/1/1986 et le 31/12/1990 (Période J2).	E1	Groupe A jusqu'à 1300 cm ³
	E2	Groupe A de 1301 cm ³ à 1600 cm ³
	E3	Groupe A de 1601 cm ³ à 2000 cm ³
	E4	Groupe A plus de 2000 cm ³
	E5	Groupe B jusqu'à 1600 cm ³
	E6	Groupe B plus de 1600 cm ³
	E7	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³
	E8	Groupe N plus de 1600 cm ³

CATEGORIES		CLASSES
Category 3 Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1976 and 31/12/1981.	D0	up to 1150cm ³
	D1	from 1151cm ³ to 1300cm ³
	D2	from 1301cm ³ to 1600cm ³
	D3	from 1601cm ³ to 2000cm ³
	D4	over 2000cm ³
Category 4 Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A, B and N, models homologated between 1/1/1982 and 31/12/1985 (Period J1) and models homologated between 1/1/1986 and 31/12/1990 (Period J2).	E1	Group A up to 1300cm ³
	E2	Group A from 1301cm ³ to 1600cm ³
	E3	Group A from 1601cm ³ to 2000cm ³
	E4	Group A over 2000cm ³
	E5	Group B up to 1600cm ³
	E6	Group B over 1600cm ³
	E7	Group N up to 1600cm ³
	E8	Group N over 1600cm ³

12.2 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- 12.2.1** Toutes les voitures doivent être immatriculées pour une utilisation sur routes ouvertes au public.
- 12.2.2** En cas de suralimentation (voir définition dans l'Annexe J en cours), la cylindrée nominale des voitures jusqu'à la Période J1 incluse sera affectée du coefficient multiplicateur 1,4 et celle des voitures de Période J2 du coefficient multiplicateur 1,7. Chaque voiture appartiendra à la classe correspondant à la cylindrée fictive résultant de cette opération.
- 12.2.3** Les Concurrents courant en Catégorie 4 (J1 et J2) doivent se conformer au Règlement de la FIA figurant à l'Annexe XI de l'Annexe K.
- 12.2.4** Pour des raisons de sécurité, les voitures de course biplaces avec moteur central ou arrière ne sont pas admises dans ce Championnat.
- 12.2.5** Sont autorisées à participer aux rallyes, sans toutefois marquer de points au Championnat, les voitures de rallyes internationaux disputés sur le continent africain répondant au règlement technique spécifique de période de ces rallyes. Ces voitures devront disposer d'un PTH valide, être de Période E à J2 et appartenir à une catégorie HSA.

PNEUMATIQUES ET ROUES

13. GENERALITES

13.1 POUR TOUTS LES TYPES DE VOITURES ET TOUTS LES CONCURRENTS

13.1.1 Conformité

Les pneus utilisés pour les épreuves de rallye sur des routes en asphalte et sur des secteurs de liaison doivent être marqués «E» ou «DOT» conformément au standard approprié du pays dans lequel

TYRES AND WHEELS

13. GENERAL

13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS

13.1.1 Compliance

The tyres used for rally stages on tarmac and road sections must be marked «E» or «DOT» in accordance with the appropriate standard of the country in which the rally is taking place. They must

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

le rallye a lieu. Ils doivent avoir un diamètre extérieur minimal correspondant à la période en question (voir l'Article 8.4.2 de l'Annexe K) et ne pas porter la mention «Pas pour usage sur route» ni «Pour Course Seulement», ni impliquer aucune indication limitant, précisant ou recommandant une utilisation en compétition. Toute altération, modification ou adaptation (qui, pour éviter tout doute, inclut la découpe de rainures supplémentaires) de pneus autres que l'usure normale est interdite. Pour les spéciales sur terre déclarées par le directeur de course, aucun marquage de pneu «E» ou «DOT» n'est nécessaire.

13.1.2 Traitement des pneumatiques

Tout traitement chimique et / ou mécanique des pneumatiques est interdit.

Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.

Conserver les pneus, qu'ils soient montés sur jantes ou non, dans un environnement chauffé artificiellement à une température inférieure à 35°C est autorisé.

13.1.3 Numéro de codes à barres

Chaque pneumatique doit comporter un numéro de code à barres unique fourni par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2020.

Ces codes à barres seront utilisés pour s'assurer que les mêmes pneumatiques demeurent installés sur une voiture donnée entre des changements de pneus et que les Concurrents ne dépassent pas les quantités maximales autorisées. Le code à barres des pneus doit toujours être visible depuis l'extérieur de la voiture.

13.1.4 Quantités de pneus

Tous les Pilotes ne peuvent utiliser que les quantités maximales indiquées dans le règlement du Championnat et dans le Règlement Particulier du rallye.

13.1.5 Dispositifs permettant au pneumatique de conserver ses performances

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

13.1.6 Jantes

Tout dispositif conçu pour fixer le pneumatique à la jante est interdit.

13.1.7 Montage des pneus

La pression maximale pour le montage du pneu sur la jante est de 8 bars à 20°C. Cette pression doit permettre au pneu d'adhérer aux parois externes de la jante.

13.1.8 Pneus asphalte (pour temps sec et pluie)

Les pneus doivent être marqués «E», être uniquement identifiés à l'aide d'un code à barres (ou toute autre méthode pouvant être prescrite) et inscrits auprès du délégué éligibilité de la FIA avant le début du rallye.

13.1.9 Pneus asphalte pour neige

Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le Règlement Particulier.

13.1.10 Pneus terre

Voir Annexe J.

13.1.11 Pneus terre cloutés pour neige

Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le Règlement Particulier.

13.1.12 Type de pneus à utiliser

La marque de pneus est libre.

13.2 CONTROLES

La conformité à ces règles peut être contrôlée à tout moment durant le rallye et tout non-respect sera signalé aux commissaires sportifs. Une fiche d'information sera disponible avant chaque rallye.

have a minimum external diameter corresponding to the period in question (see Article 8.4.2 of Appendix K) and they must not be marked «Not for highway use» nor «For Racing Only» nor imply any indication limiting, specifying or recommending a use in competition. Any alteration, modification or adaptation (which for the avoidance of doubt includes cutting of additional grooves) of tyres other than wear through normal use is forbidden. For stages run on gravel, and so declared by the clerk of the course, no «E» or «DOT» tyre marking is necessary.

13.1.2 Treatment of tyres

Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited.

Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited.

Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed.

13.1.3 Barcode number

Each tyre must have a single barcode number supplied by the 2020 FIA-approved barcode supplier.

These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that Competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside the car.

13.1.4 Tyre quantities

All Drivers may use only the maximum quantity of tyres detailed in the Championship regulations and in the rally Supplementary Regulations.

13.1.5 Devices for maintaining full tyre performance

The use of any device for maintaining the full performance of the tyre with an internal pressure equal to or less than atmospheric pressure is forbidden. The interior of the tyre (the space between the rim and the internal part of the tyre) must be filled only with air.

13.1.6 Rims

Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.

13.1.7 Tyre fitting

The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

13.1.8 Tarmac tyre (dry and wet)

Tyres must be «E» marked and uniquely identified with a barcode (or such other method as may be prescribed) and registered with the FIA eligibility delegate before the start of the rally.

13.1.9 Tarmac tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.10 Gravel tyre

See Appendix J.

13.1.11 Studded gravel tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.12 Type of tyres to be used

The make of tyres is free.

13.2 CONTROLS

Checks for compliance with these regulations may be undertaken at any time during the rally and any discrepancies will be reported to the stewards. A detailed information sheet will be available before each rally.

13.3 ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES

Une zone de marquage des pneumatiques / roues / une zone de lecture des codes à barres peut être prévue à la sortie des parcs d'assistance autorisés ou zones d'assistance éloignées et avant le départ de l'épreuve spéciale.

L'équipage doit arrêter sa voiture et attendre les instructions des commissaires techniques et / ou commissaires. En l'absence de commissaires techniques ou de commissaires, l'équipage peut quitter la zone sans s'arrêter.

Une zone de vérification de marquage des pneumatiques pourra être établie à l'entrée des parcs d'assistance et des zones d'assistance éloignées autorisées.

14. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

Non applicable.

15. QUANTITE DE PNEUMATIQUES**15.1 VOITURES DE CATEGORIE 1**

Pour les rallyes disputés sur asphalté (c'est-à-dire à l'exclusion des rallyes sur terre ou sur neige), 14 pneus seront autorisés au maximum. Les pneus doivent être marqués «E», être uniquement identifiés à l'aide d'un code à barres (ou toute autre méthode pouvant être prescrite) et inscrits auprès du délégué éligibilité de la FIA avant le début du rallye.

15.2 VOITURES DE CATEGORIES 2, 3 ET 4

Pour les rallyes disputés sur asphalté (c'est-à-dire à l'exclusion des rallyes sur terre ou sur neige), 10 pneus dits «secs» au maximum seront autorisés. Les pneus doivent être marqués «E», être uniquement identifiés à l'aide d'un code à barres (ou toute autre méthode pouvant être prescrite) et inscrits auprès du délégué éligibilité de la FIA avant le début du rallye.

Faute de ne pouvoir disposer de pneumatiques dits «pluie» dans les dimensions adéquées, les voitures signalées parmi les exceptions annexées à la liste des pneumatiques pluie autorisés par la FIA peuvent faire enregistrer 14 pneus au maximum avant le début du rallye. Par conséquent, il n'y aura pas d'allocation supplémentaire de pneumatiques dits «pluie».

Le nombre de pneumatiques dits «pluie» n'est pas limité. Seuls les pneumatiques dits «pluie» figurant sur la liste des pneumatiques autorisés par la FIA peuvent être utilisés. Une feuille d'information détaillée sera disponible avant chaque rallye.

COMPOSANTS MECANIQUES**16. COMPOSANTS MECANIQUES****16.1 TURBOCOMPRESSEURS**

16.1.1 Le turbocompresseur et le compresseur seront désignés ci-après par le terme «compresseur».

16.1.2 Le compresseur installé sur la voiture et un compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés avec des plombages portant le même numéro lors des vérifications techniques avant le rallye.

16.1.3 Les compresseurs porteront le numéro de la voiture et seront utilisés exclusivement sur cette voiture.

16.1.4 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye afin que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.

16.1.5 Les règles ci-dessus sont également obligatoires pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés d'une bride à air. Dans ce cas, les compresseurs doivent être marqués uniquement aux fins de les compter.

17. COMPOSANTS MECANIQUES

Non applicable.

13.3 TYRE MARKING / CONTROL ZONES

A wheel/tyre marking/barcode reading zone may be established at the exit of the authorised service parks or remote service zones and before the start of a stage.

The crew has to stop its car and wait for the instructions of the scrutineers and/or marshal. In the absence of scrutineers or marshals, the crew may leave the zone without stopping.

A tyre mark checking zone may be established at the entrance of the authorised service parks and remote service zones.

14. TYRE SUPPLY

Not applicable.

15. TYRE QUANTITIES**15.1 CARS OF CATEGORY 1**

During rallies classed as tarmac Competition (i.e. excluding gravel or snow rallies) there shall be a maximum of 14 tyres permitted. Tyres must be «E» marked and uniquely identified with a barcode (or such other method as may be prescribed) and registered with the FIA eligibility delegate before the start of the rally.

15.2 CARS OF CATEGORY 2, 3 AND 4

During rallies classed as tarmac (i.e. excluding gravel or snow rallies) there shall be a maximum of 10 tyres said «dry» permitted. Tyres must be «E» marked and uniquely identified with a barcode (or such other method as may be prescribed) and registered with the FIA eligibility delegate before the start of the rally.

Due to the lack of availability of «wet» tyres in their appropriate sizes, the cars listed as exceptions in the appendix to the FIA authorized wet tyre list may register a maximum of 14 tyres before the start of the rally. Thus there is no allowance for additional «wet» tyres.

The number of «wet» tyres is not limited. Only the «wet» tyres as per the FIA authorised tyre list can be used. A detailed information sheet will be available before each rally.

MECHANICAL COMPONENTS**16. MECHANICAL COMPONENTS****16.1 TURBOCHARGERS**

16.1.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as «compressor».

16.1.2 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering.

16.1.3 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car.

16.1.4 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity.

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

17. MECHANICAL COMPONENTS

Not applicable.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

18. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

18.1 CAMERAS EMBARQUEES

Le Concurrent de toute voiture qui est équipée d'une caméra embarquée devra avoir sa caméra montée dans la voiture au moment des vérifications techniques.

18.2 SYSTEME DE SUIVI

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité fourni par l'organisateur du rallye. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux commissaires sportifs.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS DE LA FIA

19. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

19.1 GENERALITES

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doivent être suivis :

- Règlement Particulier (format imprimé et électronique)
- Additifs (format imprimé et électronique)
- Itinéraire (format imprimé et électronique)
- Road Book (format imprimé)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Formulaire d'engagement
- Listes des engagés (format imprimé et électronique)
- Listes des partants et résultats du rallye (format imprimé et électronique)
- Livret de Sécurité pour les Médias (format imprimé et électronique), facultatif.

L'utilisation d'un panneau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les Additifs et les décisions doivent être publiés sur un tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les Concurrents et officiels n'en soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FIA avant la publication ne sera pas amendé sans l'approbation de la FIA.

19.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE

Tous les équipages reçoivent un Road Book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le Road Book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé. Sur les épreuves spéciales, les organisateurs peuvent en outre ériger des barrières ou tout autre obstacle lorsqu'ils estiment que les Concurrents ont dévié du tracé durant les reconnaissances ou le premier passage des spéciales. Toute modification effectuée doit être communiquée à tous les Concurrents avant le départ de l'épreuve spéciale concernée.

Toute déviation sera signalée aux commissaires sportifs.

19.3 CARNETS DE CONTROLE

19.3.1 Chaque équipage est responsable :

- de son carnet de contrôle ;
- de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
- de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

19.3.2 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, excepté pour les champs portant l'indication «à compléter par le Concurrent».

19.3.3 En cas d'absence de marque ou de signature de n'importe quel contrôle de passage, d'absence de pointage à un contrôle

18. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS

18.1 ON-BOARD CAMERAS

The Competitor of any car which carries an on-board camera must have its camera mounted in the car at the time of scrutineering.

18.2 TRACKING SYSTEM

All cars must be fitted with a safety tracking system provided by the rally organiser. The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by each organiser. Any interference with the system(s) during the rally will result in the Competitor being reported to the stewards.

STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA

19. FIA STANDARDISED DOCUMENTS

19.1 GENERAL

The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed:

- Supplementary Regulations (electronic and printed format)
- Bulletins (electronic and printed format)
- Itinerary (electronic and printed format)
- Road Book, (printed format)
- Time card (printed format)
- Entry form
- Entry lists (electronic and printed format)
- Start lists and results at the rally (electronic and printed format)
- Media safety book (electronic and printed format), optional.

The use of a digital notice board is recommended. However, official documents such as provisional and final classifications and results, Bulletins and decisions must be published on the regular official notice board, along with the time of publication.

Documents which are published electronically shall not be amended once published on the organisers' website unless all Competitors and officials are informed and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

19.2 ROAD BOOK / ITINERARY

All crews will receive a Road Book containing a detailed description of the compulsory itinerary. The compulsory itinerary of the rally is defined in the Road Book by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway. Furthermore, on the special stages, the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe Competitors have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the stages. All modifications made must be informed to all Competitors before the start of the concerned stage.

Any deviation will be reported to the stewards.

19.3 TIME CARDS

19.3.1 Each crew is responsible for:

- Its time card;
- Submitting the time card at the controls and for the accuracy of the entries;
- Any entries made on the time card.

19.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked «for Competitor's use».

19.3.3 In case of the absence of a mark or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

horaire, ou de non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle, l'équipage concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle. Cette information sera prononcée par le directeur de course à la fin d'une section.

19.3.4 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du directeur de course.

20. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

Voir Annexe IX – Exigences en matière d'organisation.

ASSURANCE**21. COUVERTURE D'ASSURANCE****21.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE**

Le Règlement Particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par l'organisateur. Sur le certificat figureront les noms des Concurrents, du promoteur (le cas échéant), de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts). Le montant couvert devrait être exprimé en euros.

21.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITÉ CIVILE

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

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

21.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve de mise au point (s'il y en a une) et pour les Concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

21.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

ENGAGEMENTS**22. PROCEDURE D'ENGAGEMENT****22.1 SOUMISSION DES FORMULAIRES D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)**

Tout détenteur de Licence de Compétition de la FIA souhaitant participer à un rallye doit envoyer les droits d'engagement dus ainsi que le formulaire d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye, avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le Règlement Particulier. Le document original dûment signé doit parvenir aux organisateurs dans les 5 jours suivant la clôture des engagements. Le formulaire d'engagement doit être accompagné d'une copie de la licence de Concurrent valable.

22.2 AMENDEMENTS DES FORMULAIRES D'ENGAGEMENT

Aucune modification ne peut être faite sur l'engagement excepté dans les cas cités dans le présent règlement. Cependant, et jusqu'au moment des vérifications techniques, le Concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le formulaire d'engagement par une autre de même période et classe.

hand in the time card at each control, the crew concerned will be considered to have retired at that control. This information will be pronounced by the clerk of the course at the end of a section.

19.3.4 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the clerk of the course.

20. ISSUING OF AN FIA VISA

See Appendix IX – Organisational Requirement Specifications.

INSURANCE**21. INSURANCE COVER****21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER**

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the Competitors, the promoter (if any), the FIA and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in Euros.

21.2 PUBLIC LIABILITY COVER

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

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

21.2.3 The insurance cover must at least be in effect during the shakedown (if any) and then, for Competitors running within the itinerary of the rally, from the start of the first competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or disqualification. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

21.3 EXCLUSION OF COVER

The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.

ENTRIES**22. ENTRY PROCEDURE****22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)**

Any FIA Competition Licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the Supplementary Regulations. The original duly signed entry form must reach the organisers within 5 days following the close of entries. The entry form must be accompanied by a copy of the valid Competitor's licence.

22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM

No amendment may be made to the entry form except in cases provided for by the present Regulations. However, the Competitor may replace the car declared on the entry form by another from the same period and class up to the start of scrutineering.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

22.3 AUTORISATIONS DE L'ASN Pour les Concurrents, Pilotes et Copilotes étrangers, l'autorisation sera accordée en application de l'Article 3.9.4 du Code.	22.3 ASN AUTHORISATIONS For foreign Competitors, Drivers and Co-drivers, authorisation must be given in accordance with Article 3.9.4 of the Code.
22.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'ÉQUIPAGE Aucun changement de Concurrent ne peut être effectué après la clôture des inscriptions. Un membre de l'équipage peut être remplacé avec l'accord : – des organisateurs, avant le début des vérifications administratives ; – des commissaires sportifs, après le début de ces contrôles et avant la publication de la liste des équipages éligibles au départ. Seule la FIA peut autoriser le remplacement des deux membres de l'équipage.	22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S) No change of Competitor may be made after entries have closed. One member of the crew may be replaced with the agreement of: – the organisers, before the start of the administrative checking; – the stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the list of crews eligible to take the start. Only the FIA can authorise the replacement of both crew members.
22.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE Par le fait d'apposer leurs signatures sur le formulaire d'engagement, le Concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement.	22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS By signing the entry form, the Competitor and all crew members undertake to comply with all sporting prescriptions specified in the Code and to those of the present Regulations.
22.6 LICENCES Les Concurrents et les Pilotes doivent être détenteurs de Licences Internationales appropriées (de Degré A, B, C, C/H, D, D/H, R ou R/H) et en cours de validité.	22.6 LICENCES Drivers and Competitors must possess the appropriate grade of current International Licence (of Grade A, B, C, C/H, D, D/H, R or R/H).
23. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS Les dates de clôture des engagements pour chaque rallye individuel doivent être respectées, quelles que soient les dates limites d'inscription au Championnat. La date de clôture des engagements standard sera fixée au plus tard deux semaines avant le début des reconnaissances.	23. ENTRY CLOSING DATES Closing dates for entries in each individual rally must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines. The standard closing date for entries must be no later than 2 weeks before the beginning of reconnaissance.
24. DROITS D'ENGAGEMENT	24. ENTRY FEES
24.1 ACCEPTATION DU FORMULAIRE D'ENGAGEMENT La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du Concurrent.	24.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees or by a receipt issued by the Competitor's ASN.
24.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT Les droits d'engagement seront intégralement remboursés : – Aux candidats dont l'engagement aura été refusé. – En cas d'annulation du rallye.	24.2 REFUND OF ENTRY FEES Entry fees will be refunded in full: – To candidates whose entry has not been accepted. – In the case of the rally not taking place.
24.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le Règlement Particulier.	24.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the Supplementary Regulations.
25. CLASSES Non applicable.	25. CLASSES Not applicable.

IDENTIFICATION DES VOITURES		CAR IDENTIFICATION	
26. NUMÉROS DE COMPÉTITION ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON Non applicable.		26. SEASONALLY ALLOCATED COMPETITION NUMBERS Not applicable.	
27. NUMÉROS DE COMPÉTITION ET PUBLICITÉ		27. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING	
27.1 GÉNÉRALITÉS		27.1 GENERAL	
27.1.1 Le Comité d'Organisation fournira à chaque équipage deux plaques de rallye et trois panneaux portant les numéros de Compétition.		27.1.1 The Organising Committee will supply each crew with two Rally plates and three panels bearing the Competition numbers.	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

Si l'on vérifie à tout moment pendant le rallye que :

- il manque un numéro de Compétition ou une plaque de rallye, une pénalité sera imposée ;
- il manque trois numéros de Compétition ou deux plaques de rallye en même temps, la disqualification sera prononcée.

27.1.2 Les plaques de rallye et les numéros de Compétition seront mis à la disposition de tous les participants au Secrétariat du Rallye à partir de la date indiquée dans le Règlement Particulier du rallye. Les Concurrents ne doivent se rendre aux vérifications techniques qu'après avoir fixé les plaques de rallye et les numéros de Compétition. Les voitures non conformes ne seront pas vérifiées.

27.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

27.2.1 Les panneaux numérotés fournis par les organisateurs doivent être affichés des deux côtés et devant la voiture pendant toute la durée du rallye.

27.3 PANNEAU DE TOIT

Un panneau de toit peut être placé sur le toit, le sommet orienté vers l'avant de la voiture (facultatif).

27.4 PANNEAU AVANT

Les plaques de rallye doivent être fixées à l'avant et à l'arrière de la voiture dans une position visible pendant toute la durée du rallye. Les plaques de rallye ne doivent pas recouvrir, même partiellement, la plaque d'immatriculation de la voiture. Toute couverture de la plaque d'immatriculation à tout moment du rallye entraînera une pénalité.

28. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE**28.1 AILES AVANT**

Les initiales des prénoms et noms du Pilote et du Copilote ainsi que les drapeaux du pays de l'ASN auprès de laquelle ils ont obtenu leurs Licences doivent apparaître de chaque côté des ailes à l'avant de la voiture (taille max. 10 cm x 40 cm). Toute voiture ne respectant pas cette règle pourra recevoir une pénalité.

If it is ascertained at any time during the rally that:

- any Competition number or Rally plate is missing, a penalty will be imposed;
- any three Competition numbers or two Rally plates are missing at the same time, disqualification will be pronounced.

27.1.2 The Rally plates and the Competition numbers will be available to all participants at the Rally Secretariat as from the date indicated in the Supplementary Regulations of the rally. The Competitors must go to scrutineering only after having fixed the Rally plates and the Competition numbers. Cars not in conformity will not be verified.

27.2 FRONT DOOR PANELS

27.2.1 The number panels supplied by the organisers must be displayed on both sides and in front of the car for the duration of the rally.

27.3 ROOF PANEL

One roof panel may be placed on the roof with the top towards the front of the car (optional).

27.4 FRONT PLATE

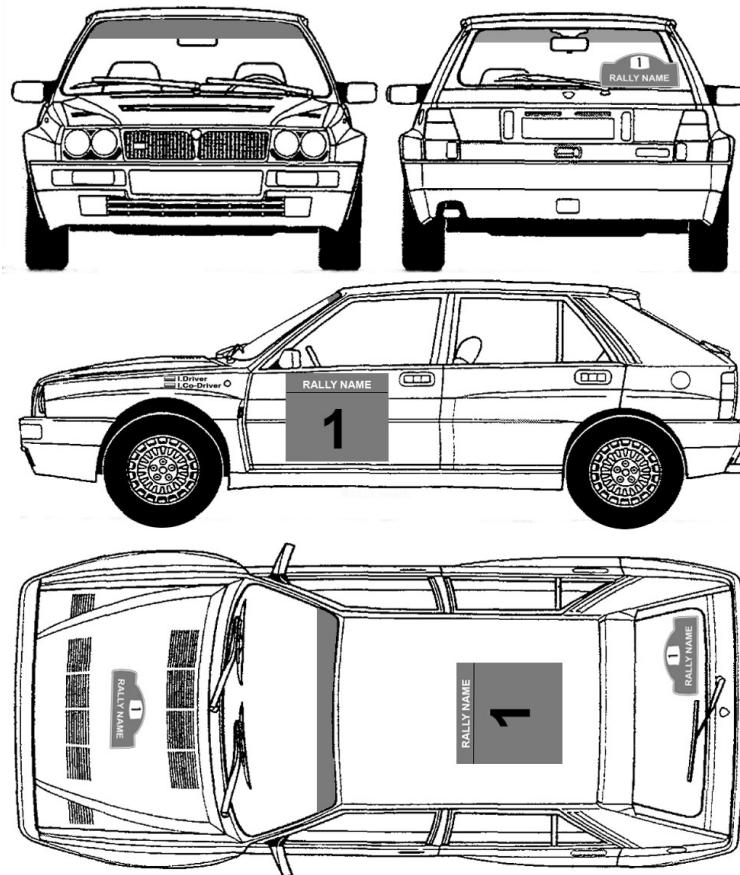
The rally plates must be fixed to the front and rear of the car in a visible position for the duration of the rally. The rally plates must not cover, even partially, the car licence plate. Any covering of the licence plate at any time during the rally will incur a penalty.

28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES**28.1 FRONT WINGS**

The first initial(s) and surname of the Driver and the Co-driver, as well as the national flags of the country of the ASN from which they have obtained their Licences must appear on both sides of the wings at the front of the car (max size 10cm x 40cm). Any car failing to comply with this rule shall be subject to a penalty.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

28.2 PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COMPETITION / NOMS DES PILOTES 28.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVERS' NAMES



29. RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE

Toutes les voitures doivent être en conformité avec l'Article 2.1.9 de l'Annexe K.

29. RESTRICTIONS ON ADVERTISING

All cars must comply with the Article 2.1.9 of Appendix K.

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

ADMINISTRATIVE CHECKING AND SCRUTINEERING

30. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

30.1 HORAIRE

Les Pilotes et Copilotes participant au rallye doivent se présenter aux vérifications administratives conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

30.2 DOCUMENTS REQUIS

Lors des vérifications administratives, les documents originaux et valides suivants seront contrôlés :

- Licence du Concurrent
- Licences de Compétition du Pilote et du Copilote
- Permis de conduire en cours de validité du Pilote et du Copilote
- Passeport ou pièce d'identité du Pilote et du Copilote
- Autorisation de l'ASN pour les Concurrents et / ou Pilotes

30. ADMINISTRATIVE CHECKING

30.1 TIME SCHEDULE

Drivers and Co-drivers taking part in the rally must report to the administrative checking in accordance with the timetable published in the Supplementary Regulations. Fines for lateness will be detailed in the Supplementary Regulations.

30.2 DOCUMENTS REQUIRED

During the administrative checking the following original and valid documents will be checked:

- Competitor's licence
- Driver's and Co-driver's Competition Licences
- Driver's and Co-driver's valid driving licence
- Driver's and Co-driver's passports or identification
- ASN authorisation, for all foreign Competitors and/or Drivers

étrangers

- Toutes les informations du formulaire d'engagement
- Certificat d'immatriculation de la voiture.

Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple : certificat d'assurance de la voiture) doit être mentionné dans le Règlement Particulier.

- Completion of all details on the entry form
- Car registration papers.

Any other documents which an organiser wishes to examine (e.g. car insurance cover certificate) must be listed in the Supplementary Regulations.

31. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE**31.1 GENERALITES**

31.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le Règlement Particulier.

31.1.2 Lors des vérifications techniques, les Concurrents doivent présenter tous les vêtements, casques et dispositifs de retenue de la tête FIA y compris, qu'ils entendent utiliser. La conformité avec l'Annexe L, Chapitre III sera vérifiée.

Les dispositifs de retenue de tête approuvés par la FIA sont obligatoires pour tous les Pilotes et Copilotes inscrits dans les Catégories 2, 3 et 4 et recommandés pour les Pilotes et Copilotes inscrits en Catégorie 1.

31.1.3 L'équipage doit présenter le PTH complet et valide de la voiture.

31.1.4 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du rallye. Ces composants devront rester plombés.

31.1.5 Lors des vérifications techniques, si une voiture ne correspond pas à la catégorie et / ou à la classe dans laquelle elle a été engagée, la voiture peut, sur proposition du délégué éligibilité de la FIA, être transférée dans la classe appropriée suite à la décision des commissaires sportifs.

31.1.6 Après les vérifications techniques, si une voiture n'est pas conforme à la réglementation technique ou de sécurité, les commissaires sportifs, sur proposition du délégué éligibilité de la FIA, peuvent décider d'une heure maximale à laquelle la voiture doit être mise en conformité, ou en refuser le départ.

31.2 HORAIRE

Un horaire pour les vérifications techniques, incluant le plombage des composants et le contrôle du poids des voitures sera publié dans le Règlement Particulier ou dans un Additif.

32. VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE**32.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES**

Des vérifications d'éléments de sécurité, y compris les vêtements, et sur la voiture, peuvent être effectuées à tout moment pendant le rallye, y compris la mise au point le cas échéant, à la seule appréciation et sur instruction du délégué éligibilité de la FIA ou du commissaire technique en chef, après que les commissaires sportifs en aient été informés.

32.2 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

32.2.1 Le Concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye, sous risque d'être pénalisé par une disqualification.

32.2.2 Toute fraude découverte, et en particulier les marques d'identification intactes modifiées, entraîneront la disqualification de l'équipage du rallye ainsi que tout Concurrent ou équipage qui a aidé ou a été impliqué dans la réalisation de l'infraction. Cela ne préjudicera pas du fait que l'Autorité Sportive Nationale (ASN), à laquelle appartiennent le Concurrent ou le complice, peut être invitée à infliger des sanctions plus lourdes.

32.2.3 Tous les équipements de sécurité de tous les Pilotes (y compris les casques, les combinaisons, les gants, les sous-vêtements, les harnais, les systèmes FHR, le cas échéant,...) feront l'objet d'un contrôle de conformité avec l'Annexe K et les Additifs correspondants.

31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY**31.1 GENERAL**

31.1.1 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in Supplementary Regulations.

31.1.2 At scrutineering, Competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head retaining devices, intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

FIA-approved head retaining devices are mandatory for all Drivers and Co-drivers entered in Category 2, Category 3 and Category 4 and recommended for Drivers and Co-drivers entered in Category 1.

31.1.3 The crew must show the cars' complete valid HTP.

31.1.4 Only those components which have been sealed at initial scrutineering may be used throughout the Rally. Such components must remain in their sealed state.

31.1.5 At scrutineering, if a vehicle does not correspond in its presentation to the category and/or class in which it was entered, this vehicle may, on proposal of the FIA eligibility delegate, be transferred to the appropriate class after decision of the stewards.

31.1.6 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the stewards, upon the proposal of the FIA eligibility delegate, may set a deadline before which the car must be made to comply, or may refuse the start.

31.2 TIMETABLE

A timetable for scrutineering, including the sealing of components, tyre marking and checking the weight of cars shall be issued in the Supplementary Regulations or in a Bulletin.

32. CHECKS DURING THE RALLY**32.1 ADDITIONAL CHECKS**

Checks on safety items, including clothing, as well as on the car, may be carried out at any time during the rally including Shakedown when applicable, at the sole discretion and upon instruction of the FIA eligibility delegate or chief scrutineer, with the knowledge of the stewards.

32.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

32.2.1 The Competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the entire duration of the rally, under penalty of disqualification.

32.2.2 Any fraud discovered, and in particular showing as intact identification marks which have been altered, will result in the disqualification of the crew from the rally as well as any Competitor or crew who has helped or been involved in carrying out the infringement. This will not prejudice the fact that the National Sporting Authority (ASN), to which Competitor or accomplice belongs, may be asked to impose heavier sanctions.

32.2.3 All Drivers' safety equipment (including helmets, overalls, gloves, underwear, harnesses, FHR systems where required,...) will be checked for compliance with Appendix K and relevant Bulletins.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

33. CONTROLE FINAL	33. FINAL CHECKS
33.1 PARC FERME FINAL	33.1 FINAL PARC FERME
<p>33.1.1 Dès que chaque équipage atteint l'arrivée, il doit conduire sa voiture au Parc Fermé. Une vérification doit être faite pour vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> – sa conformité avec la voiture soumise aux vérifications techniques préliminaires, – s'il existe un motif quelconque pour infliger l'une des sanctions précisées à l'Article 27.1.1. 	<p>33.1.1 As soon as each crew reaches the finish, they shall drive their car to the Parc Fermé. A check shall be made to verify:</p> <ul style="list-style-type: none"> – its conformity with the car submitted at initial scrutineering, – if there is any reason to impose any of the penalties specified under Article 27.1.1.
<p>33.1.2 Sans que cela soit obligatoire, les vérifications techniques impliquant le démontage des voitures peuvent être demandées à l'appréciation absolue des commissaires sportifs, d'office ou à la suite d'une réclamation ou sur décision du directeur de course. Si ce démontage ne fait pas suite à une réclamation, le Concurrent devra payer les frais que l'application de cette demande peut entraîner. En cas de démontage à la suite d'une réclamation, l'Article 65 du présent règlement sera applicable. L'absence de toute marque d'identification, conformément aux Articles 27.1.1 et 16, entraînera la disqualification du rallye.</p>	<p>33.1.2 Without it being compulsory, scrutineering involving the dismantling of the cars may be carried out at the absolute discretion of the stewards ex-officio or following a protest or upon the decision of the clerk of the course. If this dismantling does not follow a protest, the Competitor will have to pay the reasonable expenses which exercise of the powers mentioned herein may entail. In case of dismantling following a protest, Article 65 of these Regulations will apply. The absence of any of the identification marks, as per Articles 27.1.1 and 16, shall result in disqualification from the rally.</p>
33.2 SELECTION DES VOITURES	33.2 SELECTION OF CARS
Les voitures qui doivent être soumises aux vérifications techniques finales, à la demande des commissaires sportifs, doivent être annoncées par un avis lors du contrôle final et / ou à l'entrée du Parc Fermé.	Those cars which are to be subjected to final scrutineering, as ordered by the stewards, should be announced by a notice at the final control and/or the entrance to the Parc Fermé.
33.3 FICHE D'HOMOLOGATION (PTH)	33.3 HOMOLOGATION FORM (HTP)
<p>33.3.1 Une voiture qui n'est pas en conformité avec l'Annexe K et / ou son PTH peut être disqualifiée du rallye.</p> <p>33.3.2 Le PTH sera rendu au Concurrent au Parc Fermé et, au plus tard, après le dernier contrôle horaire.</p>	<p>33.3.1 A car not conforming to Appendix K and/or its HTP may be disqualified from the rally.</p> <p>33.3.2 The HTP will be returned to the Competitor at the Parc Fermé and at the latest after the final time control.</p>
CONDUITE	
34. COMPORTEMENT	34. DRIVING CONDUCT
34.1 REGLES GENERALES	34. BEHAVIOUR
<p>34.1.1 Les équipages doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.</p> <p>34.1.2 Lorsque les voitures sont soumises au régime de Parc Fermé (Article 63), elles ne peuvent être déplacées que par les équipages et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser une voiture à la main. Toute façon de déplacer une voiture, autre que par ses propres moyens de cette dernière, est interdite, sauf autorisation contraire dans le présent règlement. Exceptionnellement, sur les spéciales, les voitures peuvent être remorquées ou poussées pour être ramenées sur le parcours du rallye ou dégager la route.</p> <p>34.1.3 Les Pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le Règlement Particulier du rallye l'autorise.</p> <p>34.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de l'épreuve spéciale (excepté uniquement pour faire demi-tour).</p> <p>34.1.5 Sur un secteur de liaison qui est une route publique et au départ d'une spéciale, une voiture de rallye ne peut être conduite que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement. Toute voiture non conforme à cet article sera considérée comme ayant abandonné conformément à l'Article 54. Une pénalité supplémentaire pourra être imposée par les commissaires sportifs.</p>	<p>34.1 GENERAL RULES</p> <p>34.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.</p> <p>34.1.2 When cars are subject to Parc Fermé rules (Article 63), they may only be moved by crews and officials; at all other times anyone may push a car by hand. Other than under its own power and by hand, any other manner of moving a car is prohibited or as otherwise permitted in these Regulations. Exceptionally, on special stages, cars may be towed or pushed in order to bring them back onto the rally road or to clear the rally route.</p> <p>34.1.3 Exhibition driving may only be performed when permitted by the Supplementary Regulations of the rally.</p> <p>34.1.4 Crews must always drive in the direction of the special stage (except solely to effect a turn round).</p> <p>34.1.5 On a road section that is a public road and at the start of a stage, a rally car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any car not complying with this article will be considered as retired as per Article 54. An additional penalty may be imposed by the stewards.</p>
34.2 PENDANT LES RECONNAISSANCES ET/OU SECTEURS DE LIAISON DE LA MISE AU POINT	34.2 DURING RECONNAISSANCE AND/OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS
<p>34.2.1 Il est rappelé que les reconnaissances ne sont pas des essais. Le code de la route du pays traversé par le rallye doit être scrupuleusement observé, et la sécurité et les droits des autres usagers de la route doivent être respectés pendant les créneaux horaires des reconnaissances et de la mise au point.</p>	<p>34.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. All the road traffic laws of the country in which the rally runs must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be respected, both during reconnaissance and the shakedown time windows.</p>

- 34.2.2** Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances des épreuves spéciales / séance de mise au point et sur tout secteur de liaison entraînera une amende appliquée par le directeur de course comme suit :
- Par km/heure au-dessus de la limite de vitesse : 25 €
- 34.2.3** Toute autre infraction au code de la route pendant les reconnaissances entraînera une pénalité appliquée par les commissaires sportifs conformément à l’Article 34.3.4.
- 34.2.4** Le montant des amendes ne sera pas modifié en cas d’amende infligée par la police.
- 34.2.5** Le montant de l’amende sera doublé en cas de seconde infraction commise lors des reconnaissances du même rallye.
- 34.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE**
- 34.3.1** Pendant toute la durée du rallye, les deux membres de l’équipage doivent être en possession d’un permis de conduire valable et doivent observer les règles de circulation nationales.
- 34.3.2** Les agents de police ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.
- 34.3.3** Dans le cas où la police ou les officiels décideraient de ne pas arrêter le Pilote en infraction, ils pourront demander d’appliquer les pénalités prévues dans le règlement applicable, sous réserve que :
 - La notification de l’infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l’affichage du classement provisoire,
 - Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l’identité du Pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisées,
 - Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d’interprétations diverses.
- 34.3.4** Pénalités pour infractions durant la partie compétitive du rallye :
- a) Première infraction :
 - Excès de vitesse : Une amende de 25 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
 - Autre qu’un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les commissaires sportifs.
 - b) Deuxième infraction :
 - Excès de vitesse : Une amende de 50 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
 - Autre qu’un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les commissaires sportifs.
 - c) Troisième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes appliquée par le directeur de course.
 - d) Quatrième infraction : disqualification appliquée uniquement par les commissaires sportifs.
- 34.2.2** Speeding during reconnaissance of the special stages / shakedown and any road sections will incur a fine applied by the clerk of the course as follows:
- Per km per hour over the speed limit: €25.
- 34.2.3** Other traffic infringements during reconnaissance will incur a fine applied by the stewards according to Article 34.3.4.
- 34.2.4** The amount of the fines will be unaltered by any fine imposed by the police.
- 34.2.5** The fine will be doubled in case of a second offence committed during reconnaissance in the same rally.
- 34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS**
- 34.3.1** Throughout the rally, both crew members must have a valid driving licence and must observe the national traffic laws.
- 34.3.2** In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement must, inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.
- 34.3.3** Should the police or the officials decide against stopping the Driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the applicable regulations, subject to the following:
 - that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the provisional classification,
 - that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending Driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise,
 - that the facts are not open to various interpretations.
- 34.3.4** Penalties for infringements during the competition element of the rally:
 - a) First infringement:
 - Speeding: A fine of €25 per kph over the speed limit, applied by the clerk of the course,
 - Other than speeding: A penalty will be applied by the stewards.
 - b) Second infringement:
 - Speeding: A fine of €50 per kph over the speed limit, applied by the clerk of the course,
 - Other than speeding: A penalty will be applied by the stewards.
 - c) Third infringement: A 5-minute time penalty applied by the clerk of the course.
 - d) Fourth infringement: Disqualification applied only by the stewards.

RECONNAISSANCES

35. RECONNAISSANCES

35.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Toutes les opérations de reconnaissance, pour tous les équipages, ne peuvent être effectuées qu’avec des voitures de route standard, y compris des voitures Jeep ou SUV, ou des voitures utilisées pour le rallye si elles sont identifiées comme voitures de tourisme standard ou de grand tourisme. En général, aucune modification de course n'est autorisée et les voitures de reconnaissance doivent être conformes aux spécifications définies comme suit :

- a) Voiture de série
- b) La voiture doit être peinte d’une seule couleur, sans publicité, autocollants, etc.
- c) Le moteur doit être un moteur de production (conforme à la réglementation du groupe N).
- d) La boîte de vitesses doit être une boîte de vitesses de production (conforme à la réglementation du groupe N).
- e) L’échappement doit être un échappement de production avec un niveau de bruit maximal dans les limites de la tolérance légale

RECONNAISSANCE

35. RECONNAISSANCE

35.1 RECONNAISSANCE CARS

All reconnaissance operations, for all crews, may only be carried out using standard road cars, including Jeeps or SUV cars or cars used for the rally if they are identified as Standard Touring or Grand Touring cars. In general, no Competition modifications are allowed and reconnaissance cars must comply with the specifications defined as follows:

- a) Series production car
- b) The car must be painted in a single colour, with no advertising, stickers, etc.
- c) The engine shall be a production engine (complying with the Group N Regulations).
- d) The gearbox shall be a production gearbox (complying with the Group N Regulations).
- e) The exhaust shall be a production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerance (max. 98dB(A)).

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

autorisé (max. 98 dBA).

- f) Les suspensions doivent être conformes à la réglementation du groupe N.
- g) La protection du bas de caisse est autorisée (conforme à la réglementation du groupe N).
- h) Le montage d'un arceau de sécurité est autorisé.
- i) Les harnais de sécurité de couleurs similaires à celles de l'intérieur de la voiture sont autorisés.
- j) Les sièges-baquets de couleurs similaires à celles de l'intérieur de la voiture sont autorisés.
- k) Deux phares supplémentaires homologués route sont autorisés.
- l) Les jantes sont libres et doivent être équipées de :
- m) Pneus de série homologués sur route pour route asphaltée (pas de pneus de compétition).
- n) Pneus libres pour la terre.
- o) L'équipage peut utiliser un système d'intercommunication «léger» (sans casque).

35.2 ENREGISTREMENT

Les documents pour les reconnaissances seront fournis lors de la remise du Road Book.

35.3 RESTRICTION EN MATIÈRE DE RECONNAISSANCES

- a) Une vignette d'identification portant le numéro de Compétition de l'équipage sera émise pour chaque voiture. Cet autocollant doit être placé en haut (au centre) du pare-brise et rester visible pendant les reconnaissances.
- b) La vitesse maximale autorisée sur les épreuves spéciales, pendant les reconnaissances, est stipulée dans le Règlement Particulier, sauf si les panneaux de signalisation indiquent une limite de vitesse inférieure. Dans les zones résidentielles, cette vitesse est limitée à 50 km/h, à moins que les panneaux de signalisation n'indiquent une limite de vitesse inférieure.
- c) Les épreuves spéciales seront ouvertes à la circulation ; par conséquent, la sécurité et les droits des autres usagers de la route doivent être respectés.
- d) En aucun cas, les équipages ne peuvent conduire dans la direction opposée lors des épreuves spéciales, sauf instruction particulière de la part des organisateurs, des commissaires de route ou des forces de police. Les Concurrents ne peuvent entrer dans une spéciale que par le départ.
- e) Les organisateurs peuvent surveiller le comportement des Concurrents sur le parcours de reconnaissance, en utilisant n'importe quel moyen.
- f) Si la voiture de reconnaissance d'un Concurrent doit être remplacée pour quelque raison que ce soit, le Concurrent doit en informer le secrétariat du rallye et donner les détails de la nouvelle voiture.
- g) Dès la fin des reconnaissances, il est interdit à toute personne liée à un équipage engagé, de quelque manière que ce soit, de se déplacer (sauf à pied) sur le parcours d'une épreuve spéciale du rallye sans l'autorisation préalable du directeur de course.

35.4 DÉROULEMENT DES RECONNAISSANCES

- a) la reconnaissance du parcours peut être effectuée par les équipages inscrits après la publication du Road Book.
- b) les reconnaissances doivent toujours être effectuées conformément au code de la route.
- c) Les Concurrents doivent avoir la possibilité de passer au moins 3 fois sur chaque épreuve spéciale, dans les délais impartis, conformément à l'Article 10.2.5. Le nombre maximal de passages, le cas échéant, sera stipulé dans chaque Règlement Particulier.

35.5 SANCTIONS

Les Pilotes qui ne respectent pas ces instructions peuvent être sanctionnés jusqu'à un refus de départ ou à une disqualification. Les droits d'engagement ne seront pas remboursés par le Comité d'Organisation.

f) Suspensions shall comply with the Group N Regulations.

g) Underbody protection is authorised (complying with the Group N Regulations).

h) The fitting of a safety rollbar is authorised.

i) Safety harnesses in colours similar to those of the interior of the car are authorised.

j) Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised.

k) Two additional road-homologated headlamps are authorised.

l) The rims are free and shall be fitted with:

m) Road-homologated series production tyres for asphalt (no competition tyres).

n) Free tyres for gravel.

o) The crew may use a «light» intercommunication system (without helmets).

35.2 REGISTRATION

Reconnaissance material will be issued upon collection of the Road Book.

35.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE

- a) An identification sticker, bearing the Competition number of the crew, will be issued for each car. This sticker must be displayed at the top (middle) of the front windscreens and remain visible during reconnaissance.
- b) The maximum speed allowed on special stages, during reconnaissance is stipulated in the Supplementary Regulations, unless traffic signs indicate a lower speed limit. Within residential areas, this speed is limited to 50kph, unless traffic signs indicate a lower speed limit.
- c) The special stages will be open to the traffic; therefore, the safety and rights of other road users must be respected.
- d) In no circumstances may crews drive in the opposite direction in the special stages, unless given particular instructions to do so by the organisers, road marshals or the police. Competitors may enter a special stage only from the start.
- e) The organisers may monitor the behaviour of the Competitors on the reconnaissance route, by using any kind of means.
- f) Should a Competitor's reconnaissance car have to be replaced for any reason whatsoever, the Competitor must inform the Rally Secretariat and give the details of the new car.
- g) From the end of reconnaissance, any person connected with an entered crew, in any way whatsoever, is forbidden to travel (except on foot) on or over the route of a special stage of the rally without prior authorisation from the clerk of the course.

35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

- a) route reconnaissance may be performed by the entered crews after publication of the Road Book.
- b) reconnaissance must always be made in accordance with the Highway Code.
- c) Competitors should have the opportunity to pass a minimum of 3 times through each special stage, within the allocated schedule as per Article 10.2.5. The maximum number of passage, if any, will be stipulated in each Supplementary Regulations.

35.5 SANCTIONS

Drivers who fail to respect these instructions may be sanctioned up to refused start or disqualification.

The entry fees will not be reimbursed by the Organising Committee.

MISE AU POINT		SHAKEDOWN	
36. EXIGENCES POUR L'EPREUVE DE MISE AU POINT		36. SHAKEDOWN REQUIREMENTS	
36.1 GENERALITES Une épreuve de mise au point sera organisée aux fins d'être à la fois une opportunité médiatique et promotionnelle et afin que les Concurrents puissent tester leurs voitures. Son inclusion dans le programme du rallye est facultative pour l'organisateur.		36.1 GENERAL A shakedown stage may be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for Competitors to trial their cars. It is optional for the organiser to include the shakedown in the rally programme.	
36.2 DEROULEMENT DE L'EPREUVE DE MISE AU POINT		36.2 RUNNING OF SHAKEDOWN	
36.2.1 L'épreuve de mise au point sera organisée comme s'il s'agissait d'une épreuve spéciale se déroulant pendant le rallye et comprendra toutes les mesures de sécurité appropriées. L'épreuve de mise au point devrait être représentative du rallye.		36.2.1 The shakedown stage shall be run as if it were a special stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. The shakedown stage should be representative for the rally.	
36.2.2 L'épreuve de mise au point peut être organisée en utilisant une épreuve super spéciale ou une partie de spéciale de l'itinéraire du rallye.		36.2.2 The shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally.	
36.2.3 Pour l'application de l'Article 34.2, l'épreuve de mise au point est considérée comme faisant partie des reconnaissances.		36.2.3 For the application of Article 34.2, the shakedown is considered to be part of reconnaissance.	
36.2.4 Le revêtement de l'épreuve de mise au point devrait être le même que celui de la majorité des épreuves spéciales.		36.2.4 The surface of the shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages.	
36.3 EXIGENCES TECHNIQUES Avant la mise au point, les voitures doivent passer les vérifications techniques.		36.3 TECHNICAL REQUIREMENTS Before the shakedown the cars must pass scrutineering.	
36.4 PANNE DURANT LA MISE AU POINT Un Concurrent dont la voiture tombe en panne lors de l'épreuve de mise au point devra néanmoins participer à la cérémonie de départ.		36.4 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN A Competitor whose car breaks down during the shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start.	
36.5 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE Pendant la mise au point, l'équipage doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Équipement du Pilote et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Toute infraction sera pénalisée.		36.5 EQUIPMENT OF THE CREW During the shakedown, the crew must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised.	
36.7 ASSISTANCE DURANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT Toute assistance ne pourra être effectuée que dans les zones d'assistance autorisées, sauf autorisation contraire dans le Règlement Particulier du rallye.		36.6 SERVICE DURING SHAKEDOWN Service may be carried out only in the authorised service areas, unless otherwise permitted in the Supplementary Regulations of the rally.	
37. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS Non applicable.		37. FREE PRACTICE / QUALIFYING Not applicable.	
38. ACTIVITES PROMOTIONNELLES Non applicable.		38. PROMOTIONAL ACTIVITIES Not applicable.	
DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS		STARTS AND RE-STARTS	
39. CEREMONIE DE DEPART		39. CEREMONIAL START	
Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le Règlement Particulier. Si un équipage dans sa voiture de rallye se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du rallye, conformément à l'horaire de départ qui lui aura été attribué, à condition que les commissaires sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même		A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the Supplementary Regulations. Where a crew in its rally car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time.	

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

40. DEPART DU RALLYE	40. RALLY START
40.1 ZONE DE DEPART Avant le départ de la partie compétitive du rallye, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites avant le départ aux conditions indiquées dans le Règlement Particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le Règlement Particulier. Aucune assistance n'est autorisée dans la zone de départ.	40.1 START AREA Before the start of the competition element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area, into which cars must be driven before the start time as detailed in the Supplementary Regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the Supplementary Regulations. No service is allowed in the start area.
40.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.	40.2 MAXIMUM LATENESS AT A START Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.
41. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES	41. START ORDER AND INTERVALS
41.1 NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART L'ordre de départ reste inchangé jusqu'à ce qu'au moins 10 % de la distance totale des épreuves spéciales spécifiée dans l'itinéraire final aient été parcourus.	41.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT The start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the special stages detailed in the final itinerary has been completed.
41.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité et après que les commissaires sportifs en ont été informés, repositionner les Pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les voitures.	41.2 REPOSITIONING OF DRIVERS The clerk of the course may, for reasons of safety and with the knowledge of the stewards, reposition Drivers or change the time interval between cars.
41.3 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1 Le départ de la première Etape sera donné dans l'ordre des numéros de Compétition, le numéro le plus bas commençant en premier. Pour des raisons de sécurité, l'ordre pourra être modifié à la demande du directeur de course.	41.3 START ORDER LEG 1 The start of the first Leg will be given in Competition number order with the lowest number starting first. For safety reasons, this order may be modified at the request of the clerk of the course.
41.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES	41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS
41.4.1 L'ordre de départ de chaque Etape suivante sera déterminé selon le classement provisoire, établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale de l'Etape précédente. Pour des raisons de sécurité, cet ordre pourra être modifié à la demande du directeur de course.	41.4.1 The starting order for each of the following Legs shall be determined according to the provisional classification established at the end of the previous Leg. For safety reasons, this order may be modified at the request of the clerk of the course.
41.4.2 Toute voiture qui arrivera en retard au départ du rallye, Etape ou section, sera pénalisée de 10 secondes par minute de retard. Toute voiture arrivant avec plus de 15 minutes de retard ne sera pas autorisée à prendre le départ.	41.4.2 Any car reporting late for the start of the rally, Leg or section, shall be penalised by 10 seconds for every minute's delay. Any car arriving over 15 minutes late shall not be allowed to start.
41.5 INTERVALLES DE DEPART Toutes les voitures prendront le départ avec un intervalle d'1 minute sauf indication contraire dans le Règlement Particulier du rallye.	41.5 START INTERVAL All cars will start at one-minute intervals unless specified otherwise in the rally Supplementary Regulations.
CONTROLES	
42. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES	42. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS
42.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles de passage et contrôles horaires, départs et arrivées d'épreuves spéciales, zones de regroupement et zones médias sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA (voir Annexe I).	42.1 All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages, regrouping and neutralisation zone controls, will be indicated by means of FIA-approved standardised signs (see Appendix 1).
42.2 Le début d'une zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur de couleur jaune. A une distance d'environ 25 m, la position du contrôle est indiquée par un panneau rouge. Le panneau avertisseur final à la fin de l'épreuve spéciale sera placé à environ 300 m avant la ligne d'arrivée.	42.2 The beginning of the control area is marked by a yellow warning sign. At a distance of about 25m the position of the control post is indicated by a final red sign. The warning finish sign at the end of special stages will be placed at about 300m before the finish line.
42.3 Toutes les zones de contrôle (par exemple la zone entre le	42.3 All control areas (i.e. the area between the first warning sign and

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

42.4	Le temps d'arrêt dans une zone de contrôle ne doit pas excéder le temps nécessaire aux opérations du contrôle.	42.4	The stopping time within a control area must not exceed the time necessary for carrying out control operations.
42.5	Il est strictement interdit, sous peine de pénalité allant jusqu'à la disqualification : a) d'entrer dans une zone de contrôle dans une direction autre que celle du rallye, b) de traverser et entrer à nouveau dans une zone de contrôle une fois que le pointage a été effectué à ce contrôle.	42.5	It is strictly forbidden, under pain of penalty up to disqualification: a) to enter a control area in any direction other than that of the rally, b) to cross over or re-enter a control area once checking-in has taken place at this control.
42.6	L'équipage seul est responsable de son heure de pointage idéale, laquelle peut être consultée à l'aide de l'heure officielle qui est affichée sur la table de contrôle. Le commissaire de poste peut ne donner aucune information concernant l'heure idéale de pointage.	42.6	The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The post marshals may not give them any information on this target check-in time.
42.7	Les postes de contrôle devront être prêts 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage. A moins que le directeur de course n'en décide autrement, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de pointage du dernier équipage, plus le temps prévu avant disqualification.	42.7	Control posts shall be ready to function 15 minutes before the target time for the passage of the 1st crew. Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes after the target time for the last crew, plus disqualification time.
42.8	Les équipages sont obligés de suivre les instructions données par les commissaires en charge de chaque contrôle. Tout manquement à ces instructions peut conduire à une disqualification à l'appréciation des commissaires sportifs.	42.8	Crews are obliged to follow the instructions of the road marshal in charge of any control post. Failure to observe this may lead up to disqualification at the discretion of the stewards.
42.9	Les commissaires de route et chefs de poste seront identifiés avec des chasubles de couleur, comme stipulé dans le Règlement Particulier.	42.9	Road marshals and post chiefs shall be distinguished with coloured jackets, as stipulated in the Supplementary Regulations.
43.	CONTROLES DE PASSAGE	43.	PASSAGE CONTROLS
	A ces contrôles, identifiés par les panneaux indiqués à l'Annexe I, les commissaires doivent simplement viser et / ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage. L'absence d'une marque de passage d'un contrôle peut conduire à une disqualification, sauf lorsque les dispositions de l'Article 54 sont appliquées.		At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp the time card as soon as this is handed in by the crew, without mentioning the time of passage. The absence of a stamp from a passage control may result in disqualification, except where the provisions of Article 54 apply.
44.	CONTROLES HORAIRES	44.	TIME CONTROLS
44.1	FONCTIONNEMENT A ces contrôles, les commissaires de poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera enregistré à la minute complète. L'heure d'enregistrement inscrite sur la fiche de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée à la fin du secteur de liaison et l'heure de départ du suivant.	44.1	OPERATION At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute. The check-in time entered on the time card shall constitute both the arrival time at the end of the road section and the starting time of the following one.
44.2	PROCEDURE DE POINTAGE	44.2	CHECK-IN/OUT PROCEDURE
44.2.1	La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire. 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.	44.2.1	Check-in procedure begins the moment the vehicle passes the zone entry sign. Between the zone entry sign and the control post, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.
44.2.2	Le pointage du carnet de contrôle ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.	44.2.2	Clocking the time card can only be carried out if the two crew members and the car are in the control zone and in the immediate vicinity of the control table.
44.2.3	L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné. Le commissaire inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimer, l'heure de présentation effective.	44.2.3	The check-in time corresponds to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the concerned marshal. Then, either by hand or by means of a stamp, the marshal marks on this card the actual time at which the card was handed in.
44.2.4	L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps effectué durant le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.	44.2.4	The target check-in time is the time obtained by adding the time allowed to complete the road section to the start time for this section, these times being expressed to the minute.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

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

44.2.6 L'équipage n'encourt aucune pénalité pour retard si l'heure de présentation du carnet de contrôle au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. Par exemple, un équipage qui est supposé pointer au contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure si le pointage a lieu entre 18h58'00" et 18h58'59".

