

Γενικές Διατάξεις Cross-Country Rally 2018

Δεν υπάρχουν αλλαγές σε σχέση με το 2017

Οι Γενικές Διατάξεις Cross-Country Rally 2018 που ακολουθούν στις επόμενες σελίδες, ανακοινώθηκαν από την FIA στις 22/2/2017 (με ημερομηνία εφαρμογής 1/1/2017) μεταφράστηκαν από το Αγγλικό κείμενο που παρουσιάζεται αριστερά και θα έχουν ισχύ στους αγώνες Cross-Country Rally στην Ελληνική επικράτεια με τις απαραίτητες αλλαγές που επιβάλλονται από το Ελληνικό Κράτος.

Οι συγκεκριμένοι αγώνες έχουν ως κριτήριο κατάταξης τον ταχύτερο χρόνο και κατά συνέπεια πραγματοποιούνται σε κλειστές στην κυκλοφορία διαδρομές.

Για τους εθνικούς αγώνες οι αντίστοιχες αναφορές στην FIA αφορούν την ΟΜΑΕ ενώ οι αναφορές στο Διεθνές Αθλητικό Κώδικα αντιστοιχούν στον Εθνικό Αθλητικό Κώδικα

Στα κείμενα των διεθνών διατάξεων (της FIA) η σήμανση μετά από κάποια παράγραφο:

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

αναφέρεται σε διευκρίνιση επί του κειμένου της παραγράφου. Η διευκρίνιση έχει κανονιστική ισχύ για εθνικούς αγώνες.

Αντίστοιχα η σήμανση:

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

αναφέρεται σε διαφοροποίηση των διατάξεων, οι οποίοι παρουσιάστηκαν στην παράγραφο, με ισχύ για εθνικούς αγώνες μόνο.

Για αγώνες εγγεγραμμένους σε διεθνές αγωνιστικό ημερολόγιο ισχύουν οι Διεθνείς Γενικές Διατάξεις.

Στους Εθνικούς αγώνες το Ελληνικό κείμενο και οι διευκρινήσεις είναι δεσμευτικά.

Εθνικός αγώνας θεωρείται οποιοσδήποτε αγώνας Cross-Country Rally που δεν είναι εγγεγραμμένος στο Διεθνές Ημερολόγιο της FIA για το Π.Κ. άσχετα αν έχει ξένες συμμετοχές.

Στους Εθνικούς αγώνες και σε όλες τις μορφές αγώνων Cross-Country, συμπεριλαμβανομένων και των Baja, ισχύουν οι διατάξεις για την Επιτετραμμένο της ΟΜΑΕ και το Πλοηγό Αυτοκίνητο της ΟΜΑΕ (αντίστοιχα όπου αναφέρεται Επιτετραμμένος FIA και Πλοηγό Αυτοκίνητο FIA).

**2018 CROSS-COUNTRY RALLY GENERAL PRESCRIPTIONS
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ CROSS-COUNTRY RALLY 2018**

SUMMARY:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ**
 1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ RALLY
 2. ΕΝΤΑΞΗ ΕΝΟΣ ΑΓΩΝΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΥΠΕΛΛΟ ΤΗΣ FIA
 3. ΑΓΩΝΕΣ RALLY ΚΑΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ RALLY
 4. ΟΡΙΣΜΟΙ & ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
 5. ΣΤΕΛΕΧΗ
 6. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ
 7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΔΕΛΤΙΑ
 8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
9. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ
 10. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΔΗΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ
 11. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ
 12. ΕΛΑΣΤΙΚΑ
 13. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
 14. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
 15. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ
 16. ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
 17. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
 18. ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ / ΣΦΡΑΓΙΣΕΙΣ
 19. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ
 20. ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΟΙΝΗ
 21. ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (όχι για αγώνες Baja)
 21B. ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (για αγώνες Baja)
 22. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ / WAYPOINTS
 23. ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗ
 24. ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
 25. ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ / ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ
 26. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ / ΤΑΧΥΤΗΤΑ
 27. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
 28. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
 29. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
 30. ΕΛΕΓΧΟΣ / ΑΝΟΙΓΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ
 31. SERVICE - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
 32. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΜΑΔΑΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
33. ΒΟΗΘΕΙΑ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ
 34. ΚΑΥΣΙΜΑ
 35. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ
 36. ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΕΩΝ (ΚΑΡΝΕ)
 37. ΖΩΝΕΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ
 38. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)
 39. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ
 40. ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
 41. ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ
 42. ΔΙΑΚΟΠΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ
 43. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Δ.)
 44. ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ
 45. ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)
 46. ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
 47. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΦΕΣΕΙΣ
 48. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
 49. ΑΠΟΝΟΜΕΣ
 50. ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ – ON-BOARD ΚΑΜΕΡΕΣ

INTRODUCTION

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

Their application is recommended for all Cross-Country Rally Rallies, including Bajas; it is mandatory for all the World Cup competitions.

Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as indicated in Articles 12.2 and 12.3 of the International Sporting Code.

The Prescriptions detail, complete, and in places clarify, the general conditions described in the regulations for FIA International Championships (cf. FIA Yearbook of Automobile Sport) under the headings "FIA World Cup for Cross-Country Rallies" (the World Cup).

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

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

1. CHARACTERISTICS OF THE RALLIES

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

1.2 A Cross-Country Rally is a Rally with a total distance between 1000 and 5000 km.

The total distance for the selective sections must be at least 1000 km. The Rally must last no more than 8 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

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

1.4 Baja Cross-Country Rally: Cross-Country Rally which must be run over one day (maximum distance to be covered: 600 km) or two days (maximum distance to be covered: 1000 km), with a rest halt of a minimum of 8 hours and a maximum of 20 hours to be observed between the two legs). A Super Special Stage may be run on an extra day. The minimum aggregate distance of the selective sections is 300 km. No selective section may exceed 800 km.

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

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

1.7 When a Rally is twinned with an F.I.M. sanctioned motorcycle event any incident occurring between competitors of different disciplines shall be reported to both sets of Stewards who may take joint action.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός των παρόντων Γενικών Διατάξεων (οι διατάξεις) είναι ο καθορισμός του πλαισίου των κανονισμών που ισχύουν για την οργάνωση των Ράλλυ που προσμετρούν στο Παγκόσμιο Κύπελλο Cross-Country Rally της FIA και για τους υποψήφιους αγώνες για ένταξη στο Παγκόσμιο Κύπελλο Cross-Country Rally της FIA.

Η εφαρμογή τους, συνιστάται για όλα τα Cross-Country Rally συμπεριλαμβανομένων και των Baja, ενώ είναι υποχρεωτική για όλους τους αγώνες του Παγκοσμίου Κυπέλλου.

Κάθε παράβαση αυτών των κανονισμών θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες, οι οποίοι μπορεί να επιβάλουν ποινή όπως αναφέρεται στα άρθρα 12.2 και 12.3 του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα.

Οι διατάξεις, καταγράφουν λεπτομερώς, συμπληρώνουν και σε σημεία διευκρινίζουν, τους γενικούς όρους που περιγράφονται στους κανονισμούς του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος της FIA (βλ βιβλίο Χρονιάς Μηχανοκίνητου Αθλητισμού της FIA) με τίτλο «FIA World Cup for Cross-Country Rallies» (Παγκόσμιο Κύπελλο).

Μόνο η FIA μπορεί να επιτρέψει παρεκκλίσεις στις διατάξεις και τους προαναφερόμενους κανονισμούς έχοντας προηγουμένως λάβει αίτηση από το σχετικό Ε.Α.Α.

Οι επικεφαλίδες σε αυτό το έγγραφο είναι για την ευκολία αναφοράς και μόνο και δεν αποτελούν μέρος των προδιαγραφών αυτών.

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

1.1 Ο αγώνας **Cross-Country Rally** είναι ένας αγώνας Rally, η διαδρομή του οποίου εξελίσσεται στο έδαφος μίας ή περισσοτέρων χωρών. Υπάρχουν τρεις τύποι αγώνων Cross-Country Rally: Cross-Country Rally, Cross Country Marathon Rally (Μαραθώνιος) και Cross-Country Baja (Baja). Ο οργανωτής θα πρέπει να εξασφαλίσει την έγκριση των Ε.Α.Α. μέσα από τις οποίες διέρχεται ο αγώνας και την έγκριση της FIA για όσες χώρες δεν εκπροσωπούνται στην FIA.

1.2 Ένας αγώνας Cross-Country Rally είναι ένα Rally με συνολικό μήκος μεταξύ 1000 και 5000 χλμ. Το συνολικό μήκος των επιλεγμένων διαδρομών θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1000χλμ. Η συνολική διάρκεια του Rally δεν πρέπει να ξεπερνά τις 8 ημέρες (συμπεριλαμβανομένων και των τεχνικών ελέγχων και της υπερειδικής)

1.3 Ο Μαραθώνιος είναι ένα Rally, η διαδρομή του οποίου μπορεί να εξελίσσεται στο έδαφος αρκετών χωρών. Το συνολικό μήκος του αγώνα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 5000χλμ, ενώ το μήκος των Επιλεγμένων Διαδρομών πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 5000χλμ. Η συνολική διάρκεια του Μαραθώνιου δεν μπορεί να υπερβεί τις 21 ημέρες (συμπεριλαμβανομένων και των τεχνικών ελέγχων και της υπερειδικής)

1.4 Baja Cross-Country Rally: Είναι ένας αγώνας Cross-Country Rally το οποίο πρέπει να διεξαχθεί σε μια ημέρα (μέγιστη απόσταση διαδρομής: 600χλμ) ή σε δύο ημέρες (μέγιστη απόσταση διαδρομής: 1000χλμ), με μια διακοπή ανάπαυσης ελάχιστης διάρκειας 8 ωρών και μέγιστης διάρκειας 20 ωρών μεταξύ των δύο σκελών. Μια υπερειδική μπορεί να διεξαχθεί κατά τη διάρκεια μιας ακόμα μέρας. Το ελάχιστο μήκος, αθροιστικά, των επιλεγμένων διαδρομών είναι 300χλμ. Καμιά επιλεγμένη διαδρομή δεν μπορεί να ξεπερνά τα 800χλμ.

1.5 Αν ένας αγώνας Rally διεξάγεται παράλληλα με ένα εθνικό αγώνα, η εκκίνηση του δεύτερου πρέπει να δοθεί τουλάχιστον 10 λεπτά μετά την εκκίνηση του τελευταίου οχήματος που συμμετέχει στον διεθνή αγώνα Rally, όταν η απόσταση των επιλεγμένων διαδρομών μεταξύ δύο ανασυγκροτήσεων είναι μικρότερη από 100χλμ ή 20 λεπτά αν είναι μεγαλύτερη.

1.6 Οι ημερομηνίες που θα αναφερθούν στο ημερολόγιο θα είναι από την ημέρα των αρχικών ελέγχων μέχρι και την ημέρα της απονομής.

1.7 Όταν ένας αγώνας συμπεριλαμβάνει έναν αγώνα μοτοσυκλέτας FIM, κάθε θέμα που θα προκύψει μεταξύ αγωνιζομένων των διαφορετικών οργανώσεων θα αναφέρεται και στα δύο συμβούλια των αγωνοδικών τα οποία μπορούν να ενεργήσουν μαζί.

1.8 Όταν ένα Rally συμπεριλαμβάνει και έναν αγώνα μοτοσυκλέτας, κανένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να εκκινήσει μια επιλεγμένη διαδρομή πριν

1.8 When a Rally is twinned with a motorcycle event, no car may start a selective section less than 30 minutes after the start of the last motorcycle.

1.9 An organiser wishing to implement an optional shakedown stage must ensure that this is held after the completion of technical and administrative checks and publication of the start list. Only cars and crews that have successfully completed such checks may take part in the shakedown.

2. QUALIFICATION OF A RALLY IN THE FIA WORLD CUP

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

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

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

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

3. RALLIES & CANDIDATE RALLIES

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

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

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

4. DEFINITIONS

4.1 ASN

National Sporting Authority recognized as such by the FIA.

περάσουν τουλάχιστον 30 λεπτά από την εκκίνηση της τελευταίας μοτοσυκλέτας.

1.9 Οργανωτής που επιθυμεί να παρέχει προαιρετική διαδρομή shakedown, πρέπει να διασφαλίσει ότι θα διεξαχθεί μετά την ολοκλήρωση των τεχνικών και διοικητικών ελέγχων και την ανακοίνωση της λίστας εκκινούντων. Μόνο τα αυτοκίνητα και τα πληρώματα τα οποία ολοκλήρωσαν με επιτυχία τους παραπάνω ελέγχους μπορούν να πάρουν μέρος στο shakedown.

2. ΕΝΤΑΞΗ ΕΝΟΣ ΑΓΩΝΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΥΠΕΛΛΟ ΤΗΣ FIA

2.1 Ένας αγώνας Rally μπορεί να ενταχθεί στο Παγκόσμιο Κύπελλο μόνο όταν έχει οργανωθεί τουλάχιστον το έτος που προηγείται της συμπερίληψης του στο Κύπελλο και έχει γίνει δεκτός σαν υποψήφιος αγώνας. Ο παρατηρητής της FIA θα καταρτίσει μια έκθεση η οποία θα μελετηθεί από την επιτροπή Cross-Country Rally με στόχο την ενδεχόμενη πρόταση στο Παγκόσμιο Συμβούλιο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού και στη Γ.Σ. της FIA.

2.2. Οποιοσδήποτε αγώνας του οποίου η έκθεση παρατηρητή δεν είναι ικανοποιητική ή δεν έχει συμμορφωθεί με τους κανονισμούς και τις δεσμεύσεις τις οποίες ανέλαβε κατά το χρόνο ένταξής του σε ένα Κύπελλο της FIA, δεν θα γίνει δεκτός στο συγκεκριμένο Κύπελλο την επόμενη χρονιά. Οποιοσδήποτε αγώνας, εμφανίζεται στην έκθεση να έχει αποτύχει να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς ή να εξασφαλίσει επαρκές επίπεδο ασφάλειας για το κοινό και τα πληρώματα μπορεί να μην γίνει δεκτός στο Κύπελλο την επόμενη χρονιά. Ο αγώνας θα αξιολογηθεί από την επιτροπή Cross-Country Rally.

2.3 Θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 10 οχήματα τα οποία θα είναι σύμφωνα με το παράρτημα J στην εκκίνηση του αγώνα. Αν αυτός ο ελάχιστος αριθμός δεν υπάρχει, η FIA θα αρνηθεί την συμπερίληψη του αγώνα στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα την επόμενη χρονιά.

2.4. Κάθε υποψήφιος αγώνας πρέπει να είναι σύμφωνος με τις Γενικές Διατάξεις, στους Αγωνιστικούς Κανονισμούς και στον κατάλογο απαιτήσεων της FIA συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Ασφαλείας της FIA

3. ΑΓΩΝΕΣ RALLY ΚΑΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ RALLY

3.1 Ένας αγώνας Rally μπορεί να ενταχθεί στο Παγκόσμιο Κύπελλο μόνο όταν έχει οργανωθεί τουλάχιστον το έτος που προηγείται της συμπερίληψης του στο Κύπελλο και έχει γίνει δεκτός σαν υποψήφιος αγώνας. Ένας ολοκληρωμένος φάκελος περιγραφής του αγώνα πρέπει να σταλεί στη FIA (διαδρομή, οργανωτική δομή, σχέδιο ασφαλείας, επιχειρηματικό σχέδιο κλπ). Η FIA θα ορίσει έναν παρατηρητή και ενδεχομένως και άλλα στελέχη.

3.2 Ο παρατηρητής της FIA θα συντάξει μια έκθεση που θα εξεταστεί από την επιτροπή Cross-Country Rally η οποία θα αποφασίσει αν ο αγώνας θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο ημερολόγιο που θα προταθεί στο Παγκόσμιο Συμβούλιο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού.

3.3 Οποιοσδήποτε αγώνας του οποίου η έκθεση παρατηρητή δεν είναι ικανοποιητική ή που δεν έχει συμμορφωθεί με τους κανονισμούς και τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί κατά το χρόνο της ένταξής του στο Παγκόσμιο Κύπελλο της FIA, δε θα γίνεται δεκτός στο Κύπελλο το επόμενο έτος. Οποιοσδήποτε αγώνας, εμφανίζεται στην έκθεση να έχει αποτύχει να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς ή να εξασφαλίσει ένα επαρκές επίπεδο ασφαλείας για το κοινό και τα πληρώματα μπορεί να μην γίνει δεκτός στο Κύπελλο το επόμενο έτος.

4. ΟΡΙΣΜΟΙ & ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

4.1 E.A.A (ASN)

Εθνική Αθλητική Αρχή αναγνωρισμένη από την FIA

4.2 Ενημέρωση

4.2 Briefing

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

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

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

4.3 Bivouac (not for Bajas)

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

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

An official notice board;

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

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

4.4 Bulletin

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

4.5 Communication

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

4.6 Crew

On board each vehicle, a crew is made up (depending on the FIA homologation of the vehicle) of a maximum of:

- two persons at T1, T2 and T3;
- four persons at T4.

Any member of the crew may drive during the Rally and each must hold a valid FIA driver's competition licence for the current year. The crew assume the entrant's responsibility when the latter is not on board the car during the Rally.

4.7 Duration of a Rally

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

- The time limit for protests or appeals or the end of any hearing by the stewards
- The end of the administrative checking and post-rally scrutineering carried out in accordance with the Code;
- The end of the prize-giving.

4.8 FIA

Any mention of the FIA refers to the FIA Rally Department.

4.9 Leg

Στοιχεία FIA
Χρήση από: 01/01/2017
Έκδοση: 22/02/2017

Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή από έναν εκπρόσωπο του οργανωτή, πριν την εκκίνηση του πρώτου σκέλους. Η συμμετοχή τουλάχιστον ενός μέλους του πληρώματος είναι υποχρεωτική. Επόμενες ενημερώσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν κατά την κρίση των διοργανωτών. Η ημερομηνία, η ώρα και η απαίτηση παρακολούθησης θα πρέπει να καθορίζονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε πληροφορία αναφερθεί η οποία επηρεάζει με οποιοδήποτε τρόπο το δρομολόγιο, το χρονοδιάγραμμα ή τους κανονισμούς πρέπει να επιβεβαιωθεί με γραπτό δελτίο πληροφοριών.

4.3 Βivouac (όχι για Baja)

Ζώνη / Τμήμα μεταξύ των σταθμών ελέγχου χρόνου του τερματισμού ενός σκέλους και της εκκίνησης του επόμενου, στο οποίο οργανώνεται ανασυγκρότηση και εμφανίζεται στο road book. Στο Βivouac το σέρβις μεταξύ των αγωνιζόμενων που συνεχίζουν τον αγώνα είναι ελεύθερο, όπως είναι και σε κάθε σέρβις που επιτρέπεται από τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα. Ωστόσο, οι διοργανωτές μπορούν να περιορίσουν το διαθέσιμο χρόνο για service ή να περιορίσουν τον αριθμό των προσώπων που επιτρέπεται να εργάζονται επί του οχήματος. Οι περιορισμοί αυτοί θα πρέπει να αναφέρονται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Η ζώνη του bivouac θα ορίζεται από έναν υποθετικό κύκλο με μέγιστη διάμετρο 500 μέτρων στο κέντρο του οποίου θα είναι οι εγκαταστάσεις του οργανωτή (Rally HQ) και στις οποίες θα πρέπει να υπάρχουν τα ακόλουθα:

- Ο επίσημος πίνακας ανακοινώσεων.

- Οι εγκαταστάσεις του οργανωτή (Rally HQ) θα είναι ανοικτές για όσο χρονικό διάστημα ένας αγωνιζόμενος είναι ακόμα στο σκέλος.

- Τα ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού μπορούν να είναι κοινά αλλά δεν μπορούν να απέχουν περισσότερο από 5 χιλιόμετρα από το κέντρο του Βivouac, σε περίπτωση που αφορούν το τέλος μιας επιλεγμένης διαδρομής και 10 χλμ. από το σημείο εκκίνησης της επόμενης μέρας.

4.4 Δελτίο Πληροφοριών

Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Συμπληρωματικού Κανονισμού και που χρησιμεύει για να τον τροποποιήσει, συμπληρώσει ή αποσαφηνίσει.

4.5 Πληροφοριακό σημείωμα

Ένα επίσημο έγγραφο ενημερωτικού χαρακτήρα που εκδίδεται από τους διοργανωτές ή τους αγωνοδίκες.

4.6 Πλήρωμα

Επί του οχήματος, ένα πλήρωμα αποτελείται από (ανάλογα με την κατά FIA αναγνώριση του οχήματος) κατ' ανώτατο όριο:

- Δύο άτομα σε T1, T2 και T3
- Τέσσερα άτομα σε T4.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

- Δύο άτομα σε TZ1 και SSV

Κάθε μέλος του πληρώματος μπορεί να οδηγήσει κατά τη διάρκεια του αγώνα και ο καθένας πρέπει να κατέχει μια έγκυρη αγωνιστική άδεια FIA για το τρέχον έτος. Το πλήρωμα να φέρει την ευθύνη του συμμετέχοντα όταν ο τελευταίος δεν είναι επί του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια του αγώνα.

4.7 Διάρκεια του αγώνα

Κάθε αγώνας ξεκινά από το διοικητικό έλεγχο και τελειώνει με την παρέλευση ενός από τα ακόλουθα χρονικά όρια – όποιο ολοκληρωθεί αργότερα:

- Χρονικό όριο προθεσμίας υποβολής ενστάσεων ή εφέσεων ή το τέλος τυχόν ακρόασης από τους αγωνοδίκες
- Το τέλος του διοικητικού ελέγχου και τελικού τεχνικού ελέγχου ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με τον Κανονισμό
- Το τέλος της διαδικασίας απονομής.

4.8 FIA

Οποιαδήποτε αναφορά στη FIA αφορά το τμήμα Rally της FIA

4.9 Σκέλος

Κάθε τμήμα της διαδρομής του αγώνα που χωρίζεται από το επόμενο με περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών. Μετά από οδήγηση διάρκειας μεταξύ 12 και 20 ωρών είναι υποχρεωτική μια ανάπαυση τουλάχιστον 6

Each part of the Rally that is separated from the next by a stopping time of at least 8 hours. After a driving time of between 12 and 20 hours, a halt of at least 6 hours is compulsory. A halt of at least 18 hours is compulsory after 10 legs of the race.

4.10 Neutralisation Zone/Selective Section

An area in which competitors arrive and leave separated by the same time interval. No intervention on the vehicle is allowed apart from one carried out by the crew itself.

4.11 Official Time

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

4.12 Service

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

4.13 Super Special Stage

An optional Selective Section run at the beginning of the Rally to determine the start order for the following Leg or Section (see Art.19).

4.14 FIA Technical Passport

A document issued by a competent ASN and authenticated by the FIA technical delegate at the first World Cup Rally in which the vehicle takes part.

The use of the most recent version of the blank FIA technical passport is compulsory (available upon request from the ASN to the FIA).

After a complete pre-inspection of the vehicle, the ASN must write any comments in the location reserved for this purpose.

For vehicles of Groups T1 and T3, the ASN must report the following information regarding the engine: type and serial number, original car. The stamp of the ASN and the name and signature of the ASN inspector must appear on the technical passport.

The FIA technical delegate will identify the presented vehicle with markings and/or seals that must under no circumstance be removed.

This passport must be presented to the scrutineers when requested.

4.15 Time Card

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

4.16 Section

Each part of the rally separated by a regroup.

5. OFFICIALS

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

5.2 The list of names of the officials must be supplied to the organising ASN and to the FIA at least 4 weeks prior to the Rally. The list of officials, and possible assistants, proposed for each Rally must be approved by the FIA and include the following:

Panel of 3 Stewards of different nationalities, with its own Secretary
FIA Technical Delegate
Clerk of the Course
Deputy clerk of the course
Secretary of the meeting
Safety officer

ωρών. Μια περίοδος ανάπαυσης τουλάχιστον 18 ωρών είναι υποχρεωτική μετά από 10 σκέλη αγώνα.

4.10 Ουδέτερη ζώνη / Επιλεγμένη διαδρομή

Περιοχή στην οποία ο χρόνος άφιξης και αναχώρησης είναι ο ίδιος για όλους τους αγωνιζόμενους. Καμιά παρέμβαση δεν επιτρέπεται στο όχημα πέρα από αυτή που μπορεί να πραγματοποιήσει το πλήρωμα μόνο του.

4.11 Επίσημη Ώρα

Η ώρα GPS είναι η επίσημη ώρα για τα Cross-Country Rally. Για τα Bajas οι διοργανωτές μπορούν να καθορίσουν ποια είναι η επίσημη ώρα και να το αναφέρουν στον συμπληρωματικό κανονισμό.

4.12 Service – επισκευή

Κάθε εργασία πάνω σε διαγωνιζόμενο όχημα ή / και η φυσική παρουσία ενός προσώπου ή προσώπων στην περιοχή ενός αγωνιστικού οχήματος.

4.13 Υπέρ-ειδική

Μια προαιρετική Επιλεγμένη Διαδρομή μπορεί να διοργανωθεί στην αρχή του αγώνα για να καθορίσει τη σειρά εκκίνησης του επόμενου σκέλους (βλέπε άρθρο 19).

4.15 Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας FIA

Έγγραφο που εκδίδεται από αρμόδια Ε.Α.Α. και επικυρώνεται από τον τεχνικό επιτετραμμένο της FIA στο πρώτο Ράλι του Παγκοσμίου Κυπέλλου στο οποίο το όχημα παίρνει μέρος.

Η χρήση της πιο πρόσφατης έκδοσης κενού Δελτίου Τεχνικής Ταυτότητας FIA είναι υποχρεωτική (διαθέσιμο κατόπιν αιτήματος από την Ε.Α.Α. στη FIA).

Μετά από ένα πλήρη προ-έλεγχο του οχήματος, η Ε.Α.Α. πρέπει να συμπληρώσει ότι σχόλια απαιτούνται στη θέση που προορίζεται για το σκοπό αυτό.

Για τα οχήματα των Ομάδων T1 και T3, η Ε.Α.Α. πρέπει να αναφέρει τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τον κινητήρα: τύπο και ο αριθμό σειράς, πρωτότυπο αυτοκίνητο.

Η σφραγίδα της Ε.Α.Α. και το όνομα και την υπογραφή του τεχνικού εφόρου της Ε.Α.Α. πρέπει να εμφανίζονται στην τεχνική ταυτότητα.

Ο τεχνικός επιτετραμμένος της FIA θα ταυτοποιήσει το όχημα που θα παρουσιαστεί με σήματα ή / και σφραγίδες που δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αφαιρεθούν.

Αυτό το Δ.Τ.Τ. πρέπει να παρουσιαστεί στους τεχνικούς εφόρους όταν ζητηθεί.

4.15 Βιβλιάριο χρονομέτρησης - (Καρτέ – Time Card)

Βιβλιάριο ή κάρτα χρονομέτρησης που χρησιμεύει για την σφράγιση και καταγραφή των χρόνων που επιτεύχθηκαν στους διάφορους σταθμούς ελέγχου που προβλέπονται στη διαδρομή.

4.16 Τμήμα διαδρομής

Κάθε τμήμα του αγώνα που χωρίζεται από ανασυγκρότηση.

5. ΣΤΕΛΕΧΗ

5.1 Δύο αγωνοδίκες, ένας παρατηρητής και ένας τεχνικός επιτετραμμένος διορίζονται από την FIA.

5.2 Η λίστα με τα ονόματα των στελεχών πρέπει να παραδοθούν στην διοργανώτρια Ε.Α.Α. και στη FIA τουλάχιστον 4 εβδομάδες πριν από τον αγώνα.

Ο κατάλογος των στελεχών και πιθανών βοηθών, που προτείνονται για κάθε Ράλι πρέπει να εγκριθεί από τη FIA και περιλαμβάνει τα εξής: Συμβούλιο 3 Αγωνοδίκων, διαφορετικών εθνικοτήτων, με το δικό του Γραμματέα

Τεχνικός επιτετραμμένος FIA

Αλυτάρχης

Βοηθός αλυτάρχη

Γραμματέας

Υπεύθυνος ασφάλειας

Επικεφαλής Ιατρός

1 υπεύθυνος σχέσεων με τα πληρώματα για κάθε 50 πληρώματα

1 Τεχνικός Έφορος για κάθε 10 πληρώματα

Επιτετραμμένος της FIA και τον οδηγό του για το πλοηγό όχημα που ανοίγει τη διαδρομή (Οχι για τους αγώνες Βαја)

Chief Medical Officer
1 Crews' Relations Officer for every 50 crews entered,
1 Scrutineer for every 10 crews entered
FIA Delegate for the opening car and his driver (Not for Bajas)

When a Rally is twinned with a motorcycle event or a national event, at least the Clerk of the Course, the Crews' Relations Officer, the Scrutineers and the Secretary to the Stewards must be fully dedicated to the FIA sanctioned event.

5.3 Judges of facts: any person nominated by the Organiser in accordance with Article 11.16 of the Code.

The list of the judges of fact must be displayed after the first Stewards' meeting.

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

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

5.6 Clerk of the Course nominated by the Organiser and approved by the FIA. He is responsible for the running of the Rally.

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

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

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

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

The schedule for the crews' relations officers must be detailed in the supplementary regulations and posted on the official notice board.

6. REGULATIONS AND THEIR PUBLICATION

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

These Prescriptions and Appendices
The Specific Regulations of the World Cup
The different lists of Requirements defined by the FIA
Any requests from the FIA
Any regulations published in the FIA Official Bulletin

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

6.3 The Regulations must specify where and when the official results will be posted. In the event of the publication of the results being

Όταν ένας αγώνας διοργανώνεται παράλληλα με έναν αγώνα μοτοσυκλέτας ή ένα εθνικό αγώνα, τουλάχιστον ο Αλυτάρχης, οι υπεύθυνοι σχέσεων με τα πληρώματα, οι Τεχνικοί Έφοροι και ο Γραμματέας των Αγωνοδικών πρέπει να είναι διαθέσιμοι αποκλειστικά για τις ανάγκες του αγώνα της FIA.

5.3 Κριτές γεγονότων: κάθε πρόσωπο που έχει διοριστεί από τον Διοργανωτή σύμφωνα με το άρθρο 11.16 του Ε.Α.Κ..

Ο κατάλογος των κριτών γεγονότων θα πρέπει να εμφανίζεται μετά την πρώτη συνεδρίαση Αγωνοδικών.

5.4 Το συμβούλιο αγωνοδικών για ένα Ράλλυ θα πρέπει πάντοτε να περιλαμβάνει τρία μέλη.

Δύο από αυτά τα μέλη, με διαφορετική εθνικότητα από της διοργανώτριας χώρας, διορίζονται από τη FIA (Συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου) και ένα από την Ε.Α.Α. της χώρας που διοργανώνει το αγώνα.

Πρέπει να διασφαλιστεί μόνιμη επικοινωνία μεταξύ των Αγωνοδικών, του αλυτάρχη και του Τεχνικού Επιτετραμμένου, έτσι ώστε να μπορεί να παρθεί οποιαδήποτε απόφαση χωρίς καθυστέρηση.

5.5 Σε οποιαδήποτε Rally / Baja, η FIA διορίζει έναν Τεχνικό Επιτετραμμένο ο οποίος θα είναι και ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος.

5.6 Ο αλυτάρχης διορίζεται από τον Διοργανωτή με την έγκριση της FIA. Είναι υπεύθυνος για τη διεξαγωγή του αγώνα.

5.7 Ένας τουλάχιστον από τους υπεύθυνους σχέσης με τα πληρώματα θα πρέπει να είναι δίγλωσσος (Αγγλικά / Γαλλικά) και να είναι εύκολα αναγνωρίσιμος από τα πληρώματα φορώντας χαρακτηριστική ενδυμασία. Θα πρέπει κατ' ελάχιστο να είναι παρών στον διοικητικό και αρχικό τεχνικό έλεγχο, καθώς και στην αρχή και το τέλος των σκελών.