44.2.7 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :
a) pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.
b) pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.

44.2.8 Toute infraction d'un équipage aux règles de la procédure de pointage (et spécifiquement en entrant dans la zone de contrôle plus d'une minute avant l'heure idéale de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit à envoyer immédiatement au directeur de course.

44.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

44.3.1 Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ pour une épreuve spéciale, la procédure suivante doit être appliquée :
a) Ces deux postes sont regroupés dans une même zone de contrôle (voir Article 42), dont les panneaux sont les suivants :

- panneau jaune affichant un cadran de montre : début de la zone,
- panneau rouge affichant un cadran de montre : poste de contrôle de l'heure à une distance d'env. 25 m,
- panneau rouge avec drapeau : début de la spéciale à une distance de 50 à 200 m,
- panneau à fond beige avec 3 bandes transversales : fin du panneau de contrôle 50 m plus loin.

b) Lors du contrôle horaire à l'arrivée d'un secteur de liaison, le commissaire inscrira sur la carte de pointage l'heure d'enregistrement de l'équipage ainsi que son heure de départ provisoire pour le secteur de liaison suivant.

Il doit y avoir un intervalle de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer pour le départ.

c) Immédiatement après le pointage au contrôle horaire, l'équipage ira au départ de la spéciale. Le commissaire responsable de ce poste entrera l'heure prévue pour le départ de l'épreuve spéciale sur la feuille d'épreuve, qui correspond généralement à l'heure de début prévue pour la section. Il donnera ensuite le départ à l'équipage selon la procédure prévue par l'Article 48.1.

44.3.2 S'il existe une différence entre les deux inscriptions, l'heure de début de la spéciale sera contraignante, à moins que les commissaires sportifs n'en décident autrement.

44.3.3 Dans le cas d'une crevaison, 5 minutes supplémentaires seront allouées pour les réparations.

44.4 DISQUALIFICATION

44.4.1 Tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti entre deux contrôles horaires, ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section et / ou à l'Etape du rallye, aura pour conséquence la disqualification de l'équipage, sauf lorsque les dispositions de l'Article 54 sont appliquées.

44.4.2 Les équipages ayant dépassé leur retard maximum ne peuvent en aucun cas tenter de réduire ce retard en se rendant plus tôt aux contrôles, aucune pénalité pour arrivée anticipée ne sera prise en compte dans le calcul du retard dépassant le retard maximum autorisé entraînant la disqualification.

Par exemple :

Secteur de liaison A

Départ : 12h00 - heure de pointage idéale : 1h00 - heure de pointage réelle : 13h10

Pénalité pour arrivée tardive : 100"

Retard comptant pour la disqualification : 10 minutes

44.2.5 The crew does not incur any penalty for checking in before time if the vehicle enters the control zone during the target check-in minute or the minute preceding it.

44.2.6 The crew does not incur any penalty for being late if the act of handing the time card to the concerned marshal takes place during the target check-in minute; e.g. a crew who is supposed to check in at a control at 18h 58' shall be considered on time if the check-in takes place between 18h 58' 00" and 18h 58' 59".

44.2.7 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:
a) for late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute,

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

44.2.8 Finally, if it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure as defined above (and especially by entering the control zone more than a minute before the actual check-in time) the chief marshal at the control post must make this the subject of a written report to be sent immediately to the clerk of the course.

44.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE

44.3.1 When a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

a) These two posts shall be included in a single control area (see Article 42) whose signs shall be as follows:
- yellow sign displaying a watch face: beginning of zone,

- red sign displaying a watch face: time control post at a distance of approx. 25m,
- red sign with flag: start of special stage at a distance of 50 to 200m,

- beige background sign with 3 transversal stripes: end of control sign 50m further on.
b) At the time control at the finish of a road section, the post marshal will enter on the time card the check-in time of the crew together with its provisional start time for the following road section.

There must be a 3 minutes gap to allow the crew to prepare for the start.

c) Immediately after checking in at the time control the crew will go to the start of the special stage. The marshal in charge of this post will enter the provisional time for the start of the special stage on the stage sheet, which usually corresponds to the provisional starting time for the section. He will then give the start to the crew according to the procedure laid down in Article 48.1.

44.3.2 If a difference exists between the two entries, the starting time of the special stage will be binding, unless the stewards decide otherwise.

44.3.3 In the case of a flat tyre, an additional 5 minutes will be allowed for repairs.

44.4 DISQUALIFICATION

44.4.1 Any delay exceeding 15 minutes at the target time between two time controls, or a total delay exceeding 30 minutes at the end of each section and/or Leg of the rally, will result in the disqualification of the crew except where the provisions of Article 54 apply.

44.4.2 Under no circumstances may crews having exceeded their maximum delay attempt to reduce this delay by arriving early at controls, neither shall penalties for early arrival be taken into account when calculating any delay exceeding the maximum permitted delay which results in disqualification.

For example:

Road section A

Start: 12h00 - target time: 1h00 - check-in time: 13h10'

Penalty for late arrival: 100"

Delay counting towards disqualification: 10 minutes

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIPSecteur de liaison B

Heure de pointage idéale : 1h30' - heure de pointage réelle : 14h20'

Pénalité pour arrivée anticipée : 1200''

Retard comptant pour la disqualification : 10 minutes (non combinées)

Secteur de liaison C

Heure de pointage idéale : 2h00' - heure de pointage réelle : 16h30'

Pénalité pour arrivée anticipée : 100 secondes supplémentaires

Retard comptant pour la disqualification : 10 minutes

Total des secteurs de liaison A + B + C

Total des pénalités (pour entrée tardive et anticipée) : 100'' + 1200'' + 100'' = 1400 secondes

Retard total comptant pour la disqualification : 10' + 10' = 20 minutes.

Road section B

Target time: 1h30' - check-in time: 14h20'

Penalty for early arrival: 1200''

Delay counting towards disqualification: 10 minutes (not combined)

Road section C

Target time: 2h00' - check-in time: 16h30'

Penalty for late arrival: 100 additional seconds

Delay counting toward disqualification: 10 minutes

Total road section controls A + B + C

Total penalties (for late and early arrivals): 100'' + 1200'' + 100'' = 1400 seconds

Total delay counting toward disqualification: 10' + 10' = 20 minutes.

44.4.3 Le temps de disqualification peut être augmenté à tout moment par les commissaires sportifs, sur la base de la proposition du directeur de course. Les équipages concernés doivent être informés de cette décision dès que possible.

44.4.4 La notification d'une disqualification pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou d'Etape.

45. RETARD MAXIMUM AUTORISE**45.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE**

Tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti entre deux contrôles horaires, ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou Etape du rallye, aura pour conséquence la disqualification de l'équipage, sauf lorsque les dispositions de l'Article 54 sont appliquées.

45.2 AVANCE

Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire ce retard maximal autorisé.

45.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE

La notification du dépassement du retard maximal autorisé aux termes de l'Article 45.1 ne peut être prononcée qu'en fin de section.

46. CONTROLES DE REGROUPEMENT

46.1 Des contrôles de regroupement seront mis en place sur l'itinéraire. Leurs entrées et sorties seront déterminées comme stipulé à l'Article 42.

46.2 Le but de ces regroupements sera de réduire les intervalles pouvant survenir entre les équipages à la suite d'arrivées tardives et / ou de retraits. Il faut donc prendre en compte l'heure de début du contrôle de regroupement et non sa durée.

Par exemple : 120 voitures au départ du rallye - premier regroupement de 4 heures - heure de départ du contrôle de regroupement: 12h01 :

a) heure idéale pour l'arrivée de la voiture n° 1 au contrôle de regroupement : 8h01,
heure idéale pour l'arrivée de la voiture n° 120 au contrôle de regroupement : 10h.

b) heure d'arrivée réelle de la voiture n° 1 au contrôle de regroupement : 8h45,
Heure d'arrivée réelle de la voiture n° 120 au contrôle de regroupement: 11h50 (60 voitures se sont retirées au cours de cette partie du rallye).

c) heure de départ de la voiture n° 1 : 12h01, heure de départ de la voiture n° 120 : 13h00.

La durée respective des temps d'arrêt aurait donc dû être :

- 3h16' pour la voiture n° 1,
- 1h10' pour la voiture n° 120.

46.3 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages donneront leurs carnets de pointage aux commissaires de

45. MAXIMUM PERMITTED LATENESS**45.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS**

Any delay exceeding 15 minutes at the target time between two time controls, or a total delay exceeding 30 minutes at the end of each section and/or Leg of the rally, will result in the disqualification of the crew except where the provisions of Article 54 apply.

45.2 EARLY ARRIVAL

Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce this maximum permitted lateness.

45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS

Notification of exceeding the maximum permitted lateness under Article 45.1 may only be announced at the end of a section.

46. REGROUPING CONTROLS

46.1 Regrouping controls will be set up along the route. Their entry and exit controls shall be determined as stipulated in Article 42.

46.2 The purpose of these regroupings will be to reduce the intervals which may occur between crews as a result of late arrivals and/or withdrawals. Thus the starting time from the regrouping control and not its duration must be taken into account.

For example: 120 cars at the start of the rally - first regrouping of 4 hours - starting time from the regrouping control: 12h01:

a) target time for the arrival of car No. 1 at the regrouping control: 8h01,
target time for the arrival of car No. 120 at the regrouping control: 10h.

b) actual arrival time of car No. 1 at the regrouping control: 8h45,
actual arrival time of car No. 120 at the regrouping control: 11h50 (60 cars have withdrawn during this part of the rally).

c) starting time of car No. 1: 12h01, starting time of car No. 120: 13h00.

The respective duration of stopping times should therefore have been:

- 3h16' for car No. 1,
- 1h10' for car No. 120.

On their arrival at these regrouping controls, the crews will hand to the post marshal their time card. The crews will receive instructions

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

poste. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture immédiatement et directement au Parc Fermé. Les moteurs doivent être éteints.

on their starting time. They must then drive their cars immediately and directly to the Parc Fermé. Engines must be stopped.

EPREUVES SPECIALES		SPECIAL STAGES	
47. GENERALITES		47. GENERAL	
47.1	Les épreuves spéciales sont des épreuves sur routes fermées spécialement pour le rallye.	47.1	Special stages are tests on roads closed specially for the rally.
47.2	Au cours de ces rallyes, tous ceux qui se trouvent dans la voiture doivent porter, sous peine de disqualification, l'équipement détaillé à l'Article 31.1.2 du présent Règlement.	47.2	During these rallies, all those in the car must wear, under pain of disqualification, the equipment detailed in Article 31.1.2 of the present Regulations.
47.3	Il est interdit aux équipages de conduire dans le sens opposé à celui du rallye, sous peine de disqualification.	47.3	Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the Rally, under pain of disqualification.
47.4	Si, en raison d'une faute de l'équipage, l'inscription d'un temps ne peut pas être effectuée, les sanctions suivantes seront infligées : a) au départ : disqualification ; b) au «STOP» (point stop) : pénalité de 300''.	47.4	If, due to a fault of the crew, the time entry cannot be made, the following penalties shall be imposed: a) at the start: disqualification; b) at the «STOP» (Stop Point): 300'' time penalty.
47.5	Les temps enregistrés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes et secondes (spécifier si un chronométrage au 1/10 de seconde doit être utilisé) seront ajoutés à leurs autres pénalités exprimées en temps.	47.5	The times recorded by the crews in each special stage, expressed in hours, minutes and seconds (specify if timing to 1/10 second is to be used), shall be added to their other penalties expressed in time.
47.6	Lors d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Tout manquement à cette règle aura pour conséquence que le Concurrent fautif sera automatiquement disqualifié du rallye par les commissaires sportifs.	47.6	During a special stage, assistance is forbidden. Any breach of this rule will result in the offending Competitor being automatically disqualified from the rally by the stewards.
47.7	Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'Etape en question.	47.7	The start intervals for special stages must comply with the same dispositions as those laid down for the start of the Leg in question.
47.8	L'équipage qui refuse de prendre le départ d'une épreuve spéciale au moment et à la position qui lui sont attribués se voit infliger une pénalité de 300''.	47.8	Any crew refusing to start in a special stage at the time and in the position allocated to it shall be given a penalty of 300''.
47.9	Lors des épreuves spéciales, les règles suivantes s'appliquent : a) Si, au cours d'une épreuve spéciale, un Concurrent est rattrapé par un Concurrent plus rapide, le Concurrent le plus lent est obligé de laisser passer le plus rapide, même s'il doit s'arrêter du côté droit ou gauche de la route, en montrant avec l'indicateur approprié qu'il est prêt à être dépassé. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs. b) Il est strictement interdit de s'arrêter dans ou juste avant ou après un virage, ou de déplacer la voiture à travers la route ou dans une direction autre que celle du rallye. Les Pilotes qui doivent s'arrêter en cas d'urgence doivent arrêter leur voiture sur le bord de la route et en avertir les Pilotes suivants par des moyens appropriés (triangle rouge, par exemple). c) Si la route est bloquée à la suite d'un accident, elle doit être dégagée le plus rapidement possible pour permettre le passage des véhicules de sécurité ou des ambulances. Les voitures endommagées doivent rester dégagées de la route jusqu'à ce que les officiels du rallye aient réouvert l'épreuve spéciale à la circulation. Chaque infraction entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.	47.9	On special stages, the following rules apply: a) If, during a special stage, a Competitor is caught up by a faster Competitor, the slower Competitor is obliged to let the faster one pass, even if he has to stop on the right or left side of the road, showing with the appropriate indicator that he is ready to be overtaken. Any infringement will be reported to the stewards. b) Stopping on or directly before or after a bend, or moving the car across the course or in a direction other than that of the rally, is strictly forbidden. Drivers who have to stop for an emergency must stop their car at the side of the road and warn the Drivers following by appropriate means (e.g. red triangle). c) If the road is blocked because of an accident, it must be cleared as soon as possible to allow safety vehicles or ambulances through. Damaged cars must be kept clear of the road until rally officials have re-opened the stage to traffic.
48. DEPART DES EPREUVES SPECIALES		48. SPECIAL STAGE START	
48.1	Les départs des épreuves spéciales seront indiqués comme suit : lorsque la voiture avec son équipage à bord s'est arrêtée devant le contrôle de départ, le commissaire inscrira l'heure prévue pour le départ de la voiture en question sur le carnet de contrôle, et il remettra ce document à l'équipage. Le départ sera donné par les commissaires.	48.1	Starts of special stages will be given as follows: when the car with its crew on board has stopped in front of the starting control, the marshal will enter the time scheduled for the start of the car in question on the time card, and he will hand this document back to the crew. The start will be given by the marshals.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

Une pénalité de 2 minutes sera imposée à tout équipage qui ne partira pas dans les 20 secondes suivant le signal de départ.	A penalty of 2 minutes shall be imposed on any crew which fails to start within 20 seconds of the starting signal.
48.2 Pendant le rallye, une épreuve de «slalom» peut être courue. Le temps indiqué dans le présent Règlement sera attribué aux équipages, plus une pénalité de 2 secondes pour chaque borne déplacée.	48.2 During the rally, one «Slalom» stage may be run. The time stated in the present Regulations will be allocated to the crews, plus a penalty of 2 seconds for each displaced bollard.
48.3 Le départ de l'épreuve spéciale ne peut être différé par rapport à l'heure de départ prévue par le commissaire qu'en cas de «Force Majeure». Si un équipage arrive en retard, le chef de poste entrera une nouvelle heure et le retard sera alors considéré comme le retard enregistré sur le secteur de liaison. Il sera donc pris en compte pour le calcul du temps de disqualification.	48.3 The start of the special stage may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the marshal in a case of «Force Majeure». In the event of a crew being late, the chief post marshal will enter a new time and the delay will then be considered as the delay recorded on a road section. It will therefore be taken into consideration for the calculation of the disqualification time.
48.4 Un faux départ, en particulier celui qui a eu lieu avant que le signal ait été donné, est sanctionné comme suit : 1ère infraction : 10 secondes, 2ème infraction : 1 minute, 3ème infraction : 3 minutes, autres infractions : à l'appréciation des commissaires sportifs. Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'imposer des pénalités plus lourdes s'ils le jugent nécessaire.	48.4 A false start, particularly one made before the signal has been given, is penalised as follows: 1st offence: 10 seconds, 2nd offence: 1 minute, 3rd offence: 3 minutes, further offences: at the stewards' discretion. These penalties do not prevent the stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary.
49. ARRIVÉE D'UNE EPREUVE SPECIALE	49. SPECIAL STAGE FINISH
Les épreuves spéciales se termineront en arrivée lancée, l'arrêt entre le panneau d'avertissement et le panneau d'arrêt étant interdit sous peine de disqualification. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, qui doit avoir un équipement d'impression doublé par des chronomètres. À une distance de 200 à 300 m après l'arrivée, l'équipage doit se présenter à un contrôle (Point Stop) indiqué par un panneau «STOP» rouge pour que son heure de fin soit inscrite sur la feuille des temps. Si les chronométreurs ne peuvent pas donner immédiatement l'heure exacte aux commissaires, ceux-ci ne feront que tamponner le carnet de contrôle et l'heure sera entrée à la prochaine zone de neutralisation ou de contrôle de regroupement.	Special stages will end in a flying finish, stopping between the warning sign and the stop sign being forbidden on pain of disqualification. Timing will be done on the finish line, which must have print-out equipment backed up by stop watches. At a distance of 200 to 300 m after the finish, the crew must report to a control (Point Stop) indicated by a red «STOP» sign to have its finishing time entered on the time sheet. If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter will only stamp the time card and the time will be entered at the next neutralisation zone or regrouping control.
50. SPECIALE «POWER» Non applicable.	50. POWER STAGE Not applicable.
51. EPREUVES SUPER SPECIALES	51. SUPER SPECIAL STAGES
51.1 CARACTÉRISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE
51.1.1 Lorsque plusieurs voitures prennent le départ au même moment, la conception de la piste à chaque point de départ doit être semblable. La même procédure de départ doit s'appliquer à chaque voiture. Il est par ailleurs permis de décaler la ligne de départ des voitures de façon à égaliser la longueur de l'épreuve spéciale à partir des différentes positions de départ.	51.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each starting point must be similar. The same starting procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the starting line for the cars to equalise the length of the special stage from the different starting positions.
51.1.2 L'organisation d'une épreuve super spéciale est facultative.	51.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is optional.
51.2 DÉROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une épreuve super spéciale sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le Règlement Particulier du rallye.	51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE The specific regulations regarding the running, starting order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser. However, this information must be included in the Supplementary Regulations of the rally.
51.3 SECURITE	51.3 SAFETY
51.3.1 Un système de drapeaux rouges déployés par les commissaires ou de feux rouges doit être mis en place pour signaler aux Concurrents de s'arrêter ou de ralentir. Voir l'Article 53.5.	51.3.1 A system of Red Flags deployed by marshals or Red Lights must be positioned to signal Competitors to stop or slow. See Article 53.5.
51.3.2 Afin de garantir la sécurité, la voiture d'un Concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale pourra être transportée par les organisateurs à la fin de l'épreuve spéciale ou dans un lieu sûr pour être évacuée.	51.3.2 To ensure safety, the car of a Competitor who fails to complete the stage may be transported by the organisers to the end of the stage or to a safe location for evacuation.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

52. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer par la direction de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

53. SECURITE DES CONCURRENTS

53.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur tout type d'épreuve spéciale et jusqu'au contrôle stop, l'équipage doit porter l'équipement détaillé à l'Article 31.1.2 du présent Règlement. Ses ceintures de sécurité doivent être correctement attachées. Toute infraction sera pénalisée par les commissaires sportifs.

53.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

53.2.1 Si une console d'urgence de sécurité (système de suivi) est fournie par l'organisateur, le système doit être facilement accessible par le Pilote et le Copilote lorsqu'ils sont assis avec leurs harnais de sécurité serrés.

53.2.2 Signes «SOS / OK»

Chaque voiture de rallye aura à son bord un signe «SOS» rouge et, de l'autre côté, un signe «OK» vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3). Le signe doit être placé dans la voiture et être facilement accessible pour les deux Pilotes.

53.2.3 Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant.

53.2.4 Pour pouvoir participer, toutes les voitures doivent être équipées d'extincteurs conformément à l'Article 5.7.1 de l'Annexe K.

53.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE

53.3.1 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique :

- L'interrupteur «SOS» sur la console d'urgence doit être activé dès que possible (s'il y a lieu).
- Le signe «SOS» rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Dès que possible, le triangle rouge réfléchissant devra être placé dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les Pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

53.3.2 Tout équipage à qui le signe «SOS» rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance, à moins que le signe «OK» ne soit montré. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Article 52.

53.3.3 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, ou d'une voiture s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'une épreuve spéciale, de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :

- L'interrupteur «OK» sur la console d'urgence doit être activé dans la minute (s'il y a lieu).
- Le signe «OK» vert devra être clairement montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir. Si l'équipage quitte le véhicule, le signe «OK» devra être affiché de manière à être clairement visible de tous les Concurrents suivants.
- Le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les Pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

53.3.4 S'il n'est pas possible, pour une quelconque raison, de montrer le signe «OK» / «SOS» dans une des situations précédentes,

52. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE

When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the clerk of the course a time which is judged the fairest. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.

53. SECURITE DES CONCURRENTS

53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a car is in motion on any type of special stage and until the stop control, the crew must wear the equipment detailed in Article 31.1.2 of the present Regulations. They must have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the stewards.

53.2 EQUIPMENT OF THE CARS

53.2.1 In case a Safety Emergency console (Tracking System) is provided by the organiser, the system must be easily accessible for the Driver and Co-driver when seated with their harnesses fastened.

53.2.2 «SOS/OK» sign

Each competing car shall carry a red «SOS» sign and on the reverse a green «OK» sign measuring at least 42cm x 29.7cm (A3). The sign must be placed in the car and be readily accessible for both Drivers.

53.2.3 Each competing car must carry a red reflective triangle.

53.2.4 To be allowed to start, all cars must be equipped with extinguisher(s) according to Article 5.7.1 of Appendix K.

53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE

53.3.1 In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:

- The «SOS» switch on the emergency console must be activated as soon as possible (if applicable).
- When possible, the red «SOS» sign should immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist.
- As soon as possible, the red reflective triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car at least 50 metres before the car's position, in order to warn following Drivers, even if the car is off the road.

53.3.2 Any crew which has the red «SOS» sign displayed to them, or which sees a car which has suffered an accident, and the «OK» sign is not shown, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Article 52.

53.3.3 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required, or of a car stopping for any other reason on or beside a special stage, whether temporarily or permanently, the following applies:

- The «OK» switch on the emergency console must be activated within one minute (if applicable).
- The green «OK» sign must immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. If the crew leaves the vehicle, the «OK» sign must be displayed so that it is clearly visible to all other Competitors.

– The red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following Drivers, even if the car is off the road.

53.3.4 Should it not be possible, for whatever reason, to display the «OK»/«SOS» board in any of the above situations, this may be

l'équipage doit utiliser un signal gestuel évident et clairement compréhensible en dehors de la voiture : – un bras et le pouce levé pour indiquer «OK» – les bras en croix au dessus de la tête pour indiquer «SOS».	replaced by an evident and clearly understandable sign language shown by the crew outside of the car: – an arm and thumb up to indicate «OK» – crossed arms above the head to indicate «SOS».
53.3.5 Tout équipage qui est à même de mais ne parvient pas à se conformer aux règles ci-dessus sera signalé aux commissaires sportifs par le directeur de course.	53.3.5 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported by the clerk of the course to the stewards.
53.3.6 Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.	53.3.6 The Road Book shall contain a page giving the accident procedure.
53.3.7 Tout équipage abandonnant le rallye devra signaler son abandon définitif aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de Force Majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.	53.3.7 Any crew retiring from the rally must report such final retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of Force Majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the stewards' discretion.
53.3.8 L'organisateur de chaque rallye doit s'assurer qu'il dispose d'équipes de sécurité expérimentées dans l'extraction des Pilotes et Copilotes utilisant des systèmes de Retenue Frontale de la Tête (RFT) et dans le retrait de ce système.	53.3.8 The Organiser of each rally must ensure that he has available safety crews experienced in extricating Drivers and Co-drivers using Frontal Head Restraint (FHR) systems and in the removal of this system.
53.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE	53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER
Si un équipage participant au rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, la voiture doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Article 53.3.1 doit être suivie.	If a crew is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the car must stop immediately, and the procedure as laid down in Article 53.3.1 must be followed.
53.5 DRAPEAUX ROUGES	53.5 RED FLAGS
53.5.1 Drapeaux rouges électroniques (s'il y a lieu) Les drapeaux rouges électroniques seront utilisés dans toutes les voitures de rallye. Lorsqu'il est activé depuis le contrôle du rallye, l'écran de la console d'urgence devient rouge et affiche le message «DRAPEAU ROUGE». Les équipages doivent immédiatement confirmer le drapeau rouge électronique en appuyant sur le bouton «ACKNOWLEDGE» et procéder comme indiqué à l'Article 53.5.3.	53.5.1 Electronic red flags (if applicable) Electronic red flags will be used in all rally cars. When activated from rally control, the screen of the Emergency Console will turn red and show the message «RED FLAG». Crews must immediately confirm the electronic Red Flag by pressing the button «ACKNOWLEDGE» and proceed as specified in Article 53.5.3.
53.5.2 Drapeaux rouges aux points radio Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du directeur de course. Les drapeaux ne pourront être déployés qu'aux points radio indiqués dans le Road Book et que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable de la couleur stipulée à l'Annexe III, Article 5.2.7 sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Les drapeaux seront affichés à tous les points radio précédant l'incident. Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km). Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé en tout point sur une épreuve spéciale.	53.5.2 Red flags at radio points The red flag will be displayed to crews only on the instruction of the clerk of the course. The flags may only be displayed at radio points marked in the Road Book and by a marshal wearing a distinctive jacket of the colour stipulated in Appendix III, Article 5.2.7 and on which is marked the radio point symbol. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. A red flag must be available at each stage radio point (situated at approximately 5km intervals). No flag other than the red flag may be deployed at any point in a special stage.
53.5.3 Significations du drapeau rouge Lorsqu'un Pilote passe devant un drapeau rouge déployé et / ou reçoit un drapeau rouge électronique, suivant ce qui se produit en premier, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.	53.5.3 Meanings of a red flag On passing a displayed red flag and/or receiving an electronic red flag, whichever happens first, the Driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the stewards.
53.5.4 Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale conformément à l'Article 52.	53.5.4 A crew which has been shown the red flag will be given a notional time for the stage as in according to Article 52.
53.5.5 Si différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) sont utilisés lors des épreuves super spéciales, tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.	53.5.5 If different signalling systems (e.g. flashing lights) are used in super special stages, full details must be included in the Supplementary Regulations.
53.5.6 Si une spéciale est interrompue ou arrêtée et que les équipages doivent traverser l'épreuve spéciale, un drapeau rouge devra être déployé au départ pour informer les Pilotes de la façon dont ils doivent procéder.	53.5.6 If a stage is interrupted or stopped and the crews are required to pass through the special stage, a red flag must be displayed at the start to inform the Drivers how they must proceed.
53.5.7 Points drapeau rouge durant les reconnaissances Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole du poste radio devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit que celui utilisé dans le rallye mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement.	53.5.7 Red flag points during reconnaissance During reconnaissance, a sign bearing the radio post symbol must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller than that used in the rally but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the locations may be noted.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

54. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

54.1 GENERALITES

54.1.1 Des dispositions seront prises pour permettre à un Pilote qui n'a pas commencé ou terminé, au cours d'une Étape, une épreuve spéciale ou une épreuve sur circuit et / ou qui ne s'est pas enregistré au dernier contrôle de l'Étape, ou n'a pas placé la voiture au Parc Fermé, de rattraper et d'être réadmis à l'Étape suivante.

Il peut être réintégré à l'Étape suivante à moins que, avant l'affichage du classement de cette Étape, il informe le directeur de course par écrit de son intention de se retirer du rallye. Les Concurrents souhaitant être réadmis doivent se présenter au Parc Fermé 30 minutes avant le début de la prochaine Étape.

Le directeur de course ou les commissaires sportifs peuvent ordonner que la voiture soit inspectée à nouveau.

Ce rattrapage ne s'applique pas à la dernière Étape du rallye et pour être classée, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire du rallye dans le délai imparti.

54.1.2 L'ordre de départ pour les voitures nouvellement admises sera à l'appréciation du directeur de course.

54.2 PENALITES

Ce qui suit s'appliquera à tous les équipages qui prennent un nouveau départ :

54.2.1 Le temps total le moins bon réalisé dans la même catégorie dans cette Étape sera alloué.

54.2.2 S'il n'y a pas de classés dans sa catégorie, alors le temps le moins bon suivant dans une catégorie appropriée peut être utilisé.

54.2.3 Cette pénalité en temps sera additionnée d'une pénalité de 60 secondes pour chaque épreuve spéciale non commencée ou terminée.

En cas d'abandon après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale avant le regroupement pour la nuit, l'équipage sera néanmoins considéré comme avoir raté cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.

54.3 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

54.3.1 Toute voiture qui ne termine pas une Étape conformément à ce qui précède peut être réparée à l'appréciation du Concurrent.

55. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

Non applicable.

54. RE-START AFTER RETIREMENT

54.1 GENERAL

54.1.1 Provision shall be made for a Driver who has not started or completed, during a Leg, a special stage or a circuit stage and/or who did not check-in at the last time control of the Leg, or place the car in Parc Fermé, to catch up and be re-admitted to the following Leg.

He may be re-admitted to the following Leg unless, prior to the posting of the classification for that Leg, he informs the clerk of the course in writing of his intention to withdraw from the rally. Those Competitors wishing to be re-admitted must report to the Parc Fermé 30 minutes before the start of the next Leg. The clerk of the course or stewards may order that the car be re-scrutinized. This catching up is not applicable for the last Leg of the rally and in order to be classified, the car must have passed the last time control of the rally within the time allowed.

54.1.2 The starting order for the newly admitted cars will be at the discretion of the clerk of the course.

54.2 PENALTIES

For all crews which re-start, the following will apply:

54.2.1 The worst overall time achieved in the same category in that particular Leg will be allocated.

54.2.2 If there are no finishers in his category then the next worst time in any appropriate category may be used.

54.2.3 This time penalty will be added by a penalty of 60 seconds for each special stage not started or completed.

Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have missed that last special stage or super special stage.

54.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING

54.3.1 Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the Competitor's discretion.

55. REPAIRS PRIOR TO A RE-START

Not applicable.

ASSISTANCE

56. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

56.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

56.1.1 Dès le premier CH, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée que dans les parcs d'assistance et toutes les secteurs de liaison identifiés comme «zones d'assistance autorisées» par l'organisateur, y compris les zones d'assistance appelées «zones d'assistance éloignées».

56.1.2 Les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

56.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

56.2.1 Si une voiture ne peut pas être redémarrée et conduite par ses propres moyens depuis le Parc Fermé jusqu'à la zone d'assistance

SERVICE

56. SERVICING – GENERAL CONDITIONS

56.1 PERFORMING OF SERVICE

56.1.1 From the first TC onwards, service of a competing car may be carried out only in service parks and all road sections identified as «allowed Service areas» by the organiser, including Service areas named «Remote Service Zones».

56.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.

56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.1 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service,

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

avant l'assistance, les officiels / commissaires et / ou le personnel de l'équipe sont autorisés à pousser ou à remorquer la voiture vers sa zone d'assistance de maintenance dédié.	the officials/marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.
57. PARCS D'ASSISTANCE	57. SERVICE PARKS
57.1 CONDITIONS GENERALES	57.1 GENERAL
Pendant toute la durée du rallye, un seul parc d'assistance principal doit être prévu. Les organisateurs pourront toutefois faire valoir à la FIA une raison pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye. Chaque Concurrent est tenu de protéger sa zone d'assistance avec un tapis de sol.	Throughout the rally there shall be one main service park. Organisers may, however, submit to the FIA and justification to support relocation during a rally. Each Competitor is responsible to protect its service bay with a ground sheet.
57.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE	57.2 SERVICE PARK SCHEDULES
L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance sera conforme à l'itinéraire du rallye avec les suggestions suivantes :	The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion:
57.2.1 15 minutes avant la première ES suivant un regroupement pour la nuit.	57.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup.
57.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales.	57.2.2 30 minutes between two groups of stages.
57.2.3 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit.	57.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup.
57.2.4 10 minutes avant l'arrivée.	57.2.4 10 minutes prior to the finish.
57.2.5 Des contrôles techniques pourront être effectués dans le Parc Fermé.	57.2.5 Technical checks may be carried out within the Parc Fermé.
57.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE	57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION
Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie (la distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).	Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit. (the 25m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5m).
57.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE	57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS
La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, ou moins si spécifié dans le Règlement Particulier, sous peine d'une pénalité appliquée par le directeur de course comme suit :	The speed of cars in the service parks may not exceed 30kph, or less when specified in the Supplementary Regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the clerk of the course as follows:
– 25 € par km/heure au-dessus de la limite de vitesse.	– €25 per kilometre per hour over the speed limit.
57.5 ASSISTANCE EXTERNE	57.5 EXTERNAL ASSISTANCE
A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis pour les officiels / les commissaires de route et / ou le personnel d'équipe de remorquer, transporter ou pousser une voiture.	Inside the service park, it is permitted for officials/marshals and/or team personnel to tow, transport or push a car.
57.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE	57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS
57.6.1 L'organisateur doit attribuer une «Zone de Parc d'Assistance» (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur zone. Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance ou Auxiliaires.	The organiser must allocate a «Service Park Zone» (defined by length, width and location) to each competing team within the service park. Any team vehicles must be parked within their zone. These vehicles must carry Service or Auxiliary plates.
57.6.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.	Any vehicles not parked totally within the area allocated must be parked in an adjacent parking area with pedestrian access to the service park. These vehicles will be allocated an Auxiliary plate.
58. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE	58. EMPTING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK
Lorsque cela est nécessaire pendant l'assistance : changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant, la vidange et / ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :	When necessary as part of service (i.e changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:
– le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ; – un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au Concurrent ; – aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ; – un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;	– The work is carried out with the knowledge of the organiser. – Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the Competitor. – No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation. – A suitable safety perimeter is established around the car.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

<ul style="list-style-type: none"> – seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté. 	<ul style="list-style-type: none"> – Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.
<p>59. FLEXI-ASSISTANCE</p> <p>Non applicable.</p>	<p>59. FLEXI-SERVICE</p> <p>Not applicable.</p>
<p>60. ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES (ZAE)</p> <p>60.1 GENERALITES</p> <p>Les zones d'assistance éloignées peuvent être organisées entre deux épreuves spéciales, qui doivent :</p> <p>60.1.1 Etre clairement identifiées par l'organisateur dans le Road Book indiquant le début et la fin des zones.</p> <p>60.1.2 Etre séparées du trafic routier.</p> <p>60.1.3 Inclure toutes les mesures de sécurité lorsqu'une zone de ravitaillement est située à côté.</p> <p>60.1.4 Etre incluses dans le temps donné pour le secteur de liaison.</p> <p>60.1.5 Permettre aux véhicules d'assistance de se garer dans un endroit sûr.</p>	<p>60. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)</p> <p>60.1 GENERAL</p> <p>Remote service zones may be organised between two special stages, which must:</p> <p>60.1.1 Be clearly identified by the organiser in the Road Book showing where the zones start and end.</p> <p>60.1.2 Be separated from road traffic.</p> <p>60.1.3 Include all safety measures when a refuel area is situated next to it.</p> <p>60.1.4 Be included within the road section time.</p> <p>60.1.5 Allow service vehicles to park alongside in a safe location.</p>

CARBURANT - RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	FUEL – REFUELLING
<p>61. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT</p> <p>61.1 EMPLACEMENT</p> <p>61.1.1 Sauf indication contraire concernant le changement de réservoir de carburant, les équipages ne peuvent faire le plein que dans les zones de ravitaillement désignées (RZ) ou dans les stations-service indiquées dans le Road Book désignées par l'organisateur dans le Règlement Particulier.</p> <p>Les zones de ravitaillement peuvent être situées à / aux :</p> <p>61.1.2 la sortie des parcs d'assistance</p> <p>61.1.3 la sortie des zones d'assistance</p> <p>61.1.4 endroits éloignés sur l'itinéraire du rallye.</p> <p>61.1.5 Toute zone de ravitaillement en carburant doit figurer sur l'itinéraire du rallye et dans le Road Book.</p> <p>61.1.6 L'entrée / la sortie des zones de ravitaillement en carburant doit être marquée par un symbole bleu de réservoir ou de pompe, sauf dans les stations-service commerciales.</p> <p>61.1.7 L'organisateur doit prévoir la présence d'un véhicule de pompiers et / ou de mesures de sécurité appropriées dans toute zone de ravitaillement en carburant (non applicable dans les stations-service).</p> <p>61.1.8 S'il n'y a pas de stations-service sur le parcours du rallye, l'organisateur peut organiser la distribution de carburant, conformément à l'Annexe J, aux équipages via un système centralisé. Ces points de ravitaillement doivent respecter les mêmes conditions de sécurité que pour les zones de ravitaillement.</p> <p>61.2 PROCEDURE DANS LES ZR</p> <p>61.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.</p> <p>61.2.2 Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 5 km/h sera appliquée.</p> <p>61.2.3 Le personnel concerné doit porter des vêtements offrant une protection adéquate contre le feu.</p> <p>61.2.4 Le fournisseur de carburant ou l'organisateur, quelle que soit la personne chargée de la gestion de la zone de ravitaillement, est responsable de la protection du sol avec un tapis de protection de l'environnement composé d'une partie supérieure absorbante et d'une partie inférieure imperméable.</p> <p>61.2.5 La responsabilité du ravitaillement en carburant incombe au Concurrent seulement.</p>	<p>61. REFUELLING AND PROCEDURES</p> <p>61.1 LOCATION</p> <p>61.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, crews may refuel only in the designated refuelling zones (RZ) or at commercial filling stations indicated in the Road Book designated by the organiser in the Supplementary Regulations.</p> <p>The refuel zones may be located at:</p> <p>61.1.2 the exit of service parks</p> <p>61.1.3 the exit of remote service zones</p> <p>61.1.4 remote locations on the rally route.</p> <p>61.1.5 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the Road Book.</p> <p>61.1.6 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.</p> <p>61.1.7 The presence of a fire appliance and/or appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any refuel zone (not applicable at commercial filling stations).</p> <p>61.1.8 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may arrange for the distribution of one supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the crews via a centralised system. Such refuel points must respect all the same safety conditions as for refuel zones.</p> <p>61.2 PROCEDURE IN RZ</p> <p>61.2.1 Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing car are permitted.</p> <p>61.2.2 In all RZs, a 5kph speed limit will apply.</p> <p>61.2.3 The relevant personnel must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire.</p> <p>61.2.4 The fuel supplier or the organiser, whoever is responsible for running the refuel zone, is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part.</p> <p>61.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the Competitor alone.</p>

- 61.2.6** Les moteurs doivent être éteints pendant toute l'opération de ravitaillement.
- 61.2.7** Les membres de l'équipage doivent rester à l'extérieur de la voiture pendant le ravitaillement ; toutefois, s'ils restent à l'intérieur, ils doivent détacher leur ceinture de sécurité.
- 61.2.8** Dans le seul but d'aider à la procédure de ravitaillement en carburant de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage peuvent accéder à la ZR.
- 61.2.9** Une voiture peut être poussée hors de la RZ par l'équipage, les deux membres de l'équipe et / ou les officiels sans encourir de pénalité.
- 61.3 PROCEDURE DANS LES STATIONS ESSENCE**
- 61.3.1** Les Pilotes pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce en s'approvisionnant aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur, indiqués dans le Road Book. Ce carburant doit être versé directement dans le réservoir de la voiture.
- 61.3.2** L'équipage doit utiliser uniquement l'équipement à bord et les pompes sans aide physique externe.
- 61.3.2** Les voitures équipées uniquement des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA et utilisant du carburant des stations essence doivent transporter l'adaptateur à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant le rallye.

62. UTILISATION DU CARBURANT

Tout type de carburant doit être conforme à l'Article 3.9 de l'Annexe K.

PARC FERME

63. REGLES DU PARC FERME

63.1 APPLICATION

Les voitures sont soumises aux règles du Parc Fermé :

- à partir du moment où elles entrent dans la zone de départ, une zone de regroupement ou une fin d'une Etape, jusqu'à leur départ,
- à partir du moment où elles entrent dans une zone de contrôle jusqu'à ce qu'ils la quittent,
- à partir du moment où elles atteignent la fin du rallye jusqu'à la fin du délai imparti pour présenter une réclamation.

Toute infraction au règlement Parc Fermé doit (ou, en cas de rattrapage) être rapportée aux commissaires sportifs.

63.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME

Dès qu'ils auront garé leur voiture dans le Parc Fermé, les Pilotes quitteront le Parc Fermé et aucun membre de l'équipage ne sera autorisé à y revenir.

Pour quitter un Parc Fermé de départ, un regroupement d'arrêt ou de fin d'Etape, l'équipage doit être autorisé à entrer dans le Parc Fermé 10 minutes avant l'heure de départ.

63.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERME

Si une voiture est incapable de se déplacer par ses propres moyens :

Dans le Parc Fermé de départ, dans un regroupement ou à la fin de l'Etape, seuls les officiels ou les membres de l'équipage sont autorisés à pousser une voiture concurrente à l'intérieur, à l'entrée ou à la sortie d'un Parc Fermé, d'un regroupement ou à la fin de l'Etape. Une batterie supplémentaire peut être utilisée pour aider à démarrer la voiture, mais elle ne peut pas être transportée à bord de la voiture.

63.4 BACHES

Les bâches ne peuvent pas être utilisées.

61.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.

61.2.7 The crew must remain outside the car during refuelling; however, should they remain inside, their safety belts must be unfastened.

61.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RZ.

61.2.9 A car may be pushed out of the RZ by the crew, the two team members and/or officials without incurring a penalty.

61.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS

61.3.1 Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations or from organiser distribution points, marked in the Road Book. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing car.

61.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance.

61.3.3 Cars equipped only with FIA-specified refuel couplings and using fuel from commercial fillings stations must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

62. FUEL USE

All type of fuel must be in compliance with Appendix K Article 3.9.

PARC FERME

63. RULES OF PARC FERME

63.1 APPLICATION

Cars shall be subject to Parc Fermé rules:

- from the moment they enter the starting area, a regrouping area or an end of Leg, until they leave,
- from the moment they enter a control area until they leave it,
- from as soon as they reach the end of the Rally until the time for lodging protests has expired.

Any infringement of the Parc Fermé Regulations shall (or, in the case of catching up) be reported to the stewards.

63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERME

As soon as they have parked their cars in the Parc Fermé, the Drivers will leave the Parc Fermé and no crew member will be allowed to re-enter.

To leave a Parc Fermé for the start, regrouping halt or end of Leg, the crew shall be allowed to enter the Parc Fermé 10 minutes before their start time.

63.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERME

If a car is unable to move under its own power:

At a Parc Fermé at a start, regrouping halt or end of Leg, only the officials on duty or the members of the crew are authorised to push a competing car inside or at the entrance to or exit from a Parc Fermé at a start, regrouping halt or end of Leg. An additional battery may be used to help to start the car but cannot be carried on board the car.

63.4 CAR COVERS

Car covers may not be used.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

63.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

- 63.5.1** Bien que les voitures soient soumises aux règles du Parc Fermé :
 a) toute réparation ou tout ravitaillement en carburant est strictement interdit, sous peine de disqualification,
 b) toutefois, si les commissaires techniques constatent qu'une voiture semble être dans un état incompatible avec l'utilisation normale sur la route, ils doivent immédiatement en informer le directeur de course qui peut demander que la voiture soit réparée,
 c) dans ce cas, les minutes utilisées pour effectuer les réparations seront considérées comme le même nombre de minutes de retard enregistrées dans un secteur de liaison. Après réparation, l'équipage se verra attribuer une nouvelle heure de départ. A titre exceptionnel et sous le contrôle du commissaire responsable, l'équipage peut, lorsqu'il se trouve dans le Parc Fermé au départ, dans la zone de regroupement ou à la fin de l'Etape :
 — changer un pneu crevé ou endommagé à l'aide de l'équipement embarqué,
 — changer le pare-brise avec possibilité d'aide extérieure.
 Ces réparations doivent être terminées avant l'heure de départ sinon, une pénalité sera infligée conformément aux dispositions de l'Article 63.5.1.c.

63.6 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

- 63.6.1** Après le rallye, toutes les voitures ayant franchi le dernier contrôle horaire seront conduites, sous le contrôle des officiels du rallye, vers un Parc Fermé où elles resteront au moins 30 minutes après l'affichage des résultats provisoires et jusqu'à ce que les commissaires sportifs ordonnent leur libération.
 Toute voiture classée qui ne peut franchir la ligne et / ou atteindre le Parc Fermé de ses propres moyens sera immédiatement placée sous le contrôle exclusif des commissaires et des commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, reconduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures qui n'ont pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

63.5 REPAIRS IN PARC FERME

- 63.5.1** While the cars are subject to Parc Fermé rules:
 a) any repairs or refuelling are strictly forbidden, under pain up to disqualification,
 b) however, if the scrutineers note that a car seems to be in a condition which is not compatible with the normal road use, they must immediately inform the clerk of the course thereof who may request that the car be repaired,
 c) in this case, the minutes used to carry out the repairs will be considered as the same number of minutes' delay recorded in a road section. After repairs, the crew will possibly be given a new starting time. As an exception, and under the supervision of the competent marshal, the crew may, while in the Parc Fermé at the start, regrouping zone or end of Leg:
 — change a punctured or damaged tyre using the equipment on board,
 — change the windscreen with the possibility of outside help. These repairs must be completed before the starting time. otherwise a penalty shall be imposed in accordance with the provisions stated in Article 63.5.1.c.

63.6 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY

- 63.6.1** After the rally, all cars which have crossed the last time control shall be driven, under the supervision of the officials of the rally, to a Parc Fermé where they shall remain for at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards order their release.
 Any classified car which is unable to cross the line and/or reach the Parc Fermé under its own power will immediately upon such disability occurring be placed under the exclusive control of the marshals and scrutineers who, as soon as this is possible, will conduct the car to the Parc Fermé. Cars which have not been placed in the Parc Fermé will not be classified.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

64. RESULTATS DES RALLYES

64.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les pénalités doivent être exprimées en heures, minutes et secondes. Les résultats finaux seront déterminés en additionnant les temps obtenus dans les épreuves spéciales et les pénalités encourues lors des secteurs de liaison, ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps. L'équipage avec le total le plus bas sera proclamé vainqueur au classement général, le deuxième plus bas second, et ainsi de suite. Les résultats de période et de classe doivent être déterminés sur la même base. Pour être classée pour le rallye, la voiture doit passer le dernier contrôle horaire du rallye.

64.2 PUBLICATION DES RESULTATS

- 64.2.1** Un résultat final indépendant et un résultat final par classe seront publiés pour chaque catégorie de voitures éligibles.
64.2.2 Les résultats doivent être affichés conformément au programme du rallye.
64.2.3 Le résultat peut être contesté jusqu'à 30 minutes après la publication des résultats provisoires. Cependant, des classements officieux partiels seront publiés à la fin de la 1ère Etape afin d'établir l'ordre de départ de la 2ème Etape.

64.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

En cas d'ex aequo, le Concurrent qui a réalisé le meilleur temps pour la première épreuve spéciale sera proclamé vainqueur. Si cela ne suffit pas pour pouvoir choisir entre les Concurrents, les temps des 2e, 3e, 4e et 5e spéciales seront pris en compte.

RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY

64. RALLY RESULTS

64.1 ESTABLISHING RESULTS

Penalties shall be expressed in hours, minutes and seconds. The final results shall be determined by adding the times obtained in the special stages and the penalties incurred during the road sections and any other penalties expressed in time. The crew with the lowest total shall be proclaimed the overall winner, the next lowest second and so on. The period and class results shall be determined on the same basis. To be classified for the rally, the car has to pass the last time control of the rally.

64.2 PUBLICATION OF RESULTS

- 64.2.1** An independent final result and class final result will be issued for each category of eligible cars.
64.2.2 The results shall be posted in accordance with the programme of the rally.
64.2.3 The result can be protested until 30 minutes after the publication of the provisional results. However, partial unofficial classifications will be issued at the end of the 1st Leg to establish the starting order of the 2nd Leg.

64.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY

In the event of a dead heat, the Competitor who accomplished the best time for the first special stage will be proclaimed the winner. If this is not sufficient to be able to decide between the Competitors, the times of the 2nd, 3rd, 4th and 5th special stages shall be taken into consideration.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

65. RECLAMATIONS ET APPELS**65.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL**

65.1.1 Toutes les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code. Toute réclamation doit être formulée par écrit et remise au directeur de course ou à son assistant, ou, à défaut, à l'un des commissaires sportifs.

65.1.2 Le droit de réclamer appartient uniquement à un Concurrent.

65.1.3 Les délais de réclamation sont ceux fixés à l'Article 13.3 du Code.

65.1.4 En cas de réclamation sans fondement, tout ou une partie du montant du droit peut être retenu. De plus, s'il est prouvé que l'auteur de la réclamation a agi de mauvaise foi, l'ASN peut lui imposer l'une des sanctions prévues par le Code.

65.2 DROIT DE RECLAMATION

Le droit de réclamation est de 1'000 €.

65.3 DEPOT DE GARANTIE

Si une réclamation nécessite le démontage et le remontage d'une pièce définie de la voiture, tout caution supplémentaire doit être spécifié dans le Règlement Particulier du rallye ou sera spécifié par les commissaires sportifs sur proposition du délégué éligibilité / chef commissaire de la FIA. Ce caution supplémentaire doit être payé en espèces à l'organisateur dans l'heure qui suit, faute de quoi la réclamation sera considérée comme irrecevable.

65.4 FRAIS

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

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

65.5 APPELS

65.5.1 Le montant du Droit d'Appel International de la FIA est de 3'000 €.

65.5.2 La Cour d'Appel Internationale (CAI) entendra, dans le cadre d'un compétition faisant partie du Championnat FIA (qui comprend le Championnat d'Europe des Rallyes Sportifs Historiques de la FIA), des recours contre les décisions des commissaires sportifs d'un rallye et portés par les organisateurs, les Concurrents, les Pilotes, ou d'autres titulaires de licence destinataires de telles décisions ou individuellement concernés par ces décisions. Dans ce cas, les ASN ne peuvent refuser de fournir leur assistance et leur accord (Article 9.1 du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA).

66. REMISE DES PRIX RALLYES**66.1 CEREMONIE DE PODIUM**

La partie compétitive du rallye se terminera au CH d'entrée d'arrivée.

66.2 REMISE DES PRIX

Des prix seront remis à tous les Concurrents / équipages sur la rampe, excepté pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de «style olympique» sera utilisé. Le même podium peut être utilisé pour chaque classement de Catégorie, à l'appréciation des organisateurs. Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des équipages est attendue, cela devra figurer dans le Règlement Particulier.

65. PROTESTS AND APPEALS**65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL**

65.1.1 All protests shall be lodged in accordance with the provisions of the Code. All protests must be made in writing and handed to the clerk of the course or his assistant, or in their absence to any of the stewards.

65.1.2 The right to protest lies only with a Competitor.

65.1.3 The time limits for lodging protests are those established by Article 13.3 of the Code.

65.1.4 In the case of a protest without foundation, all or part of the fee may be retained. Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the ASN may impose upon him one of the penalties indicated in the Code.

65.2 PROTEST DEPOSIT

The protest deposit is €1,000.

65.3 DEPOSIT

If a protest requires the dismantling and reassembly of a clearly defined part of the car, any additional deposit must be specified in the Supplementary Regulations of the rally or will be specified by the stewards upon a proposal of the FIA eligibility delegate / chief scrutineer. This additional deposit must be paid in cash within one hour to the organiser, otherwise the protest will be deemed inadmissible.

65.4 EXPENSES

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

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

65.5 APPEALS

65.5.1 The amount of the FIA International Appeal Deposit is €3,000.

65.5.2 The International Court of Appeal (ICA) will hear, in the context of a competition forming part of FIA Championship (which includes the FIA European Historic Sporting Rally Championship), appeals against decisions of the stewards of a rally brought by organisers, Competitors, Drivers or other licence-holders that are addressees of such decisions or that are individually affected by such decisions. In this case, the ASN cannot refuse to give their assistance and agreement (Article 9.1 of the Judicial and Disciplinary Rules of the FIA).

66. RALLY PRIZE GIVING**66.1 PODIUM CEREMONY**

The competition element of the rally will finish at the final TC-IN

66.2 PRIZE GIVING

Prizes for all Competitors/crews will be awarded on the ramp, save for the first, second and third in the overall classification where an «Olympic-style» podium will be used. The same podium may be used for each Category classification, at the organisers' discretion. If an organiser wishes, there may be a social / sponsor / civic gathering on the same evening. If crew attendance is expected, this must appear in the Supplementary Regulations.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

67. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

67.1 EXIGENCES DE PRÉSENCE

Le Pilote et le Copilote vainqueurs d'un Championnat FIA doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix des Championnats Historiques la FIA, s'ils sont invités par la FIA.

ESSAIS

68. ESSAIS

Non applicable.

67. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING

67.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS

Any Driver and any Co-driver winning an FIA Championship must be present at the annual FIA Historic Championships prize-giving ceremony, if invited by the FIA.

TESTING

68. TESTING

Not applicable.