Η αποστολή των υπευθύνων σχέσεων με τα πληρώματα είναι:

- Για να ενημερώσουν τα πληρώματα για τυχόν δελτία ή ανακοινώσεις που εκδόθηκαν
- Να δώσει ακριβείς απαντήσεις σε όλες τις ερωτήσεις
- Να παρέχει πληροφορίες ή διευκρινίσεις σε σχέση με τους κανονισμούς και τη διεξαγωγή του αγώνα
- Για όπου είναι δυνατόν να αποτρέψουν την προώθηση ερωτήσεων / θεμάτων στους Αγωνοδίκες, όταν αυτά μπορούν να απαντηθούν / επιλυθούν ικανοποιητικά με σαφή εξήγηση

Το πρόγραμμα που αφορά τους υπεύθυνους σχέσεων πληρωμάτων πρέπει να αναφέρεται λεπτομερώς στο συμπληρωματικό κανονισμό και να αναρτάται στον πίνακα ανακοινώσεων

6. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

6.1 Ο συμπληρωματικός κανονισμός του αγώνα πρέπει να είναι σύμφωνος με:

Το ΔΑΚ της FIA (ο Κώδικας) και των παραρτημάτων του
Τις παρούσες διατάξεις και τα παραρτήματα
Τους Κανονισμούς του Παγκοσμίου Κυπέλλου
Τις διάφορες εγκυκλίους που ορίζονται από τη FIA
Τυχόν αιτήματα από τη FIA
Τους κανονισμούς που δημοσιεύονται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων της FIA

6.2 Οι κανονισμοί πρέπει να υποβάλλονται με τη μορφή ενός σχεδίου στην FIA τουλάχιστον 4 μήνες πριν την έναρξη του αγώνα. Η FIA θα επιστρέψει τις παρατηρήσεις της στον Οργανωτή τουλάχιστον 3 μήνες πριν από την εκκίνηση του αγώνα. Οι κανονισμοί πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον 2 μήνες πριν από την έναρξη του αγώνα και τυπώνεται σε μέγεθος A5.

6.3 Οι κανονισμοί πρέπει να αναφέρουν πού και πότε θα αναρτηθούν τα επίσημα αποτελέσματα. Σε περίπτωση που η δημοσίευση των αποτελεσμάτων καθυστερήσει, η νέα ώρα πρέπει να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων. Η ημερομηνία, ο τόπος και ο χρόνος της πρώτης συνεδρίασης των αγωνοδικών θα πρέπει επίσης να αναφέρεται.

6.4 Οι τεχνικοί κανονισμοί (Παράρτημα J) και οι γενικοί κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια του οχήματος ή του πληρώματος, και / ή την

delayed, the new time of publication must be posted on the official notice board(s). The date, place and time of the Stewards' first meeting must also be given.

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

6.5 The supplementary Regulations must be published on the official Internet site of the Rally and be available to the entered competitors and the Rally officials in printed form. Only information or requirements not specified in these General Prescriptions are necessarily published in the supplementary regulations. Any change to the General Prescriptions requires a waiver from the FIA.

6.6 The average altitude, recorded at least every 100 metres, of the total distance of selective sections of the event must be published in the Supplementary Regulations.

7. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS

7.1 The provisions of the Regulations may only be amended according to Articles 3.6 and 11.9 of the Code.

7.2 Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered bulletins, signed:
- by the Organiser up to the day of scrutineering, and approved by the ASN and the FIA,
- by the Stewards of the meeting throughout the duration of the Rally,
- by the Clerk of the Course throughout the duration of the Rally for timing and itinerary only.

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

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

8. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

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

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

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

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

9. ELIGIBLE VEHICLES

9.1 Rallies are open to vehicles of a maximum gross weight of up to 3500 kg for Groups T1, T2 & T3, and greater than 3500 kg for Group T4, in due possession of a valid registration certificate and in conformity with the vehicle being presented. These vehicles must comply with the safety specifications laid down by the International Convention on Road Traffic, as well as the safety specifications laid down by the FIA

απόδοση των οχημάτων, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να αλλάξουν με τον συμπληρωματικό κανονισμό.

6.5 Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να δημοσιεύεται στον επίσημο ιστότοπο του αγώνα και να είναι στη διαθέσιμος σε όσους δηλώσουν συμμετοχή καθώς και στα στελέχη του αγώνα σε έντυπη μορφή. Μόνο πληροφορίες ή απαιτήσεις που δεν προσδιορίζονται στις παρούσες Γενικές Διατάξεις είναι απαραίτητο να δημοσιευθούν στον συμπληρωματικό κανονισμό. Οποιαδήποτε αλλαγή στις Γενικές Διατάξεις απαιτεί αδειοδότηση από την FIA.

6.6 Το μέσο υψόμετρο, καταγεγραμμένο τουλάχιστον κάθε 100 μέτρα, της συνολικής απόστασης των επιλεγμένων διαδρομών του αγώνα να είναι δημοσιεύεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

7. ΤΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΔΕΛΤΙΑ

7.1 Οι διατάξεις των κανονισμών μπορούν να τροποποιηθούν μόνο σύμφωνα με τα άρθρα 3.6 και 11.9 του Δ.Α.Κ.

7.2 Οποιαδήποτε τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα ανακοινωθεί με αριθμημένα και χρονολογημένα δελτία πληροφοριών, υπογεγραμμένα:
- Από την Οργάνωση, μέχρι την ημέρα του αρχικού τεχνικού ελέγχου με έγκριση από την Ε.Α.Α. και της FIA,
- Από τους αγωνοδίκες καθ' όλη τη διάρκεια διεξαγωγής του αγώνα,
- Από τον Αλυτάρχη καθ' όλη τη διάρκεια διεξαγωγής του αγώνα εφόσον αφορούν μόνο το χρονοδιάγραμμα και τη διαδρομή του αγώνα.

7.3 Αυτά τα δελτία πληροφοριών θα πρέπει να αναρτηθούν στις εγκαταστάσεις του οργανωτή (Rally HQ) και στον επίσημο (-ους) πίνακα (-ες) ανακοινώσεων. Θα πρέπει επίσης να γνωστοποιούνται άμεσα στα πληρώματα και τους αγωνιζόμενους, οι οποίοι θα πρέπει να βεβαιώσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα.

7.4 Αυτά τα δελτία τυπώνονται σε κίτρινο χαρτί. Οι σελίδες πρέπει να είναι αριθμημένες (π.χ. 2/4, κ.λπ.).

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

8.1 Ο αλυτάρχης είναι αρμόδιος για την εφαρμογή των κανονισμών σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

8.2 Ο αλυτάρχης πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες για κάθε σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί.

8.3 Για όλα τα Rally και υποψήφια Rally, η επίσημη γλώσσα πρέπει να είναι είτε τα Αγγλικά ή Γαλλικά. Η επιλογή της γλώσσας θα πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Η μετάφραση στη γλώσσα της διοργανώτριας χώρας συνιστάται. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αμφιβολίας σχετικά με την ερμηνεία των Κανονισμών, μόνο το κείμενο της επίσημης γλώσσας θα είναι δεσμευτικό.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Στους Εθνικούς αγώνες το Ελληνικό κείμενο και οι διευκρινήσεις είναι δεσμευτικά.

9. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ

9.1 Στον αγώνα γίνονται δεκτά οχήματα με μέγιστο μικτό βάρος έως 3.500 kg για τις ομάδες T1, T2 & T3, και μεγαλύτερο από 3500 kg για την ομάδα T4, με έγγραφα ιδιοκτησίας και άδεια κυκλοφορίας σε ισχύ το οποίο συμφωνεί με το όχημα που παρουσιάζεται. Τα οχήματα αυτά πρέπει να συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές ασφαλείας που προβλέπονται από το Διεθνές Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία, καθώς και τις προδιαγραφές ασφαλείας που αναφέρονται στους κανονισμούς της FIA και τις παρόν Προδιαγραφές. Τα οχήματα χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

Ομάδα T1: Πρωτότυπα Cross-Country οχήματα.

regulations and by these Prescriptions. The vehicles shall be split up into the following categories:

Group T1: Prototypes Cross-Country Vehicles.

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

Group T2: Series Production Cross-Country Vehicles.

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

Group T3: Improved Cross Country Vehicles – Lightweight.

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

An organiser wishing to admit T4 vehicles must mention this when making the calendar application. T4 vehicles are not admitted in Bajas unless a waiver has been granted by the FIA.

Ο οργανωτής πρέπει να προβλέπει κατηγορία δικίνητων μέσα στην Ομάδα T1.

Ομάδα T2: Οχήματα Cross-Country σειράς παραγωγής.

Οχήματα αναγνωρισμένα από την FIA για την ομάδα Cross-Country (Τα οχήματα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ειδικές προϋποθέσεις για τις ομάδες T2 & T4 - Παράρτημα 2).

Ομάδα T3: Βελτιωμένα Cross-Country Οχήματα - Ελαφρού τύπου.

Ομάδα T4: Φορτηγά σειράς Cross-Country φορτηγά (στη διακριτική ευχέρεια των διοργανωτών) - Οχήματα εγκεκριμένα από την FIA για την Cross-Country

Ομάδα που ζυγίζουν περισσότερο από 3500 kg. Υπάρχουν δύο κλάσεις κυλινδρισμού: Κλάση 1 για τα φορτηγά εξοπλισμένα με κινητήρα με ονομαστικό κυβισμό 10.000 κ.εκ. ή μεγαλύτερο. Κλάση 2 για τα φορτηγά εφοδιασμένα με κινητήρα με ονομαστικό κυβισμό κάτω από 10.000 κ.εκ. Θα υπάρξει ξεχωριστή κατάταξη για τα T4 φορτηγά. (Τα οχήματα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ειδικές προϋποθέσεις για τις ομάδες T2 & T4 - Παράρτημα 2).

Ένας οργανωτής που επιθυμεί να δεχθεί συμμετοχές T4 οχημάτων πρέπει να το αναφέρει, όταν κάνει αίτηση για ένταξη στο ημερολόγιο. Οχήματα T4 δεν μπορούν να λάβουν μέρος στα Baja εκτός αν χορηγηθεί σχετική έγκριση από τη FIA.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Ομάδα TZ1: Οχήματα Cross-Country σειράς παραγωγής σύμφωνα με τον κανονισμό της ομάδας TZ1 της OMAE

Ομάδα SSV: Οχήματα UTV/SSV σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό της ομάδας SSV της OMAE

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

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

9.2.2 A car using a 2009 type chassis, and already in possession of a valid FIA Technical Passport, may be equipped with an engine complying with the FIA Technical Regulations of the current year, fitted with a restrictor for "standard engines" (Table Art. 9.2.4) if the driver is not on the FIA CC priority drivers list. If the driver is on the FIA CC priority drivers list, the engine must be equipped with a restrictor valid for "prototype engines" (Table Art.9.2.4).

9.2.3 Supercharged petrol engines are not allowed.

9.2 T1 οχήματα που πληρούν τους τεχνικούς κανονισμούς του Παραρτήματος J του 2009 και του τρέχοντος έτους γίνονται δεκτά με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

9.2.1 Πρέπει να έχουν μια έγκυρη Τεχνική Ταυτότητα FIA . Η FIA δεν εκδίδει πλέον Τεχνικές Ταυτότητες για ένα όχημα που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το Παράρτημα J του 2009. Οχήματα που κατασκευάστηκαν σύμφωνα με το Παράρτημα J του 2009 και κατέχουν ήδη Τεχνική Ταυτότητα FIA θα γίνονται δεκτά μέχρι νεωτέρας.

9.2.2 Ένα αυτοκίνητο χρησιμοποιώντας ένα τύπο σασί του 2009 και έχοντας ήδη ένα έγκυρο Δελτίο Ταυτότητας FIA, μπορεί να εξοπλιστεί με ένα κινητήρα σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της FIA του τρέχοντος έτους, εφοδιασμένο με έναν περιοριστή για "κανονικούς κινητήρες" (πίνακας παρ. 9.2.4) αν ο οδηγός δεν βρίσκεται στον κατάλογο οδηγών CC προτεραιότητας της FIA. Εάν το ο οδηγός περιλαμβάνεται στον κατάλογο οδηγών CC προτεραιότητας της FIA, ο κινητήρας πρέπει να είναι εξοπλισμένος με ένα περιοριστή για "πρωτότυπους κινητήρες" (πίνακας παρ.9.2.4).

9.2.3 Δεν επιτρέπονται υπερτροφοδοτούμενοι κινητήρες βενζίνης

9.2.4 The following table will be applicable:

9.2.4 Εφαρμόζεται ο ακόλουθος πίνακας

Air Restrictors Brides à air			
Year of Application: Année d'application :	2017		
Average altitude of the selective sections (Alt.) Altitude moyenne des secteurs sélectifs (Alt.)	Alt. ≤1000 m	1000 m < Alt. ≤2000 m	2000 m < Alt.
Petrol			
Prototype	32		
Standard (vehicle in conformity with Appendix J 2016) Standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2016)	36	37	38
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x2 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x2	37.2	38	39
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x4 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x4	36	37	38
Diesel			
Supercharged prototype Prototype suralimenté	35		
Standard single supercharged stage (vehicle in conformity with Appendix J 2017) Suralimenté simple étage standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2017)	39		
Standard double supercharged stage (vehicle in conformity with Appendix J 2017) Suralimenté double étage standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2017)	38		
Note concerning the standard diesel supercharged engines: Any engine which has at least one cylinder that is able to take air from more than one compressor, and even if it is not at the same time, is considered a double stage supercharged engine. In all cases, the FIA reserves the right to judge if a supercharged engine is a single stage or double stage type.	Note concernant les moteurs diesel standards suralimentés : Tout moteur, dont un cylindre au moins peut admettre de l'air de plus d'un compresseur, et même si ce n'est pas au même moment, est considéré comme un moteur à suralimentation double étage. Dans tous les cas, la FIA se réserve le droit de juger si un moteur suralimenté est du type simple ou double étage.		

The maximum speed for T3 and T4 vehicles is 140 kph. It is the competitors' responsibility to abide by this limit.

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

9.4 4-WHEEL DRIVE VEHICLE WITH CENTRAL OR REAR ENGINE

Η μέγιστη ταχύτητα επιτρεπόμενη ταχύτητα των οχημάτων T3 και T4 είναι 140 χιλιόμετρα την ώρα. Είναι ευθύνη των αγωνιζόμενων να τηρούν αυτό το όριο.

9.3 Οχήματα παραγωγής που δεν είναι πλέον αναγνωρισμένα στην ομάδα T2 είναι δυνατόν να επιτραπεί να λάβουν μέρος στην Ομάδα T1, διατηρώντας τα συστήματα ασφαλείας και το επίπεδο προετοιμασίας της Ομάδας T2. Τα οχήματα πρέπει να συμφωνούν πλήρως με το άρθρο 284 (Ομάδα T2).

9.4 ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΤΟ ΟΧΗΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΠΙΣΩ

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

9.5 ELIGIBILITY OF "SCORE" VEHICLES IN GROUP T1

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

9.5.2 The eligibility of the vehicle shall be subject to the approval, to be obtained in advance, of the FIA Technical Working Group. It is the competitor's responsibility to ensure such approval is applied for in writing before the FIA Technical Working Group meeting preceding the first FIA Rally in which the competitor wishes to take part.

9.5.3 All safety equipment must be homologated and/or in conformity with the FIA regulations, other than the roll cage, which must comply with the "SCORE" regulations.
The engine must be equipped with a "prototype engine" restrictor (see chart in Art. 9.2.4).

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

Group & Class Vehicle

- T1.1 T1 4x4 Petrol
- T1.2 T1 4x4 Diesel
- T1.3 T1 4x2 Petrol
- T1.4 T1 4x2 Diesel
- T2.1 T2 Petrol
- T2.2 T2 Diesel
- T3.1 T3 4x4
- T3.2 T3 4x2
- T4.1 T4 with a nominal cylinder capacity of 10,000cc or over
- T4.2 T4 with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cc

10. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS

10.1 Drivers fulfilling the following criteria are included in the list of FIA priority drivers:
The first 3 in the final classification of the World Cup of the two previous years
The first 3 in each Rally of the current or previous World Cup
Any driver nominated by the FIA
Any driver entered by a manufacturer for a specific Rally becomes a priority driver for that Rally only.
The FIA may withdraw a driver from the priority list at its discretion.

10.2 Only drivers using T1 cars will be considered to have priority (see also Art. 19.4).

11. ENTRIES

Εάν ένα τετρακίνητο όχημα διαθέτει Δελτίο Ταυτότητας FIA που εκδόθηκε πριν από τις 31/12/2005, το οποίο δείχνει σαφώς τη θέση του κινητήρα, μπορεί να γίνει δεκτό, ακόμη και αν ο κινητήρας του βρίσκεται πίσω από τη μέση του μεταξονίου.

9.5 ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ "SCORE" ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ T1

9.5.1 Ένα όχημα σύμφωνα με τους κανονισμούς "SCORE" μπορεί να γίνει αποδεκτό στην ομάδα T1, υπό την προϋπόθεση ότι ο αγωνιζόμενος παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το όχημά του έχει αναγνωριστεί από την οργάνωση "SCORE International". Το όχημα πρέπει να φέρει σφραγίδα ελέγχου ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο GT2 των κανονισμών που διέπονται από αυτόν τον οργανισμό.

9.5.2 Η αποδοχή του οχήματος υπόκειται σε έγκριση, η οποία πρέπει να ληφθεί εκ των προτέρων, της Τεχνικής Ομάδας της FIA. Είναι ευθύνη του αγωνιζόμενου να εξασφαλίσει τέτοια έγκριση εγγράφως πριν από την συνεδρίαση της Τεχνικής Ομάδας FIA που θα προηγηθεί του πρώτου αγώνα που ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί να λάβει μέρος.

9.5.3 Όλος ο εξοπλισμός ασφαλείας πρέπει να είναι αναγνωρισμένος ή / και σύμφωνος με τους κανονισμούς της FIA, εκτός από τον κλωβό ασφαλείας, το οποίο πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς με τους κανονισμούς "SCORE".
Ο κινητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με ένα περιοριστή "πρωτότυπου κινητήρα" (βλέπε πίνακα στην παρ. 9.2.4).

9.6 Οι διοργανωτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες ομάδες και κλάσεις (T4 δεν γίνονται δεκτά σε Βαја):

Ομάδα & Κατηγορία Οχήματος

- T1.1 T1 4x4 Βενζίνη
- T1.2 T1 4x4 Diesel
- T1.3 T1 4x2 Βενζίνη
- T1.4 T1 4x2 Diesel
- T2.1 T2 Βενζίνη
- T2.2 T2 Diesel
- T3.1 T3 4x4
- T3.2 T3 4x2
- T4.1 T4 με ονομαστικό κυλινδρισμό 10.000cc και άνω
- T4.2 T4 με ονομαστικό κυλινδρισμό κάτω από 10.000 κ.εκ.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

- TZ1.1 TZ1 Βενζίνη
- TZ1.2 TZ1 Diesel
- SSV: SSV

10. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

10.1 Οι οδηγοί που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια περιλαμβάνονται στον κατάλογο των FIA οδηγών προτεραιότητας:
Οι πρώτοι 3 στην τελική κατάταξη του Παγκοσμίου Κυπέλλου των δύο προηγούμενων ετών
Οι πρώτοι 3 σε κάθε αγώνα του τρέχοντος ή του προηγούμενου Παγκοσμίου Κυπέλλου
Όποιος οδηγός οριστεί από τη FIA
Όποιος οδηγός δηλώθηκε από έναν κατασκευαστή για ένα συγκεκριμένο αγώνα γίνεται οδηγός προτεραιότητας για το συγκεκριμένο αγώνα μόνο.
Η FIA μπορεί να αποσύρει έναν οδηγό από τον κατάλογο προτεραιότητας κατά την κρίση της.

10.2 Μόνο οι οδηγοί που χρησιμοποιούν T1 αυτοκίνητα θα θεωρούνται ότι έχουν προτεραιότητα (βλέπε επίσης άρθρο. 19,4).

11. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

11.1 Όσοι επιθυμούν να λάβουν μέρος στο Rally πρέπει να στείλουν το παράβολο συμμετοχής και τη δήλωση συμμετοχής συμπληρωμένη στη

ΟΜΑΕ-ΕΠΑ

Χρήση από: 01/01/2018

Έκδοση 10/02/2018

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

If the first driver is not the entrant then a copy of the entrants licence must be submitted with the entry form.

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

11.3 A change of entrant is permitted up to the closure of entries. After the closure of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:
- the Organisers, before the start of the administrative checks.
- the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the list of crews eligible to take the start.
Only the FIA may authorise the replacement of the entire crew or the entrant.

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

11.5 The list of entrants (see Appendix VI), including priority drivers for the Rally, must be sent to the FIA, for approval, at the latest 15 days before the start of the administrative checks. The list of crews authorised to take the start, approved by the Stewards, will be forwarded to the FIA within 12 hours following its approval.

The phone contact details of the FIA officials nominated for the rally, as well as any changes to the programme of the rally must be sent to the FIA Medical Department (medical@fia.com) after the first Stewards' meeting.

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

11.7 Entry fees will be refunded in full:
a) To candidates whose entry has not been accepted,
b) In the case of the Rally not taking place.

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

12. TYRES

12.1 For T1 Priority Drivers, a single tyre pattern is authorised for each priority driver. During scrutineering the pattern must be registered and the competitor must name and provide drawings of the type of tyre (patterns and dimensions). Only these tyres, which must be moulded and uncut, may be used during the Rally.

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

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

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

γραμματεία του αγώνα πριν από τη λήξη της προθεσμίας, όπως ορίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.
Αν ο πρώτος οδηγός δεν είναι ο συμμετέχων τότε ένα αντίγραφο της άδειας του συμμετέχοντα πρέπει να υποβληθεί μαζί με τη δήλωση συμμετοχής.

11.2 Με την υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής ο αγωνιζόμενος και το πλήρωμα συμφωνήσουν να τηρούν τις αθλητικές δικαιοδοσίες που ορίζονται στον ΔΑΚ και τα παραρτήματα του, τους παρόντες κανονισμούς και τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

11.3 Η αλλαγή του συμμετέχοντος επιτρέπεται μέχρι τη λήξη των συμμετοχών.
Μετά τη λήξη των συμμετοχών, ένα μέλος του πληρώματος μπορεί να αντικατασταθεί με τη σύμφωνη γνώμη των:
- Διοργανωτών, πριν την έναρξη του διοικητικού ελέγχου.
- Αγωνοδίκων, μετά την έναρξη αυτού του ελέγχου και πριν την ανακοίνωση του πίνακα των πληρωμάτων που επιτρέπεται να εκκινήσουν.
Μόνο η FIA μπορεί να εγκρίνει την αντικατάσταση ολόκληρου του πληρώματος ή του συμμετέχοντα.

11.4 Μέχρι τη στιγμή του διοικητικού ελέγχου, ο αγωνιζόμενος μπορεί ελεύθερα να αντικαταστήσει το όχημα με άλλο της ίδιας ομάδας.

11.5 Ο κατάλογος των συμμετεχόντων (βλέπε Παράρτημα VI), συμπεριλαμβανομένων των οδηγών προτεραιότητας για το Ράλλυ, θα πρέπει να αποστέλλονται στη FIA για έγκριση, το αργότερο 15 ημέρες πριν από την έναρξη του διοικητικού ελέγχου. Ο κατάλογος των πληρωμάτων που επιτρέπεται να εκκινήσουν και εγκρίθηκε από τους αγωνοδίκες, θα διαβιβαστεί στη FIA μέσα σε 12 ώρες μετά από την έγκρισή του.

Τα τηλέφωνα των στελεχών της FIA για το Ράλλυ, καθώς και τυχόν αλλαγές στο πρόγραμμα του αγώνα πρέπει να αποσταλούν στο Ιατρικό Τμήμα της FIA (medical@fia.com) μετά την πρώτη συνεδρίαση της αγωνοδικών.

11.6 Σε περίπτωση που διαπιστωθεί, κατά τον χρόνο του αρχικού τεχνικού ελέγχου, ότι ένα όχημα δεν είναι σύμφωνο με την ομάδα που έχει δηλωθεί, το όχημα αυτό μπορεί, ύστερα από πρόταση των τεχνικών εφόρων, να μεταφερθεί από τους αγωνοδίκες να μια διαφορετική ομάδα ή να αποκλειστεί οριστικά.

11.7 Το παράβολο συμμετοχής θα επιστραφεί στο ακέραιο:
α) Σε υποψήφιους που η συμμετοχή τους δεν έγινε δεκτή,
β) Στην περίπτωση που ο αγώνας ακυρωθεί.

11.8 Όταν μια μεταφορά (από τον αέρα, τη θάλασσα, το σιδηρόδρομο, ή με άλλα μέσα) συμπεριλαμβάνεται στην διάρκεια του αγώνα, τα έξοδα μεταφοράς πρέπει να περιλαμβάνονται στο παράβολο συμμετοχής.

12. ΕΛΑΣΤΙΚΑ

12.1 Για τους οδηγούς προτεραιότητας T1, επιτρέπεται ένας ενιαίος τύπος σχεδίου ελαστικών για κάθε οδηγό. Κατά τη διάρκεια του αρχικού τεχνικού ελέγχου ο τύπος πρέπει να καταχωρηθεί και ο αγωνιζόμενος πρέπει να αναφέρει και να παρέχει σχέδια του τύπου των ελαστικών (σχήματα και διαστάσεις). Μόνο αυτά τα ελαστικά, τα οποία πρέπει να είναι χαραγμένα από καλούπι και χωρίς τροποποιήσεις, μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια του αγώνα.

12.2 Ένα σχέδιο συνδέεται με κάθε διάσταση και αν τα αριστερά ελαστικά είναι διαφορετικά από τα δεξιά, τα σχέδια πρέπει να είναι συμμετρικά.

12.3 Τα δίκινητα οχήματα T1 και T4 πρέπει να χρησιμοποιούν ελαστικά από κατάλογο κατασκευαστή ελαστικών που προορίζεται για το ευρύ κοινό.

12.4 Σκόπιμη κοπή ή την εκ νέου αυλάκωση των ελαστικών απαγορεύεται.

12.5 Σε Baja, οι οδηγοί προτεραιότητας της FIA μπορούν να χρησιμοποιήσουν μόνο το 8 ελαστικά ανά αγώνα.

12.5 In Bajas, FIA Priority drivers will be allowed to use only 8 tyres per competition.

Each tyre must have either:

- Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the FIA-approved barcode supplier for the current year, or
- A single moulded barcode number supplied by the FIA-approved barcode supplier for the current year.

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.

Only marked tyres may be used on special stages.

If a tyre is damaged during the running of the competition it may be replaced with the agreement of the FIA Technical Delegate. Such change will entail a 90 second time penalty for each tyre changed.

When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections if a tyre fitting zone has been arranged by the organiser.

12.6 Any wheel/tyre and/or part fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre and/or a change of parts is authorised.

No wheel/tyre and/or part may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the areas where a tyre and/or areas where a change of parts is authorised.

12.7 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. DATA LOGGING

13.1 Vehicles may be equipped with an FIA Data Logger to monitor their performances during all Rallies entered on the FIA calendars. At any time the FIA may impose any necessary conditions, at its own discretion, in order to meet this objective of limiting performance (technical and/or sporting).

14. CREWS

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

14.2 Where the competitor is a legal entity, or in any case not part of the crew, the first driver named on the entry form will be held

Κάθε ελαστικό πρέπει να έχει είτε:

- Δύο πανομοιότυπους ενσωματωμένους με χύτευση αριθμούς barcode (μία σε κάθε πλευρά του ελαστικού / κάθε barcode έχει ένα διαφορετικό χρώμα, όπως ορίζεται από τη FIA) που παρέχεται από τον FIA εγκεκριμένο προμηθευτή barcode για το τρέχον έτος, ή

- Ένα ενιαίο ενσωματωμένο με χύτευση αριθμό barcode που παρέχεται από τον FIA εγκεκριμένο προμηθευτή barcode για το τρέχον έτος.

Αυτά τα barcode θα χρησιμοποιηθούν για να διαπιστωθεί ότι τα συγκεκριμένα ελαστικά χρησιμοποιούνται από το συγκεκριμένο αυτοκίνητο μεταξύ των αλλαγών των ελαστικών και ότι οι αγωνιζόμενοι δεν υπερβαίνουν τους μέγιστους αριθμούς ελαστικών. Το barcode του ελαστικού πρέπει να είναι πάντα ορατό από την εξωτερική πλευρά του οχήματος.

Μόνο ελαστικά που έχουν σφραγιστεί (μαρκαριστεί) μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ειδικές διαδρομές.

Εάν ένα ελαστικό έχει υποστεί βλάβη κατά τη διάρκεια της του αγώνα μπορεί να αντικατασταθεί με τη σύμφωνη γνώμη της Τεχνικού Επιτετραμμένου της FIA. Αυτή η αλλαγή θα επιφέρει ποινή χρόνου 90 δευτερολέπτων για κάθε ελαστικού που αλλάζεται..

Εκτός ειδικών διαδρομών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ελαστικά που δεν έχουν καταχωρηθεί / σφραγισθεί, εφόσον ο οργανωτής έχει προβλέψει την ύπαρξη ζώνης αλλαγής ελαστικών.

12.6 Κάθε τροχός / ελαστικό και / ή εξάρτημα τοποθετημένο στο αυτοκίνητο ή τοποθετημένο μέσα στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του σέρβις πρέπει να φτάσει στο επόμενο service park ή στον επόμενο χώρο service όπου επιτρέπεται η αλλαγή ελαστικών και / ή αλλαγή εξαρτημάτων.

Κανένας τροχός / ελαστικό και / ή εξάρτημα δεν μπορεί να τοποθετηθεί ή να βγει από το αυτοκίνητο σε άλλο σημείο εκτός από τα service park ή τους χώρους όπου ένα ελαστικό και / ή χώρους όπου επιτρέπεται η αλλαγή εξαρτημάτων.

12.7 Τοποθέτηση ελαστικών

Η μέγιστη πίεση για την τοποθέτηση του ελαστικού πάνω στη ζάντα του είναι 8 bar στους 20 ° C. Αυτή η πίεση πρέπει να επιτρέπει στο ελαστικό να κολλήσει στα εξωτερικά τοιχώματα της ζάντας.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Ο οργανωτής έχει την υποχρέωση να ορίσει ομάδες που θα μαρκάρουν τα ελαστικά στα πρότυπα των Ελληνικών αγώνων Ραλλύ, ώστε να ελέγχεται η εφαρμογή του ανωτέρω άρθρου

13. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

13.1 Τα οχήματα μπορεί να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων της FIA για την παρακολούθηση των επιδόσεων τους κατά τη διάρκεια όλων των Ράλλυ που είναι εγγεγραμμένα στα ημερολόγια της FIA. Ανά πάσα στιγμή η FIA μπορεί να επιβάλλει τις αναγκαίες προϋποθέσεις, κατά την κρίση της, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός του περιορισμού της απόδοσης (τεχνικά ή / και αθλητικά).

14. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

14.1 Κάθε πλήρωμα που δηλώθηκε από έναν αγωνιζόμενο που κατέχει μια διεθνή άδεια αγωνιζομένου της FIA σε ισχύ το τρέχον έτος είναι αποδεκτό.

14.2 Σε περίπτωση που ο συμμετέχων είναι νομικό πρόσωπο, ή σε κάθε περίπτωση που δεν αποτελεί μέρος του πληρώματος, ο πρώτος οδηγός που αναφέρεται στο έντυπο συμμετοχής θα θεωρείται υπεύθυνος, αλληλεγγύως και καθ' ολοκληρία, για όλες τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα του συμμετέχοντα, καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα .

responsible, jointly and severally, for all the liabilities and obligations of the competitor, throughout the whole Rally.

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

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

14.5 The wearing of FIA homologated safety equipment (Appendix L, Chapter 3) is compulsory throughout the selective sections (from TC at the Start to the Stop point).
The wearing of an FIA-approved safety harness is compulsory throughout the Rally.
Officials may carry out checks on the crews' safety equipment and clothing at the start of each selective section in the Rally and at any other moment of the Rally. In the event of non-conformity, the start will be refused.

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

14.3 Με εξαίρεση τους χώρους επισκευών και ανεφοδιασμού και τις περιπτώσεις που προβλέπονται από τους κανονισμούς, το πλήρες πλήρωμα πρέπει να επιβραίνει στο όχημα καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. Εάν ένα μέλος του πληρώματος εγκαταλείψει ή εάν ένας τρίτος έχει επιβιβαστεί στο όχημα (εκτός αν πρόκειται για τη μεταφορά τραυματία), το όχημα θα αποκλειστεί από τον αγώνα.