ANNEXES - INDEX

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTROLES **44**ANNEXE II — DOCUMENTS STANDARD **46**

DOCUMENT	DISPONIBILITE
1 Règlement Particulier	Site Web + papier
2 Additifs	Site Web + papier
3 Guides du Rallye (1 et / ou 2)	Non applicable.
4 Itinéraire	Site Web + papier (avec Règlement Particulier)
5 Road Book	Papier
6 Carnet de contrôle	Papier
7 Formulaire d'engagement standard	Site Web + papier (avec Règlement Particulier)
8 Listes des engagés	Site Web + papier
9 Liste des partants & Résultats du rallye	Site Web + papier
10 Livret de sécurité pour les médias (facultatif)	Site Web + papier

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :

- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes
- Informations concernant les hélicoptères s'il y a lieu

ANNEXE III — SECURITE **62**ANNEXE IV — CEREMONIE DE PODIUM
Non applicable.ANNEXE V — PNEUMATIQUES
Non applicable.ANNEXE VI — DROITS D'ENGAGEMENT, PACKAGE ADMINISTRATIF ET LAISSEZ-PASSER PERMANENT
Non applicable.ANNEXE VII — SEQUENCE FEUX DE DEPART
Non applicable.ANNEXE VIII — JUNIOR
Non applicable.ANNEXE IX — SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION **73**
(valable uniquement pour les organisateurs - pas de valeur réglementaire pour les Concurrents)

APPENDICES - INDEX

APPENDIX I — CONTROL SIGNS **44**APPENDIX II — STANDARD DOCUMENTS **46**

DOCUMENT	AVAILABILITY
1 Supplementary Regulations	Website + printed
2 Bulletins	Website + printed
3 Rally Guide (1 and/or 2)	Not applicable.
4 Itinerary	Website + printed (with Supplementary Regulations)
5 Road book	Printed
6 Time card	Printed
7 Standard entry form	Website + printed (with Supplementary Regulations)
8 Entry Lists	Website + printed
9 Start lists & Results at the rally	Website + printed
10 Media Safety Book (optional)	Website + printed

The following additional documents are required, but are of free format:

- Safety plan
- Maps
- Programmes
- Organisation handbooks
- Internal documents
- Helicopter information (if applicable)

APPENDIX III — SAFETY **62**APPENDIX IV — PODIUM CEREMONY
Not applicable.APPENDIX V — TYRES
Not applicable.APPENDIX VI — ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES
Not applicable.APPENDIX VII — START LIGHT SEQUENCE
Not applicable.APPENDIX VIII — JUNIOR
Not applicable.APPENDIX IX — ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATION **73**
(for organisers' only – no regulatory value for Competitors)

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTROLES

APPENDIX I — CONTROL SIGNS

1. ZONES DE CONTROLE

1. CONTROL ZONES

CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Direction of travel Sens du parcours	⇒	⇒	⇒
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone
PASSAGE CONTROL CONTROLE DE PASSAGE			
TIME CONTROL CONTROLE HORAIRES			
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CH ENTRÉE DU PARC D'ASSISTANCE			
TC AT SERVICE PARK EXIT CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE			Usually leads to RZ and/or TZ Mène généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.
TIME CONTROL AND SS START CH ET DEPART D'ES			
END OF SS FIN D'ES	 ADVANCE INDICATION AVERTISSEUR	 FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVÉE	 STOP STOP CONTROL CONTROLE STOP

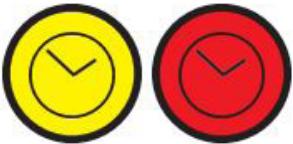
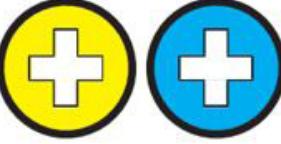
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm)

AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)

	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SYMPOLLE BLANC SUR FOND JAUNE	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMPOLLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU		
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VÉRIFICATION DES PNEUS			One sign for all tyre operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus	
REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT			One sign for all refuel operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements	
SERVICE ZONES ZONES DE SERVICE			One sign for service operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS			One sign for media zones Un panneau pour les zones réservées aux médias	
RADIO POINT POINT RADIO	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Radio point Point radio	
MEDICAL VEHICLE POINT VÉHICULE MÉDICAL	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Medical Vehicle point Véhicule médical	

Les distances doivent être respectées aussi proche que possible.

Distances shall be respected as near as practically possible.

TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE	SS START DÉPART D'ES	FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVÉE LANCEE
 <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	 <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	 <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>
STOP CONTROL CONTRÔLE STOP	PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE	BEGIN OF MEDIA ZONE DÉBUT DE LA ZONE MEDIAS
 <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	 <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	 <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
BEGIN OF SERVICE ZONE DÉBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE	BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE DÉBUT DE LA ZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS	BEGIN OF REFUEL ZONE DÉBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT
 <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	 <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	 <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
RADIO POINT POINT RADIO	MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL	END OF AREA FIN DE LA ZONE
 <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	 <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	 <p>Color: BEIGE Couleur : BEIGE</p>

ANNEXE II – DOCUMENTS STANDARD**1. REGLEMENT PARTICULIER**

Chaque rallye doit fournir un Règlement Particulier (Article 20 du Code).

Une version électronique du Règlement Particulier doit parvenir à la FIA conformément au Règlement Sportif du CERSH.

Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le Règlement Particulier doit être imprimé au format A5 et être disponible sur le site Web officiel du rallye.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les officiels du rallye.

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER**INDEX****1. Introduction****1.1 Texte semblable à ce qui suit :**

«Ce rallye sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif du CERSH de la FIA 2020, au Règlement Sportif National qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés [publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs].

Des informations supplémentaires seront publiées dans le guide du Rallye, publié le.... [Date de publication]

Le Règlement Sportif du CERSH de la FIA 2020 figure à l'adresse suivante ... [site web FIA]»

1.2 Revêtement de la route**1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire****2. Organisation****2.1 Titres FIA pour lesquels le rallye compte****2.2 Numéros de visa – FIA et ASN****2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées (bureau permanent)****2.4 Comité d'organisation****2.5 Commissaires sportifs****2.6 Observateurs et délégués FIA****2.7 Principaux officiels****2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)****3. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)**

- Publication du Règlement Particulier
- Date de clôture des engagements à un tarif réduit (le cas échéant)
- Date de clôture des engagements
- Date de publication de la liste des engagés
- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires dans le parc d'assistance
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point «Shakedown» (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Panneau d'affichage officiel – emplacement

APPENDIX II – STANDARD DOCUMENTS**1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS**

Each rally must produce supplementary regulations (Article 20 of the Code).

An electronic version of the supplementary regulations must reach the FIA according to the FIA EHSRC Sporting Regulations.

Within four weeks following receipt of the draft, the FIA will inform the organiser of any modifications to be made, and will issue a visa authorising their publication.

The supplementary regulations must be printed and appear on the official rally.

Printed versions must be distributed at least to rally officials.

CONTENT**INDEX****1. Introduction****1.1 Text similar to:**

«This rally will be run in compliance with the FIA International Sporting Code and its appendices, the 2020 FIA EHSRC Sporting Regulations, the National Sporting Regulations which comply with the FIA regulations and these Supplementary Regulations.

Modifications, amendments and/or changes to these Supplementary Regulations will be announced only by numbered and dated Bulletins (issued by the organiser or the stewards)

Additional information will be published in the Rally Guide, issued on.... [Date of publication].

The 2020 FIA EHSRC Sporting Regulations can be found at... [FIA website]»

1.2 Road surface**1.3 Overall SS distance and total distance of the itinerary****2. Organisation****2.1 FIA titles for which the rally counts****2.2 Visa numbers – FIA and ASN****2.3 Organiser's name, address and contact details (permanent office)****2.4 Organisation committee****2.5 Stewards****2.6 FIA delegates & observer****2.7 Senior officials****2.8 HQ location and contact details (tel. & fax.)****3. Programme, in chronological order (dates and times), giving location as necessary**

- Publishing of the Supplementary Regulations
- Closure date of entries at reduced fee (if applicable)
- Closure date of entries
- Publication date of entry list
- Issuing of the Road Book, map and Rally Guide (if applicable)
- Closing date for order of extra services in service park
- Closing date for shakedown registration (if required)
- Rally HQ opening/closing
- Official Notice Board – location

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Ramassage des systèmes de suivi pour la sécurité en rallyes
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des responsables d'Équipes et des Pilotes (s'il y a lieu)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère (s'il y a lieu)
- Mise au point «Shakedown» et horaire (s'il y a lieu)
- Date, lieu et emplacement de la procédure concernant le choix des positions de départ (s'il y a lieu)
- Conférence de presse avant le rallye
- Première réunion des commissaires sportifs
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et l'Etape 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Arrivée de l'Etape 1, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Etapes suivantes
- Départ de l'Etape suivante
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement provisoire

- Collection of material and documents
- Administrative checks
- Collection of tracking systems for reconnaissance
- Start of reconnaissance
- Opening of media centre and media accreditation
- Collection of rally safety tracking systems
- Scrutineering – sealing & marking of components
- Team managers and/or Drivers' briefing (if applicable)
- Helicopter pilots' briefing (if applicable)
- Shakedown and time-schedule (if applicable)
- Date, time and location of procedure for the selection of start positions (if applicable)
- Pre-rally press conference
- First stewards' meeting
- Publication of start list for ceremonial start (if any) and Leg 1
- Ceremonial start (if any)
- Rally start, place and time
- Finish of Leg 1, place and time
- Publication of start lists for subsequent Legs
- Start of the following Leg
- Podium Ceremony/Prize-giving
- Post-rally Press Conference
- Final scrutineering
- Time of Publication of Provisional Classification

4. Engagements

- 4.1 Date de clôture des engagements
- 4.2 Procédure d'engagement
- 4.3 Nombre de Concurrents acceptés et classes
- 4.4 Droits d'engagement / packages d'engagement
- 4.5 Informations détaillées sur le paiement (y compris sur toute taxe applicable)

4.6 Remboursements**5. Assurance****6. Publicité et identification****7. Pneumatiques****7.1 Pneus à utiliser durant le rallye**

Le texte ci-après est recommandé pour couvrir l'utilisation des pneus :

Outre la conformité des pneus au Règlement Sportif du CERSH de la FIA 2020, l'utilisation des quantités et types de pneus ci-après est confirmée.

Catégorie de voiture	Nbre max. de pneus

- 7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances – si nécessaire
- 7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8. Carburant (si applicable)

- 8.1 Procédure relative à la commande de carburant
- 8.2 Date de clôture pour la commande de carburant
- 8.3 Distribution pour pilotes non prioritaires

9. Reconnaissances

- 9.1 Procédure d'inscription
- 9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales
- 9.3 Emplacement pour le ramassage des systèmes de contrôle des vitesses

10. Vérifications administratives

- 10.1 Documents à présenter :
- Licence de Concurrent
 - Licences de Compétition des Pilotes et Copilotes

4. Entries

- 4.1 Closing date for entries
- 4.2 Entry procedure
- 4.3 Number of Competitors accepted and classes
- 4.4 Entry fees / entry packages
- 4.5 Payment details (including details of any applicable taxes)

4.6 Refunds**5. Insurance****6. Advertising and Identification****7. Tyres**

Tyres specified for use during the rally
 The following text is recommended to cover the use of tyres:

In addition to complying with the 2020 FIA EHSRC Sporting Regulations, the following quantities and type of tyre are confirmed for use.

Car Category	Max. No of tyres

- 7.2 Tyres for use on reconnaissance – if necessary
- 7.3 National laws or special requirements (if any)

8. Fuel (if applicable)

- 8.1 Ordering procedure
- 8.2 Closing date for ordering fuel
- 8.3 Distribution

9. Reconnaissance

- 9.1 Procedure for registration
- 9.2 Specific and/or national restrictions – speed limit on the special stages
- 9.3 Location of collection of speed control checking devices

10. Administrative checks

- 10.1 Documents to be presented:
- Competitors License
 - Driver and Co-driver Competition Licenses

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

– Permis de conduire valides des Pilotes et Copilotes	– Driver's and Co-driver's valid driving licence
– Cartes d'identité ou passeports des Pilotes et Copilotes	– Driver and Co-driver passports or identification
– Autorisation de l'ASN, pour tous les Concurrents étrangers	– ASN authorisation, for all foreign Competitors and/or Drivers
– Inscription de toutes les informations sur le formulaire d'engagement	– Completion of all details on the entry form
– Certificat d'assurance de la voiture	– Car insurance cover certificate
– Documents d'immatriculation de la voiture	– Car insurance registration papers
10.2 Echéancier	10.2 Timetable
11. Vérifications techniques, plombage et marquage	11. Scrutineering, sealing and marking
11.1 Lieu et horaire des vérifications techniques	11.1 Scrutineering venue and timetable
11.2 Equipement de sécurité des membres de l'équipage	11.2 Crew members' safety equipment
11.3 Niveau de bruit	11.3 Noise level
11.4 Exigences nationales spécifiques	11.4 Special national requirements
11.5 Installation d'un système de suivi de la sécurité	11.5 Installation of safety tracking system
12. Autres procédures	12. Other procedures
12.1 Procédure et ordre de la cérémonie de départ	12.1 Ceremonial start procedure and order
12.2 Procédure d'arrivée (uniquement si différente du règlement)	12.2 Finish procedure (only if different from the Regulations)
12.3 Pointage en avance autorisé	12.3 Permitted early check-in
12.4 Procédure et ordre de départ de l'épreuve super spéciale(s'il y a lieu)	12.4 Super special stage procedure and running order (if applicable)
12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur	12.5 Any special procedures / activities including the organisers' promotional activities
12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye	12.6 Official time used during the rally
13. Identification des officiels	13. Identification of Officials
14. Prix	14. Prizes
15. Vérifications finales	15. Final Checks
15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer et emplacement	15.1 Final checks – who is required to attend from teams and location
15.2 Droits de réclamation	15.2 Protest deposit fees
15.3 Caution d'appel	15.3 Appeal deposit fees
Annexe 1 Itinéraire	Appendix 1 Itinerary
Annexe 2 Programme des reconnaissances	Appendix 2 Reconnaissance schedule
Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents et leur itinéraire	Appendix 3 Names and photographs of CROs and their schedules
Annexe 4 Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire	Appendix 4 Decals and positioning of supplementary advertising
Annexe 5 Extraits de l'Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité	Appendix 5 Extracts from FIA Appendix L relating to overalls, helmets and any other safety requirements
Annexes 6, 7, etc. Points selon décision des organisateurs.	Appendices 6, 7, etc. Items at the organisers' discretion.

2. ADDITIFS

Les Additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement.

Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications administratives avec l'approbation de la FIA. Exceptionnellement, des modifications relatives à l'itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l'organisateur. La FIA doit néanmoins en être informée.
- ou
- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des Additifs détaillant des modifications de l'itinéraire du rallye peuvent être publiés par le directeur de course. Néanmoins, de telles modifications doivent être communiquées aux commissaires sportifs.

2. BULLETINS

Bulletins are defined in Article 2.2 of these regulations.

They may be issued either:

- By the organisers, up to the commencement of administrative checking with the approval of the FIA. Exceptionally, modifications to the itinerary or to the reconnaissance programme, as approved at the time of Visa issue, may be made by the organiser. Nevertheless, such modifications must be advised to the FIA
- or
- By the stewards throughout the competition. However, bulletins detailing modifications to the itinerary may be issued by the clerk of the course. Nevertheless, such modifications must be advised to the stewards.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

Les Additifs doivent être numérotés et datés (date et heure d'affichage). Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s), et être simultanément publiés sur le site Web du rallye.

Dans la mesure du possible, il est recommandé d'informer les Concurrents par voie électronique de la publication d'un Additif.

Les Concurrents (ou membres d'équipage) doivent en accuser réception par signature, sauf si cela est matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Un Additif ne peut être publié qu'après l'approbation de la FIA ou après avoir été promulgué par les commissaires sportifs (le cas échéant).

Bulletins must be numbered and dated (dated and posting time). They shall be printed on yellow paper and posted on the official notice board(s) and published simultaneously on the event website.

Where possible, notifying Competitors electronically of publication of a Bulletin is recommended.

The Competitors (or crew members) must confirm receipt thereof by signature, unless this is materially impossible during the running of the rally.

A Bulletin may only be published after the approval of the FIA or after being issued by the stewards (where applicable).

3. GUIDE DU RALLYE

Non applicable.

4. ITINERAIRE - EXEMPLES DE PRÉSENTATION

4.1 ÉPREUVE DE MISE AU POINT

Épreuve de mise au point		Jeudi 18 Juin 2020				
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparié	Départ 1 ^{ère} voiture
	(Anytown Pavilion)					
	Départ Mise au point	3.55	3.55			16:00
SD	Epreuve de mise au point	3.48				-
	(Anytown Pavilion)					
	Totaux	3.48	10.05	13.53		

Mise au point

4.2 - ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Départ (Section 1)		Jeudi 18 juin 2020				
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparié	Départ 1 ^{ère} voiture
0	Start - (Anytown Pavilion)					18:15
ZR 1	Ravitaillement					
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1	-	10.49	10.49	00:25		18:40
SS1	SSS Trotting Track 1	2.06	-	-	-	19:00
1A	Parc fermé ENTREE	-	14.49	16.55	0:30	19:30
Regroupement de nuit						
Nouveau départ (Sections 2,3,4,...)						
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparié	Départ 1 ^{ère} voiture
1B	Parc fermé SORTIE - Assistance ENTREE	-	-	-	0:30	06:00
	Assistance A - Anytown Pavilion	(2.06)	(24.98)	(27.04)	0:15	
1C	Assistance - SORTIE	-	-	-	-	06:15
ZR 2	Ravitaillement					
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

Section 1

Section 2

NOTES

- Les encadrés indiquant les visites au parc d'assistance doivent être délimités par un trait noir épais et, en cas d'impression couleur, colorés en bleu clair.
- Les encadrés indiquant les regroupements ou autres activités de CH doivent être délimités par un trait noir fin, sans remplissage.
- Les encadrés indiquant un ravitaillement doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en jaune.
- Les encadrés indiquant les totaux pour les distances des sections avant un regroupement pour la nuit ou la Fin du Rallye doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en gris clair.
- Toutes les visites au parc d'assistance portent la lettre A, B, C, etc.
- Le CH 0 est toujours le départ de la partie compétitive du rallye. Une cérémonie de départ «indépendante» n'est pas considérée comme CH 0.
- Les numéros de section doivent être indiqués dans la marge à droite.

NOTES

- Boxes showing visits to service park and remote service zones should have a thick black surround and, when printed in colour, a light blue infill shade.
- Boxes showing regroups or other TC activities should have a thin black surround and no infill shade.
- Boxes showing any refuel should have a thin black surrounding and a yellow infill shade.
- Boxes showing section distances before an overnight regroup and End of Rally total figures should have a thin black surrounding and a light grey infill shade.
- All visits to the service park carry a letter A, B, C etc.
- TC 0 is always the start of the competitive element of the rally. A 'stand-alone' Ceremonial Start is not considered as TC 0.
- Note section numbers in right hand margin.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

4.3 - ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR

SS10	Vesuvius 1	22.80	11:40	
10A	Zone technique et Regroupement ENTRÉE	50.68	73.48	01:25 13:05
10B	Regroupement SORTIE – Assistance ENTRÉE		00:15	13:20
	Assistance E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65) (00:30)
10C	Assistance SORTIE			13:50

Section 4

5

NOTES

Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.16). Lorsqu'il n'y a pas de regroupement, il devrait y avoir une zone technique de 3 minutes avant l'entrée du parc d'assistance.

4.4 - ASSISTANCE ELOIGNEE & RAVITAILLEMENT

Départ (Sections 1,2 ...)					Vendredi 16 octobre 2020				
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Temps	Départ 1 ^{re}	Volture	
0	Départ - Skrunda	-	-	-	-	06:00			
ZR 1	Ravitaillement - Ville								
1	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	-	(136.00)	(136.00)					
ZR 2	Ravitaillement Eloigné								
2	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(136.00)	(61.46)	(126.61)					
3	-	-	-	-	09:22				
SS1	Talsi 1	32.14	-	-	-	09:26			
2	-	3.17	35.31	0.38	10:03				
SS2	Pampal 1	5.13	-	-	-	10:06			
3	-	5.79	10.92	0.15	10:21				
SS3	Roja 1	27.88	-	-	-	10:24			
3	-	3.17	35.31	0.38	10:38				
ZR 3	Ravitaillement Eloigné								
4	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(23.50)	(57.03)	(57.03)					
3A	Regroupement & Zone Technique - ENTRÉE	-	53.50	81.38	1:33	11:57			
3B	Regroupement & Zone Technique - SORTIE	-	0.03	0.03	0:10	12:07			
3C	Assistance Eloignée A - Dundaga	(65.15)	(227.49)	(292.64)	0.15				
3C	Assistance Eloignée - SORTIE	-	-	-	12:22				
ZR 4	Ravitaillement Eloigné								
5	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(27.00)	(61.46)	(126.61)					

Section 1

Section 2

5

NOTES

Pour la procédure d'entrée et pour la mise en place d'une assistance éloignée, veuillez vous référer à l'Article 60.

4.5 - ASSISTANCE TYPE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT

SS13	Vesuvius 2	22.80	16:35	
13A	Parc Fermé & Zone technique ENTRÉE	50.68	73.48	1:25 18:00
13B	Parc Fermé SORTIE - Assistance ENTRÉE		0:10	(min.)
	Assistance F (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65) (00:45)
13C	Assistance SORTIE - Parc Fermé ENTRÉE			
	Toutes les voitures doivent retourner au Parc Fermé avant:			21:00
	Samedi totaux	145.18	322.12	467.30

Section 5

4.6 - FIN TYPE D'UN RALLYE

17B	Regroupement SORTIE		11:45	
18	-	14.12	14.12	0:17 12:02
SS18	Roja 2	7.25		12:05
18A	Regroupement & Zone technique ENTRÉE	65.13	81.38	1:15 13:20
18B	Regroupement SORTIE – Assistance ENTRÉE		0:03	13:23
	Assistance J (Football Stadium)	(79.97)	(188.53)	(268.50) (00:10)
18C	Assistance SORTIE - Arrivée - Attente ENTRÉE			13:33
	Podium			14:00
	Dimanche totaux	79.97	188.53	268.50

Section 9

TOTALS DU RALLYE

	SS	Liaison	Total	%*
Vendredi 16 Octobre Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Samedi 17 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Samedi 18 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.8%
Total - 18 ES	361.36	803.63	1164.99	31.0%

* % = le pourcentage de la distance totale des épreuves spéciales. Un tableau tel que ci-dessus devrait figurer à la dernière page de l'itinéraire.

4.3 - TYPICAL SERVICE DURING A DAY

SS10	Vesuvius 1	22.80	11:40	
10A	Regroup & Technical Zone IN	50.68	73.48	01:25 13:05
10B	Regroup OUT - Service IN		00:15	13:20
	Service E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65) (00:30)
10C	Service OUT			13:50

Section 4

5

NOTES

In the example, technical checks are carried out within the REGROUP (Article 2.16). When there is no regroup involved, there should be a 3 minute technical zone before the service park entrance.

4.4 - REMOTE SERVICE & REFUEL

Start (Sections 1,2 ...)					Friday 16 October 2020				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due			
0	Start - Skrunda	-	-	-	06:00				
RZ 1	Refuel - City	-	(136.00)	(136.00)					
RZ 2	Remote Refuel (FIA fuel)	-	(136.00)	(61.46)	(126.61)				
1	Distance to next refuel	(65.15)	-	165.00	165.00	03:22	09:22		
SS1	Talsi 1	32.14	-	-	-		09:25		
2	-	3.17	35.31	0.38	10:03				
SS2	Pampal 1	5.13	-	-	-		10:06		
3	-	5.79	10.92	0.15	10:21				
SS3	Roja 1	27.88	-	-	-		10:24		
3	-	3.17	35.31	0.38	10:38				
ZR 3	Remote Refuel (FIA fuel)	(0.00)	(57.03)	(57.03)					
3A	Regroup & Technical Zone - IN	-	53.50	81.38	1:33	11:57			
3B	Regroup & Technical Zone - OUT / Service - IN	-	0.03	0.03	0:10	12:07			
3C	Remote Service - OUT	-	-	-	-		12:22		
RZ 4	Remote Refuel (FIA fuel)	(27.00)	-	(65.15)	(126.61)				

Section 1

Section 2

Section 9

NOTES

For the procedure in and the setup of a remote service please refer to Article 60.

4.5 - TYPICAL SERVICE BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP

SS13	Vesuvius 2	22.80	16:35	
13A	Parc Fermé & Technical Zone IN	50.68	73.48	1:25 18:00
13B	Parc Fermé OUT - Service IN		0:10	(min.)
	Service F (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65) (00:45)
13C	Service OUT - Parc Fermé IN			All cars must be returned to Parc Fermé no later than
				21:00

Saturday totals 145.18 322.12 467.30

4.6 - TYPICAL END OF RALLY

17B	Regroup OUT		11:45	
18	-	14.12	14.12	0:17 12:02
SS18	Roja 2	7.25		12:05
18A	Regroup & Technical Zone IN	65.13	81.38	1:15 13:20
18B	Regroup OUT - Service IN		0:03	13:23
	Service J (Football Stadium)	(79.97)	(188.53)	(268.50) (00:10)
18C	Service OUT - Finish - Holding IN			13:33
	Podium			14:00

Sunday totals 79.97 188.53 268.50

TOTALS OF THE RALLY

	SS	Liaison	Total	%*
Friday 16 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Saturday 17 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Sunday 18 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.8%
Total - 18 SS	361.36	803.63	1164.99	31.0%

* % = the percentage of the total distance of special stages. A table as above should conclude the final itinerary page.

5. ROAD BOOK**5.1. EXIGENCES GENERALES**

- Le Road Book doit être distribué conformément au Règlement Sportif du CERSH de la FIA.
- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour chaque Etape. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.
- Le Road Book sera de format A5 et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.
- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/m² ou plus doit être utilisé.
- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, il n'y a pas besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne «Direction» (voir modèle).
- Les intitulés seront en anglais et facultativement la langue nationale.
- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.
- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page. (S'il y a 6 instructions par page, l'en-tête doit être plus petit que dans l'exemple.)
- Toutes les pages du Road Book doivent être numérotées afin de pouvoir vérifier s'il est complet.

5.2. PREMIERES PAGES

- Le Road Book contiendra une page indiquant la procédure en cas d'accident ainsi que :
 - La liste des hôpitaux / centres médicaux
 - Les numéros de téléphone du PC du rallye et les services d'urgence
- Une page comportant tous les symboles doit figurer au début du Road Book.
- Des instructions pour la calibration du tripmaster doivent être incluses.
- L'itinéraire au format «portrait» et les cartes (échelle et direction du Nord y compris) de l'ensemble du rallye doivent apparaître dans chaque Road Book. Il est recommandé que la page avec l'itinéraire d'une Etape donnée figure en face de la carte d'Etape correspondante.

5.3. PAGES D'INSTRUCTIONS

Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. S'il y a une variante entre deux passages, il ne devrait pas y avoir de jeu commun d'instructions de parcours.

- Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance. Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite. Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH.
- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné, zones changement de pneus, zones déchangeement de feux ou d'assistance éloignée devraient être inclus. (s'il y a lieu)
- Il est nécessaire d'inclure des instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, la boucle «retour au départ» (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.
- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).
- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire.
- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :
 - Une échelle
 - La direction du Nord
 - Le parcours de reconnaissance (uniquement s'il n'y a pas de Road Book distinct pour les reconnaissances)
 - Un parcours de remplacement

5. ROAD BOOK**5.1. GENERAL REQUIREMENTS**

- The road book must be distributed according to the FIA EHSRC Sporting Regulations.
- There may be one book for the entire rally or a different book for each Leg. If different books are used, there should be an obvious method of distinction.
- The road book shall be A5 size and bound on the left side with a metal or other suitably strong binding capable of 360° opening.
- Printing should be double-sided, with a paper of thickness of 90 gsm or greater.
- Printing shall be on white paper. There is no requirement to use colour to distinguish between special stages and road sections, this being achieved by a shading of the "Direction" column (see example).
- Headings shall be in English and the national language (optional).
- The time allowed for each section should be expressed in hours and minutes.
- There shall be no more than 6 instructions per page. (In case of 6 instructions per page the header must be smaller as in the example)
- All road book pages must be numbered to have the possibility to check the completeness of the book.