14.4 Κατά τη διάρκεια ενός σκέλους, η μεταφορά τουλάχιστον ενός μέλους του πληρώματος από τρίτο θα συνεπάγεται τον αποκλεισμό του εν λόγω πληρώματος.

14.5 Η χρήση αναγνωρισμένου εξοπλισμού ασφαλείας της FIA (Παράρτημα L, κεφάλαιο 3) είναι υποχρεωτική σε όλες τις επιλεγμένες διαδρομές (από ΣΕΧ εκκίνησης στο Stop). Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να φορούν αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας της FIA σε όλο τον αγώνα.

Τα στελέχη μπορούν να διενεργούν ελέγχους σχετικά με τον εξοπλισμό ασφαλείας και την ένδυση των πληρωμάτων στην εκκίνηση κάθε επιλεγμένης διαδρομής του αγώνα και σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή του αγώνα. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η εκκίνηση του πληρώματος δεν θα επιτρέπεται.

14.6 Λεπτομέρειες σχετικά με την ασφάλεια των πληρωμάτων αναφέρονται στο παράρτημα 3 του παρόντος. (Εκτός των Bajas).

15. IDENTIFICATION

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

15. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

15.1 Ο οργανωτής θα παρέχει σε κάθε πλήρωμα ένα σύνολο από αναγνωριστικές στοιχεία, που αποτελείται από μια πινακίδα αγώνα και τρεις αριθμούς συμμετοχής όπως αναφέρονται παρακάτω.

**Competing Vehicles / Véhicules Engagés**

Matt black background / Fond noir mat
Fluorescent yellow numbers / Chiffres jaunes fluorescents
Yellow colour to match Pantone Matching System colour No. PMS 803 / Couleur jaune correspondant à la couleur Pantone No. PMS 803

**Service / Assistance**

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

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

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

**Media / Médias**

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

**FIA Officials / Officiels FIA**

White background / Fond blanc
Black writing / Lettres en noir

**Event Organization / Organisation de l'Epreuve**

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

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

15.3 Race Number Panels

15.3.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black competition number box which shall always be at the front of the panel. Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. The remainder of this door panel is reserved for the organiser.

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

15.3.2 Roof panel

One panel, 50 cm wide by 52 cm high, shall be placed on the roof with the top towards the front of the car in order to be legible from behind. A matted black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, shall be displayed on a matted white background 50 cm wide by 38 cm high.

Any organiser advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers.

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

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

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

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

16. ADVERTISING

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

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

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

- A space 6 cm high and 67 cm wide immediately above or below the front door panel described in Article 15.3.1.

15.2 Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, τα στοιχεία αναγνώρισης πρέπει να είναι τοποθετημένα σύμφωνα με τις Διατάξεις. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να καλύψουν, έστω και μερικώς, τους αριθμούς κυκλοφορίας του οχήματος.

15.3 Πανό αριθμών συμμετοχής

15.3.1 Δύο πανό συμμετοχής για τις μπροστινές θύρες μήκους 67εκ και ύψους 17εκ συμπεριλαμβανομένου ενός λευκού περιθωρίου 1εκ. Κάθε τέτοιο πανό θα περιλαμβάνει ένα μαύρο ματ υπόβαθρο για τον αριθμό συμμετοχής. Οι αριθμοί θα έχουν κίτρινο φωσφορίζον χρώμα (PMS 803), ύψους 14εκ και πάχους 2εκ. Το υπόλοιπο αυτού του πανό μένει στη διάθεση του οργανωτή.

Κάθε πανό θα τοποθετείται οριζόντια στη μπροστινή άκρη κάθε μπροστινής θύρας, με τον αριθμό μπροστά. Η επάνω πλευρά του πανό πρέπει να απέχει 7 – 10 εκ από το κάτω άκρο του παραθύρου.

15.3.2 Πανό οροφής

Ένα πανό, πλάτους 50 εκ και ύψους 52 εκ, πρέπει να τοποθετείται στην οροφή με την κορυφή της προς το μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου, ώστε να είναι ευανάγνωστα από πίσω. Ένας μαύρος ματ αριθμός συμμετοχής, πλάτους 5 εκ και ύψους 28 εκ, θα πρέπει να εμφανίζεται σε ένα λευκό ματ υπόβαθρο πλάτους 50 εκ και ύψους 38 εκ.

Τυχόν διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να χωράει σε μια περιοχή με το ίδιο πλάτος (50 εκ) και 14 εκ ύψος (ή 2 x 7 εκ ύψος), που βρίσκεται πάνω ή / και κάτω από τους αριθμούς.

15.4 Μια πινακίδα του αγώνα πρέπει είναι τοποθετημένη σε εμφανές σημείο κατά τη διάρκεια όλου του αγώνα. Θα πρέπει να είναι ενσωματωμένη στο πίσω μέρος του οχήματος, παράλληλα με τον άξονα των τροχών, χωρίς να καλύπτει, έστω και μερικώς, τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος.

15.5 Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα, η απουσία ή η λανθασμένη τοποθέτηση ενός αριθμού ή μια πινακίδα αγώνα μπορεί να επιφέρει χρηματικό πρόστιμο που ισοδυναμεί με το 10% του παραβόλου συμμετοχής.

15.6 Τα ονόματα του 1ου οδηγού και του (των) συνοδηγού (-ών) του, καθώς οι εθνικές τους σημαίες, με ύψος 30-50 χιλ. πρέπει να εμφανίζονται και στις δύο πλευρές των μπροστινών φτερών ή μπροστινές θύρες του οχήματος. Σε όποιο όχημα δεν συμμορφώνεται με τον κανόνα αυτό μπορεί να επιβληθεί χρηματικό πρόστιμο, που ισοδυναμεί με το 10% του παραβόλου συμμετοχής.

15.7 Τα μέλη του πληρώματος θα αναγνωρίζονται με τη χρήση ενός βραχιολιού ταυτότητας. Κάθε παράβαση που αναφέρεται από στέλεχος μπορεί να οδηγήσει στην επιβολή προστίμου που ισοδυναμεί με το 10% του ποσού του παραβόλου συμμετοχής. Ο αριθμός έκτακτης ανάγκης και το όνομα του προσώπου πρέπει είναι γραμμένο σε αυτό το βραχιόλι.

16. ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

16.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν οποιαδήποτε διαφήμιση πάνω στα αυτοκίνητα τους, υπό την προϋπόθεση ότι:

- Συμμορφώνεται με τους κανονισμούς της FIA και η νομοθεσία των χωρών που διέρχεται ο αγώνας,
- Να μην είναι προσβλητικές,
- Δεν καλύπτουν τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες του αγώνα, τους αριθμούς και τις ταινίες παρμπρίζ.
- Δεν εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα

16.2 Τα μέρη που προορίζονται για την υποχρεωτική διαφήμιση του οργανωτή και που δεν μπορούν δεν μπορούν να αγοραστούν βρίσκονται στα παρακάτω σημεία:

- Ένας χώρος ύψους 6 εκ και πλάτους 67 εκ αμέσως πάνω ή κάτω από το πανό του αριθμού της μπροστινής θύρας που περιγράφονται στο άρθρο 15.3.1.

b) One rally plate, of which 9 cm x 43 cm is reserved for the Organisers' advertising.

c) Two strips to be affixed on each side of the upper part of the windscreen 10 cm high maximum by 25 cm long maximum, if permitted by the road traffic laws of the local countries where the Rally is taking place.

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

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

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

16.6 If the Organiser wishes to impose certain advertising, they must specify which type in the Regulations, or, at the latest one month before the administrative checks, by means of a bulletin approved by the FIA. However, the name of an automobile manufacturer cannot be associated with the name of the Rally, nor can it appear in the advertising spaces imposed by the Organiser.

17. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

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

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

FIA approved competition licence
ASN permission to compete abroad
Driving licence
Certificate of vehicle ownership
Vehicle registration certificate
FIA Technical Passport

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

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

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

β) Στην πινακίδα του αγώνα, εκ των οποίων 9 εκ x 43 εκ προορίζεται για τη διαφήμιση των Διοργανωτών.

γ) Δύο ταινίες που πρέπει να επικολλούνται σε κάθε πλευρά του άνω μέρους του παρμπρίζ μέγιστου ύψους 10 εκ και μέγιστου πλάτους 25 εκ, εάν επιτρέπεται από τον Κ.Ο.Κ. των χωρών που λαμβάνει χώρα το Ράλλυ.

16.3 Η προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή εμφανίζεται σε δύο πανό διαστάσεων 50 εκ πλάτος x 52 εκ ύψος, τα οποία δεν μπορούν να υποδιαιρεθούν και πρέπει να τοποθετηθούν στη δεξιά και αριστερή πλευρά του οχήματος, στην περιοχή που βρίσκεται μεταξύ των θύλων των τροχών (εμπρός / πίσω) υπό τον όρο ότι είναι εντελώς ορατή από τα πλάγια του οχήματος.

16.4 Για τους συμμετέχοντες οι οποίοι αρνούνται να τοποθετήσουν την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή, το ύψος του παραβόλου θα αυξηθεί κατά 60%.

16.5 Τα πληρώματα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η διαφήμιση είναι σωστά επικολλημένη σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Εάν υποχρεωτική ή προαιρετική διαφήμιση είναι απύσχα ή τοποθετημένη λανθασμένα, θα επιβάλλεται μια πρόστιμο ύψους 10% του παραβόλου συμμετοχής στην πρώτη παράβαση και 100% του παραβόλου συμμετοχής για κάθε επόμενη παράβαση.

16.6 Εάν ο διοργανωτής επιθυμεί να επιβάλει ορισμένες διαφημίσεις, πρέπει να το αναφέρει αυτό στον συμπληρωματικό κανονισμό, ή, το αργότερο ένα μήνα πριν από το διοικητικό έλεγχο, μέσω Δελτίου Πληροφοριών που εγκρίθηκε από την FIA. Ωστόσο, το όνομα ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων δεν μπορεί να συνδέεται με το όνομα του Ράλλυ, ούτε μπορεί να εμφανιστεί στους χώρους της διαφήμισης που επιβάλλονται από την οργάνωση.

17. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

17.1 Όλα τα μέλη του πληρώματος που συμμετέχουν στο Ράλλυ πρέπει να παρουσιαστούν στους διοικητικούς ελέγχους σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που δημοσιεύθηκε στον συμπληρωματικό κανονισμό. Κυρώσεις για την καθυστέρηση θα είναι οικονομικής φύσεως και θα πρέπει να αναφέρονται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό.

17.2 Κατά τη διάρκεια του διοικητικού ελέγχου τα ακόλουθα πρωτότυπα έγγραφα θα πρέπει να ελέγχονται:

Εγκεκριμένη αγωνιστική άδεια FIA
Άδεια της Ε.Α.Α. του αγωνιζόμενου για συμμετοχή στο εξωτερικό
Δίπλωμα οδήγησης
Πιστοποιητικό ιδιοκτησίας οχήματος
Άδειας κυκλοφορίας του οχήματος
Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας FIA

Οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία ο διοργανωτής επιθυμεί να εξετάσει πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

17.3 Μόνο οι πληρώματα που έχουν περάσει τους διοικητικούς ελέγχους μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημά τους στον αρχικό τεχνικό έλεγχο, με τα πανό / αριθμούς και πινακίδες αγώνα τοποθετημένα. Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος είναι γενικής μορφής: κατασκευαστής οχήματος και μοντέλο, ορατή συμφωνία του αυτοκινήτου με την κατηγορία που έχει δηλωθεί, συμφωνία με τους κανονισμούς ασφαλείας, εξοπλισμός και ρουχισμός του πληρώματος, συμμόρφωσή του οχήματος προς τον ΚΟΚ κλπ. Σε κανένα όχημα δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση αν δεν είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς ασφαλείας της FIA και τις παρούσες διατάξεις.

17.4 Η ολοκλήρωση του αρχικού τεχνικού ελέγχου σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι το όχημα είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς κανονισμούς.

17.5 Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα, ο συμμετέχων είναι υπεύθυνος ώστε το αυτοκίνητο του να είναι σύμφωνο με τις τεχνικές

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

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

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

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

17.9 Additional checking of the crew members and/or the vehicle may be carried out at any time during the Rally. These checks must be organised in such a way that they do not penalize the competitors. The mud flaps must always be in place and efficient. It is the responsibility of the competitors to comply with this obligation.

18. MARKING

18.1 The engine block, chassis and GPS will be marked during scrutineering and associated with a specific crew. These items may not be changed throughout the Rally, except that competitors in Groups T1 and T3 may change one engine block per vehicle which will entail a penalty of 50 hours.

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

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

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

19. SUPER SPECIAL STAGE & STARTING ORDER

19.1 The organisation of a Super Special Stage (SSS) is optional. If one is scheduled for inclusion in the Rally, it will take place before or at the beginning of Leg 1 and all competitors must take part therein.

Only one Super Special Stage may be organised, which will determine the starting orders for the next Leg or Section.

In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the time first.

It will be run in the form of a selective section, with a minimum length of 2 km and a maximum length of 20 km.

Reconnaissance of any kind is prohibited. The start interval and running order of the Super Special Stage is at the discretion of the clerk of the course.

It shall count for the classification of the Rally. Any road or other time penalties incurred will be taken into account for the general classification of that Leg and applied the same day but will not affect the starting order of the following Leg or Section, except for such penalties involving jump starts, shortcuts, or other matters which materially affect the competitor's performance on the Super Special Stage itself.

προδιαγραφές. Το γεγονός της παρουσίας ενός οχήματος στον αρχικό τεχνικό έλεγχο θεωρείται ως σιωπηρή δήλωση συμμόρφωσης.

17.6 Αν ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, οι αγωνοδίκες μπορεί να ορίσουν μια προθεσμία μέχρι την οποία πρέπει να παρουσιαστεί εκ νέου το αυτοκίνητο για τεχνικό έλεγχο.

17.7 Εάν τεχνικός έλεγχος ακολουθείται από μια διαδικασία parc fermé, ένα μέλος της ομάδας μπορεί να μεταφέρει το όχημα στο χώρο αυτό.

17.8 Σε κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει να παρουσιαστεί στον διοικητικό έλεγχο και/ή στον αρχικό τεχνικό έλεγχο, στον χρόνο που αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό θα απαγορευτεί η εκκίνηση στον αγώνα, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους Αγωνοδίκες

17.9 Επιπρόσθετοι έλεγχοι των πληρωμάτων και / ή του οχήματος μπορεί να πραγματοποιηθούν σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να οργανωθούν κατά τέτοιο τρόπο που να μην προκαλέσουν ποινή καθυστέρησης στους συμμετέχοντες. Οι λασπωτήρες πρέπει να είναι πάντα στη θέση τους και η λειτουργία τους να είναι αποτελεσματική. Είναι ευθύνη των αγωνιζόμενων για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση αυτή.

18. ΣΦΡΑΓΙΣΕΙΣ - ΣΗΜΑΝΣΗ

18.1 Ο κορμός του κινητήρα, το πλαίσιο και το GPS θα σφραγισθούν κατά τη διάρκεια του αρχικού τεχνικού ελέγχου και συνδέονται με ένα συγκεκριμένο πλήρωμα. Αυτά τα στοιχεία δεν μπορούν να αλλάξουν σε όλο τον αγώνα, με τη εξαίρεση ότι οι συμμετέχοντες στις ομάδες T1 και T3 μπορούν να αλλάξει ένα κορμό κινητήρα ανά όχημα το οποίο θα επιφέρει ποινή 50 ώρες.

18.2 Είναι ευθύνη του συμμετέχοντος οι σφραγίσεις να παραμείνουν ανέπαφες μέχρι το τέλος του αγώνα.

18.3 Σκόπιμη παρέμβαση σε οποιοδήποτε σήμα ή σφραγίδα απαγορεύεται αυστηρά και όλες αυτές οι παραβάσεις θα αναφέρονται στους αγωνοδίκες.

18.4 Ένα ελαττωματικό GPS μπορεί να αντικατασταθεί με την έγγραφη άδεια του Τεχνικού Επιτετραμμένου της FIA.

19. ΥΠΕΡ-ΕΙΔΙΚΗ & ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

19.1 Η οργάνωση μιας Υπέρ-Ειδικής (SSS) είναι προαιρετική. Αν έχει προγραμματιστεί να συμπεριληφθεί στο Ράλλυ, θα διεξαχθεί πριν ή κατά την έναρξη του 1ου σκέλους και όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να λάβουν μέρος σε αυτή.

Μόνο μία Υπέρ-Ειδική μπορεί να οργανωθεί, η οποία θα καθορίσει τις τη σειρά εκκίνησης για το επόμενο σκέλος η τμήμα.

Σε περίπτωση ισοπαλίας, προτεραιότητα έχει το πλήρωμα που πραγματοποίησε πρώτο το χρόνο.

Θα διεξαχθεί με την μορφή Επιλεγμένης Διαδρομής με ελάχιστο μήκος 2 χιλιόμετρα και μέγιστο 20 χιλιόμετρα.

Αναγνώριση οποιοδήποτε είδους απαγορεύεται. Η σειρά εκκίνησης και η διαφορά μεταξύ πληρωμάτων της υπέρ ειδικής είναι στην κρίση του αλυτάρχη.

Θα προσμετρά στην κατάταξη του αγώνα. Όλες οι άλλες ποινές που θα προκύψουν θα ληφθούν υπόψη για την γενική κατάταξη του συγκεκριμένου σκέλους και θα προσμετρήσουν την ίδια μέρα, αλλά δεν θα επηρεάσουν την σειρά εκκίνησης του επόμενου σκέλους ή τμήματος, εκτός από την περίπτωση παραβάσεων όπως πρόωρη εκκίνηση, συντομεύσεις ή άλλες περιπτώσεις που επηρεάζουν ουσιαστικά την απόδοσή του αγωνιζόμενου μέσα στην Υπέρ-ειδική.

Αν οργανωθεί μία υπερείδική, θα πρέπει να θεωρηθεί ως το πρώτη ειδική και όλες οι επόμενες ειδικές διαδρομές πρέπει να αριθμούνται κατά συνέπεια: SS2, SS3 ...

Should a Super Special Stage be organised, it shall be considered as the first stage and all subsequent Special Stages shall be numbered consequently: SS2, SS3...

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

19.3 Following the Super Special Stage, the starts for the next Leg or Section including a selective section shall be given according to the procedure laid down in Art.19.1.

The first ten competitors in the classification of the Super Special Stage will choose their start positions for the next Leg or Section of the rally as follows:

- The competitor in tenth place will start among the first ten positions
- The competitor in ninth place will choose to start before or after the tenth
- The competitor in eighth place may choose to start before, after or between the previous competitors, and so on.

The first nominated driver will be responsible for choosing the position and must be present throughout the procedure. These ten competitors will compulsorily start the rally in the first ten positions.

Should a competitor fail to attend the start position selection process, he will incur a five-minute penalty and his starting position shall be chosen by the fastest competitor in the Super Special driving a different make of car.

19.4 Should no Super Special Stage be run competitors will start Leg 1 at the discretion of the Clerk of the Course with FIA priority drivers first and the reigning T2 and T3 champions first in their category.

19.5 The start of each subsequent Leg shall be given in ascending order of the previous day's classification.

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

In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the time first.

Penalties imposed on any road sections concern only the general classification and shall be added to the general classification of the Leg covered.

At the start of each Leg, all drivers may be reseeded at the sole discretion of the Stewards, according to their performance.

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

19.7 The start of every Leg except the Super Special Stage one shall be given with an interval of at least 2 minutes between the first 10 cars minimum.

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

19.2 Εκτός για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στους κανονισμούς, στην υπερειδική το πρώτο φορτηγό θα ξεκινήσει μετά το τελευταίο αυτοκίνητο της κατηγορίας FIA.

19.3 Μετά την Υπέρ-ειδική, οι εκκινήσεις για το επόμενο σκέλος ή το τμήμα συμπεριλαμβανομένης μιας επιλεγμένης διαδρομής δοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 19.1.

Οι πρώτοι δέκα συμμετέχοντες στην κατάταξη της Υπέρ-Ειδικής θα επιλέξουν τις θέσεις εκκίνησης για το επόμενο σκέλος ή το τμήμα του αγώνα ως εξής:

- Ο αγωνιζόμενος στη δέκατη θέση θα ξεκινήσει μέσα στις πρώτες δέκα θέσεις
- Ο αγωνιζόμενος στην ένατη θέση θα επιλέξει να ξεκινήσει πριν ή μετά το δέκατο
- Ο αγωνιζόμενος στην όγδοη θέση μπορεί να επιλέξει να ξεκινήσει πριν, μετά ή μεταξύ των προηγούμενων αγωνιζομένων και ούτω καθεξής.

Ο πρώτος οδηγός θα είναι ο υπεύθυνος για την επιλογή των θέσεων και πρέπει να είναι παρών καθ' όλη τη διαδικασία. Αυτές οι δέκα αγωνιζόμενοι θα εκκινήσουν υποχρεωτικά το Ράλλυ μέσα στις πρώτες δέκα θέσεις.

Εάν ένας αγωνιζόμενος δεν είναι παρών κατά τη διαδικασία επιλογής θέσης εκκίνησης, θα τιμωρείται με ποινή πέντε λεπτών και η θέση εκκίνησης του θα επιλεγεί από τον ταχύτερο στην υπερειδική που οδήγησε ένα όχημα διαφορετικού κατασκευαστή.

19.4 Σε περίπτωση που δεν διοργανωθεί μια υπερειδική, οι αγωνιζόμενοι θα εκκινήσουν το 1ο σκέλος κατά την κρίση του Αλυτάρχη με τους οδηγούς προτεραιότητας της FIA μπροστά και τους κυπελλούχους της T2 και T3 πρώτους στην κατηγορία τους.

19.5 Η εκκίνηση κάθε επόμενου σκέλους θα δίνεται με την αύξουσα σειρά κατάταξης της προηγούμενης μέρας.

Ο Αλυτάρχης, κατά την κατάρτιση της σειράς εκκίνησης, πρέπει να λαμβάνει υπόψη μόνο τις οποιεσδήποτε ποινές έχει πραγματοποιήσει ένας αγωνιζόμενος για παραβάσεις (χαμένα ΣΕΔ, χαμένα σημείο αναφοράς Waypoint, υπερβολική ταχύτητα, αντιαθλητική συμπεριφορά, κλπ) που διαπράχθηκαν κατά τη διάρκεια των επιλεγμένων διαδρομών και στις οποίες θα προστεθούν οι χρόνοι των επιλεγμένων διαδρομών.

Σε περίπτωση ισοπαλίας, προτεραιότητα έχει το πλήρωμα που πραγματοποίησε πρώτο το χρόνο.

Ποινές που επιβάλλονται σε οποιαδήποτε απλή διαδρομή αφορούν μόνο τη γενική κατάταξη και προστίθεται στη γενική κατάταξη του σκέλους που ολοκληρώθηκε.

Κατά την εκκίνηση κάθε σκέλους, η θέση εκκίνησης όλων των οδηγών μπορεί να επανακαθοριστεί κατά την απόλυτη κρίση των αγωνοδίκων, ανάλογα με την επίδοσή τους.

19.6 Αν έχουν πραγματοποιηθεί δύο ή περισσότερες επιλεγμένες διαδρομές στο ίδιο σκέλος, η σειρά εκκίνησης του σκέλους της επόμενης μέρας, θα καθοριστεί από το σύνολο των χρόνων αυτών των επιλεγμένων διαδρομών.

Σε περίπτωση ισοπαλίας, προτεραιότητα έχει το πλήρωμα που πραγματοποίησε τον ταχύτερο χρόνο στην 1η επιλεγμένη διαδρομή.

19.7 Η εκκίνηση κάθε σκέλους εκτός της Υπέρ-Ειδικής θα δίνεται ανά μεσοδιάστημα τουλάχιστον 2 λεπτών μεταξύ των πρώτων 10 αυτοκινήτων τουλάχιστον.

19.8 Στην περίπτωση 2 ή περισσότερων διαδοχικών επιλεγμένων διαδρομών μέσα σε ένα σκέλος, η εκκίνηση της επόμενης επιλεγμένης διαδρομής θα γίνεται σύμφωνα με τον χρόνο τερματισμού της προηγούμενης επιλεγμένης διαδρομής σε ώρες και λεπτά, αγνοώντας τα δευτερόλεπτα, προσθέτοντας τυχόν χρόνο της επόμενης απλής, εάν υπάρχει, και τα καθιερωμένα 5 λεπτά.

Οι αγωνιζόμενοι θα ξεκινήσουν με διαφορά τουλάχιστον του ίδιου χρονικού διαστήματος, όπως δόθηκε στην αρχή του σκέλους (π.χ. τουλάχιστον διαστήματα 2 λεπτών για τα πρώτα 10 οχήματα).

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

19.9 Any vehicle reporting late for the start of a Leg shall be penalised at a rate of one minute for every minute of lateness. If lateness exceeds 30 minutes the competitor will be disqualified or receive a Fixed Penalty where appropriate.

19.10 In all cases vehicles competing in the FIA T4 truck category shall start 10 minutes after the last starting car of the FIA category.

20. FIXED PENALTY

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

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

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

Example:

Classification

1st Car A 0 legs 14h 37m 46s

2nd Car B 0 legs 14h 55m 33s

3rd Car C 0 legs 16h 21m 56s

4th Car D 0 legs 21h 33m 21s

5th Car E 1 leg 15h 35m 45s

6th Car F 2 legs 12h 34m 44s

20.4 To facilitate the use of existing results software, an organiser may substitute a penalty of 100 hours for the Leg.

20.5 In no case may a fixed penalty be used by a competitor who has been disqualified by the Stewards.

20.6 To be classified a competitor must not have received a fixed penalty on more than 50% of the legs of a rally. A fixed penalty will not be applied on the final day of an event.

20.7 The use of the fixed penalty is optional in Bajas where organisers may instead use maximum selective section penalties.

A maximum selective section penalty must be at least the double of the maximum time allowed for the same selective section.

21. OFFICIAL ITINERARY (not for Bajas)

21.1 The Official Itinerary is that shown in the road book and defined by drawings and waypoints. The Official Itinerary is checked by the FIA Opening Car. The itinerary should be designed so that the majority of competitors may complete the selective sections in daylight.

The precise track of each Selective Section, in KML, KMZ or GDB format and including all road book locations and waypoints, must be given to each competitor by electronic means (USB flash drive, download etc.) to be specified in the Supplementary Regulations along with the road book.

19.9 Κάθε όχημα που φτάνει με καθυστέρηση στην εκκίνηση ενός σκέλους θα τιμωρείται με ποινή ενός λεπτού για κάθε λεπτό καθυστέρησης. Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει τα 30 λεπτά ο διαγωνιζόμενος θα αποκλείεται ή θα λαμβάνει την Καθορισμένη Ποινή ανάλογα με την περίπτωση.

19.10 Σε όλες τις περιπτώσεις τα οχήματα που συμμετέχουν στην ομάδα φορτηγών FIA T4 θα εκκινούν τουλάχιστον 10 λεπτά μετά το τελευταίο όχημα της κατηγορίας FIA που έλαβε εκκίνηση.

20. ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΟΙΝΗ

20.1 Η καθορισμένη ποινή χρησιμοποιείται για να επιτρέψει σε έναν αγωνιζόμενο να παραμείνει στο αγώνα όταν διαφορετικά θα είχε αποκλειστεί λόγω υπέρβασης επιτρεπόμενου χρόνου ή γιατί έχασε κάποιους σταθμούς ελέγχου.

20.2 Κάθε αγωνιζόμενος που δεν ολοκλήρωσε το σκέλος ενός αγώνα όπως απαιτείται από τους κανονισμούς (δηλαδή δεν εμφανίστηκε στα ΣΕΧ αρχή ή στο τέλος της ημέρας μέσα στις ώρες λειτουργίας τους ή δεν ολοκλήρωσε μια επιλεγμένη διαδρομή μέσα στον μέγιστο επιτρεπτό χρόνο) θα λάβει την καθορισμένη ποινή "ενός σκέλους"

20.3 Για τους σκοπούς της δημιουργίας της κατάταξης όλοι οι αγωνιζόμενοι με μηδέν ποινές σκέλους θα ταξινομηθούν μπροστά από αυτούς με ποινές ενός σκέλους που με τη σειρά τους θα ταξινομηθούν μπροστά από εκείνους με δύο ποινές σκέλους και ούτω καθεξής.

Παράδειγμα:

Κατάταξη

1 ^{ος}	Αυτοκίνητο Α	0 σκέλη	14h 37m 46s
2 ^{ος}	Αυτ	κίνητο Β	14h 55m 33s
		0 σκέλη	
3 ^{ος}	Αυτοκίνητο Γ	0 σκέλη	16h 21m 56s
4 ^{ος}	Αυτοκίνητο Δ	0 σκέλη	21h 33m 21s
5 ^{ος}	Αυτοκίνητο Ε	1 σκέλος	15h 35m 45s
6 ^{ος}	Αυτοκίνητο ΣΤ	2 σκέλη	12h 34m 44s

20.4 Για να διευκολυνθεί η χρήση υπάρχοντος λογισμικού αποτελεσμάτων, ο διοργανωτής μπορεί να υποκαταστήσει μια ποινή ενός σκέλους με αυτή των 100 ωρών.

20.5 Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί η καθορισμένη ποινή να χρησιμοποιηθεί από έναν αγωνιζόμενο που έχει αποκλειστεί από τους Αγωνοδίκες.

20.6 Για να καταταχθεί ένας αγωνιζόμενος θα πρέπει να μην έχει λάβει καθορισμένη ποινή σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των σκελών του αγώνα. Μια καθορισμένη ποινή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί την τελευταία μέρα του αγώνα.

20.7 Η χρήση της καθορισμένης ποινής είναι προαιρετική στην Baja, όπου οι οργανωτές μπορούν εναλλακτικά να χρησιμοποιήσουν μέγιστες ποινές επιλεγμένων διαδρομών

Η μέγιστη ποινή επιλεγμένης διαδρομής πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον στο διπλάσιο του μέγιστου επιτρεπόμενου χρόνου για την ίδια επιλεγμένη διαδρομή.

21. ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (όχι για Baja)

21.1 Το Επίσημο Δρομολόγιο είναι αυτό που περιγράφεται στο road book και ορίζεται από τα σχέδια και γεωγραφικά σημεία. Το Επίσημο Δρομολόγιο ελέγχεται από το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA. Το δρομολόγιο θα πρέπει να σχεδιαστεί έτσι ώστε η πλειοψηφία των αγωνιζόμενων να μπορεί να ολοκληρώσει τις επιλεγμένες διαδρομές με το φως της ημέρας.

Το ακριβές ίχνος της κάθε επιλεγμένης διαδρομής σε μορφή KML, KMZ ή GDB, συμπεριλαμβανομένων όλων των θέσεων του road book και των γεωγραφικών σημείων θα πρέπει να δοθεί σε κάθε αγωνιζόμενο σε ηλεκτρονική μορφή (μονάδα flash USB, download κλπ) όπως θα οριστεί στο συμπληρωματικό κανονισμό μαζί με το road book.

21.2 Οι αγωνιζόμενοι υποχρεούνται να διαθέτουν ένα ή δύο GPS φορτωμένα με τα γεωγραφικά σημεία που τους έχει προμηθεύσει ο οργανωτής. Όταν ένα πλήρωμα χρησιμοποιεί δύο GPS, πρέπει να αναφέρει εγγράφως, στον αρχικό τεχνικό έλεγχο, ποια από τις δύο θα

21.2 Competitors are obliged to be equipped with one or two GPS downloaded with the waypoints given by the organiser. When a crew uses two GPS, it must indicate in writing, at scrutineering, which of the two will be considered as the official one. If the official GPS is inoperative, the second GPS becomes the official one.

21.3 It is the competitor's responsibility to ensure the Tracking System remains permanently connected and switched on with the antenna connected at all times during the Rally and/or when the car is outside the bivouac.

21.4 The GPS may be inspected by an official at any point during the Rally.

21.5 At the end of each leg the GPS may be inspected for validation of waypoints and speeding violations. The data will be checked by the FIA Technical Delegate who will immediately report any irregularities to the Clerk of the Course and the Stewards.

21.6 Between two waypoints, the route described in the road book is not obligatory but strongly recommended. Only this route is opened by the FIA opening car.

21.7 In a selective section, it is forbidden at all times to use a surfaced (asphalt, concrete) road other than those indicated in the road book.

21B. OFFICIAL ITINERARY (Bajas)

21B.1 The Official Itinerary is that shown in the road book and defined by drawings. The itinerary should be designed so that the majority of competitors may complete the selective sections in daylight.

21B.2 The itinerary and the road direction diagrams in the road book must be followed. A penalty for non-compliance may be mentioned in the supplementary regulations. Any other case will be reported to the stewards.

21B.3 Should a competitor accidentally leave the route he must retrace his tracks and return to that point before continuing, while complying with Art. 40.2. Failure to do so will incur a penalty of at least 15 minutes which may be increased at the discretion of the stewards.

21B.4 Should a Baja organiser wish to use waypoints full details of these and GPS units permitted must be detailed in the Supplementary Regulations.

22. WAYPOINTS

22.1 A Waypoint (WP) is a geographical point defined by coordinates of longitude and latitude. There are several types of Waypoints:

a) WPV (Visible Waypoint)

A waypoint, the coordinates of which are given in the road book. Travelling towards a visible waypoint, all information is displayed on the screen of the GPS. In order to validate a WPV a competitor must pass within 200 metres of it.

b) WPE (Eclipse Waypoint)

A waypoint which becomes completely visible on the GPS once the WPE, WPV, WPS or WPM preceding this WPE has been validated, whatever the distance between the WPE, WPM, WPV, WPS and the WPE should be. In order to validate a WPE a competitor must pass within 200 metres of it.

πρέπει να θεωρηθεί ως η επίσημη. Εάν η επίσημη μονάδα GPS καταστεί ανενεργή, η δεύτερη μονάδα GPS γίνεται η επίσημη.

21.3 Είναι ευθύνη του αγωνιζόμενου να εξασφαλίσει ότι το Σύστημα Εντοπισμού παραμένει μόνιμα συνδεδεμένο και ενεργοποιημένο με την κεραία συνδεδεμένη σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και / ή όταν το αυτοκίνητο είναι έξω από το bivouac.

21.4 Το GPS μπορεί να επιθεωρηθεί από ένα στέλεχος σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

21.5 Στο τέλος κάθε σκέλους του η μονάδα GPS μπορεί να ελεγχθεί για την επικύρωση των γεωγραφικών σημείων και παραβάσεις των ορίων ταχύτητας. Τα δεδομένα θα ελέγχονται από τον Τεχνικό Επιτετραμμένο της FIA ο οποίος θα αναφέρει αμέσως τυχόν παρατυπίες στον Αλυτάρχη και τους Αγωνοδίκες.

21.6 Μεταξύ δύο γεωγραφικών σημείων, η διαδρομή που περιγράφεται στο road book δεν είναι υποχρεωτική αλλά συνιστάται θερμά. Μόνο αυτή η διαδρομή έχει ελεγχθεί από το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA.

21.7 Κατά τη διάρκεια μιας επιλεγμένης διαδρομής, απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η χρήση δρόμου με οδόστρωμα (άσφαλτος, σκυρόδεμα) πέρα από αυτούς που αναφέρονται στο στο road book.

21B. ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (Baja)

21B.1 Το Επίσημο Δρομολόγιο είναι αυτό που περιγράφεται στο road book και ορίζεται από τα σχέδια και γεωγραφικά σημεία. Το δρομολόγιο θα πρέπει να σχεδιαστεί έτσι ώστε η πλειοψηφία των αγωνιζόμενων να μπορεί να ολοκληρώσει τις επιλεγμένες διαδρομές με το φως της ημέρας.

21B.2 Το δρομολόγιο και τα σχήματα κατεύθυνσης που αναφέρονται στο road book πρέπει να ακολουθούνται. Η ποινή για μη συμμόρφωση μπορεί να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό. Κάθε άλλη περίπτωση θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

21B.3 Στην περίπτωση που ένας αγωνιζόμενος, κατά λάθος, φύγει από την διαδρομή, πρέπει να επιστρέψει σε αυτή από τα ίχνη του στο σημείο που άφησε τη διαδρομή, τηρώντας παράλληλα το άρθρο 40.2. Σε αντίθετη περίπτωση, θα τιμωρείται με ποινή τουλάχιστον 15 λεπτών, που μπορεί να αυξηθεί κατά την κρίση των αγωνοδικών.

21B.4 Αν ένας οργανωτής Baja επιθυμεί να χρησιμοποιήσει γεωγραφικά σημεία τα πλήρη στοιχεία αυτών καθώς και των επιτρεπόμενων μονάδων GPS θα πρέπει να αναφέρονται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό.

22. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (Waypoints)

22.1 Το Waypoint είναι ένα γεωγραφικό σημείο αναφοράς καθορισμένο από τις συντεταγμένες του σε γεωγραφικό μήκος και πλάτος. Υπάρχουν διάφορα είδη γεωγραφικών σημείων.

α) WPV (Ορατό Waypoint)

Ένα γεωγραφικό σημείο, του οποίου οι συντεταγμένες του αναφέρονται στο road book. Ταξιδεύοντας προς ένα ορατό σημείο, όλες οι πληροφορίες εμφανίζονται στην οθόνη του GPS. Προκειμένου να επικυρώσει ένα WPV ένας αγωνιζόμενος πρέπει να περάσει σε μέγιστη απόσταση 200 μέτρων από αυτό.

β) WPE (Eclipse Waypoint)

Ένα γεωγραφικό σημείο που γίνεται πλήρως ορατό στο GPS, εφόσον το WPE, WPV, WPS ή WPM που προηγείται του συγκεκριμένου WPE έχει επικυρωθεί, ό,τι απόσταση μεταξύ του WPE, WPM, WPV, WPS και το WPE θα πρέπει να είναι. Προκειμένου να επικυρώσει ένα WPE ένας αγωνιζόμενος πρέπει να περάσει σε μέγιστη απόσταση 200 μέτρων από αυτό.

γ) WPM (Hidden Waypoint)

Ένα γεωγραφικό σημείο, οι συντεταγμένες του οποίου δεν αποκαλύπτονται στους αγωνιζόμενους. Το GPS κατευθύνει τον

c) WPM (Hidden Waypoint)

A waypoint, the coordinates of which are not revealed to the competitors. The GPS directs the competitor towards this point only once he has come within a 1 km radius of it.

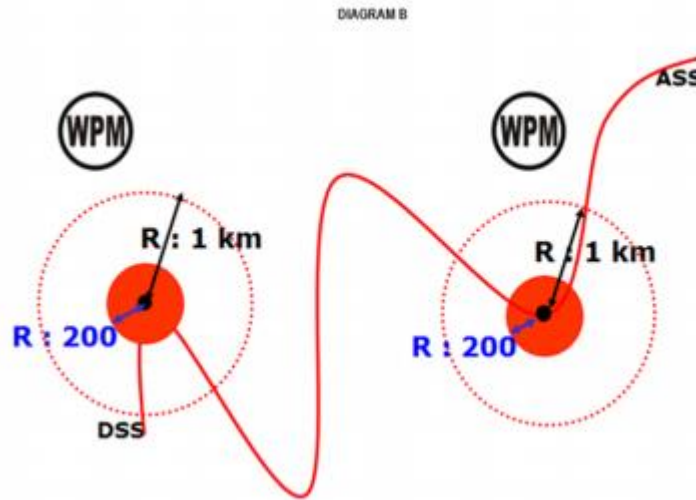
In order to validate a WPM a competitor must pass within 200 metres of it.

See Diagram B below.

αγωνιζόμενο προς αυτό το σημείο μόνο εφόσον πλησιάσει σε ακτίνα 1 χιλιομέτρου από αυτό.

Προκειμένου να επικυρώσει ένα WPM ένας αγωνιζόμενος πρέπει να περάσει σε μέγιστη απόσταση 200 μέτρων από αυτό.

Δείτε το παρακάτω διάγραμμα Β

**d) WPS (Waypoint Safety)**

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

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

22.3 Competitors must pass through all waypoints in chronological order.

22.4 The penalty for the non-validation of a waypoint will be stipulated in the Supplementary Regulations. The total number of waypoints which may be missed during a Leg or in the entire Rally will be stipulated in the Supplementary Regulations.

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

22.6 A competitor who needs to exit a selective section and return to the bivouac may contact Rally Control who may supply an unlocking code for that leg. The competitor will be given the fixed penalty for that leg.

23. ROAD BOOK

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

δ) WPS (Waypoint Ασφάλειας)

Ένα γεωγραφικό σημείο που χρησιμοποιείται για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των αγωνιζόμενων, αναφέρεται στο road book και οι συντεταγμένες του δεν αποκαλύπτονται στους αγωνιζόμενους.

Το GPS κατευθύνει τον αγωνιζόμενο προς αυτό το σημείο μόνο εφόσον έχει πλησιάσει σε ακτίνα 3 χιλιομέτρων από αυτό. Προκειμένου να επικυρώσει ένα WPS ένας αγωνιζόμενος πρέπει να περάσει σε μέγιστη απόσταση 90 μέτρων από αυτό.

22.2 Όλα τα γεωγραφικά σημεία περιέχονται στη μνήμη του GPS.

22.3 Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να περάσει από όλα τα γεωγραφικά σημεία με χρονολογική σειρά.

22.4 Η ποινή για τη μη επικύρωση ενός σημείου αναφοράς θα πρέπει να αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

Ο συνολικός αριθμός των σημείων αναφοράς που μπορεί να χαθεί κατά τη διάρκεια ενός σκέλους ή σε ολόκληρο το Ράλλυ θα αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

22.5 Σε περίπτωση που ένας αγωνιζόμενος επιθυμεί να εγκαταλείψει μπορεί να εισάγει έναν κωδικό έκτακτης ανάγκης που θα ξεκλειδώσει εντελώς το GPS και φανερώσει όλα όλα τα σημεία.

Ο κωδικός έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό και τυπώνονται σε κάθε road book

22.6 Αγωνιζόμενος που χρειάζεται να βγει από μια επιλεγμένη διαδρομή και και να επιστρέψει στο bivouac μπορεί να επικοινωνήσει με το κέντρο ελέγχου του αγώνα που μπορούν να τον προμηθεύσουν με έναν κωδικό ξεκλειδώματος για το συγκεκριμένο σκέλος.

Ο αγωνιζόμενος θα λάβει την καθορισμένη ποινή για το συγκεκριμένο σκέλος

23. ROAD BOOK

23.1 Τα Road books θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το πρότυπο FIA και να χρησιμοποιούν τα σύμβολα που αναφέρονται στο παρακάτω διάγραμμα.

ROAD BOOK LEXICON - ΛΕΞΙΚΟ ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟΥ

	TRACK PISTE TRACEE	ΔΙΑΔΡΟΜΗ		OUED / WADI OUED	ΞΕΡΟΠΟΤΑΜΟΣ ΡΥΑΚΙ / ΠΟΤΑΜΙ	GV	GRAVEL GRAVER	ΧΑΛΙΚΟΔΡΟΜΟΣ
	OFF TRACK HORS PISTE	ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ		INDUSTRIAL BUILDING	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ	G/D	LEFT / RIGHT GAUCHE / DROITE	ΑΡΙΣΤΕΡΑ / ΔΕΞΙΑ
	1 DANGER ATTENTION	ΠΡΟΣΟΧΗ		KILOMETRE MARKER BORNE	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ	D/G	RIGHT / LEFT DROITE / GAUCHE	ΔΕΞΙΑ / ΑΡΙΣΤΕΡΑ
	2 DANGER DANGER	ΚΙΝΔΥΝΟΣ		CEMETERY CIMETIERE	ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ	MVS	BAD MAUVAIS	ΚΑΚΟ / ΑΓΡΙΟ
	3 DANGER GROS DANGER	ΜΕΓΑΛΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ		BARREL FUT	ΒΑΡΕΛΙ	EMP	STONY OR ROCKY EMPIERRE	ΠΕΤΡΩΤΟ / ΦΥΤΕΥΤΗ ΠΕΤΡΑ
	GAS STATION	ΠΡΑΧΤΗΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ		SIGNPOST PANNEAU	ΤΑΜΠΕΛΕΣ	DEF	ROUGH DEF ONCE	ΣΚΛΗΡΟ / ΔΥΣΚΟΛΟ
	TRAFFIC LIGHTS	ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ		HOUSE MAISON	ΟΙΚΙΕΣ	ORN	RUT ORNIERE	ΑΥΛΑΚΙ ΝΕΡΟΦΑΓΩΜΑ
	U/P CUVETTE	ΛΑΚΟΥΒΑ		HUT	ΚΑΛΥΒΑ	SER	TIGHT SERRE	ΣΦΙΚΤΟ
	BUMP BOSSE	ΕΔΑΦΙΚΗ ΚΑΜΠΟΥΡΑ		TUNNEL	ΣΗΡΑΓΓΑ	HP	OFF PISTE / OFF TRACK HORS PISTE	ΕΚΤΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ / ΔΡΟΜΟΥ
	COMPRESSION	ΥΠΟΧΩΡΗΗ ΕΔΑΦΟΥΣ		TRAIN LINES	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	HP	OFF TRACK FORBIDDEN HORS PISTE INTERDIT	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΚΙΝΗΣΗ ΕΚΤΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ / ΔΡΟΜΟΥ
	DITCH SAIGNEE	ΤΑΦΡΟΣ		WELL PUIT	ΠΗΓΑΔΙ / ΠΗΓΗ	OUED	OUED / WADI OUED	ΞΕΡΟΠΟΤΑΜΟΣ
	STEP RADIER	ΣΚΑΛΟΠΑΤΙ		RUINS Individual drawing RUINES	ΕΡΕΙΠΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΚΤΙΣΜΑ	E3	NARROW ETROIT	ΣΤΕΝΟ
	STEP DOWN MARCHE EN DESCENTE	ΚΑΤΕΒΑ ΚΑΤΩ		CHURCH	ΕΚΚΛΗΣΙΑ	DS	IN DANS	ΜΕΣΑ / ΕΝΤΟΣ / ΣΕ
	STEP UP MARCHE EN MONTÉE	ΣΚΑΡΦΑΛΩΣΕ ΠΑΝΩ		START END of Zone controlled speed DEBUT FIN de Zone	ΑΡΧΗ / ΤΕΛΟΣ ΖΩΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	IMP	IMPERATIVE IMPERATIF	ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ
	DOWNHILL DESCENTE	ΚΑΤΩΦΕΡΕΙΑ		SPEED LIMIT Individual drawing Limite de VITESSE	ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ (ΕΙΚΟΝΑ ΑΝΑΛΟΓΗ)	QT	LEAVE QUITTER	ΑΦΗΞΕ
	TOWARDS VERS	ΠΡΟΣ		STOP	ΣΤΟΠ	GD	BIG GRAND	ΜΕΓΑΛΟ
	UPHILL MONTÉE	ΑΝΩΦΕΡΕΙΑ		CAMBER DEVERS	ΠΛΑΓΙΑ ΚΛΙΣΗ	NBX	MANY NOMBREUX	ΠΟΛΛΑΠΛΑ
	HOLE COLLAPSE TROU EFFONDRE	ΝΕΡΟΦΑΓΩΜΑ		START DEPART	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	RLT	SLOWDOWN RALENTIR	ΚΩΦΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
	RUTS ORNIERE	ΑΥΛΑΚΙ ΝΕΡΟΦΑΓΩΜΑ		FINISH ARRIVEE	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ	±V	MORE or LESS VISIBLE PLUS OU MOINS VISIBLE	ΔΥΣΔΙΑΚΡΙΤΟ ΤΜΗΜΑ
	UNDULATION ONDULATION BOSSELÉ	ΕΔΑΦΙΚΗ ΑΝΩΜΑΛΙΑ		CLOCK CHRONO	ΣΕΧ	S	TWISTY SINUEUX	ΦΙΔΩΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ / ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE SUR PONT SOUS PONT	ΠΑΝΩ / ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΓΕΦΥΡΑ		FUEL ESSENCE	ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ	PP	MAIN TRACK PISTE PRINCIPALE	ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
	FORD GUE	ΠΟΤΑΜΙ		PHOTO	ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΣ	TD	KEEP STRAIGHT TOUT DROIT	ΣΥΝΕΧΙΣΕ ΕΥΘΕΙΑ
	HOLE TROU	ΤΡΥΠΑ		PC CP	ΣΕΔ	RO	ROAD ROUTE	ΔΡΟΜΟΣ
	CAIRN	ΣΤΟΙΒΑ ΠΕΤΡΑΣ / ΣΗΜΑΔΙ		START OF ASSISTANCE ZONE DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	ΑΡΧΗ ΖΩΝΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	TDSP	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	ΣΥΝΕΧΙΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
	WATER TANK CITERNE	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΝΕΡΟΥ		FINISH OF ASSISTANCE ZONE FIN ZONE D'ASSISTANCE	ΤΕΛΟΣ ΖΩΝΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	TDRP	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	ΣΥΝΕΧΙΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΔΡΟΜΟ
	BARBED WIRE FENCE FIL BARBELE	ΦΡΑΚΤΗΣ		VILLAGE	ΧΩΡΙΟ / ΠΟΛΗ	P//	PARALLEL TRACKS PISTES PARALLELES	ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
	STONE FENCE CLOTURE	ΠΕΤΡΙΝΟΣ ΦΡΑΚΤΗΣ		WAYPOINT MASQUE	HIDDEN WAYPOINT	P	TRACK PISTE	ΔΙΑΔΡΟΜΗ
	ELECTRIC LINE LIGNE ELECTRIQUE			WAYPOINT ECLIPSE WAYPOINT ECLIPSE		C	BEARING CAP	ΠΟΡΕΙΑ / ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
	OLIVE TREE	ΕΛΙΑ	AD	ON THE RIGHT A DROITE	ΣΤΑ ΔΕΞΙΑ	TJS	ALWAYS TOUJOURS	ΠΑΝΤΑ
	VINEYARD	ΑΜΠΕΛΙΑ	AG	ON THE LEFT A GAUCHE	ΣΤΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	VG	VEGETATION	ΒΛΑΣΤΗΝΗ
	TREE	ΔΕΝΤΡΑ	D	RIGHT DROITE	ΔΕΞΙΑ	CX	STONE CAILLOUX	ΠΕΤΡΑ / ΒΡΑΧΟΣ
	ANTENNA / MAST ANTENNE	ΚΕΡΑΙΑ	G	LEFT GAUCHE	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	EFF	COLLAPSED EFFONDRE	ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ
	GATE BARRIER PORTAIL BARRIERE	ΕΙΣΟΔΟΣ / ΠΟΡΤΑ	SA	SAND SABLE	ΑΜΜΟΣ	RP	TO TAKE REPRISE REPRENDRE	ΞΑΝΑΡΧΙΖΕΙ / ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ
	BUSH	ΘΑΜΝΟΙ	DN	DUNE	ΑΜΜΟΛΟΦΟΣ	BETW	BETWEEN ENTRE	ΕΝΔΙΑΜΕΣΑ / ΜΕΤΑΞΥ

23.2 The road book must include at the rear the red «SOS» and green «OK» panels in A4 size minimum.

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

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

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

24. SPEED CONTROL ZONES

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

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

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

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

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

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

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

(See Diagram D below)

23.2 Το road book πρέπει να περιλαμβάνει στο πίσω μέρος την κόκκινη «SOS» και την πράσινη «OK» πινακίδα σε ελάχιστο μέγεθος A4.

23.3 Οι διοργανωτές μπορούν να παραδίδουν το road book, ανά μέρα ή για το σύνολο του αγώνα. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να έχουν παραλάβει το road book για μια ημέρα, το αργότερο στις 18:00 της προηγούμενης ημέρας. Η παραλαβή θα γίνεται ενυπόγραφα και το road book θα παραμείνει στην ιδιοκτησία του αγωνιζόμενου.

23.4 Επιτρέπεται να υπάρχουν μέσα στο αυτοκίνητο μόνο οι σημειώσεις διαδρομής για την τρέχον Rally (επίσημο road book), οι τροποποιήσεις που προτείνει το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA ή το αυτοκίνητο ελέγχου του οργανωτή, οι οποίες μπορούν να ενσωματωθούν στο road book και προσωπικές σημειώσεις που προκύπτουν από προηγούμενη διέλευση (σε οποιαδήποτε φορά) κατά το τρέχον Rally.

23.5 Απαγορεύεται να υπάρχουν οποιοδήποτε χάρτες (έντυποι ή ψηφιακοί) στο αυτοκίνητο, εκτός από αυτές που παρέχονται από τους διοργανωτές ή οι χάρτες που αναφέρονται στους κανονισμούς Ράλλυ. Δεν επιτρέπεται να υπάρχουν σημειώσεις στους χάρτες πέρα από γραμμές γεωγραφικού πλάτους και γεωγραφικού μήκους και τα γεωγραφικά σημεία GPS που παρέχονται από τους διοργανωτές.

24. ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

24.1 Οι διοργανωτές πρέπει να ορίσουν ζώνες ελέγχου ταχύτητας, όταν μια επιλεγμένη διαδρομή περνά μέσα από μια κατοικημένη περιοχή και σε άλλες θέσεις κατά την κρίση τους.

Ένα σήμα παλμών καταγράφεται στο GPS τουλάχιστον κάθε 100 μέτρα και η ταχύτητα εμφανίζεται στη σελίδα ταχύτητας του GPS και καταγράφεται στη μνήμη του.

24.2 Η αρχή μιας ζώνης ελέγχου ταχύτητας θα περιγράφεται στο roadbook με μια τουλίπα με ένδειξη "DZ" και με ένα γεωγραφικό σημείο (WPS ή WPE) και θα επισημαίνεται μια φυσική ένδειξη. 90 μέτρα πριν από αυτό το γεωγραφικό σημείο οι διαγωνιζόμενοι θα ενημερώνονται από το GPS ότι πλησιάζουν σε ζώνη ελέγχου ταχύτητας. 90 μέτρα μετά το γεωγραφικό σημείο, είναι το τέλος της ζώνης ανοχής μέσα στην οποία δεν επιβάλλεται ποινή.

24.3 Το τέλος της ζώνης ελέγχου θα περιγράφεται στο roadbook με μια τουλίπα με ένδειξη "FZ" και με ένα γεωγραφικό σημείο (WPE) και θα επισημαίνεται με μια φυσική ένδειξη. 90 μέτρα πριν από αυτό το γεωγραφικό σημείο αρχίζει η ζώνη ανοχής εντός της οποίας δεν επιβάλλεται ποινή.

24.4 Τα γεωγραφικά σημεία που σχετίζονται με "DZ" ή "FZ" επικυρώνονται μόνο εφόσον ο αγωνιζόμενος είναι μέσα στην ακτίνα των 90 μέτρων.

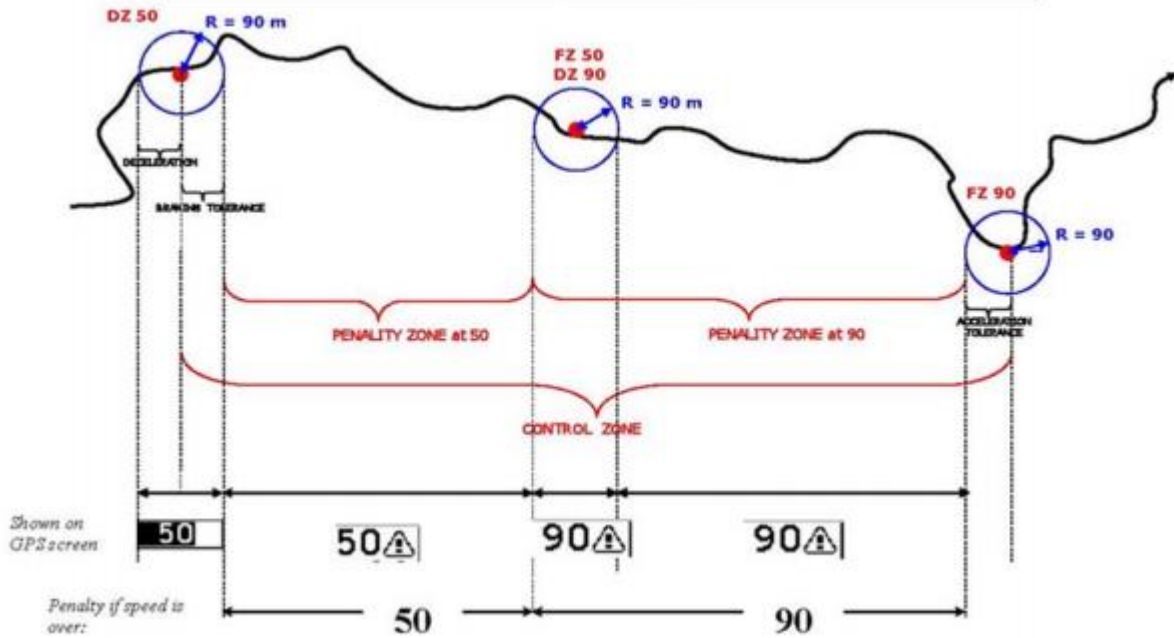
24.5 Μέσα σε μια ζώνη ελέγχου ταχύτητας ο διοργανωτής μπορεί να καθορίσει ένα όριο ταχύτητας των 30, 50 ή 90 χλμ/ω. Η ταχύτητα που επιβάλλεται θα εμφανίζεται μόνιμα στο GPS.

24.6 Σε περίπτωση που το φυσικό σημείο και το γεωγραφικό σημείο δεν συμπίπτουν, μόνο το γεωγραφικό σημείο αναφοράς θα πρέπει να θεωρείται σωστό.

24.7 Οι διοργανωτές δεν μπορούν να καθορίσουν περισσότερες από δύο διαδοχικές ζώνες ελέγχου ταχύτητας με διαφορετικά όρια ταχύτητας. Στην περίπτωση της αύξησης της ταχύτητας η υψηλότερη ταχύτητα θα ισχύει από 90 μέτρα πριν το ενδιάμεσο γεωγραφικό σημείο FZ / DZ (WPE).

(Βλέπε διάγραμμα Δ παρακάτω)

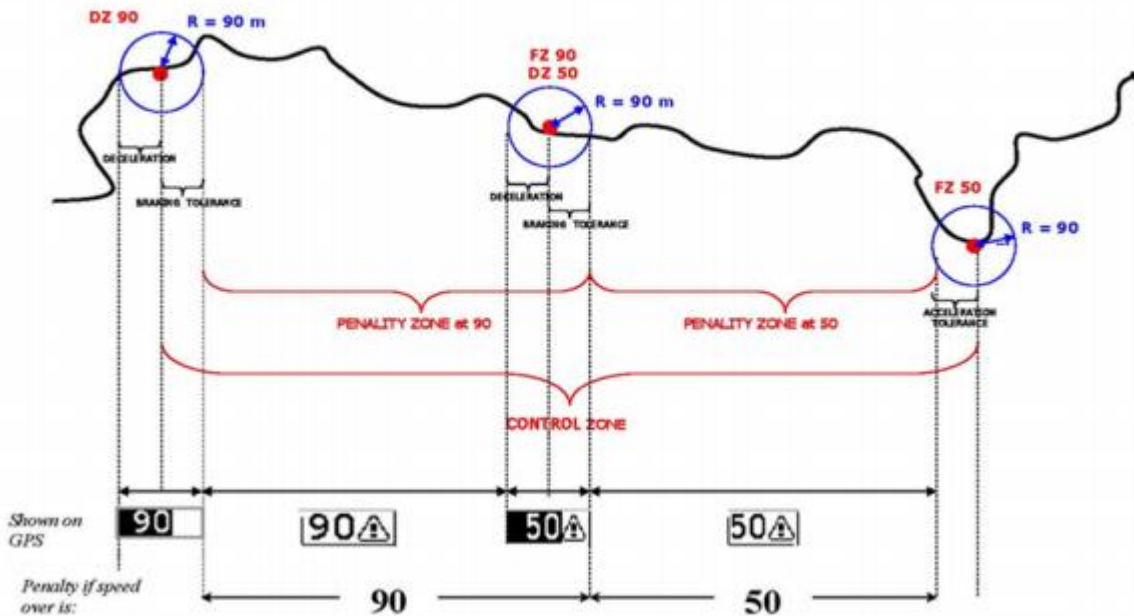
Diagram D - successive increasing speed control zones from 50 to 90 kph



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

Στην περίπτωση μείωσης της ταχύτητας η χαμηλότερη ταχύτητα δεν θα ισχύει έως 90 μέτρα μετά τα ενδιάμεσα FZ / DZ γεωγραφικά σημεία (WPE). (Βλέπε διάγραμμα E παρακάτω).

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



24.8 At the end of each Leg the GPS may be inspected for excess speed. Any violations will be reported immediately to the Clerk of the Course.

24.8 Στο τέλος κάθε σκέλους το GPS μπορεί να επιθεωρείται για έλεγχο υπερβολικής ταχύτητας. Τυχόν παραβάσεις θα πρέπει να αναφέρονται αμέσως στον Αλυτάρχη.

24.9

24.9

- Between 1 and 15 kph: 1 minute x the number of impulsions + a fixed amount of €50

- Between 16 and 40 kph: 2 minutes x the number of impulsions + a fixed amount of €100;

- Over 40 kph:
1st impulsion: 5 minutes + a fixed amount of €300;
2nd impulsion: 10 minutes + a fixed amount of €500;
3rd impulsion: 15 minutes + a fixed amount of €700.
Any further impulsions over 40 kph will result in a penalty at the discretion of the Stewards.

24.10 Speed control zones may be established in Bajas. The means of their identification and penalties applied must be stipulated in the supplementary regulations.

- Μεταξύ 1 και 15 χλμ/ω: 1 λεπτό x τον αριθμό των παλμών + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 50

- Μεταξύ 16 και 40 χλμ/ω: 2 λεπτά x τον αριθμό των παλμών + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 100

- Πάνω από 40 χλμ/ω:
1ος παλμός: 5 λεπτά + ένα σταθερό ποσό € 300
2ος παλμός: 10 λεπτά + ένα σταθερό ποσό των € 500
3ος παλμός: 15 λεπτά + ένα σταθερό ποσό των € 700.

Οποιοσδήποτε περαιτέρω καταγραφές παλμών πάνω από 40 χλμ/ω θα επιφέρει ποινή στην κρίση των αγωνοδίκων.

24.10 Ζώνες ελέγχου ταχύτητας μπορούν να ορισθούν στα Baja. Τα μέσα αναγνώρισης και οι κυρώσεις που επιβάλλονται πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Σε περίπτωση που ο οργανωτής δεν παρέχει κατάλληλη μονάδα GPS η οποία να έχει την ικανότητα να εμφανίζει / προειδοποιεί όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο για την προσέγγιση στα γεωγραφικά σημεία του άρθρου 22 τότε το άρθρο 24.9 εφαρμόζεται ως ακολούθως:

Οι παρακάτω αφορούν την συνολική μέγιστη υπέρβαση που καταγράφηκε σε μια και μόνο ζώνη ανα παράβαση

-Υπέρβαση από 1 έως 15 χλμ/ω
3 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 50

-Υπέρβαση από 16 και 40 χλμ/ω
10 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο + ένα προκαθορισμένο συνολικό ποσό των € 100

-Υπέρβαση πάνω από 40 χλμ/ω
1η παράβαση: 20 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω το όριο και συνολική χρηματική ποινή € 300
2η παράβαση: 1 ώρα για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο και συνολική χρηματική ποινή € 500
3η παράβαση: καθορισμένη ποινή η αποκλεισμός ανάλογα την περίπτωση

25. RECONNAISSANCE

25.1 The presence of a competitor, or anyone connected with a competitor, on any part of the itinerary of a Rally after its announcement is prohibited.

25.2 Any driver who has been on the FIA Cross Country Priority Drivers list for the current or previous five years, or his co-driver or representative, and who wishes to visit an area which might be used for a selective section of any Rally must obtain written permission from the organiser who will inform the FIA.

25.3 Failure to respect these rules will result in the competitor being reported to the stewards.

26. TRAFFIC – SPEED

26.1 In the event of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the Rally, the traffic policemen, judges of fact or officials of the Rally having noted the infringement must inform the offender thereof as soon as possible. Should they decide against stopping or are unable to stop the driver in the wrong, they may request the application of the penalties provided for, subject to the following:

25. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

25.1 Η παρουσία ενός αγωνιζόμενου ή οποιουδήποτε που συνδέεται με έναν αγωνιζόμενο, σε οποιοδήποτε μέρος της διαδρομής του Ράλλυ μετά την ανακοίνωση του απαγορεύεται.