5.2. FIRST PAGES

- The Road Book shall contain a page giving the accident procedure and:
 - List of hospitals / medical centres
 - Telephone numbers for rally HQ and emergency services
- A page of all the symbols used must appear in the front of the road book.
- Instructions for tripmeter calibration must be included.
- The itinerary in 'portrait' format and maps (including a scale and direction "north") for the entire rally must appear in each road book. It is recommended that the page with the itinerary of a particular Leg appears opposite the corresponding Leg map.

5.3. INSTRUCTION PAGES

When a rally route is exactly duplicated (i.e. 2 identical sections) organisers are encouraged to economise by printing one common set of route instructions. In this case, each page heading must include the different TC's, stage and section numbers. If there is any variation between two passages there should be no common set of route instructions.

- Each road book should include at least one Service Park plan. Repeated plans of service park layouts for each visit are not necessary. However plans are important when there is a change of TC location.
- Layout plans of Remote Service, Tyre and/or Light Fitting Zones and Remote Refuel points should be included. (if applicable)
- Inclusion of route instructions for shakedown, «return to start» loop (if any) and road sections from/to the service park.
- A new page is required for the start of each road section or special stage. A new page from the stop point after a special stage is not necessary, this being a continuation on the same road section (see example).
- When the partial distance between two junctions is less than 200 metres, the horizontal line between the boxes is not needed.
- Individual stage maps shall include:
 - A scale
 - The direction North
 - Reconnaissance route (only in case if there is no separate reconnaissance road book.)
 - Alternative route

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

- l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS
- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36. 379'.
- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.
- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page (voir modèle) pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié de la page. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.
- Tous les points d'ambulance et les points SOS intermédiaires doivent être indiqués par les symboles appropriés.
- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.
- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.
- La ligne verticale épaisse entre les colonnes «Direction» et «Information» doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.
- La distance entre le CH et le départ de l'ES doit être indiquée dans la case Informations (voir exemple).

5.4. DERNIERES PAGES

- Les parcours de remplacement doivent être inclus comme une section à la fin du Road Book sur un papier de couleur différente.
- Autres exigences à la fin du Road Book :
 - Formulaire d'abandon
 - Formulaire de renseignements

5.5. MODIFICATIONS

En cas de modification dans le Road Book (par ex. au moyen d'un additif), les cases modifiées doivent être indiquées et les cases correctes immédiatement avant et après les cases modifiées doivent être imprimées avec leurs numéros. Les pages modifiées devraient être publiées au format A5 pour être insérées dans le Road Book.

5.6. AUTRES INFORMATIONS UTILES

- Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds-points.
- Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES et la circulation en sens inverse devrait être mentionnée.
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page lorsque les intersections sur la page suivante se succèdent rapidement.
- Les points concernant les hélicoptères devraient être mentionnés.

- Location of start/finish and all emergency vehicle points.
- The GPS location of the start and finish of each special stage and of the regroups and service parks must be shown. This shall be expressed in the form of degrees, minutes AND DECIMALS of minutes i.e.: 139° 36.379' (WGS84).
- Photographs or diagrams of control locations may be included.
- The number of the special stage shall be placed on the side of the page (see example) to enable easy location of the stage. When printing is double-sided this number should be on the outside edge i.e. opposite the bound edge of the page, visible from the side look to the road book. The number should appear only on pages relating to the special stage.
- All intermediate emergency vehicle and ambulance points must be indicated by the appropriate symbols.
- Road numbers shall be included where relevant.
- A variation in the thickness of the lines of the direction signs should be used to indicate a smaller / wider road, not the direction to be taken.
- The thick vertical line between the "Direction" and "Information" columns shall be infilled in black where the road surface is gravel and left blank (white) where the surface is tarmac or sealed.
- The distance between TC and SS start must be placed in the Information box (see example)

5.4. FINAL PAGES

- Alternative routes must be included as a section at the end of the road book on paper with a different colour.
- Other requirements at the end of the road book:
 - Retirement form
 - Enquiry form

5.5. CHANGES

In case of a change in the road book (e. g. with a bulletin) not only the changed indication boxes have to be shown but also the last and the first valid indication boxes have to be printed with their numbers. The changed pages should be issued in A5 to be inserted into the road book

5.6. OTHER USEFUL INFORMATION

- A tripmeter point on long junction drawings, such as roundabouts, is recommended.
- On road sections, the junctions to or from another SS should be identified and oncoming rally traffic should be mentioned.
- A competitor's time record page
- Advice to the next junction at the base of each page when junctions on the following page are in rapid succession.
- Helicopter points should be mentioned.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

SS Number

Liaison information

SS Information

Total KM from TC to TC

Scheduled Time

TC 7/11 Hermeskeil
TC 8/12 Neunkirchen
SECTION: 2
DAY: 3/4
AVERAGE 62,27 km/h
TIME ALLOWED: 40 min
ST. WENDELER LAND 1/2
DISANCE: 41,51 km
DISANCE REQUIRES: 3,03
INFORMATION
Selbach
Gemeinde Nordeifel
Landkreis St. Wendel

TC 9/13 Freisen
SECTION: 3/4
DAY: 3/4
AVERAGE 62,27 km/h
TIME ALLOWED: 30 min
ST. WENDELER LAND 1/2
DISANCE: 24,00 km
DISANCE REQUIRES: 2,28
INFORMATION
Nonfeideln 10 km
Bostalsee
St. Wendel 14 km
Oberharmersbach 2 km
Höfley 7 km

TC 8/12 Neunkirchen
SECTION: 3/4
DAY: 3/4
AVERAGE 62,27 km/h
TIME ALLOWED: 40 min
ST. WENDELER LAND 1/2
DISANCE: 16,95 km
DISANCE REQUIRES: 0,98
INFORMATION
Neunkirchen/Nahe
Gemeinde Nordeifel
Landkreis St. Wendel

TC 8/12 Neunkirchen
SECTION: 3/4
DAY: 3/4
AVERAGE 62,27 km/h
TIME ALLOWED: 40 min
ST. WENDELER LAND 1/2
DISANCE: 16,95 km
DISANCE REQUIRES: 0,41
INFORMATION
(Hirschfelderweg)
Elweißer - 4 km

TC 8/12 Neunkirchen
SECTION: 3/4
DAY: 3/4
AVERAGE 62,27 km/h
TIME ALLOWED: 40 min
ST. WENDELER LAND 1/2
DISANCE: 16,95 km
DISANCE REQUIRES: 0,00
INFORMATION
TC 8/12
NEUNKIRCHEN
(0,06)

INFORMATION
2007

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951</

6. CARNETS DE CONTRÔLE STANDARD DE LA FIA

6.1. GENERALITES

- Un carnet de contrôle doit être délivré pour la spéciale de Qualification (si applicable).
- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section.
- Les temps impartis pour parcourir la distance d'un secteur de liaison figureront sur le carnet de contrôle.
- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées.
- Les carnets de contrôle devraient être distribués et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats. Dans l'idéal, un nouveau carnet distinct devrait être utilisé pour l'assistance de fin d'Etape de 45 min. (comme dans l'exemple pour l'«assistance B»).
- Un organisateur peut proposer à la FIA l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA au préalable.

6.2. PRÉSENTATION

- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case «heure de départ facultative».
- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm
- Taille des cases : 1 cm
- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/ m² ou sur du papier polyester 270 µm (en cas de mauvaises conditions météorologiques). A noter que le papier polyester, bien que résistant à l'eau, ne se plie pas facilement. Une autre solution consiste à réaliser un carnet de contrôle avec une couverture – c.-à-d. un carton de 22 x 18,5 cm plié avec une couverture pour protéger la partie écrite.
- Lorsqu'il y a de nombreux CH, une impression au verso ou une présentation sur deux colonnes (et repliée vers l'intérieur) peuvent être utilisées.
- La couleur d'impression est libre. Par exemple, un organisateur peut utiliser une couleur d'un commanditaire ou une couleur différente pour chaque section ou simplement du gris et du noir.

6. STANDARD FIA TIME CARDS

6.1. GENERAL

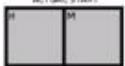
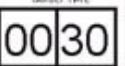
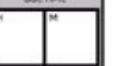
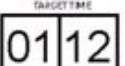
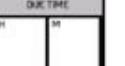
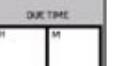
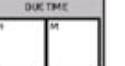
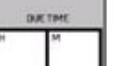
- A time card must be issued for the Qualifying stage (if applicable)
- A separate time card must be issued at least for each section.
- The target time for covering the distance of a road section must appear on the time card.
- Hours and minutes must always be shown as: 00.01 - 24.00, only the minutes which have elapsed will be counted.
- Time cards should be issued and collected at the end of each section. Used time cards then become available for the results teams to check. Ideally a separate new card should be used for end of Leg 45' service [as in example for «Service B»].
- An organiser may propose to the FIA the use of an Electronic Time Card in place of a written system. The use of such a system must be approved by the FIA before use.

6.2. DESIGN

- See the following sample.
- The centre column is for completion by officials and the right-hand column for completion by competitors.
- Previous car No is optional. It is used by several rallies for safety checking. If this box is used it should be placed under the 'provisional start time' box.
- Size: 9.9 cm x 21 cm (to print 3 time cards from an A4 sheet) or 11 cm x 18.5 cm
- Boxes size: 1 cm
- The card should be at least 300gsm card or 270µm polyester paper (for poor weather conditions). Note that polyester paper, although waterproof, cannot be easily folded. An alternative is to produce a time card with a cover – i.e. a card of 22 x 18.5 cm folded, which has a cover to protect the written area.
- When many TC's are involved, reverse side printing or use of a side by side (and folded inwards) design may be used.
- The printing colour is free. For example, an organiser may use a sponsor's colour, a different colour for each section or simply grey and black.

Logo of Rally		Car No.	Timecard A		FIA	
			15 Jan 2012			
TC 0	Start				COMPETITOR USE	
		ACTUAL START	01 10	TARGET TIME		
		H M		H M		
		TC 0		TC 1		
TC 1	SS 1 Stage Name 23,76 km	FINISH TIME			COMPETITOR USE	
		H M S	1/10			
	PROVISIONAL START SS 1	ACTION START	00 35	TARGET TIME		
	H M	H M		H M		
				TC 2		
TC 2	SS 2 Stage Name 11,79 km				COMPETITOR USE	
		H M S	1/10			
	PROVISIONAL START SS 2	ACTION START	01 05	TARGET TIME		
	H M	H M		H M		
				TC 3		
TC 3	SS 3 Stage Name 34,19 km				COMPETITOR USE	
		H M S	1/10			
	PROVISIONAL START SS 3	ACTION START	01 30	TARGET TIME		
	H M	H M		H M		
				TC 3A		
TC 3A	Regroup/TechZone				COMPETITOR USE	
		TARGET TIME				
		MIN				
		00 03				
		H M				
		MAX				
		00 13				
		H M				
		PROVISIONAL START				
		H M				
		H M				
				TC 3B		

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

Logo of Rally		Car No.	Timecard B		FIA	
			15 Jan 2012			
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN				COMPETITOR USE	
	ACTUAL START		TARGET TIME	DUE TIME		
						
	TC 3B		TC 3C			
TC 3C	Service OUT				COMPETITOR USE	
	TARGET TIME		DUE TIME			
						
	TC 3C		TC 4			
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km				COMPETITOR USE	
	FINISH TIME					
						
	PROVISIONAL START SS 4	ACTUAL START	TARGET TIME	DUE TIME		
						
	TC 4		TC 5			
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km				COMPETITOR USE	
	FINISH TIME					
						
	PROVISIONAL START SS 5	ACTUAL START	TARGET TIME	DUE TIME		
						
	TC 5		TC 6			
TC 6	SS 6 Stage Name 29.90 km				COMPETITOR USE	
	FINISH TIME					
						
	PROVISIONAL START SS 6	ACTUAL START	TARGET TIME	DUE TIME		
						
	TC 6		TC 6A			

Logo of Rally	Car No.	Timecard F		FIA						
17 Jan 2012										
TC 21	SS 21 4.35 km	COMPETITOR USE								
 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>T/1000</td></tr> </table>		H	M	S	T/1000	FINISH TIME				
H	M	S	T/1000							
PROVISIONAL START SS 21 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	ACTUAL START <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> A 		H	M			
H	M									
H	M									
		TARGET TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>01</td><td>23</td></tr> </table>		01	23					
01	23									
 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>T/1000</td></tr> </table>		M	S	T/1000						
M	S	T/1000								
										
TC 21A	DELAY TIME		COMPETITOR USE							
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	START TIME + TARGET TIME + DELAY TIME = DUE TIME		
H	M									
H	M									
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	TC 21A		
H	M									
H	M									
TC 21A										
TC 21A	Technical Zone		COMPETITOR USE							
ACTUAL START <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	TARGET TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>00</td><td>03</td></tr> </table>		00	03	DUE TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M
H	M									
00	03									
H	M									
TC 21B										
TC 21B	TechZone OUT/Service IN		COMPETITOR USE							
										
TC 21B	TARGET TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>00</td><td>10</td></tr> </table>		00	10	DUE TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M		
00	10									
H	M									
TC 21C										
TC 21C	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M		
H	M									
H	M									

Logo of Rally	Car No.	Restart		FIA						
COMPETITOR USE										
Parc Fermé OUT/Service IN		COMPETITOR USE								
ACTUAL START <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>		H	M	TARGET TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>03</td><td>00</td></tr> </table>		03	00	DUE TIME <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M
H	M									
03	00									
H	M									
Parc Fermé OUT 										
										
Parc Fermé IN 										

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

7.1 CONCURRENTS INSCRITS AU CHAMPIONNAT CERSH

Les Concurrents qui souhaitent marquer des points doivent s'engager en utilisant le formulaire d'engagement standard électronique de la FIA pour leur championnat, disponible dans leur compte FIA sur :

<https://registrations.fia.com/ehsrc>

7.2 CONCURRENTS NON INSCRITS AU CHAMPIONNAT

Tout concurrent non inscrit souhaitant participer à un rallye CERSH doit s'inscrire et remplir le bulletin d'engagement électronique de la FIA accessible aux adresses suivantes :

Nom du rallye	Dates 2020	Lien
68 Rally Costa Brava	13-14 mars	https://registrations.fia.com/ESP1
35° Sanremo Rallye Storico	2-4 avril	https://registrations.fia.com/ITA2
29. Historic Vltava Rallye	24-25 avril	https://registrations.fia.com/CZE3
12 Rallye de Asturias Histórico	21-23 mai	https://registrations.fia.com/ESP4
Mecsek Rallye	19-21 juin	https://registrations.fia.com/HUN5
Rallye Weiz	16-18 juillet	https://registrations.fia.com/AUT6
Lahti Historic Rally	14-15 août	https://registrations.fia.com/FIN7
XXXII Rally Elba Storico	17-19 septembre	https://registrations.fia.com/ITA8
Rallye International du Valais	15 - 17 octobre	https://registrations.fia.com/CHE9

Prière de se référer au Règlement Particulier du rallye concerné pour connaître la date de clôture des engagements et les conditions d'engagement.

8. LISTES DES ENGAGES

8.2 PROJET DE LISTE DES ENGAGES

A la clôture des engagements tel qu'indiqué dans le Règlement Particulier, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre numérique des groupes de priorité à la FIA pour contrôle, avant publication sur le site Web de l'organisateur. La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FIA, la liste des engagés pourra être publiée.

- 1) Le projet de liste des engagés peut être publié sur le site web de l'épreuve, accompagné d'une note de bas de page : «Sous réserve de l'approbation de la FIA». La liste devrait être établie dans l'ordre numérique des numéros de Compétition.
- 2) Ce projet de liste des engagés sera envoyé à la FIA pour contrôle.
- 3) La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire et soumettra la liste approuvée à l'organisateur dans les 3 jours.

7. STANDARD ENTRY FORM

7.1 COMPETITORS REGISTERED IN THE EHSRC

Competitors who wish to score points, must make their entries by using the FIA electronic standard rally entry form for their championships, available in their FIA accounts at:

<https://registrations.fia.com/ehsrc>

7.2 COMPETITORS NOT REGISTERED IN THE EHSRC

Any non-registered competitor wishing to take part in a EHSRC rally must register and fill in the FIA electronic entry form accessible under the following URL:

Rally name	2020 dates	URL
68 Rally Costa Brava	1 3 - 1 4 March	https://registrations.fia.com/ESP1
35° Sanremo Rallye Storico	2-4 April	https://registrations.fia.com/ITA2
29. Historic Vltava Rallye	24-25 April	https://registrations.fia.com/CZE3
12 Rallye de Asturias Histórico	21-23 May	https://registrations.fia.com/ESP4
Mecsek Rallye	19-21 June	https://registrations.fia.com/HUN5
Rallye Weiz	16-18 July	https://registrations.fia.com/AUT6
Lahti Historic Rally	1 4 - 1 5 August	https://registrations.fia.com/FIN7
XXXII Rally Elba Storico	17-19 September	https://registrations.fia.com/ITA8
Rallye International du Valais	1 5 - 1 7 October	https://registrations.fia.com/CHE9

Please refer to the relevant rally Supplementary Regulations regarding the date of the closing of entries and for the entry conditions.

8. ENTRY LISTS

8.1 DRAFT ENTRY LIST

Upon the close of entries as in the Supplementary Regulations, the organiser shall send a draft entry list in numerical order to the FIA for checking, before the prior to publication on the organiser's website. The FIA shall then reply with any comments. After acceptance by the FIA, the entry list may be published.

- 1) The draft entry list may be published on the event website with a footnote «Subject to FIA approval». That list should be in numeric order by Competition number.
- 2) This draft entry list will be sent to the FIA for checking.
- 3) The FIA shall then reply with any comments and will submit the approved list within three days to the organiser.

8.2. LISTE DES ENGAGES

La liste des engagés comprendra :

- Le numéro de Compétition attribué
- Le nom du Concurrent tel qu'il apparaît sur la licence concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des Pilote / Copilote (selon licences)
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe et le groupe de la voiture engagée

8.2 ENTRY LIST

The entry list shall include:

- The allocated Competition number
- The Competitor's full name (not nationality)
- Driver's/Codriver's names and their nationalities (according to their licences)
- The make and model of the car entered
- The class and category of the car entered

9. LISTES DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le Règlement Particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes DOIVENT TOUJOURS être ceux qui sont mentionnés dans le Règlement Particulier ou dans un Additif. Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le directeur de course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage.

9.1. ESSAIS LIBRES / SPECIALE DE QUALIFICATION (S'IL Y A LIEU)

Non applicable.

9.2. CEREMONIE DE DEPART ET ETAPPE 1 / SECTION 1**Liste des partants pour la Cérémonie de Départ**

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le Règlement Particulier
- Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les Concurrents

ou

Liste des partants de l'Etape 1 / Section 1 (ESS)

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques ou suite au choix post-qualifications des positions de départ (le cas échéant)
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le Règlement Particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les Concurrents qui peuvent être des heures appariées
- La note de bas de page signifie «Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°...»

et/ou

Liste des partants de l'Etape 1 (pas d'ESS) ou Liste des partants de l'Etape 1 / Section 2

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le Règlement Particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les Concurrents
- La note de bas de page signifie «Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°...»

9.3. CHAQUE ETAPPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPPE)**a) Classement officieux à l'issue de la dernière ES (ESS non comprise)**

- Doit être présenté pour examen par les commissaires sportifs, non signé.

b) Liste des partants de l'Etape suivante

Doit être proposée par le directeur de course. Les commissaires sportifs peuvent les repositionner.

- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps tel qu'indiqué dans le Règlement Particulier.
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye.
- La note de bas de page signifie «Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour toute(s) les voiture(s) prenant un nouveau départ selon l'Article 54.»

9.1. FREE PRACTICE / QUALIFYING STAGE (WHEN APPLICABLE)

Not applicable.

9.2. CEREMONIAL START & LEG 1/SECTION 1**Start list for the Ceremonial Start**

- Produced after administrative checks and scrutineering
- Signed by the clerk of course after approval by the stewards of the meeting and published at the time mentioned in the Supplementary Regulations.
- Gives start times (or at least intervals between cars) for all Competitors

or

Start list for Leg 1 / Section 1 (SSS)

- Produced after administrative checks and scrutineering or after post qualifying selection of start position (where applicable)
- Signed by the clerk of the course after approval by the Stewards of the meeting and published at time in Supplementary Regulations
- Gives start times for all Competitors – which may be paired times
- Footnote denotes «Subject to passing scrutineering for car(s) No...»

Start list for Leg 1 (no SSS) or Start list for Leg 1 / Section 2

- Produced after administrative checks and scrutineering
- Signed by the clerk of the course after approval by the stewards and published at the time mentioned in the Supplementary Regulations.
- Gives start times for all Competitors
- Footnote denotes «Subject to passing scrutineering for car(s) No...»

9.3. EACH LEG OF THE RALLY (EXCEPT THE FINAL LEG)**a) Unofficial classification after final SS (not including SSS)**

- Produced for examination by the stewards unsigned.

b) Start list for the following Leg

Proposed by the clerk of the course. Stewards may reposition.

- Signed by the clerk of the course and published at the time mentioned in Supplementary Regulations.
- Includes retired crews who have not declared withdrawal from the rally.
- Footnote denotes «Subject to passing scrutineering for all retired car(s) restarting under Article 54.»

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

c) **Classement officieux partiel à l'issue de l'Etape «x»**

- Doit être signé par le directeur de course et publié avec l'heure d'affichage effective
- Doit être publié lorsque toutes les pénalités sont connues et que toutes les voitures attendues sont présentes dans le parc fermé.

9.4. DERNIERE ETAPE DU RALLYE

d) **Classement final provisoire**

- Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé le rallye
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publié à l'heure prévue dans le Règlement Particulier
 - «Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales» (pour tout le classement)
 - «Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ...» (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
 - «Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°....»
 - «Sous réserve de la décision des commissaires sportifs pour la voiture N°....»
 - «Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°...»

e) **Classement officiel final**

- Doit inclure tous les concurrents qui ont pris le départ du rallye :
- tous les Concurrents qui ont achevé le rallye,
 - tous les Concurrents qui ont abandonné marqués «DNF»,
 - tous les Concurrents retirés du classement par le directeur de course marqués «DNC»
 - tous les concurrents disqualifiés marqués «DIS»,
 - Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié après le délai pour les réclamations, si les vérifications techniques finales ne sont pas achevées :
 - «Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales»
 - Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié une fois les vérifications techniques finales achevées (dans le cas où une demande d'appel est déposée, suite aux vérifications techniques, etc., une réserve peut être ajoutée):
 - «Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ...» (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
 - «Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°....»
 - «Sous réserve du résultat de l'appel déposé par le concurrent de la voiture N° ...»
 - «Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°...»

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS (S'IL Y A LIEU)

Un livret de sécurité conçu spécialement à l'attention des médias visuels est nécessaire. Il est recommandé que ce livret contienne au minimum les éléments ci-après. Le Livret de Sécurité pour les Médias devrait être distribué aux médias avant le début du rallye.

Afin de préparer au mieux ce livret, les organisateurs devraient :

- 1) Inviter un photographe expérimenté à se rendre sur les épreuves spéciales avec le délégué presse national et le responsable de la sécurité dès que le parcours du rallye est défini.
- 2) Identifier, pour chaque épreuve, un certain nombre de zones sûres («zones photos») réservées aux photographes et aux équipes TV. Lorsque c'est possible, il doit y avoir un parking réservé aux médias avec châssis le plus près possible de ces emplacements ainsi qu'aux arrivées des spéciales. Lorsque l'accès n'est pas possible, du fait de l'exiguité de l'espace ou de problèmes de sécurité, ceci doit être clairement indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias.
- 3) Ces «zones photos» devraient être indiquées par écrit et illustrées par une photo. Il devrait y avoir des diagrammes pour chaque emplacement précisant de manière détaillée :

c) **Partial Unofficial Classification after Leg «x»**

- Signed by the clerk of the course and issued with actual posting time.
- Produced when all penalties are known and when all waited cars are present in the parc fermé.

9.4. FINAL LEG OF THE RALLY

d) **Provisional Classification**

- Includes all competitors who have completed the rally
- Signed by the clerk of the course after approval by the stewards and published at the time mentioned in Supplementary Regulations
 - «Subject to the results of final scrutineering» (for the whole classification)
 - «Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars....» (should fuel results not be available at the rally)
 - «Subject to further checks to be carried out by the FIA for car N°....»
 - «Subject to stewards' decision for car N°....»
 - «Subject to the results of a complete engine inspection for car N°....»

e) **Final Classification**

- Includes all competitors who have started the rally:
- all Competitors who have completed the rally,
 - all retired Competitors marked with "DNF",
 - all Competitors removed from classification by the clerk of the course marked with "DNC",
 - all disqualified competitors marked with "DIS",
 - Approved and signed by the Stewards and published after expiry of the protest time, if final scrutineering is not completed:
 - "Subject to the results of final scrutineering"
 - Approved and signed by the stewards and published once final scrutineering is completed (in the case where a request for appeal is filed, following the scrutineering, etc., a reserve may be added):
 - «Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars....» (should fuel results not be available at the rally)
 - «Subject to further checks to be carried out by the FIA for car N°....»
 - «Subject to the result of the appeal lodged by the competitor of car N°....»
 - «Subject to the results of a complete engine inspection for car N°....»

10. MEDIA SAFETY BOOK (IF APPLICABLE)

There is need for a safety guide specifically for the visual media. The minimum recommended content of this book is listed below. The Media Safety Book should be distributed to the Media before the start of the rally.