25.2 Κάθε οδηγός που είναι στον κατάλογο οδηγών Cross-Country της FIA για το τρέχον ή τα προηγούμενα πέντε χρόνια ή ο συνοδηγός του ή εκπρόσωπός, επιθυμεί να επισκεφθεί μια περιοχή που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν επιλεγμένη διαδρομή οποιουδήποτε αγώνα πρέπει να αποκτήσει έγγραφη άδεια από τον οργανωτή που με τη σειρά του πρέπει να ενημερώσει την FIA

25.3 Η μη τήρηση αυτών των κανόνων θα έχει ως αποτέλεσμα την αναφορά του αγωνιζόμενου στους αγωνοδίκες.

26. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΤΑΧΥΤΗΤΑ

26.1 Τα αρμόδια όργανα που θα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιον αγωνιζόμενο που συμμετέχει στον αγώνα (αστυνομία, στελέχη ή εντεταλμένα άτομα κριτές γεγονότων) πρέπει να του το γνωστοποιήσουν το συντομότερο δυνατόν. Σε περίπτωση όμως που αποφασίσουν να μην σταματήσουν το πλήρωμα ή δεν μπορούν κατά τη διάρκεια της παράβασης, τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τον ποινές, με την προϋπόθεση ότι:

- a) that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the final classification of the Leg during which the infringement was committed,
- b) that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, as well as the exact place and time of the offence,
- c) that the facts are not open to various interpretations.

27. VEHICLE TO VEHICLE ALARM SYSTEM

27.1 In order to make overtaking between competitors safer a Vehicle to Vehicle Alarm system will be fitted to each vehicle.

27.2 This system must be in operation throughout the running of each Leg and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.

27.3 The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation, through the fault of the crew a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the stewards for possible further action.

27.4 A competitor who refuses to respond to the alarm will be reported to the stewards who may penalise that competitor or another member of the same team.

27.5 Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the supplementary regulations.

27.6 The unit must be fixed in the vehicle in such a way as to allow at least 2 team members to use it while seated with tightened seatbelts.

27.7 It is prohibited to deliberately block a following competitor or prevent them from overtaking.

28. TRACKING SYSTEM & ACCIDENT RESPONSE

28.1 In order to enhance competitor safety a Tracking System will be fitted to each vehicle. This includes a means for a competitor to communicate with the Rally Control.

28.2 This system must be in operation throughout the running of each Leg (day and night) and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.

28.3 The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation, through the fault of the crew a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the stewards for possible further action.

28.4 Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the supplementary regulations.

28.5 Should a competitor arrive at the scene of an accident which involves injury they must stop and provide whatever assistance is appropriate until the arrival of the emergency services.

A competitor who stops to aid another competitor may apply in writing to the stewards for a time allowance to be applied.

α. Η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει μέσω της επίσημης οδού, εγγράφως πριν από την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων του σκέλους που έγινε η παράβαση.

β. Το πρακτικό θα είναι αρκετά λεπτομερές ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του συμμετέχοντα που έκανε την παράβαση πέραν κάθε αμφιβολίας και θα καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.

γ. Τα γεγονότα δεν επιδέχονται αμφισβητήσεις.

27. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Η ισχύς της όλης της παρούσας παραγράφου δεν είναι υποχρεωτική για τους Εθνικούς Αγώνες μέχρι νεωτέρας

27.1 Με στόχο να εξασφαλιστεί η ασφαλέστερη προσπέραση μεταξύ αγωνιζόμενων, ένα σύστημα ειδοποίησης μεταξύ οχημάτων θα τοποθετηθεί σε κάθε όχημα.

27.2 Αυτό το σύστημα πρέπει να είναι σε λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του κάθε σκέλους και θα πρέπει να συνδέεται απευθείας με την μπαταρία του οχήματος, χωρίς δυνατότητα διακοπής.

27.3 Η λειτουργία του συστήματος είναι η ευθύνη του αγωνιζόμενου. Εάν διαπιστωθεί ότι το σύστημα δεν είναι σε λειτουργία, λόγω υπαιτιότητας του πληρώματος θα επιβληθεί ποινή 1 ώρας συν € 300 και το παράπτωμα θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες για πιθανή περαιτέρω ενέργεια.

27.4 Αγωνιζόμενος ο οποίος αρνείται να απαντήσει στην ειδοποίηση, θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες που μπορεί να τιμωρήσει τον εν λόγω αγωνιζόμενο ή ένα άλλο μέλος της ίδιας ομάδας

27.5 Οδηγίες για τη χρήση της μονάδας θα πρέπει να παρέχονται από τον κατασκευαστή και πρέπει να αναφέρονται σε παράρτημα στον συμπληρωματικό κανονισμό.

27.6 Η μονάδα πρέπει να τοποθετείται στο όχημα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπει τουλάχιστον από 2 μέλη του πληρώματος να το χρησιμοποιήσουν ενώ κάθονται με δεμένες της ζώνες ασφαλείας

27.7 Απαγορεύεται να εμποδίζεται σκόπιμα ένας επερχόμενος αγωνιζόμενος ή να αποτρέπεται να πραγματοποιήσει προσπέραση.

28. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

28.1 Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια των αγωνιζόμενων ένα σύστημα παρακολούθησης θα τοποθετηθεί σε κάθε όχημα. Αυτό περιλαμβάνει ένα μέσο για τον αγωνιζόμενο να επικοινωνήσει με το κέντρο ελέγχου του αγώνα.

28.2 Αυτό το σύστημα πρέπει να είναι σε λειτουργία καθ' όλη την διεξαγωγή του κάθε σκέλους (μέρα και νύχτα) και πρέπει να συνδεθεί άμεσα με την μπαταρία του οχήματος, χωρίς δυνατότητα διακοπής.

28.3 Η λειτουργία του συστήματος είναι η ευθύνη του αγωνιζόμενου. Εάν διαπιστωθεί ότι το σύστημα δεν είναι σε λειτουργία, λόγω υπαιτιότητας του πληρώματος θα επιβληθεί ποινή 1 ώρας συν € 300 και το παράπτωμα θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες για πιθανή περαιτέρω ενέργεια.

28.4 Οδηγίες για τη χρήση της μονάδας θα πρέπει να παρέχονται από τον κατασκευαστή και πρέπει να αναφέρονται σε παράρτημα στον συμπληρωματικό κανονισμό.

28.5 Σε περίπτωση που αγωνιζόμενος φτάσει στον τόπο ατυχήματος που συνεπάγεται τραυματισμό πρέπει να σταματήσει και να παρέχουν ό,τι βοήθεια είναι κατάλληλη μέχρι την άφιξη των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.

Αγωνιζόμενος που σταματά για να βοηθήσει έναν άλλο αγωνιζόμενο μπορεί να απευθυνθεί γραπτώς στους αγωνοδίκες για επίδομα χρόνου.

28.6 Each car will carry at least one red triangle which in every case when a car has stopped will be placed by the crew, or those aiding them, approximately 50 metres before the stopped vehicle.

28.7 A competitor who has stopped on a selective section is obliged to display either the red "SOS" or green "OK" panels located at the rear of the standard road book.

29. ELECTRONIC EQUIPMENT

29.1 Any radio or electronic means of communication, other than GSM (without GPS function), satellite telephone, or any other device expressly permitted in the supplementary regulations are forbidden on board the vehicles.

29.2 Separate antennas, hands-free devices, data cables, WiFi, Bluetooth and similar including all forms of data transmission are prohibited.

29.3 Telephone numbers of any equipment carried on board must be given to the organisers during the administrative checks.

29.4 Telephones may only be used during selective sections from outside the vehicle and must be switched off at other times.

29.5 Telephone use complying with national law is permitted on road sections.

30. OPENING OF THE ROUTE

30.1 The opening of the route will be carried out by the FIA Opening Car crew (not for Bajas) and a team from the organisers.

They will ensure the route is passable, that the navigation instructions are correct, that the road book is accurate and that necessary safety measures are in place.

30.2 Requirements for the FIA Opening Car are in the Appendix.

30.3 For Bajas, except when the Rally is twinned with a motorcycle event and the first car starts no longer than 45 minutes after the last motorcycle has started, at least two zero cars must pass through each selective section before the first competitor.

31. SERVICE

31.1 All service parks must be accessible to 2-wheel drive road cars. Groundsheet must be used (a maximum of 1 metre longer and wider than the vehicle in running order).

31.2 During selective sections any service, except that expressly allowed in the supplementary regulations, is forbidden. Only FIA competitors still in the competition may assist each other.

28.6 Κάθε αυτοκίνητο θα φέρει τουλάχιστον ένα κόκκινο τρίγωνο το οποίο, σε κάθε περίπτωση όταν ένα αυτοκίνητο έχει σταματήσει θα τοποθετηθεί, από το πλήρωμα ή εκείνους που τους βοηθούν, περίπου 50 μέτρα πριν τη θέση του οχήματος.

28.7 Ένας αγωνιζόμενος ο οποίος έχει σταματήσει σε μια επιλεγμένη διαδρομή είναι υποχρεωμένος να εμφανιστεί είτε την κόκκινη "SOS" ή την πράσινη "OK" πινακίδα που βρίσκεται στο πίσω μέρος του road book.

29. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

29.1 Κάθε ράδιο ή ηλεκτρονικό σύστημα επικοινωνίας, εκτός από GSM (χωρίς λειτουργία GPS), δορυφορικό τηλέφωνο ή οποιαδήποτε άλλη συσκευή επιτρέπεται ρητά στον συμπληρωματικό κανονισμό απαγορεύεται να βρίσκεται επί του οχήματος.

29.2 Χωριστές κεραίες, συσκευές hands-free, καλώδια δεδομένων, WiFi, Bluetooth και παρόμοια, συμπεριλαμβανομένων όλων των μορφών μετάδοσης δεδομένων απαγορεύεται.

29.3 Οι αριθμοί τηλεφώνου του εξοπλισμού που βρίσκεται επί του οχήματος πρέπει να δοθούν στους οργανωτές κατά τη διάρκεια του διοικητικού ελέγχου.

29.4 Τα τηλέφωνα μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια των επιλεγμένων διαδρομών μόνο από το εξωτερικό του οχήματος και θα πρέπει να είναι απενεργοποιημένα όλες τις άλλες στιγμές.

29.5 Χρήση τηλεφώνου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία σε τμήματα απλών διαδρομών.

30. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

30.1 Ο έλεγχος της διαδρομής θα πραγματοποιηθεί από το πλήρωμα του πλοηγού αυτοκινήτου της FIA (όχι για Baja) και μια ομάδα από τους διοργανωτές.

Θα εξασφαλίσουν ότι η διαδρομή είναι βατή, ότι οι οδηγίες πλοήγησης είναι σωστές, ότι το road book είναι ακριβές και ότι τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας είναι στη θέση τους.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Τα αναφερόμενα της ανωτέρου παραγράφου 30.1 για πλοηγό αυτοκίνητο της OMAE εφαρμόζονται και στους Εθνικούς αγώνες Baja

30.2 Απαιτήσεις για το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA είναι στο παράρτημα.

30.3 Για τα Baja - εκτός εάν το Rally διοργανώνεται ταυτόχρονα με ένα αγώνα μοτοσυκλέτας και το πρώτο αυτοκίνητο δεν εκκινεί αργότερα από 45 λεπτά μετά την εκκίνηση της τελευταίας μοτοσυκλέτας - τουλάχιστον δύο "0" αυτοκίνητα πρέπει να περάσουν μέσα από κάθε επιλεγμένη διαδρομή πριν την εκκίνηση του πρώτου αγωνιζόμενου

31. SERVICE

31.1 Όλοι οι χώροι service θα πρέπει να είναι προσβάσιμα από δικίνητα αυτοκίνητα δρόμου. Ένα κάλυμμα εδάφους πρέπει να χρησιμοποιείται (κατ' ανώτατο 1 μέτρο μακρύτερο και φαρδύτερο από το όχημα σε λειτουργική κατάσταση).

31.2 Κατά τη διάρκεια των επιλεγμένων διαδρομών οποιοδήποτε service εκτός από αυτό που επιτρέπεται ρητά στον συμπληρωματικό κανονισμό, απαγορεύεται.

Μόνο οι FIA αγωνιζόμενοι που συνεχίζουν τον αγώνα μπορούν να αλληλοβοηθηθούν.

31.3 Οι διοργανωτές μπορούν να καθορίζουν περιοχές σε μια επιλεγμένη διαδρομή όπου επιτρέπεται το service. Πριν από αυτές τις περιοχές θα πρέπει να προηγείται ΣΕΔ και οι χώροι αυτοί να βρίσκονται

31.3 Organisers may specify areas in a selective section where servicing is permitted. Such areas will be preceded by a passage control, be within a 30 kph maximum speed control zone and be clearly defined.

31.4 Servicing on road sections is only permitted where the competitors' route and the assistance route are common.

31.5 Service crews must not deviate from the route detailed in the assistance road book.

31.6 Air assistance is forbidden.

31.7 The location of service areas and the distances between them for both competitors and service vehicles should be detailed in the Rally Guide.

31.8 Service vehicles may enter a selective section after the closing of the relevant time controls if permitted to do so by the clerk of the course. Such vehicles must only travel in the direction of the Rally.

31.9 Servicing may only be carried out in an area freely open to officials of the Rally.

Servicing in a closed and/or private place is not authorised. If a car is serviced inside a closed tent, the clerk of the course must be informed and any official of the event must be allowed to enter the tent at any time.

31.10 The maximum speed in the bivouac or any other service area is 30 kph.

31.11 Servicing is only permitted in the cases mentioned above.

31.12 Organisers may set up timed service areas to restrict the amount of service time available and then put vehicles into a parc fermé.

31.13 A time control must be included in the itinerary at the entry to each service park.

31.14 In timed service areas on Bajas, only three team personnel may work on a competing vehicle. They shall be identified by tabards or distinctive armbands which must be specified in the Supplementary Regulations. The crew may work freely during such period.

32. TEAM TO VEHICLE COMMUNICATIONS

32.1 Displaying information to a competing vehicle is only permitted in a service zone.

32.2 Transmission of data or information to a competing vehicle by radio, telephone or any other means is forbidden during selective sections.

33. REFUELLING

33.1 Refuelling is only permitted in the following areas:

- In the official refuelling zone of the bivouac;
 - In an official refuelling zone which must be after the service area;
 - In a fuel station indicated in the road book on the official route using only that station's fuel;
 - During service, in a fuel station indicated in the road book local to the bivouac using only that station's fuel.
- Outside of these official areas, refuelling is only allowed when using fuel coming from another FIA competitor still in the race.

εντός ζώνης ελέγχου ελέγχου ταχύτητας με όριο 30 χλμ/ω και να είναι σαφώς καθορισμένοι.

31.4 Το service στις απλές διαδρομές επιτρέπεται μόνο στα σημεία που η διαδρομή των αγωνιζόμενων και των οχημάτων υποστήριξης είναι κοινή.

31.5 Τα πληρώματα των service δεν πρέπει να αποκλίνουν από τη διαδρομή που αναφέρεται στο road book υποστήριξης

31.6 Η βοήθεια του από τον αέρα είναι απαγορευμένη.

31.7 Η θέση των περιοχών service και οι αποστάσεις μεταξύ τους τόσο για τους αγωνιζόμενους όσο και για τα οχήματα υποστήριξης θα πρέπει να αναφέρονται λεπτομερώς στο Rally Guide.

31.8 Τα οχήματα υποστήριξης μπορούν να εισέλθουν σε μια επιλεγμένη διαδρομή, μετά το κλείσιμο των σχετικών ΣΕΧ και εφόσον το επιτρέψει ο αλυτάρχης. Αυτά τα οχήματα επιτρέπεται να ταξιδέψουν μόνο προς την κατεύθυνση του αγώνα.

31.9 Το service επιτρέπεται μόνο σε μια περιοχή η οποία είναι ανοικτή για τα στελέχη του αγώνα.

Service σε ένα κλειστό ή / και ιδιωτικό χώρο δεν επιτρέπεται. Αν ένα αυτοκίνητο δέχεται service μέσα σε μια κλειστή τέντα, τότε πρέπει να ενημερωθεί ο αλυτάρχης και πρέπει να επιτραπεί πρόσβαση σε οποιοδήποτε στέλεχος του αγώνα, οποιαδήποτε στιγμή.

31.10 Η μέγιστη ταχύτητα στο bivouac ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή service είναι 30 χλμ/ω.

31.11 Το Service επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που αναφέρονται παραπάνω.

31.12 Οι διοργανωτές μπορούν να οργανώσουν χρονομετρημένες περιοχές service ώστε να περιορίσουν το διαθέσιμο χρόνο service και στη συνέχεια να τοποθετούνται τα οχήματα σε parc fermé.

31.13 Ένα ΣΕΧ πρέπει να περιλαμβάνεται στο δρομολόγιο στην είσοδο κάθε service park.

31.14 Σε χρονομετρημένους χώρους service στους αγώνες Baja, μόνο τρία άτομα της ομάδας μπορούν να εργάζονται σε ένα αγωνιστικό όχημα. Θα πρέπει ξεχωρίζουν φορώντας ειδικά γιλέκα ή διακριτικά περιβραχιόνια που θα πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό Κανονισμό. Το πλήρωμα μπορεί να εργάζεται ελεύθερα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

32. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΜΑΔΑΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

32.1 Η εμφάνιση πληροφοριών σε ένα αγωνιστικό όχημα επιτρέπεται μόνο στους χώρους service.

32.2 Διαβίβαση δεδομένων ή πληροφοριών προς ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο με ραδιοπομπούς, τηλέφωνο ή οποιοδήποτε άλλο μέσο απαγορεύεται κατά τη διάρκεια της εξέλιξης των επιλεγμένων διαδρομών.

33. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

33.1 Ο ανεφοδιασμός επιτρέπεται μόνο στις ακόλουθες περιοχές:

- Στην επίσημη ζώνη ανεφοδιασμού του bivouac
 - Σε μια επίσημη ζώνη ανεφοδιασμού η οποία πρέπει να είναι μετά την περιοχή service
 - Σε ένα σταθμό καυσίμων που αναφέρεται στο road book και βρίσκεται πάνω στο επίσημο δρομολόγιο, χρησιμοποιώντας μόνο καύσιμο του συγκεκριμένου σταθμού
 - Κατά τη διάρκεια του service, στο bivouac σε ένα τοπικό σταθμό καυσίμων που αναφέρεται στο road book, χρησιμοποιώντας μόνο καύσιμο του συγκεκριμένου σταθμού
- Έξω από αυτές τις επίσημες περιοχές, ανεφοδιασμός επιτρέπεται μόνο όταν χρησιμοποιείται καύσιμο που προέρχεται από άλλο αγωνιζόμενο της FIA ο οποίος είναι ακόμα εντός αγώνα.

33.2 Vehicles must be on their wheels with engine stopped and the crew outside the vehicle when being refuelled.

33.3 Should there be a timed, official refuelling zone (obligatory on Bajas) the time allocated shall be 20 minutes minimum. A time control must be established at the entry and exit of such refuelling zones.

On Bajas, competitors may only refuel at commercial fuel stations using fuel on sale to the public. At these stations, only the crew may carry out this procedure. A member of the team may proceed with the payment but will have to stay away from the vehicle.

Organisers should ensure that the itinerary passes a suitable number of fuel stations of adequate size and that the stations are clearly marked in the road book.

An additional 20 minutes should be included in the time allowed for the road section. Should an organiser consider that it is not possible for the route to pass suitable fuel stations a waiver must be requested from the FIA.

33.4 In official refuelling zones a maximum of two team members are permitted to carry out refuelling with a third present with a fire extinguisher. It is recommended that these team members wear goggles and homologated clothing, and it is mandatory to wear long clothes.

Any additional conditions or restrictions must be specified in the supplementary regulations.

33.5 In official refuelling zones no other work may be carried out on the competing vehicle.

33.6 If electrical refuelling equipment is used it must be sparkproof and it and the vehicle must be earthed.

33.7 In refuelling zones the speed limit is 30 kph maximum.

33.8 The organisers must provide an adequate fire-fighting service at official refuelling zones.

33.9 Should a vehicle be unable to move under its own power it may be pushed out of an official refuelling zone. An external battery may be used immediately after leaving the zone.

34. FUEL

34.1 Fuel must conform to the Code (Appendix J, Art. 252.9).

34.2 Should the fuel available in a country through which the rally passes not be of a suitable quality the organisers may specify in the supplementary regulations the use of an alternative fuel (which complies with the FIA specifications of Appendix J Article 252.9).

35. INSURANCE

33.2 Τα οχήματα πρέπει να πατούν στους τροχούς τους με τον κινητήρα σβηστό και το πλήρωμα εκτός του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

33.3 Σε περίπτωση που θα οριστεί μια χρονομετρημένη, επίσημη ζώνη ανεφοδιασμού (υποχρεωτικό για Baja) ο διαθέσιμος χρόνος θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 20 λεπτά. Πρέπει να υπάρχουν ΣΕΧ στην είσοδο και την έξοδο των εν λόγω ζωνών ανεφοδιασμού.

Στους αγώνες Baja, οι αγωνιζόμενοι μπορούν να ανεφοδιάζονται μόνο σε πρατήρια καυσίμων χρησιμοποιώντας το καύσιμο που διατίθεται προς πώληση στο ευρύ κοινό. Σε αυτούς τους σταθμούς, μόνο το πλήρωμα μπορεί να πραγματοποιήσει αυτή τη διαδικασία.

Ένα μέλος της ομάδας μπορεί να αναλάβει την πληρωμή, αλλά θα πρέπει να μείνει πάντοτε μακριά από το όχημα.

Οι διοργανωτές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η διαδρομή περνάει από έναν ικανοποιητικό αριθμό πρατηρίων υγρών καυσίμων, κατάλληλου μεγέθους και ότι τα πρατήρια αυτά έχουν επισημανθεί με σαφήνεια στο road book.

20 επιπλέον λεπτά θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο ιδανικό χρόνο που διατίθεται για μια απλή διαδρομή. Σε περίπτωση που ένας διοργανωτής θεωρεί ότι δεν είναι δυνατό η διαδρομή να περάσει από κατάλληλα πρατήρια καυσίμων θα πρέπει να ζητηθεί η άδεια από τη FIA.

33.4 Στην επίσημη ζώνες ανεφοδιασμού κατ' ανώτατο όριο δύο μέλη της ομάδας επιτρέπεται να διενεργούν τον ανεφοδιασμό με ένα τρίτο παρόν με έναν πυροσβεστήρα. Συνιστάται αυτά τα μέλη της ομάδας να φορούν προστατευτικά γυαλιά και τα αναγνωρισμένη ένδυση, ενώ είναι υποχρεωτικό να φορούν μακριά ρούχα.

Τυχόν πρόσθετες προϋποθέσεις ή περιορισμοί, πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

33.5 Στην επίσημη ζώνες ανεφοδιασμού καμία άλλη εργασία δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στο διαγωνιζόμενο όχημα.

33.6 Εάν χρησιμοποιείται ηλεκτρικός εξοπλισμός ανεφοδιασμού πρέπει να είναι αντισπινθηρικός και το όχημα πρέπει να γειώνεται.

33.7 Στις ζώνες ανεφοδιασμού το μέγιστο όριο ταχύτητας είναι 30 χλμ/ω.

33.8 Οι διοργανωτές στις επίσημες ζώνες ανεφοδιασμού πρέπει να παρέχουν επαρκή πυροσβεστική κάλυψη.

33.9 Σε περίπτωση που ένα όχημα δεν μπορεί να κινηθεί με τη δική του ισχύ, μπορεί να σπρωχθεί εκτός μια ζώνης ανεφοδιασμού. Μια εξωτερική μπαταρία μπορεί να χρησιμοποιηθεί αμέσως μετά την έξοδο από τη ζώνη.

34. ΚΑΥΣΙΜΑ

34.1 Τα καυσίμων πρέπει να είναι σύμφωνα με ΔΑΚ (Παράρτημα J, Art. 252.9).

34.2 Σε περίπτωση που το διαθέσιμο καύσιμο σε μια χώρα που διέρχεται ο αγώνας, δεν είναι κατάλληλης ποιότητας οι διοργανωτές μπορούν να καθορίζουν στον συμπληρωματικό κανονισμό τη χρήση εναλλακτικού καυσίμου (το οποίο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές της FIA Παράρτημα J άρθρο 252.9).

35. ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Ισχύουν τα αναφερόμενα στο συμβόλαιο ασφάλισης της ΟΜΑΕ

35.1 The entry fees must include the insurance premium, which guarantees the competitor full cover for civil liability towards third parties, medical costs and his repatriation on medical grounds to a European hospital.

If special insurance other than that described above, connected with the regulations in force in the country or countries crossed by the Rally, is obligatory, it must be detailed in the Regulations and included in the entry fees.

The insurance premiums of above mentioned contracts covers their limits the name, address and contact details of the insurance company (or companies), as well as the contracts numbers must be included in the Regulations.

The insurance policy (at least in English) will be forwarded to competitors on request.

35.2 Beneficiaries of the insurance:

- The competitors and their service personnel,
- The members of the organisation, its service providers and their personnel,
- The officials of the Rally.

35.3 The beneficiaries are covered by the insurance while on the course of the rally, throughout the duration of the Rally. During that time, competitors who have retired or been disqualified continue to be covered by insurance, provided that they join the finish control or the nearest port of embarkation via the most direct route from the location where they have retired or been disqualified.

35.4 The insurance cover will come into effect at least from the administrative checking and scrutineering for the Rally and end upon the expiry of one of the following time limits, whichever is the later:

- time limit for protests or appeals or the end of any hearing by the Stewards;
- end of the administrative checking and post-rally scrutineering;
- end of the prize-giving.

35.5 Transfer and/or repatriation of the beneficiary

If the beneficiary's state of health is such that the rally medical team decides to order his transfer or repatriation, the organiser takes care of the transport.

This transport takes place by any appropriate means (light medical vehicle, ambulance, plane from a regular airline, medical plane, etc.), and if necessary, under medical supervision.

Only the medical interest of the case and the respect of the health regulations in force are taken into consideration in choosing the means of transport.

35.6 Medical (including hospitalisation) costs incurred

When medical costs have been incurred with the prior agreement of the rally medical team, the Organiser takes care of the medical fees, the cost of medication prescribed by a doctor or surgeon, and the costs of hospitalization decided by the medical team, the amount of which must be specified in the regulations of the Rally.

Medical (and therefore hospitalization) costs incurred after repatriation to Europe remain entirely at the expense of the beneficiary.

A document listing the services covered and services not covered will be issued to the participants during the administrative checks.

35.7 Civil Liability

From an insurance company, the organizer takes out a Civil Liability Insurance Policy, specific to sporting events with motorized land vehicles, in accordance with the national legislation(s) in force and the Prescriptions.

35.1 Το παράβολο συμμετοχής πρέπει να περιλαμβάνει το ασφάλιστρο, το οποίο εγγυάται στον αγωνιζόμενο πλήρη κάλυψη της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, τα ιατρικά έξοδα και τον επαναπατρισμό του για ιατρικούς λόγους σε ένα ευρωπαϊκό νοσοκομείο.

Αν ειδική ασφαλιστική κάλυψη εκτός από εκείνη που περιγράφεται παραπάνω, απαιτείται σε σχέση με τους νόμους που ισχύουν στη χώρα ή τις χώρες που διασχίζει ο Ράλλυ, πρέπει αυτό να αναφέρεται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό και να περιλαμβάνεται στο παράβολο συμμετοχής.

Τα ασφάλιστρα των προαναφερόμενων συμβάσεων, τα όρια κάλυψης, το όνομα, η διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας της ασφαλιστικής εταιρείας (ή εταιρείες), καθώς και οι αριθμοί συμβάσεων πρέπει να αναφέρονται στους κανονισμούς.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο (τουλάχιστον στα αγγλικά) θα διαβιβαστεί στους αγωνιζόμενους κατόπιν αιτήματος.

35.2 Δικαιούχοι του ασφαλιστικού συμβολαίου:

- Οι αγωνιζόμενοι και το προσωπικό του service αυτών,
- Τα μέλη της οργάνωσης, οι πάροχοι υπηρεσιών της και το προσωπικό τους,
- Τα στελέχη του αγώνα.

35.3 Οι δικαιούχοι καλύπτονται από την ασφάλιση, όσο βρίσκονται στο δρομολόγιο του αγώνα, καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

Κατά την περίοδο αυτή, οι αγωνιζόμενοι οι οποίοι έχουν εγκαταλείψει ή έχουν αποκλειστεί εξακολουθούν να καλύπτονται από ασφάλιση, υπό την προϋπόθεση ότι θα κατευθυνθούν στο τελικό ΣΕΧ ή το πλησιέστερο λιμάνι επιβίβασης μέσω της πιο σύντομης διαδρομής από την τοποθεσία όπου έχουν εγκαταλείψει ή αποκλειστεί.

35.4 Η ασφαλιστική κάλυψη θα τεθεί σε ισχύ τουλάχιστον από το διοικητικό και αρχικό τεχνικό έλεγχο του αγώνα και λήγει μετά την πάροδο ενός από τα ακόλουθα χρονικά όρια, ανάλογα με το ποιο είναι ολοκληρώνεται αργότερα:

- χρονικό όριο υποβολής ενστάσεων ή εφέσεων ή το τέλος της τυχόν ακρόασης από τους Αγωνοδίκες
- τέλος του διοικητικού ελέγχου και του τελικού τεχνικού ελέγχου
- ολοκλήρωση της απονομής των επτάθλων.

35.5 Μεταφορά και / ή επαναπατρισμός του δικαιούχου

Ο οργανωτής μεριμνά για τη μεταφορά του δικαιούχου αν η κατάσταση της υγείας του είναι τέτοια ώστε η ιατρική ομάδα του αγώνα αποφασίζει να διατάξει τη μεταφορά ή τον επαναπατρισμό του.

Αυτή η μεταφορά πραγματοποιείται με κάθε πρόσφορο μέσο (ελαφρύ ιατρικό όχημα, ασθενοφόρο, αεροπλάνο τακτικού αερογραμμών, ιατρικό αεροπλάνο, κλπ) και εάν είναι απαραίτητο, υπό ιατρική επίβλεψη.

Μόνο το ιατρικό ενδιαφέρον της υπόθεσης και ο σεβασμός των κανονισμών υγείας που ισχύουν λαμβάνονται υπόψη στην επιλογή των μέσων μεταφοράς.

35.6 Ιατρικές δαπάνες (συμπεριλαμβανομένης της νοσοκομειακής νοσηλείας)

Όταν προκύψουν ιατρικές δαπάνες με την προηγούμενη συμφωνία με την ιατρική ομάδα του αγώνα, η οργάνωση φροντίζει για τα ιατρικά έξοδα, το κόστος των φαρμάκων που συνταγογραφούνται από γιατρό ή χειρουργό, καθώς και τα έξοδα της νοσηλείας που αποφασίστηκε από την ιατρική ομάδα, της οποίας το ποσό θα πρέπει να καθορίζεται από τους κανονισμούς του αγώνα.

Ιατρικές (και, επομένως, νοσηλεία) δαπάνες που πραγματοποιούνται μετά τον επαναπατρισμό στην Ευρώπη βαραινούν εξ ολοκλήρου τον δικαιούχο.

Ένα έγγραφο του καταλόγου των υπηρεσιών που καλύπτονται και υπηρεσίες που δεν καλύπτονται θα παραδίδεται στους συμμετέχοντες κατά τη διάρκεια του διοικητικού ελέγχου.

35.7 Αστική Ευθύνη

Από μια ασφαλιστική εταιρεία, ο διοργανωτής εξασφαλίζει ένα Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Αστικής Ευθύνης, ειδικά για εκδηλώσεις χερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία (-ες) σε ισχύ και τις Διατάξεις.

Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση που καλύπτει τον αγωνιζόμενο για Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων, εντός του

The entry fees include the insurance premium covering the competitor's Civil Liability towards third parties, within the limit of the sums covered, per incident, specified in the Regulations.