In order to best prepare this book, the organiser should:

- 1) Invite an experienced professional motorsport photographer and/or a cameraman to inspect the special stages together with the Press Officer and the Safety Officer as soon as the rally route is decided.
- 2) Identify within each stage a number of safe areas ('photo areas') for use by photographers and TV crews. Where possible, there must be dedicated tabard media parking as close as possible to these locations, as well as at stage ends. Where access is not possible, due to restricted space and/or safety concerns, this must be clearly communicated in the Media Safety Book.
- 3) These 'photo areas' should be described on paper and accompanied by a photograph depicting the resulting image. There should be diagrams for each location indicating in detail:

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

- le numéro et la longueur des ES
 - l'heure de fermeture du parcours des ES pour les médias portant une chasuble
 - l'heure de départ des ES pour la première voiture
 - les références du Road Book et les références GPS
 - les zones spécialement réservées aux photographes
 - les zones réservées aux spectateurs
 - l'aire de stationnement pour les médias portant une chasuble
 - les voies d'accès
 - la distance, sur le parcours des ES, entre les zones réservées aux photographes et le départ/l'arrivée des ES
 - les rubans de sécurité.
- 4) Tous les diagrammes proposés devraient être approuvés par le Délégué Sécurité de la FIA.
- 5) Une fois approuvés, les diagrammes constitueront une section du Livret de Sécurité pour les Médias.
- 6) Le livret devrait également comprendre :
- La description par écrit des endroits où sont admises les personnes portant une chasuble et des opérations qu'elles peuvent accomplir. Cette section doit, au minimum, être rédigée en anglais et dans la langue locale.
 - Exemple
 - Elles devraient être autorisées à se déplacer immédiatement devant les rubans / les délimitations pour spectateurs pour se rendre d'un point à l'autre de l'épreuve et / ou traverser l'épreuve pendant les intervalles entre les passages des voitures de rallye, toujours conformément aux instructions de sécurité des commissaires de route. En outre, les médias portant une chasuble seront autorisés à quitter les épreuves spéciales dans l'intervalle entre les épreuves spéciales répétées, et ce dans la direction du parcours du rallye. Ceci ne sera autorisé que lorsqu'indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias et uniquement après que le responsable de spéciale aura annoncé l'ouverture de la route après le premier passage des voitures de rallye.
 - Les zones spécifiques réservées aux photographes, pour les personnes portant une chasuble uniquement, doivent être délimitées par des rubans et signalées de manière appropriée, et avoir un accès restreint. Les commissaires préposés aux médias, tout particulièrement formés aux besoins, aux droits et aux devoirs des médias, devraient être identifiables dans les zones réservées aux photographes.
 - Les zones où se tiennent les commissaires de piste et la police sont considérées comme des lieux sûrs ; les médias portant une chasuble sont autorisés à demeurer aux côtés de ces officiels préposés à la sécurité.
 - Les cartes générales indiquant toutes les épreuves spéciales avec les routes réservées, les routes d'intersection, les points de fermeture, les zones réservées aux photographes, le parking pour les médias portant une chasuble.
 - Un tableau contenant tous les laissez-passer, toutes les chasubles (permanents et rallye par rallye) ainsi que tous les laissez-passer pour les voitures des médias et des médias portant une chasuble ayant été autorisés.
 - L'identification et la gestion des médias (Identification et Sécurité des médias), comme indiqué dans les Annexes du Cahier des Charges des Médias de la FIA (FIA Media Facilities and Operation Guide).
- Les organisateurs devraient tenir compte des différents niveaux de préparation requis dans chaque zone réservée aux photographes, en fonction des conditions locales et du nombre de médias portant une chasuble susceptibles d'être présents.
- Le Livret de Sécurité pour les Médias devra être distribué à toutes les personnes portant une chasuble, à tous les responsables de spéciales et à tout le personnel de sécurité et aux vigiles.
- The SS number and length
 - The SS road closing time for tabard media
 - The SS starting time for the first car
 - The road book reference and GPS reference
 - The specific zone of the photo areas
 - The spectator areas
 - The tabard media parking
 - The access roads
 - The distance, on the SS road, of the photo areas from the SS start/finish
 - The safety taping
- 4) All the proposed diagrams should be approved by the Safety Officer.
- 5) The approved diagrams will form one section of the Media Safety Book.
- 6) The book should also include:
- The written description of which areas tabard holders may access and what kind of actions they may perform. At minimum, this section must be produced in English and the local language.
 - Example
 - They should be allowed to walk and stand immediately in front of the spectator tape / marker boundary, to walk from one point of the stage to another and/or cross the stage during the intervals between the passage of the rally cars, always in accordance with marshals' safety instructions. In addition, tabard media may be permitted to exit the special stages between the running of repeated stages, in the direction of the rally route. This will be permitted only when identified in the Media Safety Book and only after the stage commander has announced the opening of the road after the first passage of rally cars.
 - The specific photo areas, for the use of tabard holders only, must be properly taped, signed and with restricted access. Media marshals, especially briefed on media needs, duties and rights, should be identifiable at the photo areas.
 - Areas where marshals and police are standing are deemed as safe locations; tabard media are permitted to stand with these safety officials.
 - The overview maps of all stages with reserved roads, intersection roads, closure points, photo areas, tabard and media parking.
 - A complete sample of all authorised passes, tabards (permanent and rally by rally) and media and tabard media car passes.
 - The identification and handling of the media (Media Safety & Identification), as stated in the appendices of the media facilities.

Organisers should take into account different levels of preparation required at each photo area, in accordance with local circumstances and the quantity of tabard media likely to be in attendance.

The Media Safety Book should be distributed to all tabard holders and to all stage commanders, safety and security personnel.

ANNEXE III – SECURITE

Ce qui suit est extrait de l'Annexe H (Recommendations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention) du Code Sportif International de la FIA et sert de guide pour les organisateurs de rallyes. Le texte complet figure à l'Annexe H.

ARTICLE 5 DE L'ANNEXE H : RALLYES**5.1 GENERALITES**

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

Il est vivement recommandé aux organisateurs de tout épreuve de se conformer à la dernière version des Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du directeur de course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les compétitions du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.

Pour tout autre Championnat FIA, il peut être prévu un Délégué Médical et/ou un Délégué à la Sécurité FIA ; dans ce cas, leurs tâches et pouvoirs seront tels que spécifiés dans le règlement sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (ci-après «WRC») et dans le Supplément 8. Chaque ASN peut désigner ses propres Délégués Médicaux et/ou à la Sécurité pour toute épreuve disputée sur son territoire.

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES**5.2.1** Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la Direction de Course) ;
- Le nom et les coordonnées des différents responsables :
 - Délégué à la Sécurité FIA/ASN
 - Directeur de course et ses adjoints
 - Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire, pour les compétitions du Championnat du Monde, conformément au Supplément 2),
 - Responsable sécurité
 - Responsable de la sécurité des spectateurs
 - Responsable de spéciale sur chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 - Gendarmerie,
 - Hôpitaux,
 - Service médical d'urgence,
 - Service d'incendie,
 - Service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.
- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.
- Les organisateurs et le directeur de course devraient prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation.

5.2.2 Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants :

- sécurité du public
- sécurité des équipages concurrents
- sécurité des officiels de la compétition
- sécurité des volontaires sur l'épreuve et comprend :
 - les lieux de stationnement des secours,
 - les consignes d'intervention,
 - les itinéraires d'évacuation,
 - les hôpitaux contactés et prévus pour la réception des blessés.

APPENDIX III – SAFETY

The following is extracted from Appendix H (Recommendations for the supervision of the road and emergency services) to the FIA International Sporting Code as a guide for the benefit of rally organisers. The complete text may be viewed in Appendix H.

ARTICLE 5 OF APPENDIX H: RALLIES**5.1 GENERAL**

The following recommendations should be respected, but need not be included in the Supplementary Regulations of the rally. Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

All event organisers are strongly recommended to follow the latest version of the FIA Rally Safety Guidelines.

The Clerk of the Course shall be ultimately responsible for applying these recommendations.

The presence of FIA Safety and Medical Delegates is obligatory for competitions counting towards the FIA World Rally Championship.

FIA Safety and/or Medical Delegates may be appointed for any other FIA Championship; in that case, their duties and authority shall be as specified in the FIA World Rally Championship (henceforth WRC) sporting regulations and Supplement 8.

Each ASN may appoint ASN Safety and/or ASN Medical Delegates for any event on its territory.

5.2 SAFETY PLAN AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES**5.2.1**

A safety plan must be drawn up and include:

- The location of the Rally Headquarters (Rally Control);
- The names and primary contact numbers of the various people in charge:
 - FIA/ASN Safety Delegate
 - Clerk of the Course and his deputies
 - Chief Medical Officer [FIA approval required for World Championship competitions in accordance with Supplement 2],
 - Chief Safety Officer
 - Spectator Safety Officer
 - Stage Commander in each special stage.
- The addresses and telephone numbers of the various safety services:
 - Police,
 - Hospitals,
 - Emergency medical services,
 - Fire-fighting services,
 - Breakdown services,
 - Red Cross (or equivalent).

- The full itinerary with detailed road sections.
- The safety plan for each special stage, which should list all key officials, emergency services for that stage, telephone numbers, etc., plus a detailed map of the special stage.
- The organisers and the Clerk of the Course should make provision for an alternative route for each special stage, to be used in the event of cancellation.

5.2.2 The safety plan specifically addresses issues in each of the following areas:

- safety of the public
- safety of the competing crews
- safety of the officials of the competition
- safety of the volunteers at the event and includes:
 - details of where the rescue services are stationed,
 - instructions for intervention,
 - evacuation routes,
 - the hospitals which have been contacted and which would be used in the event of an emergency.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

5.2.3 Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

Au plus tard 15 jours avant le rallye, il faudrait prendre contact par écrit avec les hôpitaux prévus pour leur demander la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 Responsable Sécurité

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

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la Direction de Course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio).

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

Pour plus de détails, se référer à l'Article 1.4 du Supplément 1 de l'Annexe V du CSI.

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve Spéciale

Le Responsable Sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un Chef de Sécurité.

Le Chef de Sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture zéro.

5.2.6 Responsable de la sécurité des spectateurs

Le Responsable de la sécurité des spectateurs devrait contribuer à l'élaboration du plan de sécurité, notamment s'agissant des sections sur la sécurité des spectateurs et l'accès des spectateurs pour chaque spéciale.

Le responsable de la sécurité des spectateurs se déplacera sur les spéciales de l'épreuve selon un programme convenu avant le début de chaque épreuve spéciale afin d'identifier et de traiter tout problème qui pourrait survenir. Le rôle du Responsable de la sécurité des spectateurs pourrait également être assuré par le Responsable Sécurité ou le directeur de course adjoint.

5.2.7 Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger. Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

- Commissaires préposés à la sécurité :
 - orange
- Responsable de la Sécurité :
 - orange avec bande blanche et texte
- Chef de poste :
 - bleu avec bande blanche et texte
- Médias :
 - vert
- Responsable de spéciale :
 - rouge avec texte
- Chargé des relations avec les concurrents :
 - veste rouge ou chasuble rouge
- Médical :
 - blanc
- Radio :
 - jaune avec marque bleue
- Commissaire technique :
 - noir

5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DES SERVICES MEDICAUX ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités

Les services médicaux et de secours devraient être conformes aux prescriptions rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces prescriptions s'appliquent à toute compétition internationale. Pour le WRC, les prescriptions indiquées ci-dessous sont strictement obligatoires et ne peuvent en aucun cas avoir un caractère conditionnel. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux essais privés.

A l'occasion de toute compétition internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

5.2.3 In the event of a mass or repeated accident exceeding the capabilities of the medical service on site, contact should be made beforehand with the person in charge of the emergency plan drawn up according to the legal provisions of the country concerned.

The hospitals selected should be contacted in writing, no less than 15 days before the rally, requesting that the emergency services be placed on standby.

5.2.4 Chief Safety Officer

A Chief Safety Officer will be appointed in the regulations of the rally. He will belong to the organising committee and will take part in the devising of the safety plan.

During the rally he will be in permanent communication with rally control, the Chief Medical Officer and the start of each special stage (by telephone or radio).

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

For more details please refer to ISC Appendix V Supplement 1 Article 1.4.

5.2.5 Special Stage Safety Officer

Each special stage will have a safety officer who will assist the Chief Safety Officer.

The special stage safety officer ensures that the special stage is inspected and certified in conformity with the safety plan prior to the passage of the zero car.

5.2.6 Spectator Safety Officer

The Spectator Safety Officer should contribute to the safety plan, particularly the sections on spectator safety and spectator access for each stage.

On event the Spectator Safety Officer will travel through the stages to an agreed schedule prior to each special stage going 'live' to identify and deal with any issues that may arise. The role of the Spectator Safety Officer could also be carried out by the Chief Safety Officer or Deputy Clerk of the Course.

5.2.7 Officials and marshals

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

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

The personnel should wear identifying tabards. The recommended colours are:

- Safety Marshals:
 - Orange
- Safety Officer:
 - Orange with white stripe and text
- Post Chief:
 - Blue with white stripe and text
- Media:
 - Green
- Stage Commander:
 - Red with text
- Competitor Relations Officer:
 - Red jacket or red tabard
- Medical:
 - White
- Radio:
 - Yellow with blue mark
- Scrutineer:
 - Black

5.3 DESCRIPTION OF THE ELEMENTS OF THE MEDICAL AND RESCUE SERVICES

5.3.1 General

The medical and rescue services provided should comply with the prescriptions contained within this chapter. They must also fulfil the legal requirements in force in each country concerned. These prescriptions apply to all international competitions. For the WRC, the prescriptions indicated below are strictly mandatory and may on no account be of a conditional nature. These prescriptions do not apply to private testing.

On the occasion of any international competition, the FIA has the power to check the organisation of the medical services at any time.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

Des informations médico-techniques et des instructions pratiques indispensables sont rassemblées dans un tableau récapitulatif à la fin de l'Annexe.

5.3.2 Personnel

A la Direction de Course

Un Médecin-Chef ou son adjoint :

Tous deux doivent être agréés par l'ASN et être placés sous l'autorité du directeur de course. Leurs noms devront figurer sur le Règlement Particulier de la compétition.

Le Médecin-Chef a autorité sur tous les services médicaux du rallye, y compris sur les personnes en charge de l'extraction pour leur recrutement, leur entraînement régulier et leur fonctionnement, ainsi que sur le déroulement des secours incluant les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Les documents nécessaires pour la formation des personnes en charge de l'extraction sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com.

Un Médecin-Chef adjoint peut l'assister et se voir déléguer certaines missions, voire le remplacer en cas de force majeure.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une compétition, le Médecin-Chef demeure présent à la direction de la course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le directeur de course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par son adjoint. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint.

Avant la compétition :

Le Médecin-Chef est responsable de la partie médicale du Plan de Sécurité, ou du Plan de Sécurité Médical, comme le sont le directeur de course et le Responsable Sécurité.

Il doit se rendre sur toutes les épreuves spéciales bien avant le rallye, accompagné du Responsable Sécurité et/ou du directeur de course, avec une voiture semblable à une voiture d'intervention médicale, afin de déterminer le bon emplacement de la ligne de départ et des points intermédiaires et s'assurer que toutes les installations médicales et de sécurité sont bien situées conformément au règlement.

Il doit confirmer la viabilité et la qualité des ambulances, de l'hélicoptère médicalisé (s'il y a lieu) et des véhicules de lutte contre les incendies.

Il doit minutieusement contrôler que l'équipement et le matériel sont en parfait état de fonctionnement dans les voitures médicalisées et de secours.

Il doit vérifier que les médicaments ne sont pas périmés.

Il est responsable de la capacité et de la qualité des hôpitaux désignés pour la couverture du rallye. Il doit, dans la mesure du possible, choisir au maximum un ou deux hôpitaux, qui seront utilisés pour les pilotes et les copilotes. Ces hôpitaux pourront être agréés par la FIA et constituer un point de référence pour les futures compétitions nationales, régionales et de la FIA.

Durant la compétition :

Il doit procéder tous les soirs à un examen de tous les pilotes et copilotes qui ont eu un accident pendant la journée, même si une intervention médicale n'a pas été nécessaire, pour s'assurer qu'ils peuvent prendre le départ le jour suivant (comme le Délégué Technique pour que les voitures puissent courir en Super Rallye).

Après la compétition :

Dans les deux semaines qui suivent le rallye, le Médecin-Chef doit envoyer à la FIA, à l'attention du Délégué Médical et de la Commission Médicale, un rapport sur toutes les interventions médicales effectuées sur les pilotes, les officiels et les spectateurs. Ce rapport doit faire état des circonstances de l'incident ou accident, de la chronologie des interventions, de l'état de santé initial, des traitements et du suivi médical.

A préciser:

Ils doivent être titulaires du diplôme de docteur en médecine et autorisés à exercer dans le pays où se déroule la compétition. Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite parlée. Leur agrément accréditation est soumise aux dispositions du Supplément 2.

Le Médecin-Chef doit envoyer à la FIA sport (medical@fia.com).

Technical medical information and essential practical instructions are provided in a recapitulative table at the end of this Appendix.

5.3.2 Personnel

At Rally Control

A Chief Medical Officer or his Deputy:

Both must be approved by the ASN and be placed under the authority of the Clerk of the Course. Their names must appear in the Supplementary Regulations of the competition.

The Chief Medical Officer has authority over all medical services at the rally, including the extrication teams as regards their recruitment, regular training and deployment, and over all rescue operations including evacuation. Consequently, all the medical and paramedical personnel, including those recruited directly or indirectly by the ASN, are concerned by his decisions.

The organisers are obliged to provide him with all the material and administrative means necessary for the performance of his duties. The necessary documents for the training of personnel in charge of extrication are available from the FIA by email to medical@fia.com.

A Deputy Chief Medical Officer may be appointed to help him and be delegated to take over certain duties, or replace him in case of force majeure.

Save in exceptional circumstances, during the running of a competition, the Chief Medical Officer remains at rally control in order to facilitate dialogue and collaboration with the Clerk of the Course in the event of an accident. He may be replaced temporarily by his deputy. In all cases, it should be possible to contact him.

Before the competition:

The Chief Medical Officer is responsible for the medical part of the Safety Plan, or for the Medical Safety Plan, as are the Clerk of the Course and the Chief Safety Officer.

He must go into all the special stages well ahead of the rally, with the Safety Officer and/or the Clerk of the Course, in a car similar to the medical intervention car to establish the right position for the start and intermediate points, and to make sure that all the medical and safety facilities will be correctly positioned in accordance with the regulations.

He must confirm the viability and quality of the ambulances, the medical helicopter (if any) and fire vehicles.

He must check meticulously that the equipment and supplies in the medical and rescue cars are in perfect working order.

He must check that none of the drugs are past their use-by date. He is responsible for the capacity and the quality of the hospitals designated to cover the rally. He must therefore choose no more than one or two hospitals, if possible, which would be used for drivers and co-drivers. These hospitals may be granted FIA approval and be a reference point for future national, regional and FIA competitions.

During the competition:

Each evening he must examine all drivers and co-drivers who had an accident during the day, even if no medical intervention was necessary, to be sure that they can start the next day (as the Technical Delegate does for the cars to be able to run in Super Rally).

After the competition:

During the two weeks following the rally, the Chief Medical Officer must send the FIA, for the attention of the Medical Delegate and the Medical Commission, a report on all the medical interventions on drivers, officials and spectators. This report must explain the circumstances of the incident or accident, the timing of the interventions, the initial medical status, the treatment and the medical follow-up.

To be specified:

They should hold a qualification of Doctor of Medicine and be authorised to practise in the country in which the competition is being organised. They must have a good command of spoken English. Their accreditation is subject to the provisions of Supplement 2.

The Chief Medical Officer must send the Medical Questionnaire

sous la responsabilité de l'ASN, le Questionnaire Médical (disponible auprès de la FIA). Délai imparti : au plus tard 2 mois avant la date de la compétition. En cas de non-respect de ce délai ou des exigences spécifiées dans le Questionnaire Médical, des pénalités pourront être infligées en fonction de la gravité du manquement (voir Supplément 9).

La présence des Médecins-Chefs et des Médecins-Chefs adjoints au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire. Sauf cas de force majeure, toute absence fait perdre l'accréditation de la FIA.

Lorsqu'un séminaire des Médecins-Chefs de la FIA est programmé avant leur accréditation, chaque Médecin-Chef postulant et chaque Médecin-Chef adjoint postulant doivent obligatoirement y assister.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- des médecins compétents en réanimation et expérimentés dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents ;
- des auxiliaires médicaux dont la compétence pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin compétent en réanimation avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
- des conducteurs, qui peuvent être membres de ces équipes ;
- des personnes formées à l'extraction des blessés.

5.3.3 Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident :

- d'une part, les secours médicaux adéquats ;
- d'autre part, le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées :

1) Deux véhicules distincts, un pour le « médical », l'autre pour le « technique ».

Le véhicule d'intervention médicale transportant :

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique formé aux procédures et techniques d'extraction des blessés muni d'un équipement conforme au Supplément 3,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,
- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,
- un kit de matériel de secours de base défini par le Médecin-Chef en collaboration avec le commissaire technique en chef, basé sur les Suppléments 7 (Extraction) et 3 (Désincarcération).

2) Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».

Il aura à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel (au minimum 3 personnes formées à l'extraction et au maniement du matériel technique) et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale. Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Pour les voitures d'intervention, un arceau de sécurité pourrait être souhaitable selon la nature du terrain et le port du casque est conseillé pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Dans tous les cas de figure, le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétent en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

(available from the FIA) to FIA Sport (medical@fia.com), under the ASN's responsibility. Deadline: no later than 2 months before the date of the competition. Failure to respect this deadline or the requirements specified in the Medical Questionnaire may result in the imposition of penalties commensurate with the gravity of the infringement (see Supplement 9).

The Chief Medical Officers and Deputy Chief Medical Officers are obliged to attend the biennial Chief Medical Officers' seminar. Except in cases of force majeure, any absence will result in the withdrawal of the FIA's approval accreditation.

When an FIA Chief Medical Officers' seminar is scheduled to take place prior to their accreditation, each applicant for the position of Chief Medical Officer or Deputy Chief Medical Officer must attend it.

For medical intervention vehicles and treatment / resuscitation units:

- doctors proficient in resuscitation and experienced in the pre-hospital treatment of accident victims;
- paramedics whose proficiency in cardiovascular and respiratory resuscitation and the practice of intubation is proven by an official diploma awarded in the country in which they practise (they may replace the doctors at the intermediate points of the special stages, and only at those points, and on condition that any casualty is examined by a doctor proficient in resuscitation before being transferred to a hospital);
- drivers, who may be members of these teams;
- personnel trained in casualty extrication.

5.3.3 Intervention vehicles

Their mission is to bring to the scene of the accident:

- on the one hand, the appropriate medical rescue;
- on the other hand, the necessary technical equipment.

Two solutions are recommended:

1) Two separate vehicles, one for the «medical» team, one for the «technical» team.

The medical intervention vehicle transporting:

- a medical team in conformity with Article 5.3.2.
- medical equipment in conformity with Supplement 3.

The technical intervention vehicle transporting:

- a technical team trained in the procedures and techniques for extricating casualties with equipment in conformity with Supplement 3,
- two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
- suitable communications equipment to maintain contact with Rally HQ,
- a warning siren,
- suitable identification,
- a kit of basic rescue equipment determined by the Chief Medical Officer in collaboration with the chief scrutineer, based on Supplements 7 (Extraction) and 3 (Extrication with cutting tools).

2) A mixed vehicle, combining "technical" and «medical».

This carries on board:

- all the equipment foreseen for technical intervention;
- the medical personnel (at least 3 people trained in extrication and the handling of technical equipment.) and equipment foreseen for medical intervention.

A stretcher should be carried on board at least one of the vehicles mentioned above.

The vehicles should be suitable for the terrain and capable of moving rapidly in the special stage. The number of vehicles is determined according to the nature, length and difficulty of the special stage concerned.

For the intervention cars, a safety rollbar may be recommended according to the nature of the terrain, and all the members of the team are also advised to wear a helmet.

In all cases, the resuscitation doctor stationed at the start of the special stage (or, at an intermediate point, the paramedic skilled in resuscitation) should be the first to arrive at the scene of the accident.

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin compétent en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur. Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas) : Son matériel doit être conforme au Supplément 4, Article 2, partie B.

5.3.5 Unité de soins

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Tout le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis. Les centres médicaux et les unités de réanimation sont avant tout destinés à recevoir toute personne victime de blessures survenues à l'occasion de la compétition automobile concernée. On pourrait toutefois être amené à y recevoir des personnes, pilotes, membres des équipes, officiels et spectateurs pour des problèmes médicaux d'ordre général.

Ils doivent donc être équipés pour couvrir un éventail de pathologies médicales d'ordre général, traumatiques ou non (équipement au choix et sous la responsabilité du Médecin-Chef). Une certaine attention devrait être accordée aux pathologies locales, qu'elles soient liées au climat (par exemple, lésions dues à la chaleur ou au froid) ou non.

5.3.6 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans médecin à bord. Pour le transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin compétent dans cette discipline serait nécessaire.

5.3.7 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné et être muni d'un brancard fixe.

Pour l'équipement médical, voir le Supplément 5.

Dans tous les cas, le médecin qui participe à l'évacuation devrait être compétent en réanimation. Il peut être assisté d'un paramédical compétent. Le cas échéant, l'hélicoptère devrait être équipé pour les secours en terrain accidenté.

Il devrait être exclusivement réservé au rallye pendant toute la durée de la compétition.

L'attention des organisateurs est attirée sur les lignes directrices de la FIA : « L'organisation des hélicoptères pour la sécurité en vol » et l'Article 5.5.3 d) ci-après.

5.3.8 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

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

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes :

5.4.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les compétitions)

- durée 30 secondes ;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de la compétition ;
- ne devrait montrer aucun accident ;
- devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 Contrôle des Spectateurs

a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que les spectateurs qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.

b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.

c) Le directeur de course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de Sécurité ainsi que de l'équipage des voitures

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance equipped for treating vital distress, whether neurological, respiratory or circulatory. The crew comprises a driver, a doctor proficient in resuscitation and/or a paramedic who may be the driver.

Particular measures for the WRC (recommended in other cases): Its equipment must be in conformity with Supplement 4, Article 2, part B.

5.3.5 Treatment unit

The choice of equipment must be made according to local preferences and practices. All personnel must be familiar with, and trained for the use of, the selected equipment.

The medical centres and resuscitation units are above all intended for the treatment of any person who is the victim of injuries sustained in the course of the motor sport competition in question. Nevertheless, it could be possible to treat individuals, drivers, team members, officials and spectators for general medical problems.

They must therefore be equipped to treat a range of general medical conditions, whether or not they are the result of trauma (equipment chosen by and under the responsibility of the Chief Medical Officer). Particular attention must be paid to local medical conditions, whether they are caused by climatic conditions (for example, a medical issue due to heat or cold), or not.

5.3.6 Evacuation ambulance

An ambulance, complying with the regulations of the country concerned, equipped for transporting casualties, with or without a doctor on board. For transporting a casualty requiring resuscitation, the presence of a doctor proficient in that discipline would be necessary.

5.3.7 Medically equipped helicopter

When provided for, it should meet the requirements specified by the aviation authorities of the country concerned and be equipped with a fixed stretcher.

For the medical equipment, see Supplement 5.

In all cases, the doctor taking part in the evacuation should be proficient in resuscitation. He may be assisted by a proficient paramedic. Where applicable, the helicopter should be equipped for missions in rugged terrain.

It should be reserved exclusively for the rally throughout the duration of the competition.

Organisers' attention is drawn to the FIA guidelines: "The organisation of helicopters for flight safety" and Article 5.5.3 d) below.

5.3.8 Means of communication

The Chief Medical Officer must be able to communicate with all the members of his team, either through the general radio network or through a dedicated network radio channel.

5.4 SAFETY OF THE PUBLIC

A major priority of the safety plan is to ensure the safety of the general public including spectators.

With the possible exception of 5.4.1, the following non-exhaustive measures should be applied for all international rallies:

5.4.1 Educational film (recommended for all competitions)

- 30-second duration;
- with commentary by a leading driver or drivers, in the language(s) applicable to the country of the competition;
- should not show accidents;
- should be broadcast several times.

5.4.2 Control of Spectators

a) Measures should be taken as described in Article 5.4.5 to warn spectators and, where necessary, ensure that any spectators who are in dangerous places are removed from those areas.

b) Any dangerous areas should be identified in the safety plan. The organisers, with the assistance of the public order authorities where necessary, should identify and delimit danger zones in conformity with the safety plan, well before the arrival of the public.

c) The Clerk of the Course should take into consideration the recommendations of the Chief Safety Officer, as well as the

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

de Sécurité et des Voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FIA s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.

- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé à l'aide de moyens spéciaux et une Zone réservée aux spectateurs devrait être aménagée à l'endroit concerné.
- e) Il faudrait empêcher le public de marcher sur l'épreuve spéciale 30 minutes avant l'heure du départ de la première voiture de compétition, et de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture zéro et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une chasuble clairement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6.
- i) Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.
- j) L'accès des spectateurs aux spéciales ne devrait être recommandé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- k) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de grillages ou de rubans, tel qu'indiqué dans le plan de sécurité.
- l) Les zones interdites devraient être clairement signalées.
- m) Les voies de secours devraient être surveillées par des officiers de police et/ou des commissaires de route/agents de sécurité, à partir du point où elles rejoignent les routes principales menant aux spéciales, et devraient rester ouvertes afin de permettre le passage des véhicules d'intervention d'urgence.
- n) Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux spéciaux et d'informations complémentaires.
- o) Dans la mesure du possible, des aires de stationnement réservées aux médias devraient être aménagées à proximité des aires réservées aux photographes. Des commissaires spéciaux devraient être disponibles pour aider les photographes et empêcher les spectateurs de s'approcher de ces lieux.
- p) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de barrières ou de panneaux. Le cas échéant, ces zones devraient être situées à distance de la route afin de maintenir les spectateurs en sécurité.

5.4.3 Zones de ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que des précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

5.4.4 Voitures de Sécurité

Toutes les Voitures de Sécurité, qu'il s'agisse des voitures chargées de la sécurité des spectateurs, de la sécurité aux points intermédiaires, des voitures 000, 00 ou des Voitures Balais, seront dénommées Voitures de Sécurité. La seule voiture appelée Voiture Zéro sera celle qui ne comporte qu'un seul 0 sur le côté. Les autres véhicules seront qualifiés de Voitures Officielles.

- a) Toutes les Voitures de Sécurité devraient être clairement identifiées et tous les membres de l'équipage des Voitures de Sécurité devraient également être clairement identifiables lorsqu'ils sont à l'extérieur de leur véhicule.
- b) Chaque équipage devrait disposer d'un moyen de communication avec les autres Voitures de Sécurité et avec la direction de course / le directeur de course.
- c) Toutes les Voitures de Sécurité devraient parcourir les épreuves spéciales à une vitesse adaptée au véhicule conduit et aux conditions rencontrées sur la spéciale. A aucun moment une Voiture de Sécurité ne doit être conduite d'une manière qui ferait courir un risque à ses occupants, aux officiels de la spéciale ou aux membres du public.
- d) Les Voitures de Sécurité ne devraient utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. (Elles ne devraient pas utiliser des carnets de notes).
- e) Les Voitures de Sécurité devraient toujours respecter leur horaire préétabli et veiller à le moduler pour compenser les éventuels

crews of the safety cars and the zero cars (and of the FIA Safety and Medical Delegates if present), in order to ensure that a special stage is cancelled if dangerous conditions exist.

- d) When large numbers of spectators are expected for a special stage or a super special stage, they should be protected by special means. A Spectator Zone should be prepared for this venue.
- e) The public should be prevented from walking on the special stage 30 minutes before the start time of the first competitive car, and from moving along the route of the special stage whilst the stage is open for competition (after the zero car and before the sweeper car).
- f) Safety instructions should be distributed to the public along the special stage and also at all access points.
- g) Adequate numbers of marshals or public order authorities (police, military etc.) should be present to ensure public safety during the special stage.
- h) Marshals should wear a clearly identifiable tabard as recommended in Article 5.2.6.
- i) Special stages should be situated and scheduled to allow the safe movement of spectators between them.
- j) Access of spectators to special stages should be recommended only in spectator zones.
- k) Spectator zones should be marked out with fences or tapes as defined in the Safety Plan.
- l) Prohibited areas should be marked out with distinctive signs.
- m) Emergency roads should be guarded by police officers and/ or marshals/security guards, from the point where they join the main roads leading to the stages and should be kept open to allow the passage of emergency intervention vehicles.
- n) All access roads should be indicated with special signs and additional information.
- o) Where possible, media parking areas should be provided near the photographers' areas. Special marshals should be available to assist photographers and to prevent spectators from approaching these venues.
- p) Spectator zones should be marked out with fences or signs. Where appropriate, these zones should be far from the road, in order to keep spectators within safe areas.

5.4.3 Refuelling and Servicing

Where refuelling or servicing will take place, the organisers should ensure that adequate precautions are taken to keep the public at a suitable distance from potentially dangerous activities.

5.4.4 Safety Cars

All Safety Cars whether Spectator Safety, Intermediate Safety, 000,00 or Sweeper Cars will be referred to as Safety Cars. The only car referred to as the Zero car will be the one with a single 0 on the side. Other vehicles will be referred to as Official Cars.

- a) All Safety Cars should be clearly identified, and all Safety Car crew members should also be clearly identifiable when they are out of their vehicles.
- b) Each crew should have a means of communication with the other Safety Cars and with Rally Control/Clerk of the Course.
- c) All Safety Cars should proceed through special stages at a speed suitable to the vehicle being driven and to the prevailing stage condition. At no time should a Safety Car be driven in a manner that puts the occupants, stage officials or members of the public at risk.
- d) Safety Cars should only use road books and other printed information supplied by the event organisers. (They should not be using any pace notes).
- e) Safety Cars should always keep to their pre-determined time schedule and ensure that they adapt this to compensate for any

**CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP**

retards au niveau du déroulement de l'épreuve.

- ff) Toutes les Voitures de Sécurité (à l'exception de la Voiture Zéro) devraient être équipées de gyrophares sur le toit, d'une sirène et d'un système de sonorisation. La Voiture Zéro peut être équipée de ces dispositifs ou de voyants d'avertissement si le véhicule est adapté, mais les sirènes sont fortement recommandées.
- g) Les épreuves DOIVENT compter au minimum un véhicule de sécurité (pour les spectateurs) et une Voiture Zéro.
- h) Les Voitures de Sécurité devraient avoir un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et portant le numéro 000 ou 00 s'il y a lieu.
- i) Les Voitures de Sécurité doivent rouler à une vitesse appropriée permettant d'identifier les problèmes et elles doivent être prêtes à s'arrêter et à régler les problèmes en cas de besoin.

5.4.4.1 Voitures de Sécurité 000 / 00

- a) Idéalement, les Voitures de Sécurité 000 et 00 devraient être des véhicules équipés de façon appropriée afin de garantir leur adéquation pour exercer leur rôle quelles que soient les conditions. Le véhicule choisi devrait être défini en fonction du lieu et des exigences.
- b) Les équipages ne devraient pas porter de combinaisons et de casques.
- c) Seuls des équipages expérimentés devraient être utilisés.
- d) Ils doivent disposer d'une méthode de communication avec toutes les autres Voitures de Sécurité et la Direction de Course et travailler en équipe pour répondre à toute demande relative au déplacement et à la localisation des spectateurs.
- e) Si un système de suivi est utilisé dans le cadre de la compétition, ces voitures devraient en être équipées.

5.4.4.2 Voiture Zéro / 0

- a) La Voiture Zéro devait être un véhicule préparé pour le rallye, elle devrait être soumise aux vérifications techniques afin que l'équipement de sécurité soit contrôlé.
- b) L'équipage doit en permanence respecter les mêmes règles que tous les autres concurrents, c'est-à-dire porter des harnais, des dispositifs RFT ainsi que des combinaisons et des casques agréés.
- c) Il n'est pas nécessaire d'éloigner la Voiture Zéro de la spéciale avant le départ de la première voiture.
- d) Il convient d'avoir recours à un équipage composé d'au moins un membre ayant à la fois de l'expérience en matière de sécurité sur les épreuves et de Voiture de Sécurité. Le conducteur d'une Voiture Zéro devrait être titulaire d'une licence de compétition en cours de validité ou avoir déjà détenu une licence de compétition.
- e) La Voiture Zéro ne devrait pas être conduite par un pilote de priorité de la FIA ou par un pilote s'étant retiré de l'épreuve.
- f) La Voiture Zéro ne devrait utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. Normalement l'équipage ne devrait pas utiliser de carnets de notes. L'équipage de la Voiture Zéro doit être prêt à s'arrêter en cas de besoin pour s'assurer qu'il n'y a pas d'irrégularité s'agissant de la configuration de l'épreuve spéciale ou de la position des spectateurs.

5.4.4.3 Voiture Balai

Une voiture ouvreuse de Sécurité («Voiture Balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 Information

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

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées gérées par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

delays in the running of the event.

- ff) All Safety Cars (excluding the Zero Car) should have roof lights, sirens and a PA system. The Zero Car may have these or warning lights if the vehicle is suitable however sirens are strongly recommended.

- g) As a minimum, events MUST have one (spectator) safety vehicle and one Zero Car.

- h) The safety cars should have a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet and the two front doors, bearing the word SAFETY and if appropriate with a number 000 or 00.

- i) The safety cars must be driven at an appropriate speed that allows issues to be identified and they must be prepared to stop and sort issues out if required.

5.4.4.1 Safety Cars 000 / 00

- a) Ideally, Safety Cars 000 and 00 should be vehicles which are appropriately equipped to ensure their suitability to undertake the role in all conditions. The vehicle chosen should be determined according to the venue and requirements.

- b) The crews should not wear overalls and helmets.

- c) Only experienced crews should be utilised.

- d) They must have a method of communication with all other Safety Cars and Rally Control and work as a team to follow through on any requests related to spectator movement and locations.

- e) If a Tracking System being used in the competition, these cars should be equipped with a unit of the system.

5.4.4.2. Zero Car / 0

- a) As the Zero Car should be a rally prepared vehicle, it should be presented for scrutineering in order to check the safety equipment.

- b) The crew must always abide by the same rules as all other competitors, i.e. they must wear harnesses, FHR devices and approved overalls and helmets.

- c) The Zero Car does not need to be clear of the stage before the first car starts.

- d) Only a crew with at least one member having both event safety and safety car experience should be utilised. The driver of a Zero Car should either be an existing competition licence holder or should have previously held a competition licence.

- e) The zero car should not be driven by any FIA priority driver or by a driver who has retired from the rally event.

- f) The zero car should only use road books, safety plan and other printed information supplied by the event organisers. The crew should normally not use any pace notes. The crew of the zero car must be prepared to stop if required to ensure should they see any irregularity with the special stage set-up or spectator positions.

5.4.4.3 Sweeper Car

A safety car («Sweeper Car») should pass through each special stage after the last competitor. These cars should carry a panel on the bonnet and the two front doors, showing a chequered flag.

5.4.5 Information

Information addressed mainly to the public will be issued by various means:

- written, spoken and televised media,
- posters,
- distribution of leaflets,
- passage of a vehicle (course information car), equipped with a loudspeaker, along the route to inform the spectators (recommended 45 minutes to 1 hour before the start of the first car). The car may be replaced by a helicopter equipped with loudspeakers. This operation may be repeated several times if necessary.

5.4.6 Medical services

Medical services for the public are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS**5.5.1 Déploiement des services de secours**

- a) Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les « shakedown » le cas échéant) :
- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale ; ils devraient, pour chaque poste, être placés à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention technique (extraction avec des outils de coupe, incendie etc.),
 - une ambulance équipée pour la réanimation,
 - éventuellement une ambulance d'évacuation,
 - un médecin compétent en réanimation, expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents et formé à l'extraction,
 - un auxiliaire médical, voire deux, formé(s) à l'extraction,
 - deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
 - matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

L'emplacement de stationnement de ce(s) véhicule(s) susmentionné(s) devrait se situer après le point de départ, bien en vue et au maximum 150 mètres après ce dernier. Le point de départ lui-même devrait être modifié si nécessaire pour permettre cette disposition.

b) Aux points intermédiaires du parcours (voir ci-dessous)

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale,
- une ambulance d'évacuation,
- un médecin compétent en réanimation et formé à l'extraction, ou éventuellement un auxiliaire médical compétent en réanimation et formé à l'extraction,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité (du Délégué Médical FIA et du Délégué à la Sécurité FIA dans le cas d'un rallye du Championnat du Monde de la FIA), lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre.

c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale :

- deux (minimum) extincteurs de 4 kg avec opérateur(s).
- d) Dans le parc d'assistance (obligatoire pour les compétitions du WRC) ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées :

 - un véhicule de dépannage ;
 - du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye ;
 - une unité de soins/réanimation conforme à l'Article 5.3.5 ;
 - une ambulance d'évacuation.

Toute épreuve spéciale de rallye ne peut débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

5.5.2 Déclenchement des secours**5.5.2.1** Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le directeur de course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Responsable de l'épreuve spéciale. Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (voir les Articles 5.2.2 et 5.5.3 a).**5.5.2.2** Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin du véhicule d'intervention concerné (éventuellement l'auxiliaire médical qualifié dans le cas d'un véhicule de point intermédiaire). Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de son véhicule**5.5 SAFETY OF THE COMPETING CREWS****5.5.1 Deployment of the safety services**

a) At the start of each special stage (including shakedowns where applicable):

- one or more medical intervention vehicles should, at each post, be stationed close to the technical intervention (extrication with cutting tools, fire-fighting, etc.) vehicles;
- one ambulance equipped for resuscitation,
- possibly an evacuation ambulance,
- one doctor proficient in resuscitation, experienced in the pre-hospital treatment of accident victims and trained in extrication,
- one or even two paramedic(s) trained in extrication,
- two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
- suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

The above-mentioned vehicles should be stationed after the start point, in sight of and at a maximum distance of 150 metres from it. The start point itself should be modified if this proves necessary to allow the correct positioning of these vehicles.

b) At the intermediate points on the route (see below):

- one or more medical intervention vehicles,
- one evacuation ambulance,
- one doctor proficient in resuscitation and trained in extrication, or possibly one paramedic proficient in resuscitation and trained in extrication,
- suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

The number of intermediate points is determined by the nature, length and difficulty of the special stage concerned. They are necessary in any case if the length of the stage is 15 km or more, and the distance between two medical points should never exceed that limit. They should always be associated with a radio point.

The number and positioning of the intermediate points should be assessed on the basis of the recommended time taken to drive from the stage start to the first point, between any following consecutive points, and from the last point to the finish, which should not be more than 10 minutes in the intervention vehicles used for the rally.

Furthermore, if the nature of the terrain, the weather conditions or particular circumstances so require, this distance may be amended on the joint proposal of the Chief Medical Officer and the Chief Safety Officer (FIA Medical Delegate and FIA Safety Delegate in the case of FIA World Championship rallies) when approving the safety plan.

Both at the starts and at the intermediate points, the intervention vehicles should have direct access onto the route of the special stage and must be positioned in a secure zone.

c) At the stop point of each special stage:

- two (minimum) 4 kg fire extinguishers with operator(s).
- d) In the service park (obligatory for WRC competitions) or a central location less than 15 km by road from the special stages concerned:

 - one breakdown vehicle.
 - suitable communications equipment to maintain contact with HQ.
 - a treatment/resuscitation unit in conformity with Article 5.3.5;
 - an evacuation ambulance.

No special stage of a rally may start, or resume after an interruption, unless the initial medical service is present. Replacements should be provided for.

5.5.2 Dispatching of the rescue service**5.5.2.1** All rescue operations requiring the dispatching of a medical vehicle are initiated by the Clerk of the Course in consultation with the Chief Medical Officer and with information to the stage commander. Any evacuation by land or air to the selected hospitals shall be carried out using the routes determined in advance (see Articles 5.2.2 and 5.5.3 a).**5.5.2.2** At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor from the intervention vehicle concerned (possibly the qualified paramedic in the case of a vehicle from an intermediate point). The medical personnel must be familiar with and trained in the correct use of equipment stored on board their medical intervention vehicle, as

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

d'intervention médicale et en outre formé à l'extraction des blessés.

5.5.3 Evacuation

- a) Un itinéraire d'évacuation devrait être prévu pour chaque épreuve spéciale et être clairement indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).
- b) Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devraient être en état d'alerte (voir l'Article 5.2).
- c) Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin compétent en réanimation.
- d) Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les paramètres suivants devraient être respectés :
 - lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du directeur de course et du Responsable de la Sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef ;
 - la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin compétent en réanimation éventuellement assisté d'un paramédical compétent ;
 - le délai d'évacuation par hélicoptère ou par ambulance ne devrait pas excéder environ 60 minutes.

Voir également l'Article 5.3.7.

5.5.4 Surveillance de la route et signalisation

5.5.4.1 Balisage des Epreuves Spéciales

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

- a) Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.
- b) Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.), par exemple au moyen d'une bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de la compétition et du danger d'entrer.

Il incombera aux voitures de Sécurité de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (direction de course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ;
- avertir les équipages dans la mesure du possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux rouges s'avère nécessaire, la procédure suivante doit être adoptée:

- a) Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b) Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux commissaires sportifs par le directeur de course.
- c) Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié au point 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.
- d) Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.
- e) Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.

well as in the extrication of casualties.

5.5.3 Evacuation

- a) An evacuation route should be planned for each special stage and clearly shown in the safety plan (by map or diagram).

b) The emergency services of all hospitals near the route should be on standby (see Article 5.2).

c) Whether the evacuation is carried out by road or air, any serious casualty whose condition requires intensive care should be accompanied to the hospital by a doctor proficient in resuscitation.

d) If evacuation by helicopter is foreseen, the following parameters should be respected:

- when weather conditions prevent the use of a helicopter, on the joint decision of the Clerk of the Course and the Chief Safety Officer, a special stage may be interrupted or cancelled if the transfer time by ambulance to the selected hospital is greater than the time deemed appropriate after consultation with the Chief Medical Officer;
- the presence of a helicopter does not remove the obligation to plan land evacuation with, for a casualty needing intensive care during transport, the presence of a doctor proficient in resuscitation, possibly assisted by a proficient paramedic;

– the evacuation time by helicopter or by ambulance should not exceed around 60 minutes.

See also Article 5.3.7.

5.5.4 Supervision of the road and signalling

5.5.4.1 Marking of Special Stages

Roads and access ways leading to stages must be closed to traffic. This should be done in the following manner:

- a) Major or through roads, or any road along which traffic may be expected, to be blocked and manned by a marshal, police or other authority.

- b) Short no-through roads (e.g. to farms, etc.) to be blocked or taped off, with a notice affixed to the barrier or tape advising of the running of the competition and the danger of entry.

It shall be the responsibility of the Safety cars to check that the appropriate closure method is in place and to immediately advise the rally HQ (rally control) of any omissions, for rectification prior to the commencement of the special stage.

5.5.4.2 Marshal posts will be positioned along the course so as to:

- keep the spectators out of prohibited areas by means of boards, barrier or ropes, whistles and loudspeakers;
- as far as possible, warn crews of any obstructions on the route of the special stage.

5.5.4.3 Should the use of red flags be required, the following procedure must be adopted:

- a) A red flag must be available at each stage radio point (situated at intervals of approximately 5 km).

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

- c) During reconnaissance, a sign bearing the symbol specified in point 5.5.4.4 below must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the location may be noted in their pace notes.

- d) During reconnaissance, a sign bearing the symbol specified in point 5.5.4.4 below must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the location may be noted in their pace notes

- e) No flag other than the red flag may be deployed in a special stage.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

f) Différents systèmes de signalisation (par ex. feux clignotants) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.

5.5.4.4 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye. Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu. Dans une spéciale, tout véhicule médical stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio. En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio «SOS» et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant au PC du rallye tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

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

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

b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans les règlements sportifs des Championnats.

5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS**5.6.1 Accident impliquant un membre du public**

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le Road Book.

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

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence à des fins de saisie dans la Base de Données Mondiale des Accidents (WADB).

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

5.5.4.4 A radio network (set up approximately every 5 km), unique to each special stage, should be established to allow the vehicles to be tracked and the running of the rally to be supervised. Each radio point shall be identified in the Road Book and by a sign at least 70 cm in diameter, bearing the radio point symbol, a black spark on a blue background.

Any medical vehicle within a stage shall be located at a radio point. An additional sign (red or green cross on a blue background) should be located beneath the radio point sign at this point.

In addition there should be warning signs 100 m to 200 m prior to the «SOS» radio and medical points, with the same designs as above but on a yellow background.

5.5.4.5 The tracking of vehicles on the special stage must be carried out either at rally HQ (rally control) or by the special stage safety officer. Some form of tracking chart should be used, either on the special stage by the special stage safety officer or at rally HQ.

Each organiser must establish, and show in the safety plan, this procedure for tracking vehicles and must also list the procedures to be followed in the event of a missing competitor.

5.5.4.6 In the case of incidents concerning spectator safety and control, the marshals must cooperate with the public services as laid down in the overall emergency plan, by reporting to rally HQ any incidents or accidents and allowing the security service to make use of the means of communication at the post.

5.5.5 SOS / OK Signs - Competitor safety

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

This triangle must be set in place even if the stopped car is off the road.

b) The Road Books shall contain a page setting out the accident procedure, which should include instructions in case of an accident involving a member of the public.

c) The procedure, recommended, for the display of «SOS» or «OK» signs by competitors having had an accident is given in the Championship sporting regulations.

5.6 ACCIDENT REPORTING**5.6.1 Accident involving a member of the public**

If a driver taking part in a rally is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the driver concerned must report this as specified in the Road Book.

The laws of the country in which the competition is conducted must also be complied with in relation to procedures at accidents.

5.6.2 Accident investigations

Any accident involving a fatality or serious injury must be reported to the National Sporting Authority, which is required to inform the FIA accordingly by completing a submission to the World Accident Database (WADB).

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

ANNEXE IX – SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

La réglementation ci-après s'adresse uniquement aux organisateurs et n'a pas de valeur réglementaire pour les concurrents. Toutefois, les organisateurs doivent respecter toutes les dispositions de l'Annexe IX.

La numérotation des articles renvoie au Règlement Sportif du CERSH de la FIA.

CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

3.3 QUALIFICATION D'UN RALLYE

Un rallye candidat peut se qualifier pour le Championnat uniquement s'il a été organisé l'année précédant son inclusion au Championnat et si les rapports rédigés par les délégués désignés par la FIA ont été satisfaisants.

3.4 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT

Tout rallye du Championnat annulé ne sera pas inscrit au Championnat les années suivantes, sauf cas de force majeure dûment reconnu comme tel par la FIA.

3.5 RAPPORTS

3.5.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par la FIA en association avec d'autres officiels de la FIA et étudié par la Commission de la FIA concernée.

3.5.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport de l'observateur, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

3.6 RALLYES CANDIDATS

Tout rallye candidat au CERSH doit être, dans la mesure du possible, conforme au règlement du Championnat.

10. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

10.3 PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

10.3.3 GENERALITES

Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur du rallye qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et/ou recommandations de la FIA. La sécurité est primordiale au moment de choisir les épreuves spéciales. Le choix du parcours du rallye devrait se faire en évitant les routes sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

OFFICIELS

11.3 ENTREE DES DELEGUEES DE LA FIA SUR LES EPREUVES SPECIALES

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du Délégué à la Sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

APPENDIX IX – ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

The following regulations are for organisers only and don't have any regulatory value for competitors. However, the organisers must respect all provisions of Appendix IX.

The numbering of the articles refers to the FIA EHSRC Sporting Regulations.

CHAMPIONSHIPS & POINTS

3. CHAMPIONSHIPS REQUIREMENTS

3.3 QUALIFICATION OF A RALLY

A candidate rally may qualify for the Championship only if it has been organised the year preceding its inclusion in the Championship and if the reports drawn up by the delegates appointed by the FIA have been satisfactory.

3.4 CANCELLATION OF A CHAMPIONSHIP RALLY

Any Championship rally which is cancelled will not be entered in the Championship in subsequent years, except in a case of force majeure as recognised by the FIA.

3.5 REPORTS

For each rally, a report will be drawn up by the FIA in association with FIA officials, and reviewed by the relevant FIA Commission.

3.5.2 Any Championship rally shown by the observer report to have failed either to comply with the regulations or to attain an adequate standard against the points observed may not be accepted in further years in the Championship.

3.6 CANDIDATE RALLIES

Any rally which is a candidate for the ESHRC must as far as reasonably possible, comply with the Regulations of the Championship.

10. RALLY CHARACTERISTICS

10.3 PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY

10.3.3 GENERAL

The suitability of the special stages to be used in a rally is the sole responsibility of the organiser of the rally who should avoid roads which may not comply with the FIA regulations and/or recommendations. Safety is of paramount importance when selecting stages. The selection of the rally route should avoid roads which may include high spectator traffic density.

OFFICIALS

11.3 ENTRY OF FIA DELEGATES TO SPECIAL STAGES

When carrying out their duties, the entry of FIA officials and delegates onto the route of special stages must take place at the latest 30 minutes before the start time of the final course car (car n° 0) although the FIA Safety delegate may have a later time for entry to the special stages. If car n° 0 catches up with them while on the route of a special stage, they must stop, park and wait for the sweeper car to pass before continuing.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA	STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA
19. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA	19. FIA STANDARDISED DOCUMENTS
19.4 LOGO DU CHAMPIONNAT	19.4 CHAMPIONSHIP LOGO
19.4.1 Le titre et le logo du rallye et le logo officiel du Championnat attribué par la FIA doivent figurer au haut de tout document officiel. Le logo du rallye devrait être placé du côté gauche et le logo du Championnat du côté droit.	19.4.1 The title and logo of the rally and the official logo attributed by the FIA to the Championship must appear on the top of any official documents. The rally logo should be positioned to the left side and the FIA Championship logo to right side.
19.4.2 Selon le cas, le(s) sponsor(s) du championnat / de la coupe doit/ doivent figurer également.	19.4.2 Given the case, the sponsor(s) of the championship/cup must be included as well.
19.5 REGLEMENT PARTICULIER	19.5 SUPPLEMENTARY REGULATIONS
19.5.1 Au moins trois mois avant la date de clôture finale des engagements, une version électronique du projet de Règlement Particulier, doit parvenir au Secrétariat de la FIA.	19.5.1 An electronic version of the draft Supplementary Regulations must reach the FIA at least 3 months before the final closing date for entries.
19.5.2 Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.	19.5.2 Within the four weeks following the receipt of the draft Supplementary Regulations, the FIA will inform the organiser of any modifications to be made, and will issue a visa authorising their publication.
19.5.3 Le Règlement Particulier doit être imprimé au format indiqué à l'Annexe II - 1 et figurer sur le site Web officiel du rallye au moins deux mois avant la date de clôture finale des engagements.	19.5.3 The Supplementary Regulations must be in the format detailed in Appendix II - 1 and appear on the official rally website at least two month before the final closing date for entries.
19.6 RESULTATS - CLASSEMENT FINAL	19.6 RESULTS - OFFICIAL FINAL CLASSIFICATION
Afin de vérifier le nombre minimal de participations de Concurrents / Pilotes durant l'année, non seulement les Concurrents / Pilotes classés figureront au classement final du rallye mais les Concurrents qui se sont retirés ou ont été disqualifiés du rallye figureront également au bas de la liste des Concurrents / Pilotes classés (voir également Annexe II-8).	In order to check the minimum number of participations of Competitors/Drivers during the year, not only in a rally classified Competitors/Drivers will be shown in the official final classification, but also the competitors which have been retired or disqualified during the rally will be published below the list of the classified Competitors/Drivers (see also Appendix II-8).
20. DELIVRANCE D'UN VISA FIA Avant de délivrer un visa, la FIA évaluera les documents suivants :	20. ISSUING OF AN FIA VISA Before issuing a visa, the FIA will evaluate the following documents:
20.1 REGLEMENT PARTICULIER Voir Annexe II.	20.1 SUPPLEMENTARY REGULATIONS See Appendix II.
ASSURANCE	INSURANCE
21. COUVERTURE D'ASSURANCE	21. INSURANCE COVERAGE
21.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE	21.2 COVERAGE OF CIVIL LIABILITY
21.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).	21.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must provide third-party liability cover (civil liability).
VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	SCRUTINEERING CHECKS
33. CONTROLE FINAL	33. FINAL CHECKS
33.1 PARC FERMÉ FINAL - CLASSEMENT	33.1 FINAL PARC FERMÉ - CLASSIFICATIONS
33.1.3 Après la publication du classement final (lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré), les commissaires sportifs pourront ouvrir le Parc Fermé, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.	33.1.3 After publication of the official final classification (when the protest time limit has expired), the stewards may open the Parc Fermé, even if final scrutineering remains in progress.
33.4 TEMPS DISPONIBLE POUR LE CONTROLE FINAL Le temps disponible pour contrôler les voitures qui ont été sélectionnées pour les vérifications techniques finales doit être d'au moins deux heures à partir de l'arrivée des voitures sur le lieu des vérifications techniques.	33.4 TIME AVAILABLE FOR FINAL CHECKS The time available for checking the cars which have been identified for post rally scrutineering must be at least two hours from arrival of the cars at the scrutineering venue.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES SPORTIFS HISTORIQUES DE LA FIA
FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP

ASSISTANCE	SERVICE
57. PARCS D'ASSISTANCE	57. SERVICE PARKS
57.6 CONFIGURATION DES PARCS D'ASSISTANCE	57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS
57.6.3 Les organisateurs sont encouragés à optimiser les opportunités de promotion ainsi que la possibilité pour les spectateurs de voir les voitures dans le parc d'assistance. Lorsque possible, ceci comprendra l'accès des Concurrents à la zone d'assistance qui leur a été attribuée depuis l'arrière pour permettre au public d'avoir accès aux équipages et aux équipes.	
RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE	
64. RESULTATS DES RALLYES	64. RALLY RESULTS
64.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE	64.6 MINUTES & CLOSING REPORT
64.6.3 Pendant le déroulement du rallye, le travail des commissaires sportifs fera l'objet d'un suivi. Les procès-verbaux / le journal des commissaires sportifs et le classement final devront être envoyés par e-mail à la FIA.	
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	
64. RESULTATS DES RALLYES	64. RALLY RESULTS
64.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE	64.6 MINUTES & CLOSING REPORT
64.6.3 Pendant le déroulement du rallye, le travail des commissaires sportifs fera l'objet d'un suivi. Les procès-verbaux / le journal des commissaires sportifs et le classement final devront être envoyés par e-mail à la FIA.	