Thus, in the event of an accident, fire or explosion occurring during the rally, the purpose of the said contract is to cover the financial consequences of civil liability that may be incumbent on:

- The competitors in case of physical injury or material damage caused to third parties (other than competitors), to public sector employees or to any other public body taking part in the spectator supervision service.
- The competitors in case of physical injury or damage to clothing that they might cause to one another; it is important to note that this insurance does not cover material damage.
- The drivers with regard to their co-drivers and passengers in case of incidents throughout the duration of the Rally.

35.8 This insurance contract on no account covers the theft of vehicles, of spare parts or of any other property. Thus, in the event of theft occurring in a country crossed by the rally, the Organiser cannot be held liable.

35.9 This policy covers only the official route of the rally, indicated by the Organiser. Vehicles that have retired or been disqualified will continue to be covered, provided that they join the finish control of the rally or the nearest port via the most direct route from the location where they have retired or been disqualified.

35.10 In case of accident, the competitor or his representative must make a written statement to the race director, the competitors' relations officer, or directly to the Organiser, within 24 hours. This statement must mention the circumstances of the accident and the contact details of the witnesses.

35.11 Individual Accident Insurance

Competitors must obtain information from their ASN concerning the cover afforded by their racing driver's licence. They are also recommended to take out additional insurance with an insurance company of their choice.

36. TIME CARD

36.1 Time cards must conform to the FIA standard.

36.2 A new time card will be issued at least at the start of each leg.

36.3 The location where each time card should be handed in must be marked on the time card as well as in the road book and /or the supplementary regulations.

36.4 The competitor is responsible for his time card. The loss of a time card will incur a minimum penalty of one hour and be reported to the stewards.

36.5 The control officials are the only persons allowed to make an entry on a time card except for any areas marked "for competitors' use".

36.6 Competitors are responsible for the submitting time cards at controls and for the accuracy of any entries made.

36.7 Should a competitor retire from the Rally he must hand in his time card to an official at the earliest possible moment.

36.8 A competitor who retires from a leg but intends to restart must hand in his time card immediately on arrival at the bivouac or in the case of Bajas at the time control at the end of the leg.

ορίου των ποσών που καλύπτονται, ανά περιστατικό, που καθορίζεται στους Κανονισμούς.

Έτσι, σε περίπτωση ατυχήματος, πυρκαγιάς ή έκρηξης που θα συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα, ο σκοπός της εν λόγω σύμβασης είναι να καλύψει τις οικονομικές συνέπειες της αστικής ευθύνης που μπορεί να έχουν:

- Οι αγωνιζόμενοι σε περίπτωση τραυματισμού ή υλικές ζημιές που προκαλούνται σε τρίτους (εκτός από τους αγωνιζόμενους), στους εργαζόμενους του δημόσιου τομέα ή σε οποιονδήποτε άλλο δημόσιο φορέα που συμμετέχει στις υπηρεσίες εποπτείας θεατών.
- Οι αγωνιζόμενοι σε περίπτωση σωματικής βλάβης ή ζημιάς στα ρούχα που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ο ένας στον άλλο. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι αυτή η ασφάλεια δεν καλύπτει υλικές ζημιές.
- Τους οδηγούς σε σχέση με τους συνοδηγούς και τους επιβάτες στην περίπτωση περιστατικών καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

35.8 Η παρούσα σύμβαση ασφάλισης σε καμία περίπτωση δεν καλύπτει την κλοπή των οχημάτων, ανταλλακτικών ή οποιασδήποτε άλλης ιδιοκτησίας. Έτσι, σε περίπτωση κλοπής που θα συμβεί σε μια χώρα που διασχίζεται από τον αγώνα, ο Διοργανωτής δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος.

35.9 Αυτή η ασφαλιστική πολιτική καλύπτει μόνο την επίσημη διαδρομή του αγώνα, που υποδεικνύεται από τον Διοργανωτή. Οχήματα τα οποία έχουν εγκαταλείψει ή έχουν αποκλειστεί εξακολουθούν να καλύπτονται από ασφάλιση, υπό την προϋπόθεση ότι θα κατευθυνθούν στο τελικό ΣΕΧ ή το πλησιέστερο λιμάνι επιβίβασης μέσω της πιο άμεσης διαδρομής από την τοποθεσία όπου έχουν εγκαταλείψει ή αποκλειστεί.

35.10 Σε περίπτωση ατυχήματος, ο αγωνιζόμενος ή ο εκπρόσωπός του πρέπει να κάνει γραπτή δήλωση στον διευθυντή του αγώνα, στον υπεύθυνο σχέσεων με τα πληρώματα, ή απευθείας στο Διοργανωτή, εντός 24 ωρών. Η δήλωση αυτή πρέπει να αναφέρει τις συνθήκες του ατυχήματος και τα στοιχεία επικοινωνίας των μαρτύρων.

35.11 Ασφάλιση Προσωπικών Ατυχημάτων

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να λάβουν πληροφορίες από την ΕΑΛ τους όσον αφορά την κάλυψη που παρέχεται από την αγωνιστική άδεια τους. Επίσης, συνιστάται να πάρουν πρόσθετη ασφάλιση με ασφαλιστική εταιρεία της επιλογής τους.

36. KAPNE

36.1 Τα καρνέ πρέπει να είναι σύμφωνα με το πρότυπο FIA.

36.2 Ένα νέο καρνέ θα παρέχεται τουλάχιστον στην αρχή του κάθε σκέλους.

36.3 Η τοποθεσία όπου κάθε καρνέ πρέπει να παραδοθεί πρέπει να αναγράφεται στην κάρτα χρόνου, καθώς και στο road book ή / και συμπληρωματικό κανονισμό.

36.4 Ο διαγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος για το καρνέ του. Η απώλεια ενός καρνέ επιφέρει ελάχιστη ποινή μίας ώρα και να αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

36.5 Τα στελέχη των ΣΕΧ είναι τα μόνα πρόσωπα που επιτρέπεται να κάνουν μια καταχώρηση σε μια κάρτα χρόνου, εκτός από τυχόν περιοχές με την ένδειξη "για χρήση των αγωνιζομένων".

36.6 Οι αγωνιζόμενοι είναι υπεύθυνοι για το χρόνο υποβολής των καρνέ στους ελέγχους και για την ακρίβεια των εγγραφών που γίνονται σε αυτά.

36.7 Σε περίπτωση που ένας αγωνιζόμενος εγκαταλείψει το Rally πρέπει παραδώσει την κάρτα του σε ένα στέλεχος το συντομότερο δυνατό.

36.8 Ο αγωνιζόμενος που εγκατέλειψε ένα σκέλος, αλλά προτίθεται να επανεκκινήσει πρέπει να παραδώσει το καρνέ του αμέσως μετά την άφιξη του στο bivouac ή, στην περίπτωση των Bajas, στο ΣΕΧ στο τέλος του σκέλους.

37. CONTROL ZONES

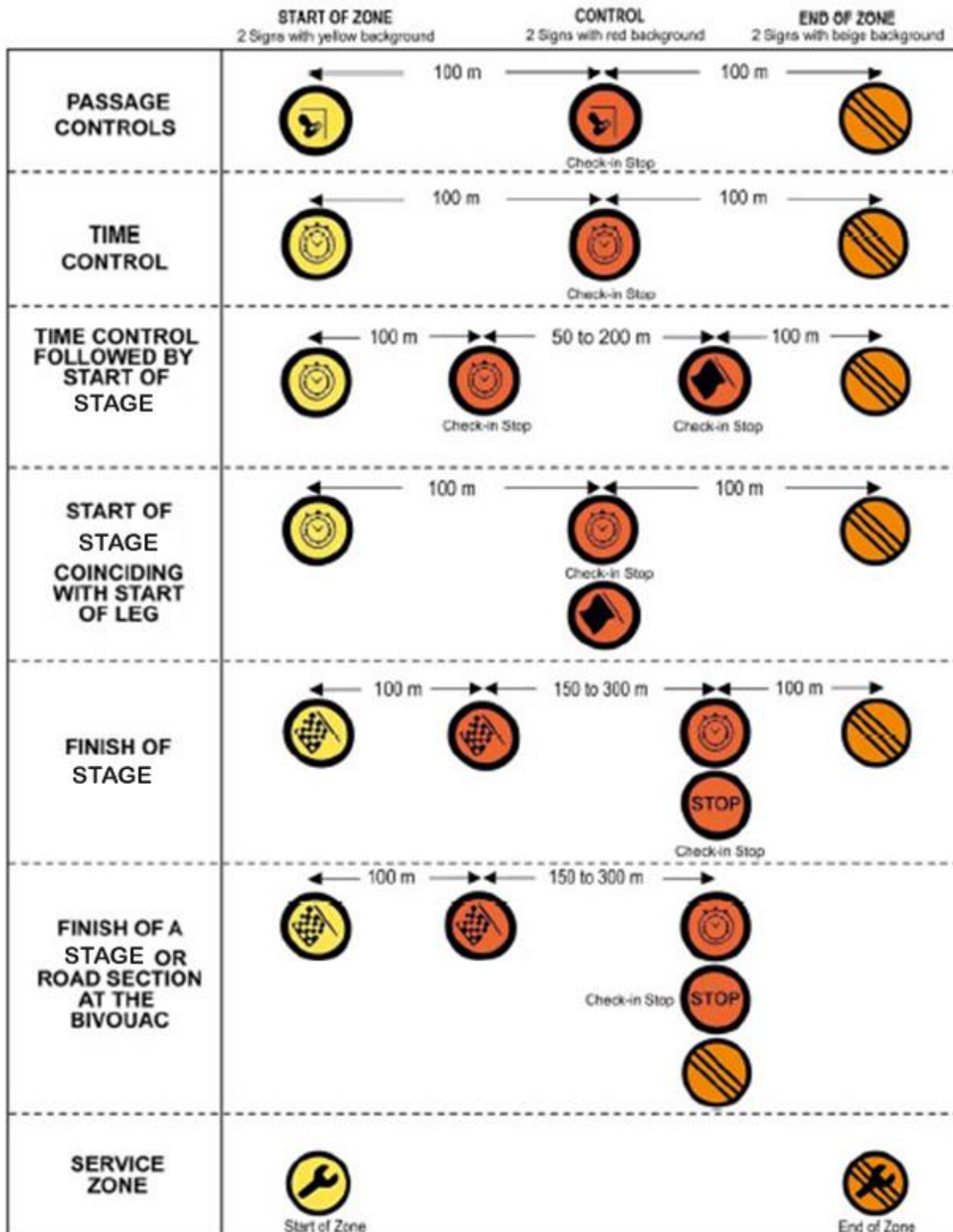
37.1 All controls and control zones will be marked with the standard FIA signs as shown in diagram F below.

Diagram F:

37. ΣΤΑΘΜΟΙ / ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

37.1 Όλοι οι σταθμοί ελέγχου και οι ζώνες ελέγχου θα σηματοδοτούνται με τα τυποποιημένα σήματα της FIA όπως στο διάγραμμα F που ακολουθεί

Διάγραμμα F:



37.2 The beginning of a control area is marked by two warning signs on a yellow background. At a distance of about 100 m, the position of the control post is indicated by two signs on a red background. The end of the control area, approximately 100 m further on, is indicated by two final signs on a beige background with three black transversal stripes.

37.3 Each pair of control signs should be placed on opposite sides of the road or in open territory a maximum of 15 metres apart on either side of the official route. Competitors must pass between each pair of signs.

37.4 It is forbidden to enter or leave a control area from any direction other than that prescribed in the itinerary or to re-enter a control area. The penalties for non-compliance are:

-1st infringement: 10 minutes,

-2nd infringement: 1 hour,

-3rd infringement: disqualification or fixed penalty where this exists.

37.5 Control posts must be ready to function 1 hour before the target time for the passage of the first crew. Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate at the maximum permitted time of 1 hour after the target time for the last crew, plus the maximum time allowed for the last competitor.

38. TIME CONTROLS

38.1 At time controls, the controllers will indicate on the time card the check-in time, which corresponds to the exact moment at which one of the crew members submits the time card to the controller. This will only be carried out if all the crew members and the vehicle are within the immediate vicinity of the control, or in a queue of rally vehicles waiting to check in.

38.2 The check-in procedure commences the moment the vehicle passes the entry sign for the time control zone.

38.3 The crew is forbidden to stop or to drive abnormally slowly between the zone entry sign and the control post. A crew may remain in the control zone only for as long as is necessary to complete the check-in formalities.

38.4 For road sections, the target check-in time is that obtained by adding the time allowed for completing the road section to the starting time for that section. These times are expressed in hours and minutes and are always shown from 00.01 to 24.00.

38.5 The crew does not incur any penalty for early arrival if the vehicle enters the control zone during the minute before the target check-in minute.

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

38.6 For road sections, the crew does not incur any penalty for late arrival if the time card is submitted to the controller during the target check-in minute.

For example, a crew which is supposed to check in at a control at 18h58 min. shall be considered on time if the check-in takes place between 18h 58 min. 00 sec. and 18h 58 min. 59 sec.

37.2 Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με δύο προειδοποιητικές πινακίδες με κίτρινο φόντο.

Σε απόσταση 100 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με δύο πινακίδες με κόκκινο φόντο.

Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 100 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με δύο πινακίδες με μπλε φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές.

37.3 Κάθε ζεύγος των πινακίδων σταθμού ελέγχου θα πρέπει να τοποθετούνται σε αντίθετες πλευρές του δρόμου ή σε ανοικτό έδαφος σε απόσταση κατ' ανώτατο 15 μέτρων μεταξύ τους και στις δύο πλευρές της επίσημης διαδρομής. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να περάσουν ανάμεσα σε κάθε ζεύγος σημείων.

37.4 Απαγορεύεται αυστηρά η είσοδος και έξοδος του οχήματος σε σταθμό ελέγχου με φορά διαφορετική από αυτήν του αγώνα, καθώς και η επανείσοδος του οχήματος στην περιοχή σταθμού ελέγχου. Οι ποινές για τη μη συμμόρφωση είναι οι εξής:

- 1η παράβαση : ποινή 10 λεπτών

- 2η παράβαση : ποινή 1 ώρα

- 3η παράβαση : αποκλεισμός ή καθορισμένη ποινή όταν υπάρχει

37.5 Οι σταθμοί ελέγχου πρέπει να είναι έτοιμοι να λειτουργήσουν μία ώρα πριν από το χρόνο-στόχο για τη διέλευση του πρώτου πληρώματος. Εκτός αν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά, θα παύσουν να λειτουργούν στο μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο της 1 ώρας μετά την ώρα-στόχο για το τελευταίο πλήρωμα, συν τη μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση για τον τελευταίο αγωνιζόμενο.

38. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

38.1 Στους σταθμούς ελέγχου χρόνου ο χρονομέτρης θα γράψει στο καρτέ τον χρόνο άφιξης που αντιστοιχεί στην ακριβή ώρα που μέλος του πληρώματος παραδίδει το βιβλιάριο στον κριτή. Ο χρόνος θα αναγράφεται στο καρτέ μόνο εάν το όχημα με όλα τα μέλη του πληρώματος βρίσκεται σε άμεση ορατή επαφή με το τραπέζι του σταθμού, η στην ουρά που έχει δημιουργηθεί από άλλα οχήματα του αγώνα που περιμένουν τη διαδικασία σφράγισης.

38.2 Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει από τη στιγμή που το όχημα περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ.

38.3 Μεταξύ της πινακίδας εισόδου της περιοχής και του σταθμού απαγορεύεται στα πληρώματα να σταματήσουν ή να κινούνται αφύσικα αργά.

Ένα πλήρωμα μπορεί να παραμείνει στη ζώνη ελέγχου μόνο για όσο χρονικό διάστημα είναι απαραίτητο για την ολοκλήρωση των διατυπώσεων της σφράγισης.

38.4 Η ιδανική ώρα σφράγισης κάθε οχήματος είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον συγκεκριμένο ιδανικό χρόνο κάλυψης της επί μέρους διαδρομής στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται με ακρίβεια λεπτού και αναφέρονται από 00:01 σε 24:00

38.5 Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή προάφιξης εφόσον η ώρα εισόδου του οχήματος στην περιοχή του σταθμού αντιστοιχεί στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του προηγούμενου λεπτού. Ο χρόνος σφράγισης είναι ευθύνη μόνο των πληρωμάτων τα οποία επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονομέτρο που βρίσκεται στο τραπέζι του σταθμού.

38.6 Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή καθυστέρησης εφόσον η ώρα παράδοσης του βιβλιαρίου χρονομετρήσεων στον έφορο του σταθμού ελέγχου ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης.

Για παράδειγμα ένα πλήρωμα που πρέπει να περάσει από τον σταθμό ελέγχου στις 18.58' θεωρείται ότι έφθασε εγκαίρως αν η σφράγιση έγινε μεταξύ 18.58'.00" και 18.58'.59". (Αυτό το πλήρωμα μπορεί να μπει στην περιοχή του σταθμού ελέγχου χρόνου από τις 18:57:00 και μετά σύμφωνα με το 38.5).

38.7 At a time control, any difference between the target checkin time and the actual check-in time will be penalized at a rate of 1 minute per minute or fraction of minute. If lateness exceeds 30 minutes the competitor will be disqualified or receive a Fixed Penalty as appropriate.

38.8 At the time control at the finish of a road section preceding a selective section the controller will enter on the time card the check-in time of the crew and its provisional starting time for the selective section. There must be a 5-minute gap between the two to allow the crew to prepare for the start.

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

38.10 At the time control at the end of a Leg, and at the end-of-Leg parc fermé, crews are authorized to check in ahead of time without incurring a penalty.

38.11 The maximum time for a section may be modified by the Stewards upon the proposal of the clerk of the course. Competitors shall be informed of this decision as soon as possible.

Disqualification from a Rally or the application of a fixed penalty for exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a Leg.

39. SELECTIVE SECTION CONTROLS

39.1 When a time control is followed by a start control for a selective section these two posts will be included in a single control area, the signs of which shall be laid out as follows:

- 2 yellow warning sign with clock (beginning of zone)
- 2 red signs with clock (Time control post) after approximately 100 m
- 2 red signs with flag (start of the Selective Section) at a distance of 50 to 200 m
- 2 end of control signs (3 transverse black stripes on a beige background) 100 m further on.

39.2 Immediately after checking in at the time control the crew must go to the start of the selective section. The controller will enter the selective section start time and then give the start for that crew.

39.3 The countdown will be announced 30 seconds – 15 seconds – 10 seconds and the last 5 seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given, upon which the vehicle must start immediately. A 2-minute penalty shall be imposed on any crew which fails to start within 20 seconds of the starting signal.

39.4 If the start of a selective section coincides with the start of a leg, the starting time of the selective section will also be that of the leg.

39.5 The start of a selective section may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the CoC.

39.6 Any crew refusing to start a selective section at the time and in the position allocated to it shall be given a penalty of 60 minutes.

39.7 A false start shall be penalized by 1 minute at least or an increased time applied by the stewards based on the controller's report. This penalty does not exclude heavier penalties being inflicted by the stewards, especially if the offence is repeated.

38.7 Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή ενός (1) λεπτού για κάθε λεπτό ή μέρος αυτού.
Εάν καθυστέρηση υπερβαίνει τα 30 λεπτά ο διαγωνιζόμενος θα αποκλείεται ή να λαμβάνει την καθορισμένη ποινή ανάλογα με την περίπτωση.

38.8 Στο ΣΕΧ τέλους τμήματος διαδρομής που ακολουθείται από αφητηρία επιλεγμένης διαδρομής, ο Έφορος θα γράψει στο καρνέ αφ' ενός την ώρα άφιξης του πληρώματος, αφ' ετέρου την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης για την επόμενη επιλεγμένη διαδρομή. Για τον υπολογισμό αυτής της ώρας θα πρέπει να υπολογίσει ένα κενό χρόνου 5' λεπτών, για να μπορέσει το πλήρωμα να ετοιμασθεί για την εκκίνηση.

38.9 Σε περίπτωση που ένα πλήρωμα φθάνει νωρίτερα στο ΣΕΧ το οποίο είναι πριν από την αρχή μιας επιλεγμένης διαδρομής, το πλήρωμα θα κρατείται από τους εφόρους μέχρι να έρθει η προβλεπόμενη ώρα εκκίνησης του.

38.10 Η προάφιξη στους σταθμούς ανασυγκρότησης του τέλους κάθε σκέλους επιτρέπεται και δεν επιφέρει ποινή.

38.11 Ο μέγιστος χρόνος για ένα τμήμα μπορεί να τροποποιηθεί από τους αγωνοδίκες μετά από πρόταση του αλυτάρχη. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να ενημερώνονται για την απόφαση αυτή το συντομότερο δυνατόν.

Ο αποκλεισμός ενός αγωνιζόμενου ή η επιβολή της "καθορισμένης ποινής" για υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης ανακοινώνεται μόνο στο τέλος ενός σκέλους.

39. ΣΕΧ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

39.1 Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από αφητηρία επιλεγμένης διαδρομής τότε αυτοί οι δύο σταθμοί θα ενοποιηθούν σε ένα ενιαίο σταθμό και οι αντίστοιχες πινακίδες είναι οι παρακάτω:

- α. 2 προειδοποιητικές κίτρινες πινακίδες (αρχή περιοχής)
- β. Σε απόσταση 100μ περίπου από τις προηγούμενες θα είναι ο σταθμός ελέγχου χρόνου (2 κόκκινες πινακίδες με ρολόι)
- γ. Σε απόσταση 50 - 200 μ περίπου θα βρίσκεται η αφητηρία της επιλεγμένης διαδρομής (2 κόκκινες πινακίδες με σημαία)
- δ. Σε απόσταση 100 μ πιο πέρα θα βρίσκονται οι μπεζ πινακίδες με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές που σημαίνουν και το τέλος της περιοχής

39.2 Αμέσως μετά τη σφράγιση στον ΣΕΧ το πλήρωμα πρέπει να πάει στην αρχή της επιλεγμένης διαδρομής. Ο έφορος θα γράψει την ώρα εκκίνησης και θα δώσει την εκκίνηση στο εν λόγω πλήρωμα

39.3 Η αντίστροφη μέτρηση θα ανακοινωθεί 30 δευτερόλεπτα - 15 δευτερόλεπτα - 10 δευτερόλεπτα και τα τελευταία 5 δευτερόλεπτα ένα προς ένα. Μόλις περάσουν τα πέντε αυτά δευτερόλεπτα δίνεται η εκκίνηση οπότε το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση.

Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 20 δευτερόλεπτα που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή 2 λεπτών.

39.4 Εάν η αρχή μιας επιλεγμένης διαδρομής συμπίπτει με την αρχή σκέλους ο χρόνος αναχώρησης για την χρονομετρημένη διαδρομή θα είναι και αυτός του σκέλους.

39.5 Η εκκίνηση μιας επιλεγμένης διαδρομής μπορεί να καθυστερήσει σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα εκκίνησης μόνο από τον Αλυτάρχη.

39.6 Κάθε πλήρωμα που αρνείται να εκκινήσει μια επιλεγμένη διαδρομή στο χρόνο και στη θέση που τους αναλογούν θα λάβει ποινή 60 λεπτών.

39.7 Μια λανθασμένη εκκίνηση θα τιμωρείται με 1 λεπτό τουλάχιστον ή μεγαλύτερη ποινή από τους αγωνοδίκες σύμφωνα με την αναφορά του εφόρου εκκίνησης. Η ποινή αυτή δεν αποκλείει βαρύτερες κυρώσεις που μπορεί να επιβάλουν οι αγωνοδίκες, ιδίως σε περίπτωση υποτροπής.

39.8 Το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων στις επιλεγμένες διαδρομές θα ακολουθεί τις ίδιες διατάξεις που προβλέπονται για την

39.8 The starting intervals for selective sections must respect the same criteria as those laid down for the beginning of legs except in the case where a road penalty has been incurred.

39.9 Selective sections will end in a flying finish, the signs, all doubled, being positioned as follows:
2 yellow chequered sign (beginning of zone)
2 red chequered sign (flying finish) after approximately 100 m
2 red signs (clock and STOP) at a distance of 150 to 300 m
2 beige signs with 3 transverse black stripes approximately 100 m further on

39.10 Stopping between the yellow warning signs and the STOP signs is forbidden; any infringement will entail a 15-minute time penalty.

39.11 Timing will be done on the finish line, which must have print-out equipment and back-up by hand timing.

39.12 At the stop line the controller will enter on the time card the time of arrival (hour, minute and seconds), which will also be the starting time of the following road section (hour and minute). If several competitors arrive during the same minute, the marshal in charge of the post must stagger the starting times of these competitors at intervals of at least one minute in the order in which they arrived.

39.13 For selective sections the finish times will be recorded to the nearest second, except for the super special stage where they will be taken to the nearest tenth of a second to decide dead heats. Once the super special stage classification has been established and the starting positions for the following selective section have been determined, the tenths of a second will be deleted and the times rounded down to the second immediately below.

39.14 If a competitor is unable to leave the zone under his own power he may be pushed or towed out of the zone with external help from officials and/or competitors still in the Rally only and will incur no penalty (Art. 41.2).

39.15 A competitor who does not stop at the stop point to have his times entered will incur a penalty of 1 hour.

40. SELECTIVE SECTIONS

40.1 During selective sections all members of the crew must wear clothing and equipment conforming to Appendix L, Chapter 3 of the Code (see Art. 14.5). Checks may be made by officials at the start of the selective section. In case of non-compliance the start will be refused to the crew concerned.

40.2 Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the selective section, under pain of penalties which may go as far as disqualification.

41. TOWING

41.1 A vehicle unable to move under its own means may be towed or pushed by another competitor except in the control zone at the start of a leg or the start of a selective section where it may be removed from the zone by the crew and marshals. The competitor will be deemed to have started the liaison or selective section at its scheduled time.

41.2 A vehicle towed or pushed through a time control will incur a penalty of 30 minutes except in the case of selective section finishes (Art. 39.14).

41.3 It is forbidden to transport a vehicle by any means (truck, trailer etc.). Any vehicle so transported will be disqualified.

εκκίνηση του σκέλους του αγώνα εκτός αν έχει επιβληθεί ποινή χρόνου στις απλές διαδρομές.

39.9 Ο τερματισμός των επιλεγμένων διαδρομών θα γίνεται εν κινήσει (flying). Οι πινακίδες (διπλές) που πρέπει να τοποθετηθούν είναι:
α. 2 πινακίδες με καρό σημαία σε κίτρινο φόντο (Αρχή περιοχής)
β. Περίπου 100m μετά, 2 πινακίδες με καρό σημαία σε κόκκινο φόντο (τερματισμός – flying)
γ. Σε απόσταση 150 με 300 m, 2 πινακίδες κόκκινες (ρολόι και STOP)
δ. Τέλος 100m μετά, 2 πινακίδες μπλε με τις τρεις πλάγιες γραμμές.

39.10 Στάση μεταξύ των προειδοποιητικών κίτρινων πινακίδων και των πινακίδων STOP θα επιφέρει ποινή 15 λεπτών

39.11 Η χρονομέτρηση γίνεται στη «γραμμή του τερματισμού» με μηχανήματα χρονομέτρησης, υποχρεωτικά εφοδιασμένα με εκτυπωτικό μηχανισμό. Επίσης θα υπάρχουν και εφεδρικά χρονόμετρα χειρός.

39.12 Στο Stop, ο κριτής θα γράψει στο καρνέ το χρόνο άφιξης (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα) που θα είναι συγχρόνως (σε ώρες και πρώτα λεπτά) η ώρα εκκίνησης για το επόμενο τμήμα. Σε περίπτωση περισσοτέρων αφίξεων στο ίδιο λεπτό ο κριτής θα ορίζει τον χρόνο εκκίνησης σε διαστήματα με διαφορά τουλάχιστον ενός (1) λεπτού σύμφωνα με τη σειρά άφιξης των αγωνιζομένων.

39.13 Στις επιλεγμένες διαδρομές οι χρόνοι θα καταγράφονται στο πλησιέστερο δευτερόλεπτο, εκτός από την υπερειδική, όπου η καταγραφή θα γίνεται στο πλησιέστερο δέκατο του δευτερολέπτου για να αποτραπούν ισοπαλίες. Όταν ολοκληρωθεί η κατάταξη της υπερειδικής και έχει ορισθεί η σειρά εκκίνησης, τα δέκατα θα διαγράφονται και οι χρόνοι θα στρογγυλοποιούνται προς τα κάτω στο ακέραιο δευτερόλεπτο.

39.14 Εάν ο αγωνιζόμενος δεν είναι σε θέση να εγκαταλείψει την ζώνη με ίδιες δυνάμεις μπορεί να σπρωχτεί ή να ρυμουλκωθεί από τη ζώνη με εξωτερική βοήθεια από τα στελέχη ή / και τους αγωνιζόμενους που βρίσκονται ακόμα εντός αγώνα, χωρίς να επιβαρύνονται με καμία ποινή (Αρθ. 41.2).

39.15 Αν ο αγωνιζόμενος δεν σταματήσει στο σημείο STOP για την εγγραφή του χρόνου του θα του επιβάλλεται ποινή μιας ώρας.

40. ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

40.1 Κατά τη διάρκεια των επιλεγμένων διαδρομών όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να φορούν ρούχα και εξοπλισμό σύμφωνα με το Παράρτημα L, Κεφάλαιο 3 του ΔΑΚ (βλ. 14.5). Έλεγχος μπορούν να γίνονται από τα στελέχη στην εκκίνηση της επιλεγμένης διαδρομής και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση στο πλήρωμα.

40.2 Τα πληρώματα απαγορεύεται να οδηγούν στην αντίθετη κατεύθυνση από αυτή της επιλεγμένης διαδρομής, επί ποινή που μπορεί να φτάσει στον αποκλεισμό.

41. ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

41.1 Ένα όχημα το οποίο δεν μπορεί να κινηθεί με τα δικά του μέσα μπορεί να ρυμουλκείται ή να ωθείται από άλλο αγωνιζόμενο, εκτός τα ΣΕΧ στην εκκίνηση σκέλους ή την εκκίνηση επιλεγμένης διαδρομής όπου μπορεί να απομακρυνθεί από τη ζώνη από το πλήρωμα και τους κριτές.

Ο αγωνιζόμενος θα θεωρείται ότι εκίνησε την απλή ή την επιλεγμένη διαδρομή στην προγραμματισμένη ώρα.

41.2 Ένα όχημα που ρυμουλκείται ή ωθείται μέσα σε ένα ΣΕΧ θα λαμβάνει ποινή 30 λεπτών εκτός από την περίπτωση που αυτό συμβαίνει στον τερματισμό μιας επιλεγμένης διαδρομής (παρ. 39.14).

41.3 Απαγορεύεται η μεταφορά ενός οχήματος με οποιοδήποτε μέσο (φορητό, ρυμουλκούμενο κ.λπ.). Κάθε όχημα που μεταφέρεται θα αποκλείεται.

42. INTERRUPTION OF A SELECTIVE SECTION

42.1 When the running of a selective section is definitively stopped or interrupted for one or more competitors the clerk of the course may allocate each competitor affected a time which is judged the fairest using all means at his disposal (e.g. GPS, Passage Control times, tracking system etc.).

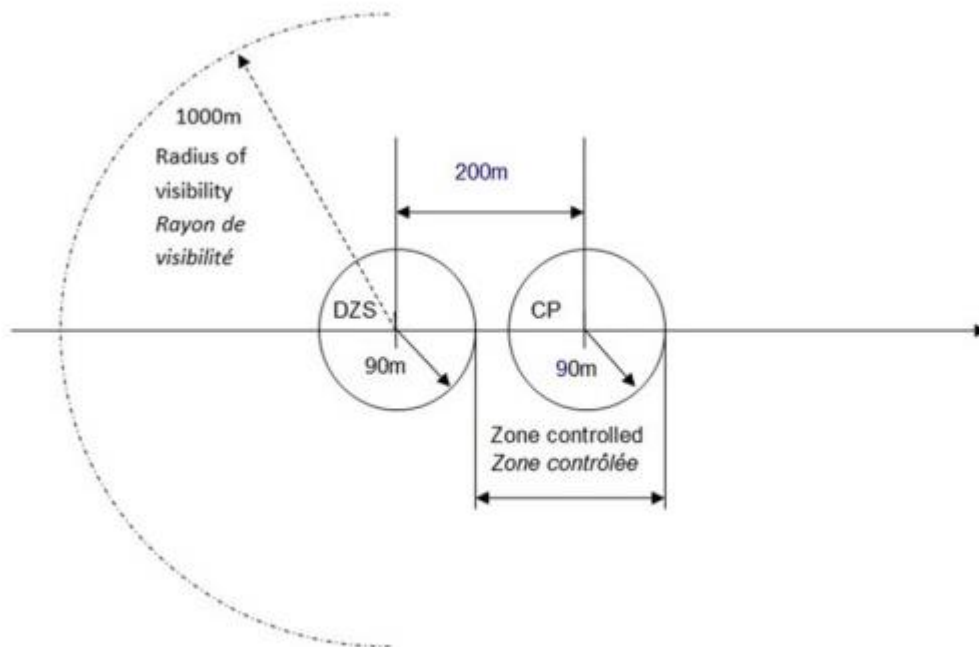
42.2 No competitor who has in any way been responsible for the interruption of the selective section may benefit from this regulation and will be given their actual time set, if any.

43. PASSAGE CONTROLS

43.1 In order to check that the crews are respecting the itinerary in the road book passage controls (PC) may be set up at locations mentioned and numbered in the road book.

43.2 Safety zones

- With the aim of ensuring safety in the PC zone, a "Safety Zone" will be installed at each PC;
- Speed in the zone will be limited to 30 kph maximum and controlled by the GPS;
- The speed check will be carried out according to the sketch hereafter;



d) The regulation boards at the entry to the PC zone do not indicate the Start of the Safety Zone (SSZ);

e) Only the information displayed on the GPS monitor(s) will be considered authentic;

f) In the event of an infringement, the competitor will be penalised and the calculation of the penalties will be as follows:

Between 1 and 15 kph: 1 minute x the number of impulsions + a fixed amount of €50

Between 16 and 40 kph: 2 minutes x the number of impulsions + a fixed amount of €100;

Over 40 kph: 1st impulsion: 5 minutes + a fixed amount of €300;

42. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

42.1 Όταν η διεξαγωγή μιας επιλεγμένης διαδρομής διακοπή οριστικά ή διακοπή για έναν ή περισσότερους αγωνιζόμενους ο αλυτάρχης μπορεί να αποδώσει σε κάθε αγωνιζόμενο του οποίου επηρεάστηκε ο χρόνος, χρόνο τον οποίο θεωρεί ως τον πιο δίκαιο, χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή του (π.χ. GPS, χρόνοι επικύρωσης ΣΕΔ, σύστημα παρακολούθησης κ.λπ.).

42.2 Κανένα πλήρωμα που για τον οποιοδήποτε λόγο είναι υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή του αγώνα δεν μπορεί να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε ασχέτως αν υπάρχει.

43. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

43.1 Προκειμένου να ελεγχθεί ότι τα πληρώματα ακολουθούν την υποχρεωτική διαδρομή του road book, μπορούν να τοποθετηθούν ενδιάμεσοι Σταθμοί Ελέγχου Διέλευσης (ΣΕΔ) σε σημεία αυτής που θα αναφέρονται και να αριθμούνται στο road book.

43.2 Ζώνες ασφαλείας

- Με στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας στη ζώνη ΣΕΔ, μια "ζώνη ασφαλείας" θα οργανωθεί σε κάθε ΣΕΔ
- Η ταχύτητα στη ζώνη θα περιορίζεται στα 30 χλμ/ω μέγιστο θα ελέγχεται από το GPS
- Ο έλεγχος της ταχύτητας θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το παρακάτω σχέδιο

δ) Οι πινακίδες στην είσοδο του ΣΕΔ δεν αποτελούν την αρχή της ζώνης ασφαλείας

ε) Μόνο οι πληροφορίες που εμφανίζονται στην οθόνη (εξ) του GPS θα θεωρούνται σωστές

στ) Σε περίπτωση παράβασης, ο αγωνιζόμενος θα τιμωρείται και ο υπολογισμός των ποινών θα έχει ως εξής:

- Μεταξύ 1 και 15 χλμ/ω: 1 λεπτό x τον αριθμό των παλμών + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 50

- Μεταξύ 16 και 40 χλμ/ω: 2 λεπτά x τον αριθμό των παλμών + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 100

- Πάνω από 40 χλμ/ω:

2nd impulsion: 10 minutes + a fixed amount of €500;
 3rd impulsion: 15 minutes + a fixed amount of €700.
 Any further impulsions over 40 kph will result in a penalty at the discretion of the Stewards.

1ος παλμός: 5 λεπτά + ένα σταθερό ποσό € 300
 2ος παλμός: 10 λεπτά + ένα σταθερό ποσό των € 500
 3ος παλμός: 15 λεπτά + ένα σταθερό ποσό των € 700.
 Οποιοσδήποτε περαιτέρω καταγραφές παλμών πάνω από 40 χλμ/ω θα επιφέρει ποινή στην κρίση των αγωνοδίκων.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Σε περίπτωση που ο οργανωτής δεν παρέχει κατάλληλη μονάδα GPS η οποία να έχει την ικανότητα να εμφανίζει / προειδοποιεί όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο για την προσέγγιση στα γεωγραφικά σημεία του άρθρου 22 τότε η ανωτέρω παράγραφος στ) εφαρμόζεται ως ακολούθως:

Οι παρακάτω αφορούν την συνολική μέγιστη υπέρβαση που καταγράφηκε σε μια και μόνο ζώνη ανα παράβαση

-Υπέρβαση από 1 έως 15 χλμ/ω
 3 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο + ένα προκαθορισμένο ποσό των € 50

-Υπέρβαση από 16 και 40 χλμ/ω
 10 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο + ένα προκαθορισμένο συνολικό ποσό των € 100

-Υπέρβαση πάνω από 40 χλμ/ω
 1η παράβαση: 20 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω το όριο και συνολική χρηματική ποινή € 300
 2η παράβαση: 1 ώρα για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο και συνολική χρηματική ποινή € 500
 3η παράβαση: καθορισμένη ποινή η αποκλεισμός ανάλογα την περίπτωση

43.3 The passage control zone will be defined using the following signs:
 2 yellow signs with stamp (start of zone);
 2 red signs with stamp (at the location of the passage control post) after approximately 100 metres;
 2 beige signs with 3 transverse black stripes approximately 100 m further on Should the physical sign and the waypoint not coincide, only the waypoint will be considered correct.

43.4 The location of passage controls must be clearly visible and situated such that vehicles can easily stop and restart from them.

43.5 The time of passage will be noted to the second and may be used in the case of interruption of the selective section (Art. 42).

43.6 The closing time for passage controls must be mentioned on the time card or on the itinerary/schedule or by means of a bulletin. The closing time will be based upon:
 - The distance covered since the start of the selective section
 - The average speed of the selective section relative to the maximum allowed time,
 - The ideal time of the last competitor, increased by 60 minutes.

43.7 The supplementary regulations or the itinerary/schedule distributed at the administrative checks must indicate the scale of penalties for each passage control not visited.

43.8 Absence of a PC stamp on the time card will be penalised by 5 minutes.

44. REGROUPS

44.1 A regroup is a stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions having a time control at the entrance and the exit.

43.3 Το ΣΕΔ θα πρέπει να ορίζεται με βάση τις ακόλουθες πινακίδες:
 2 κίτρινες πινακίδες με σφραγίδα (έναρξη της ζώνης ΣΕΔ)
 2 κόκκινες πινακίδες με σφραγίδα (στη θέση του ΣΕΔ) μετά από περίπου 100 μέτρα
 2 μπλε πινακίδες με 3 εγκάρσιες μαύρες λωρίδες περίπου 100m περαιτέρω.

Σε περίπτωση που το φυσικό σημείο και το γεωγραφικό σημείο αναφοράς δεν συμπίπτει, μόνο το γεωγραφικό σημείο αναφοράς θα πρέπει να θεωρείται σωστό.

43.4 Η θέση των ΣΕΔ πρέπει να είναι σαφώς ορατά και βρίσκεται σε σημεία τέτοια ώστε τα οχήματα να μπορούν εύκολα να σταματήσουν και να επανεκκινήσουν από αυτούς.

43.5 Ο χρόνος διέλευσης θα σημειωθεί στο δευτερόλεπτο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση της διακοπής της επιλεγμένης διαδρομής (Άρθ. 42).

43.6 Ο χρόνος κλεισίματος για τους ΣΕΔ πρέπει να αναφέρεται στο καρτέ ή στη δρομολόγιο / πρόγραμμα του αγώνα ή σε Δελτίο Πληροφοριών. Ο χρόνος κλεισίματος θα πρέπει να βασίζεται:
 - Η απόσταση που καλύπτεται από την αρχή της επιλεγμένης διαδρομής
 - Η μέση ταχύτητα της επιλεγμένης διαδρομής σε σχέση με το μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο,
 - Ο ιδανικός χρόνος του τελευταίου αγωνιζόμενου, αυξημένο κατά 60 λεπτά.

43.7 Ο συμπληρωματικός κανονισμός ή το δρομολόγιο / πρόγραμμα που θα διανεμηθεί στο διοικητικό έλεγχο πρέπει να αναφέρει την κλίμακα των ποινών για κάθε ΣΕΔ που δεν επικυρώθηκε

43.8 Έλλειψη σφραγίδας ΣΕΔ στο καρτέ θα τιμωρείται με 5 λεπτά.

44. ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

44.1 Η ανασυγκρότηση είναι μια προγραμματισμένη από τους διοργανωτές στάση, υπό συνθήκες parc ferme με ΣΕΧ στην είσοδο και την έξοδο.

44.2 The purpose of regroup is to reduce the intervals which may occur between crews as a result of late arrivals or retirements and to keep the rally on schedule following any delays.

44.3 The stopping time may vary from crew to crew.

44.4 On their arrival at regroup the crews will hand the controller their time card. They will receive instructions on their restart time. They must then drive their vehicle immediately and directly to the parc fermé. The starting order shall be that of the arrival at the regrouping time control. The starting intervals after the regroup shall respect the same criteria as those specified for the beginning of the leg.

45. PARC FERME

45.1 It is forbidden to carry out any work other than that expressly permitted below in parc fermé.

45.2 Cars are subject to parc fermé rules:

From the moment they enter the pre-start parc fermé (if any)

From the moment they enter a regroup

From the moment they enter a control area

From the moment they finish a leg until the start of the following leg (for Bajas only)

In neutralisation areas or sectors

From the moment they reach the end of the rally until the stewards have authorised the opening of the parc fermé.

45.3 Crews may enter the parc fermé at the earliest 15 minutes before their start time.

45.4 A car which will not start may be pushed by the crew, officials and other crews still in the Rally to the end of the control zone.

In such case a 1 minute penalty will be applied.

Engines may be started by means of an external battery, which may be brought in and taken out by a crew member under the supervision of an official of the Rally.

Such batteries may not be transported in the competing vehicle (except in the load bearing bodywork of T4 vehicles still in the Rally).

45.5 Towing or pushing by another vehicle is prohibited inside the parc fermé.

45.6 If the scrutineers consider that the state of a vehicle has become sufficiently defective that safety might be affected, the vehicle may be repaired in the parc fermé in the presence of a scrutineer. A maximum of two people (mechanics, engineers or crew) may work on the car. The time in whole minutes used for such repairs will be added to the competitor's penalties for that leg. Once the work has been completed a new start time will be allocated.

Should the work take more than 30 minutes the competitor will be given the fixed penalty (if applicable) or disqualified.

45.7 After entering parc fermé at the end of a leg crews must stop their engines. They may then cover their vehicles and then immediately leave the parc fermé. Re-entry is not permitted until 15 minutes before their restart time.

44.2 Ο σκοπός της ανασυγκροτήσεων είναι να μειωθούν τα χρονικά διαστήματα που μπορεί να δημιουργηθούν μεταξύ των πληρωμάτων, ως αποτέλεσμα της καθυστερημένης άφιξης ή των εγκαταλείψεων και για να κρατήσει το Ράλλυ σύμφωνα με το πρόγραμμα μετά από τυχόν καθυστερήσεις.

44.3 Ο χρόνος στάσης μπορεί να διαφέρει για κάθε πλήρωμα.

44.4 Στην άφιξη των ανασυγκροτήσεων τα πλήρωματα θα δώσουν στον έφορο το καρτέ τους και θα λάβουν οδηγίες για την ώρα εκκίνησης.

Αμέσως μετά οφείλουν να οδηγήσουν τα οχήματά τους στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης. Η σειρά εκκίνησής τους θα είναι εκείνη της άφιξης στο ΣΕΧ.

Το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων μετά την ανασυγκρότηση θα ακολουθεί τις ίδιες διατάξεις που προβλέπονται για την εκκίνηση του σκέλους.

45. ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - PARC FERME

45.1 Απαγορεύεται να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε εργασία, στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης εκτός από ό,τι ρητώς επιτρέπεται παρακάτω.

45.2 Τα αυτοκίνητα υπόκεινται σε καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης:

- Από τη στιγμή που εισέρχονται στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης προ-εκκίνησης (εάν υπάρχουν)

- Από τη στιγμή που εισέρχονται σε ανασυγκρότηση

- Από τη στιγμή που εισέρχονται σε Σταθμό / Ζώνη ελέγχου

- Από τη στιγμή που ολοκληρώσουν ένα σκέλος μέχρι την έναρξη του επόμενου σκέλους (μόνο για Baja)

- Στις ουδέτερες περιοχές ή τμήματα

- Από τη στιγμή που φτάσουν στον τερματισμό του αγώνα μέχρι να επιτρέψουν οι αγωνοδίκες το άνοιγμα του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης

45.3 Τα πλήρωματα μπορούν να εισέλθουν στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης το νωρίτερο 15 λεπτά πριν από την ώρα εκκίνησης τους.

45.4 Ένα αυτοκίνητο που δεν μπορεί ξεκινήσει μπορεί να ωθείται από το πλήρωμα, τα στελέχη και άλλους αγωνιζόμενους οι οποίοι βρίσκονται εντός αγώνα στο τέλος της ζώνης ελέγχου.

Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να επιβληθεί ποινή 1 λεπτού.

Επιτρέπεται να τεθούν οι κινητήρες σε λειτουργία με τη χρήση εξωτερικής μπαταρίας, την οποία μπορεί να φέρει ένα μέλος του πληρώματος και την οποία θα την απομακρύνει, μαζί με την επίβλεψη ενός κριτή.

Η μπαταρία αυτή απαγορεύεται να μεταφερθεί μέσα στο όχημα (εκτός από την περίπτωση η οποία θα αποτελέσει φέρουσα φορτίο στο αμάξωμα των οχημάτων T4 τα οποία είναι ακόμα εντός αγώνα).

45.5 Ρυμούλκηση ή ώθηση από άλλο όχημα απαγορεύεται μέσα στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

45.6 Εάν οι τεχνικοί έφοροι κρίνουν ότι ένα όχημα βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση και διακυβεύεται η ασφάλεια, το όχημα μπορεί να επισκευαστεί στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης με την παρουσία τεχνικού εφόρου.

Δύο άτομα κατά μέγιστο (μηχανικοί ή μέλη του πληρώματος) μπορούν να δουλεύουν στο αυτοκίνητο.

Ο χρόνος σε ολόκληρα λεπτά που απαιτηθεί για αυτές τις επισκευές θα προστεθεί στις ποινές του αγωνιζόμενου στο συγκεκριμένο σκέλος. Όταν ολοκληρωθούν οι επισκευές θα του δοθεί νέος χρόνος εκκίνησης. Σε περίπτωση που η επισκευή διαρκέσει περισσότερο από 30 λεπτά ο διαγωνιζόμενος θα λάβει την καθορισμένη ποινή (αν εφαρμόζεται) ή θα αποκλειστεί.

45.7 Μετά την είσοδο σε χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης στο τέλος ενός σκέλους το πλήρωμα πρέπει να σταματήσει τον κινητήρα του.

Στη συνέχεια, μπορεί να καλύψει το όχημα τους και να φύγει αμέσως από το χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

Η επανείσοδος δεν επιτρέπεται μέχρι 15 λεπτά πριν την ώρα επανεκκίνησης τους.

45.8 By way of exception to the parc fermé rules and in the presence of an official, the crew may, while in the parc fermé at the start, regrouping zone or end of Leg:

Change one or two punctured or damaged tyres using the equipment on board;

Have a new windscreen fitted with the possibility of having outside help with the agreement of the clerk of the course;

Check and/or reduce the pressure of its tyres.

Tracking system devices and on-board cameras may be removed in the parc fermé only with the agreement of the FIA Technical delegate and under the control of the scrutineers.

These repairs must be completed before the starting time; otherwise a penalty of one minute for every minute's lateness shall be imposed.

45.9 Before leaving the parc fermé, the crews must place their vehicle covers and external battery outside the parc fermé.

46. CLASSIFICATIONS

46.1 Penalties will be expressed in hours, minutes and seconds.

46.2 The final results shall be determined by adding together the times obtained in the selective sections and the penalties incurred during the road sections and other penalties expressed in time.

46.3 The crew which achieves the smallest total is proclaimed winner in the general classification, the next one being second, and so on. Classifications by group and class are drawn up in the same way.

46.4 There will be a separate classification for T4 vehicles.

46.5 In the case of a dead heat the winner will be decided taking into account the fastest on the super special stage (if any). If this still fails to find a winner the last selective section shall be taken into account. Should this still fail to determine a winner the previous stage will be taken into account and so on.

46.6 Partial unofficial classifications will be posted after each Leg but these will not be final until the end of the Rally.

46.7 The official results of the Rally shall be posted on the official notice board at the latest 12 hours after the first vehicle finishes.

46.8 A competitor who has definitively retired from a Rally must immediately remove or cover his competition numbers.

46.9 To be included in the final classification a competitor must have checked in at the first time control of each leg and have checked in at the final time control of the event during their opening periods.

47. PROTESTS & APPEALS

47.1 All protests shall be lodged in accordance with the stipulations of the Code. They must be lodged in writing and handed to the clerk of the course together with the protest fee, which shall not be returned if the protest is judged unfounded. The amount of this fee must be specified in the supplementary regulations.

45.8 Κατ' εξαίρεση και με την επίβλεψη του αρμοδίου εφόρου, επιτρέπεται σε ένα πλήρωμα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης της εκκίνησης, των σταθμών ανασυγκρότησης ή στον τερματισμό σκέλους του αγώνα:

- Να αλλάξει ένα ή δύο κατεστραμμένα λάστιχα με τα μέσα που διαθέτει το όχημα.

- Να αντικαταστήσει ένα σπασμένο παρ-μπριζ με δικαίωμα εξωτερικής βοήθειας, ύστερα από άδεια του αλυτάρχη.

- Να ελέγξει και να ρυθμίσει την πίεση στα ελαστικά του

- Οι συσκευές παρακολούθησης και οι κάμερες μπορούν να αφαιρεθούν στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης μόνο με την έγκριση του Τεχνικού Επιτετραμμένου της FIA και κάτω από τον έλεγχο των Τεχνικών Εφόρων.

Αυτές οι επεμβάσεις πρέπει να έχουν τελειώσει πριν από την ώρα εκκίνησης διαφορετικά για κάθε λεπτό καθυστέρησης θα επιβάλλεται ποινή ενός λεπτού.

45.9 Πριν από την αναχώρηση από το χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης, τα πληρώματα πρέπει να τοποθετήσουν τα καλύμματα των οχημάτων τους και την εξωτερική μπαταρία έξω από το χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

46. ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

46.1 Οι ποινές θα εκφράζονται σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα.

46.2 Τα τελικά αποτελέσματα θα προσδιορίζονται από την πρόσθεση των χρόνων που επιτεύχθηκαν στις επιλεγμένες διαδρομές, των ποινών των απλών διαδρομών και των τυχόν άλλων ποινών που προέκυψαν και εκφράζονται σε χρόνο.

46.3 Το πλήρωμα που συγκεντρώνει το μικρότερο σύνολο χρόνων & ποινών ανακηρύσσεται νικητής της γενικής κατάταξης, ο δε επόμενος δεύτερος και ούτω καθ' εξής. Οι κατατάξεις ανά ομάδα και κλάση συντάσσονται με τον ίδιο τρόπο.

46.4 Θα υπάρξει ξεχωριστή κατάταξη για τα οχήματα T4.

46.5 Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην υπεριδιική (αν υπάρχει). Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, θα χρησιμοποιηθεί επίδοση στην τελευταία επιλεγμένη ειδική.

Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι των προηγούμενων επιλεγμένων ειδικών και ούτω καθ' εξής.

46.6 Προοδευτικές ανεπίσημες κατατάξεις θα αναρτούνται μετά από κάθε σκέλος, αλλά δεν θα είναι οριστικές, μέχρι το τέλος του αγώνα.

46.7 Τα επίσημα αποτελέσματα του αγώνα θα πρέπει να αναρτηθούν στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων το αργότερο 12 ώρες μετά τον τερματισμό του πρώτου οχήματος

46.8 Αγωνιζόμενος που έχει εγκαταλείψει οριστικά από τον αγώνα πρέπει να αφαιρέσει αμέσως ή να καλύψει τους αριθμούς συμμετοχής του.

46.9 Για να συμπεριληφθεί στην τελική κατάταξη ένας αγωνιζόμενος πρέπει να έχει παρουσιαστεί / σφραγίσει στο πρώτο ΣΕΧ κάθε σκέλους και να έχει παρουσιαστεί / σφραγίσει στο τελευταίο ΣΕΧ του αγώνα κατά τη διάρκεια τις περιόδου λειτουργίας τους.

47. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΦΕΣΕΙΣ

47.1 Όλες οι ενστάσεις πρέπει να κατατεθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΑΚ

Θα πρέπει να κατατεθεί εγγράφως και παραδίδονται στον αλυτάρχη μαζί με το παράβολο ένστασης, το οποίο δεν επιστρέφεται εάν η ένσταση κρίνεται αβάσιμη.

Το ύψος αυτού του παράβολου πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

47.2 Αν η ένσταση απαιτεί την αποσυναρμολόγηση και επανασυναρμολόγηση διαφόρων τμημάτων του οχήματος, ο αιτών

47.2 If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a vehicle, the claimant must pay an additional deposit, which will be fixed by the FIA.

47.3 The expenses incurred by the work and by the transport of the vehicle shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if the claim is founded.

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

47.5 The competitors may lodge an appeal against decisions given, in conformity with the stipulations of Article 15 of the Code. The amount of the international appeal fee must be mentioned in the supplementary regulations.

48. POST-RALLY SCRUTINEERING

48.1 After the finish ceremony all vehicles will be placed in a parc fermé where they must remain until the stewards authorise its opening.

48.2 Post-rally scrutineering involving the dismantling of cars may be carried out either at the discretion of the stewards or following a protest, or upon the recommendation of the clerk of the course to the stewards.

49. PRIZE-GIVING

At the prize-giving ceremony there shall be awards for at least the first three competitors in the overall classification and the winner of each of the groups.

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. If an organiser wishes, a social or official reception, or one with sponsors, could be held on the same evening.

Priority drivers must attend the prize-giving ceremony. Absent drivers will be reported to the Stewards.

It is recommended that the final day of an event should comprise no more than 150 km of selective sections, to be followed by a regrouping of between 60 and 90 minutes. The finish podium ceremony should be directly after the regrouping and prizes distributed thereon. The finish podium ceremony should commence no later than 15.00.

50 TV RIGHTS – ON BOARD CAMERAS

a) If required by the Organiser, a competitor must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the supplier of the recording device and must be approved by the scrutineers.

Once the installation of the camera system has been validated by the scrutineers, it is strictly forbidden for the competitor to manipulate the mountings of the camera directly, at the risk of a penalty that may go as far as disqualification.

If the Organiser does not require the presence of an on-board camera, the competitors may not install such equipment in their cars without the prior agreement of the Organiser.

Competitors wishing to use a camera must supply the following information to the Organiser before publication of the start list: competitor's name, car number, competitor's address and use of footage.

The FIA officials may recover the footage at any time. The footage can be used by the FIA officials.

πρέπει να καταβάλει συμπληρωματικό παράβολο τεχνικών εργασιών, το οποίο καθορίζεται από τη FIA.

47.3 Τα έξοδα για τις διαδικασίες και από τη μεταφορά του οχήματος επιβαρύνουν τον ενιστάμενο, αν η ένσταση είναι αβάσιμη ή τον αγωνιζόμενο εναντίον του οποίου γίνεται η ένσταση αν η αξίωση είναι βάσιμη.

47.4 Αν η ένσταση κριθεί αβάσιμη και τα έξοδα που προέκυψαν από την ένσταση (τεχνικός έλεγχος, μεταφορά κλπ) είναι περισσότερα από το παράβολο των τεχνικών εργασιών, η διαφορά θα πληρωθεί από τον διαγωνιζόμενο που πραγματοποίησε την ένσταση. Αντίθετα αν τα έξοδα είναι μικρότερα η διαφορά θα επιστραφεί σε αυτόν.

47.5 Οι διαγωνιζόμενοι μπορούν να υποβάλουν έφεση κατά αποφάσεων που εκδίδονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του ΔΑΚ.

Το ποσό του διεθνούς τέλους εφέσης πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

48. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

48.1 Μετά την τελετή τερματισμού όλα τα οχήματα θα πρέπει να τοποθετηθεί σε χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης, όπου πρέπει να παραμείνουν μέχρι οι αγωνοδίκες να επιτρέψουν το άνοιγμα του.

48.2 Ο τελικός τεχνικός έλεγχος που αφορά την αποσυναρμολόγηση των αυτοκινήτων μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε κατά την κρίση των αγωνοδικών ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του αλυτάρχη στους αγωνοδίκες.

49. ΑΠΟΝΟΜΗ

Κατά την τελετή απονομής των βραβείων θα υπάρξουν βραβεία τουλάχιστον για τα τρία πρώτα πληρώματα στη γενική κατάταξη και για τον νικητή της κάθε μία από τις ομάδες.

Τα βραβεία για όλους τους αγωνιζόμενους / πληρώματα θα απονεμηθούν στη ράμπα, εκτός από το πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο στη γενική κατάταξη, όπου θα χρησιμοποιηθεί βάθρο Ολυμπιακού τύπου.

Εάν ο διοργανωτής επιθυμεί, μια κοινωνική ή επίσημη δεξίωση, ή μια με χορηγούς, αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί το ίδιο βράδυ.

Οι οδηγοί προτεραιότητας της FIA πρέπει να παρευρεθούν στην τελετή απονομής των βραβείων. Οι οδηγοί που δεν παραβρέθηκαν θα αναφερθούν στους αγωνοδίκες.

Συνιστάται η τελευταία ημέρα του αγώνα να περιλαμβάνει το μέγιστο 150 χιλιόμετρα επιλεγμένων διαδρομών, που θα ακολουθείται από μια ανασυγκρότηση μεταξύ των 60 και 90 λεπτών.

Η τελετή απονομής στο βάθρο θα πρέπει πραγματοποιηθεί αμέσως μετά την ανασυγκρότηση και τα βραβεία θα απονεμηθούν επ' αυτού.

Η τελετή απονομής στο βάθρο πρέπει να αρχίσει το αργότερο στις 15.00.

50. ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ - ON BOARD ΚΑΜΕΡΕΣ

α) Σε περίπτωση που ζητηθεί από τον Διοργανωτή, ο αγωνιζόμενος πρέπει να φέρει στο όχημα μια on-board κάμερα ή άλλη συσκευή εγγραφής. Αυτή θα τοποθετηθεί από τον προμηθευτή της συσκευής εγγραφής και πρέπει να εγκριθεί από τους τεχνικούς εφόρους.

Μόλις ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος και ελεγχθεί / εγκριθεί από τους τεχνικούς εφόρους, απαγορεύεται αυστηρά από τον αγωνιζόμενο να χειραγωγήσει τις βάσεις της κάμερας, με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

Εάν ο Διοργανωτής δεν απαιτεί την τοποθέτηση μιας κάμερας στο αυτοκίνητο, οι αγωνιζόμενοι δεν μπορούν να εγκαταστήσουν τέτοιες συσκευές στα αυτοκίνητά τους χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεση του Διοργανωτή.

Οι αγωνιζόμενοι που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν μια κάμερα πρέπει να παρέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες στην οργάνωση πριν από τη δημοσίευση της λίστας εκκίνησης:

Το όνομα του αγωνιζόμενου, τον αριθμό του αυτοκινήτου, τη διεύθυνση του αγωνιζόμενου και το σκοπό της χρήσης του βίντεο.

b) The mounting(s) and the presence of camera(s) in the driver/codriver's compartment is authorised only between the vertical transverse plane through the rearmost point of the dashboard (in relation to the vehicle's displacement direction) and the vertical transverse plane of the rearmost point of the driver/co-driver's seats (in relation to the vehicle's displacement direction).

Only mountings attached by screws, metal screw clamps, quickclamping collars and metallic inserts are permitted (no bonding, double-sided tape, adhesive material, suction devices, etc.).

It is forbidden to mount cameras on the outside of the car or for them to protrude beyond the bodywork.

All camera positions and mountings used must be shown and approved during scrutineering before the start of the competition.

The mountings of the cameras and recorders must be able to withstand a deceleration of 25 g.

Non-compliance with these criteria will lead to the vehicle not being authorised to take the start.

Τα στελέχη της FIA μπορούν να ανακτήσουν το βίντεο ανά πάσα στιγμή. Το υλικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα στελέχη της FIA.

β) Η τοποθέτηση (-σεις) και η παρουσία της κάμερας (-ων) στο θάλαμο του οδηγού / συνοδηγού του επιτρέπεται μόνο μεταξύ του κατακόρυφου εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το απώτατο οπίσθιο σημείο του ταμπλό (σε σχέση με την κατεύθυνση μετατόπισης του οχήματος) και του κατακόρυφου εγκάρσιου επιπέδου του πιο πίσω σημείου των καθισμάτων του οδηγού / συνοδηγού (σε σχέση με την κατεύθυνση μετατόπισης του οχήματος).

Μόνο οι βάσεις που συνδέονται με βίδες, σφιγκτήρες με μεταλλικές βίδες, σφιγκτήρες ταχείας ασφάλισης και μεταλλικά ένθετα επιτρέπονται (καμία συγκόλληση, ταινία διπλής όψεως, κόλλα, συσκευές στερέωσης δια αναρρόφησης, κλπ).

Απαγορεύεται να τοποθετούνται κάμερες στο εξωτερικό του αυτοκινήτου ή για να προεξέχουν πίσω από το αμάξωμα.

Όλες οι θέσεις της κάμερας και οι βάσεις που χρησιμοποιούνται πρέπει να παρουσιάζονται και να εγκριθούν κατά τη διάρκεια του αρχικού τεχνικού ελέγχου.

Οι βάσεις των καμερών και καταγραφής πρέπει να είναι σε θέση να αντέξουν επιβραδύνσεις των 25 g.

Στα οχήματα που δεν συμμορφώνονται δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση.

**APPENDIX I / ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
COMMUNICATION / LOGOS / ΛΟΓΟΤΥΠΑ**

In all World Cup Rallies, the logo indicated below must be shown on the start and finish podium, on flags and on all official documents.

Σε όλα τα Ράλλυ του Παγκόσμιου Κυπέλλου, το παρακάτω λογότυπο πρέπει να εμφανίζεται στην εκκίνηση και και στο βήθρο του τερματισμού με σημαίες καθώς και σε όλα τα επίσημα έγγραφα.

**Rally's website**

The Organiser must make available a website dedicated to their Rally.
The Organiser's website name will include the name of their Rally.
All the information posted on the website must be dated.

Ιστοσελίδα αγώνα

Ο Διοργανωτής θα πρέπει να διαθέσει μια ιστοσελίδα αφιερωμένη στον αγώνα. Το όνομα της ιστοσελίδας του αγώνα θα περιλαμβάνει το όνομα του Ράλλυ.
Όλες οι πληροφορίες που αναρτώνται στην ιστοσελίδα πρέπει να φέρουν ημερομηνία.

Appendix II - Specific conditions for Groups T2 and T4 Vehicles

Παράρτημα Β – Ειδικές προδιαγραφές για τα οχήματα ομάδων T2 και T4

On the vehicles in these categories, the following parts:

- Gearbox,
- transfer box,
- Front axle and
- Rear axle,

must not be replaced and/or dismounted, and the engine block/lower casing assembly must not be separated.

The competitor must provide holes with a minimum diameter of 1.5 mm allowing the passage of the sealing wires (which must be in place), to prevent:

1. The changing of complete parts;
2. Dismounting for repairing these parts (piercing the lugs on housings, heads of screws on the main and subsidiary housings, etc.).

These holes must be easily accessible for the Scrutineers so that they can seal the parts without difficulty.

Should a competitor present his vehicle for scrutineering without having already pierced the holes for sealing as specified in the present regulations, he will not be allowed to take part in this category. All underbody protections must be removed before scrutineering to facilitate access.

The parts that cannot be changed and/or repaired are:

- complete front and rear axles (housings, axle nose, banjo, all internal mechanical parts, etc.) with the exception of the axle shafts and cardan joints;
- Complete gearboxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);
- Complete transfer boxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);
- Engine block complete with rods and lower engine housing;
- Bare cylinder head.
- turbo(s) if so equipped.

Only the following may be separated (on condition that this can be done without removing the seals) in order to carry out repairs:

- Cylinder head and block [for cylinder head gasket(s) and valves]
- Block and clutch housing (for complete clutch).

In order not to be penalised for the possible loss of seals, the competitor may request the Scrutineers to add seals in those spots which he deems vulnerable.

The absence, whether notified or not, of an identification mark concerning the sealed parts will result in the exclusion of the vehicle from the T2 category; however, if the Stewards so decide, the competitor may continue to race in Group T1.

For the T4 category, a fixed penalty of 50 hours will be applied. The new parts which have been replaced will be sealed again.

Στα οχήματα των ομάδων αυτών, τα εξής μέρη:

- Κιβώτιο ταχυτήτων,
- Κεντρικό κιβώτιο μεταφοράς
- Εμπρός άξονας και
- Πίσω άξονας,

δεν πρέπει να αντικατασταθούν και / ή αποσυναρμολογηθούν από το όχημα, επίσης το συγκρότημα κορμός κινητήρα / κάλυμμα εδράνων - κάρτερ δεν πρέπει να διαχωρίζονται.

Ο αγωνιζόμενος πρέπει να παρέχει τρύπες με ελάχιστη διάμετρο 1,5 mm που επιτρέπουν τη διέλευση των συρμάτων ασφάλισης (που πρέπει να είναι στη θέση του), για την αποτροπή:

1. Την αλλαγή ανταλλακτικών
2. Την αποσυναρμολόγηση για την επισκευή των εν λόγω τμημάτων (τρύπημα σε προεξοχές στα περιβλήματα, τα κεφάλια των βιδών, στα κύρια και βοηθητικά περιβλήματα κλπ).

Αυτές οι τρύπες πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες για τους τεχνικούς εφόρους, έτσι ώστε να μπορούν να σφραγίζουν τα μέρη χωρίς δυσκολία.

Αν ένας αγωνιζόμενος παρουσιάσει το όχημά του για τεχνικό έλεγχο, χωρίς να έχει ήδη έτοιμες τις τρύπες για σφράγιση, όπως ορίζεται από τον παρόντα κανονισμό, δεν θα επιτρέπεται στο όχημα να λάβει μέρος σε αυτή την κατηγορία. Όλες οι προστασίες στο κάτω μέρος του οχήματος πρέπει να έχουν αφαιρεθεί πριν από τον τεχνικό έλεγχο για να διευκολυνθεί η πρόσβαση.

Τα τμήματα που δεν επιτρέπεται να αλλαχθούν ή / και να επισκευαστούν είναι:

- Πλήρης εμπρός άξονας και οπίσθιος άξονας (περιβλήματα, άκρα άξονα, το περίβλημα του διαφορικού, όλα τα εσωτερικά μηχανικά μέρη, κ.λπ.) με εξαίρεση τα ημιαξόνια και τις αρθρώσεις
- Πλήρης κιβώτια ταχυτήτων (κύρια και βοηθητικά περιβλήματα, όλα τα εσωτερικά μηχανικά μέρη, κλπ)
- Πλήρης κιβώτια μεταφοράς (κύρια και βοηθητικά περιβλήματα, όλα τα εσωτερικά μηχανικά μέρη, κλπ)
- Κορμός κινητήρα πλήρης με μπιέλες κάτω περίβλημα του κινητήρα / κάλυμμα εδράνων
- Σώμα κυλινδροκεφαλής
- Turbo, εάν υπάρχει

Μόνο τα ακόλουθα μπορούν να διαχωριστούν (με την προϋπόθεση ότι αυτό μπορεί να γίνει χωρίς την αφαίρεση των σφραγίδων), προκειμένου να προβούν σε επισκευές:

- Κυλινδροκεφαλή από τον κορμό [για φλάντζα (ες) της κυλινδροκεφαλής και βαλβίδες]

- Κορμός και καμπάνα (περίβλημα) συμπλέκτη (για πλήρη συμπλέκτη). Προκειμένου να μην τιμωρηθεί για την πιθανή απώλεια σφραγίδας, ο αγωνιζόμενος μπορεί να ζητήσει από τους τεχνικούς εφόρους να προσθέσουν σφραγίδες σε όσα σημεία θεωρεί ευπαθή.

Η απουσία, άσχετα αν θα κοινοποιηθεί ή όχι, ενός σήματος αναγνώρισης σφραγισμένου τμήματος θα έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό του οχήματος από την κατηγορία T2. Ωστόσο, αν οι αγωνοδίκες το αποφασίσουν, ο αγωνιζόμενος μπορεί να συνεχίσει να αγωνίζεται στην ομάδα T1.

Για την κατηγορία T4, θα επιβληθεί μια σταθερή ποινή 50 ωρών. Τα νέα εξαρτήματα που έχουν αντικατασταθεί θα σφραγιστούν και πάλι.

Appendix III (except for Bajas): Safety – Crews
Παράρτημα Γ (όχι για Baja): Ασφάλεια - Πληρώματα

Medical and survival equipment**A - MEDICAL EQUIPMENT**

Every crew must have a small first-aid medical kit comprising:

- eye lotion (Piroftal or similar)
- an antalgic (aspirin, Novalgina, or similar)
- two antidiarrhoeic (Imodium + Bimixin or similar)
- unguent, disinfecting compresses, two bandages, plasters
- 5 safety pins
- a skin disinfectant (Betadine or similar)
- a sun protective cream for skin and lips
- chewing tablets of vitamins C
- salt tablets (Energiv or Nergisport or similar)

B - SURVIVAL EQUIPMENT

Every team must compulsorily carry on board the vehicles the following equipment:

- a lighter
- an emergency mirror
- a pocket lamp
- a reserve of 5 liters of water per person, which must be easily accessible without having to use any tools.
- one reserve compass
- one aluminium survival blanket (2 m x 1 m) as isothermal covering apt to sun-signal
- 2 survival portions
- 1 flashing torch
- 3 red smoke hand type rockets
- 1 towing belt (10 m)
- compulsory balise provided by the Organisation, after paying the rental to the company giving the service.

A deposit will be requested.

The safety and survival equipment will have to be accessible in order to be possibly checked by the Scrutineers at each leg' start.

Any team which doesn't bring to the start all this survival equipment (first-aid bag, water reserve and safety equipment) will be refused to start by the Clerk of the Course until it will be conformable and will be subject to a penalty up to disqualification in case of a repeat offence, upon decision of the Stewards.

Lighting the balise on with no safety reasons will lead to the disqualification from the competition, as well as a pecuniary penalty inflicted upon the driver in case of Organisation intervention.

Ιατρικός εξοπλισμός και εξοπλισμός επιβίωσης**A - ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Κάθε πλήρωμα πρέπει να έχει ένα τσαντάκι πρώτων βοηθειών που να περιλαμβάνει:

- Λοσιόν για τα μάτια (Piroftal ή παρόμοιο)
- Αναλγητικό (ασπιρίνη, Novalgina, ή κάτι παρόμοιο)
- Δύο αντιδιαρροϊκά (Imodium + Bimixin ή κάτι παρόμοιο)
- Αλοιφή, μαντηλάκια απολύμανσης, δύο επίδεσμοι, τσιρότα
- 5 παραμάνες
- Ένα απολυμαντικό δέρματος (Betadine ή παρόμοιο)
- Μια αντηλιακή προστατευτική κρέμα για το δέρμα και τα χείλη
- Μασώμενες ταμπλέτες βιταμινών C
- Ταμπλέτες αλατιού (Energiv ή Nergisport ή κάτι παρόμοιο)

B - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ

Κάθε πλήρωμα πρέπει υποχρεωτικά να φέρει στα οχήματα τον ακόλουθο εξοπλισμό:

- ένα αναπτήρα
- Ένα καθρέφτη έκτακτης ανάγκης
- Μια λάμπα σέπης
- Απόθεμα 5 λίτρων νερού ανά άτομο, το οποίο πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμο, χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιηθούν εργαλεία.
- Μια έξτρα πυξίδα
- Μια αλουμινένια κουβέρτα επιβίωσης (2 μ x 1 μ) ως ισοθερμικό και δυνατότητα να αντανάκλα τον ήλιο
- 2 μερίδες επιβίωσης
- 1 φακό με δυνατότητα σημάτων
- 3 ρουκέτες χεριού κόκκινου καπνού
- 1 μάντα ρυμούγκησης (10 μέτρων)
- Τον υποχρεωτικό ραδιοφάρο ασφαλείας που παρέχεται από την οργάνωση, μετά την καταβολή του νοικίου στην εταιρεία που παρέχει την υπηρεσία.

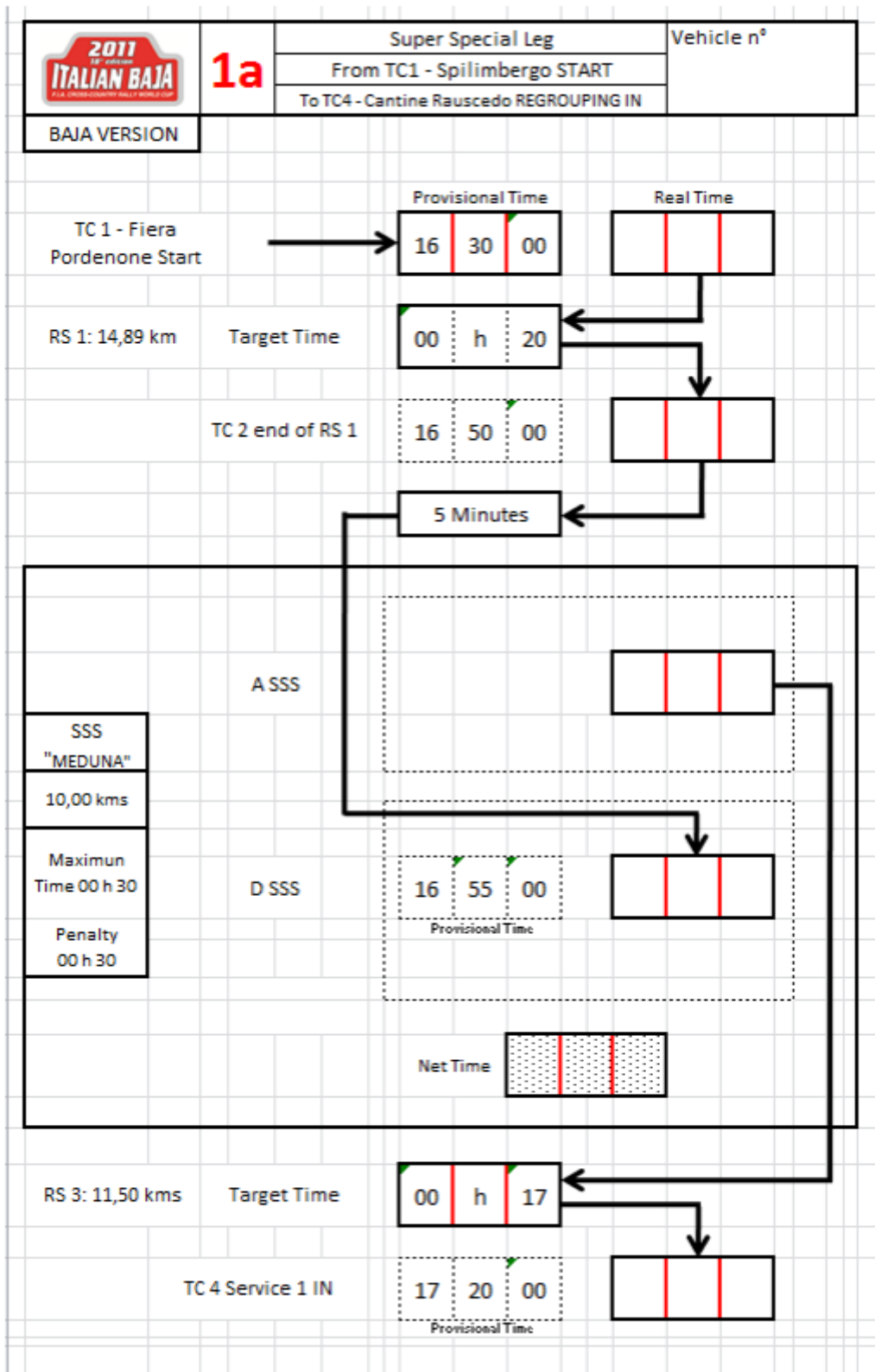
Θα ζητηθεί εγγύηση.

Ο εξοπλισμός ασφαλείας και επιβίωσης θα πρέπει να είναι προσβάσιμα, προκειμένου ενδεχομένως να ελεγχθούν από τους τεχνικούς εφόρους στην αρχή κάθε σκέλους

Στα πληρώματα που δεν φέρουν στην εκκίνηση όλο αυτό τον εξοπλισμό επιβίωσης (τσάντα πρώτων βοηθειών, απόθεμα νερού και του εξοπλισμού ασφαλείας) δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση από τον Αλυτάρχη, έως ότου συμμορφωθούν και θα υπόκειται σε ποινή μέχρι αποκλεισμό σε περίπτωση υποτροπής, μετά από απόφαση των αγωνοδίκων.

Η ενεργοποίηση του ραδιοφάρου χωρίς λόγους ασφαλείας θα οδηγήσει σε αποκλεισμό από τον αγώνα, καθώς και σε χρηματική ποινή στον οδηγό σε περίπτωση επέμβασης της Οργάνωσης.

Appendix IV - Time Card
Παράρτημα Δ – Υπόδειγμα Καρνέ



Appendix V – FIA Cross-Country Opening Car Παράρτημα Ε – Cross-Country Πλοηγό Αυτοκίνητο FIA

Article 1 – DEFINITION

1.1 The primary task of the FIA Delegate in charge of the FIA Cross-Country Opening Car (FIA Opening Car) is to improve safety for all competitors by travelling over the route of the rally in advance and, where deemed necessary, amending or adding to the route notes provided, changing the route, or, in certain circumstances, recommending the cancellation of a selective section.

1.2 The FIA Opening Car Delegate (the Delegate) will be assisted in his duties by the driver of the FIA Opening Car and the Organizers must provide their own opening car, designated "00".

1.3 Save in exceptional circumstances at the discretion of the FIA, the FIA Opening Car will be present on all the Rallies in the FIA World Cup for Cross-Country Rallies (the Cup) other than Bajas.

1.4 The organizers of the Rally will provide the vehicle, together with all the necessary equipment.

1.5 The FIA Opening Car will in no manner be considered as part of the organisation of the Rally.

Article 2 – RESPONSIBILITIES

2.1 The Delegate will have full authority to:

- add notes, drawings or distances
- amend notes, drawings or distances
- delete notes, drawings or distances
- add or delete GPS points
- place warning signs or marks
- recommend the modification of the itinerary if necessary (e.g. risk to competitors, weather conditions, etc.)
- recommend the modification of the time schedule for safety reasons
- recommend the cancellation of one or more Selective Sections

2.2 The Delegate must check that the Road Book is in conformity with the standard model.

2.3 The Delegate must check the means of communication and the delivery of the documents addressed to Race Control.

2.4 After each Rally, the Delegate must draft a report concerning all the points relating to the route of the Rally and the cooperation of the Organizers. This report will be sent to the FIA Cross-Country Commission and appended to the FIA Observer's Report.

Article 3 – COMPOSITION

The crew of the FIA Opening Car will be made up as follows:

- The Delegate. He will be appointed by the FIA Cross-Country Commission and be in charge of the opening team

- The FIA Opening Car Driver. He will be appointed by the FIA Cross-Country Commission and will have considerable experience of the discipline. He must have no current ties or obligations to either the organizers or any team entered in the Rally.

- The Delegate and the FIA Opening Car Driver will be appointed by the FIA Cross-Country Commission on an annual basis.

Άρθρο 1 - ΟΡΙΣΜΟΣ

1.1 Το πρωταρχικό καθήκον του εκπροσώπου της FIA, υπεύθυνου για το Cross-Country πλοηγό αυτοκίνητο της FIA (Πλοηγό αυτοκίνητο FIA) είναι η βελτίωση της ασφάλειας για όλους τους αγωνιζόμενους, ταξιδεύοντας στη διαδρομή του αγώνα εκ των προτέρων και, όπου κρίνει απαραίτητο, μεριμνά για την τροποποίηση ή την προσθήκη στις σημειώσεις της διαδρομής, αλλάζοντας τη διαδρομή, ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, συνιστώντας την ακύρωση μιας επιλεγμένης διαδρομής

1.2 Ο υπεύθυνος πλοηγού αυτοκίνητου FIA (ο Επιτετραμμένος) θα επικουρείται στα καθήκοντά του από τον οδηγό του πλοηγού αυτοκίνητου FIA και οι διοργανωτές πρέπει να παρέχουν το δικό τους πλοηγό αυτοκίνητο, που ονομάζεται "00".

1.3 Εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις κατά τη διακριτική ευχέρεια της FIA, το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA θα είναι παρών σε όλους τους αγώνες του Παγκόσμιου Κυπέλλου Cross-Country Rally της FIA (το Κύπελλο), εκτός των Baja.

1.4 Οι διοργανωτές του Ράλλυ θα παρέχουν το όχημα, μαζί με όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό.

1.5 Το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA με κανένα τρόπο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος της οργάνωσης του αγώνα.

Άρθρο 2 - ΕΥΘΥΝΕΣ

2.1 Ο Επιτετραμμένος θα έχει την πλήρη εξουσία να:

- Προσθέσει σημειώσεις, σχέδια ή αποστάσεις
- Να τροποποιήσει σημειώσεις, σχέδια ή αποστάσεις
- Να διαγράψει σημειώσεις, σχέδια ή αποστάσεις
- Να προσθέσει ή να διαγράψει σημεία GPS
- να τοποθετήσει προειδοποιητικά σημάδια ή σήματα
- Να προτείνει την τροποποίηση του δρομολογίου εάν είναι απαραίτητο (π.χ. κίνδυνος για τους αγωνιζόμενους, καιρικές συνθήκες, κλπ)
- Να προτείνει την τροποποίηση του χρονοδιαγράμματος για λόγους ασφαλείας
- Να προτείνει την ακύρωση ενός ή περισσότερων επιλεγμένων διαδρομών

2.2 Ο Επιτετραμμένος πρέπει να ελέγξει ότι το Road Book είναι σύμφωνο με το πρότυπο μοντέλο.

2.3 Ο Επιτετραμμένος πρέπει να ελέγξει τα μέσα επικοινωνίας και την παράδοση των εγγράφων που απευθύνονται στο έλεγχο του αγώνα.

2.4 Μετά από κάθε αγώνα, ο Επιτετραμμένος πρέπει να συντάξει έκθεση σχετικά με όλα τα σημεία που σχετίζονται με τη διαδρομή του Ράλλυ και τη συνεργασία των Οργανωτών. Η έκθεση αυτή θα σταλεί στην επιτροπή Cross-Country της FIA και θα επισυνάπτεται στην έκθεση του παρατηρητή της FIA.

Άρθρο 3 - ΣΥΝΘΕΣΗ

Το πλήρωμα του πλοηγού αυτοκίνητου της FIA θα αποτελείται από:

- Τον Επιτετραμμένο. Θα διοριστεί από την επιτροπή Cross-Country της FIA και θα είναι υπεύθυνος της ομάδας

- Τον οδηγό του πλοηγού αυτοκίνητου της FIA. Θα διοριστεί από την επιτροπή Cross-Country της FIA και θα έχουν σημαντική εμπειρία στο είδος του αγώνα. Πρέπει να έχει μην έχει κανένα τρέχον δεσμό ή υποχρεώσεις είτε με τους διοργανωτές ή με οποιαδήποτε ομάδα που θα συμμετέχει στο Ράλλυ.

- Ο Επιτετραμμένος και ο οδηγός του πλοηγού αυτοκίνητου της FIA θα διορίζεται από την επιτροπή Cross-Country της FIA σε ετήσια βάση.

- Deputies may be appointed to replace either or both

Article 4 – OBLIGATIONS OF THE ORGANISERS

4.1 The Organizers must provide their usual opening car (which must be marked "Organization 00").

4.2 The Organizers must provide identification plates for the FIA Opening Car, marked "FIA Opening Car".

4.3 The "Organization 00" car will cover the entire route following the FIA Opening Car, under the control of the Delegate.

4.4 The organizers may send additional vehicles, including a truck. If more than 10 T4 entries are received, a truck must be part of the opening team.

4.5 The driver of the "Organization 00" car must be experienced and proficient in dealing with the terrain to be encountered. The navigator must be fully conversant with road books, maps, waypoints, GPS, and all other necessary aspects of navigation.

4.6 The "Organization 00" car will be responsible for providing the following for the FIA Opening Car and crew:

- Fuel
- Food & Water
- Any official permits and passes required
- Communications means specified below
- Red Fluorescent paint spray cans for danger marking (2 per day)
- Two rolls of red/white tape to mark dangerous areas.

4.7 The Organizers will provide the Delegate with the following documents upon his arrival:

- A copy of the Rally regulations
- All bulletins and information sheets
- A copy of all waivers issued by the FIA
- A copy of any waiver request subsequently refused
- A complete set of road books as provided to competitors
- A detailed itinerary and timetable
- A list of telephone numbers of all senior Rally and FIA officials
- Details of how to communicate information to race control.

4.8 After the Rally the Organizers will forward to the Delegate:

- Final Official Classification
- All bulletins and information sheets
- Any other documents issued to competitors or officials
- A copy of the opening notes as distributed to the competitors.

Article 5 – CONFIDENTIALITY

5.1 All participants in the opening of the route must, before commencing the task, undertake not to communicate any aspect of the route or conditions to any person or body outside of the opening group. On no account may they be under contract or in a professional relationship with one or more competitor(s) registered for the event.

- Βοηθοί μπορεί να διορισθούν για να αντικαταστήσουν τον έναν ή και στους δύο

Άρθρο 4 - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΩΝ

4.1 Οι διοργανωτές πρέπει να διαθέσουν το συνηθισμένο πλοηγό όχημα (το οποίο πρέπει να φέρουν την ένδειξη "Οργάνωση 00").

4.2 Οι διοργανωτές πρέπει να παρέχουν πανό αναγνώρισης για το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA, με την ένδειξη "FIA Opening Car".

4.3 Το αυτοκίνητο «Οργάνωση 00» θα καλύψει ολόκληρη τη διαδρομή ακολουθώντας το Πλοηγό Αυτοκίνητο της FIA, υπό τον έλεγχο του Επιτετραμμένου.

4.4 Οι διοργανωτές μπορούν να στείλουν επιπλέον οχήματα, συμπεριλαμβανομένου ενός φορτηγού. Αν έχουν δηλώσει περισσότερες από 10 συμμετοχές T4, ένα φορτηγό θα πρέπει να είναι μέρος της ομάδας ανοίγματος.

4.5 Ο οδηγός του αυτοκινήτου "Οργάνωση 00" πρέπει να είναι έμπειρος και ικανός στην αντιμετώπιση του εδάφους που θα συναντήσει. Ο πλοηγός πρέπει να είναι πλήρως εξοικειωμένος με τα road book, τους χάρτες, τα γεωγραφικά σημεία, τις μονάδες GPS και όλα τα άλλα απαραίτητα στοιχεία της πλοήγησης.

4.6 Η αυτοκίνητο "Οργάνωση 00" θα είναι υπεύθυνο για να παρέχει τα ακόλουθα για το Πλοηγό Αυτοκίνητο της FIA και το πλήρωμα του:

- Καύσιμα
- Τρόφιμα & νερό
- Όλες τις επίσημες άδειες και κάρτες διέλευσης που απαιτούνται
- Μέσα επικοινωνίας όπως καθορίζονται παρακάτω
- Κουτιά σπρέι κόκκινου φθορίζον χρώματος για την επισήμανση κινδύνων (2 ανά ημέρα)
- Δύο ρολά ταινίας κόκκινου / λευκού χρώματος για τη σηματοδότηση επικίνδυνων περιοχών

4.7 Οι διοργανωτές θα παρέχουν τα ακόλουθα έγγραφα στον Επιτετραμμένο, κατά την άφιξή του:

- Ένα αντίγραφο των κανονισμών του Ράλλυ
- Όλα τα δελτία και έντυπα πληροφοριών
- Ένα αντίγραφο όλων των παρεκκλίσεων από τους κανονισμούς που εκδίδεται από την FIA
- Ένα αντίγραφο κάθε αιτήματος άρσης παρεκκλίσεων που δεν εγκρίθηκε
- Ένα πλήρες σύνολο των road book, όπως θα παραδοθούν στους αγωνιζόμενους
- Το λεπτομερές δρομολόγιο και το χρονοδιάγραμμα
- Ένας κατάλογος των τηλεφωνικών αριθμών όλων των ανωτέρων στελεχών του Ράλλυ και της FIA
- Λεπτομέρειες για το πώς θα επικοινωνούν πληροφορίες στο κέντρο έλεγχου του αγώνα

4.8 Μετά το Ράλλυ οι διοργανωτές θα διαβιβάσουν στον Επιτετραμμένο:

- Την Επίσημη Τελική Κατάταξη
- Όλα τα δελτία και έντυπα πληροφοριών
- Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που εκδόθηκε για τους αγωνιζόμενους ή τα στελέχη
- Αντίγραφο των διορθώσεων διαδρομής όπως αυτό διανεμήθηκε στους αγωνιζόμενους.

Άρθρο 5 - Εμπιστευτικότητα

5.1 Όλοι οι συμμετέχοντες στο άνοιγμα της διαδρομής θα πρέπει, πριν αρχίσουν την αποστολή, να αναλάβουν την υποχρέωση να μην γνωστοποιούν οποιαδήποτε πτυχή της διαδρομής ή κατάσταση αυτής σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα εκτός της ομάδας ανοίγματος. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι στο πλαίσιο σύμβασης ή σε μια επαγγελματική σχέση με έναν ή περισσότερους αγωνιζόμενους που έχουν δηλώσει συμμετοχή στην εκδήλωση.

5.2 Any telephone, mobile, satellite, or other communications device intended to be used by any member of the organisation or FIA opening team must be registered with the Delegate before starting. The Delegate may inspect the invoices of such telephones, and of telephones in any hotel rooms used, for the period of the rally.

5.3 Any visit to the rally bivouac or headquarters hotel by any member of the opening team must be authorized in advance by the Delegate.

5.4 The Organisers must ensure that the information received from the opening team remains secure until its diffusion to the competitors. The Clerk of the Course is responsible for distributing the opening notes transmitted in their entirety by the Delegate. These notes cannot be modified, except for reasons of translation or enlargement.

Article 6 – EQUIPMENT

The FIA Opening Car will be fitted at least with the following equipment:

- improved suspension
- tyres of a type used by the competitors
- homologated safety rollcage
- homologated seats and seat belts
- a minimum of 2 spare wheels
- a set of spare parts
- a tool kit
- replacement fluids
- sand ladders (4)
- 2 sand shovels
- straps and shackles
- air pump
- tyre pressure gauge
- First-aid medical kit and appropriate medicines

The following navigation equipment must be fitted:

- 1 GPS downloaded with the points given to the competitors (fixed to the dashboard) + 1 identical one as a spare + 1 spare aerial
- 2 Trip meters (fixed to the dashboard), with 1 different sensor for each + 1 spare Trip meter + 1 spare sensor;

The following communication equipment must be fitted:

- 1 VHF set + 1 spare for liaison between the FIA Opening Car and the Organizers' 00 car. A channel must be available for such use which is not the main rally control frequency
- 1 satellite station and a fax + spare for sending route modifications to Race Control
- 1 satellite telephone (e.g. Iridium)
- 1 safety beacon matching the one used by the competitors

The 00 car must be equipped with the following equipment only:

- 1 GPS downloaded with the points given to the competitors + 1 identical one as a spare + 1 spare aerial
- 1 Trip meter + 1 spare
- 1 VHF set (liaison with FIA Opening Car)
- 1 satellite telephone (e.g. Iridium)

Article 7 – OPERATION

5.2 Κάθε τηλέφωνο, συσκευή κινητής τηλεφωνίας, δορυφορικά, ή άλλα μέσα επικοινωνιών που προορίζονται για χρήση από οποιοδήποτε μέλος της οργάνωσης ή της ομάδας ανοίγματος της FIA πρέπει να έχουν δηλωθεί στον Επιτετραμμένο πριν από την εκκίνηση της αποστολής. Ο Επιτετραμμένος μπορεί να επιθεωρεί τα τιμολόγια αυτών των τηλεφώνων καθώς και των τηλεφώνων σε όλους τους χώρους του ξενοδοχείου που χρησιμοποιούνται, για την περίοδο του αγώνα.

5.3 Κάθε επίσκεψη στο βίνουακ του αγώνα ή το ξενοδοχείο του αρχηγείου του αγώνα (HQ) από οποιοδήποτε μέλος της ομάδας ανοίγματος πρέπει να εγκριθεί προηγουμένως από τον Επιτετραμμένο.

5.4 Οι διοργανωτές πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από την ομάδα ανοίγματος της διαδρομής παραμένουν ασφαλής μέχρι την επίδοσή τους στους αγωνιζόμενους. Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για τη διανομή των σημειώσεων ανοίγματος που μετέδωσε -στο σύνολό τους- ο Επιτετραμμένος.

Αυτές οι σημειώσεις δεν επιτρέπεται να τροποποιηθούν, εκτός για λόγους μετάφρασης ή μεγέθυνσης

Άρθρο 6 - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το Πλοηγό αυτοκίνητο της FIA θα είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με τον ακόλουθο εξοπλισμό:

- Βελτιωμένη ανάρτηση
- Ελαστικά του τύπου που χρησιμοποιούνται από τους αγωνιζόμενους
- Αναγνωρισμένο τοξύλιο ασφαλείας
- Αναγνωρισμένα καθίσματα και ζώνες ασφαλείας
- Τουλάχιστον 2 εφεδρικούς τροχούς
- Ένα σύνολο ανταλλακτικών
- Μια εργαλειοθήκη
- Υγρά αντικατάστασης
- Ακτόδρομους (4)
- 2 φτυάρια άμμου
- Ιμάντες και ναυτικά κλειδιά
- αντλία αέρα
- Μετρητή πίεσης ελαστικών
- Κουτί πρώτων βοηθειών και κατάλληλα φάρμακα

Πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τον ακόλουθο εξοπλισμό πλοήγησης:

- 1 GPS με φορτωμένα τα σημεία που δίνονται στους αγωνιζόμενους (στερεωμένο στο ταμπλό) + 1 πανομοιότυπο ως ανταλλακτικό + 1 εφεδρική κεραία
- 2 Οδόμετρα (στερεωμένα στο ταμπλό), με 1 ανεξάρτητο αισθητήρα για κάθε ένα + 1 εφεδρικό οδόμετρο + 1 ανταλλακτικό αισθητήρα

Πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τον ακόλουθο εξοπλισμό επικοινωνίας:

- 1 σετ VHF + 1 εφεδρικό για την επικοινωνία μεταξύ του Πλοηγού αυτοκίνητου της FIA και το αυτοκίνητο "00" των διοργανωτών. Για τη χρήση αυτή θα πρέπει να εξασφαλιστεί ένα κανάλι που δεν θα είναι το κυρίως κανάλι επικοινωνίας του αγώνα
- 1 δορυφορικός σταθμός επικοινωνίας με φαξ + εφεδρικό για την αποστολή των τροποποιήσεων του δρομολογίου στο Κέντρο Ελέγχου του αγώνα
- 1 δορυφορικό τηλέφωνο (π.χ. Iridium)
- 1 ραδιοφάρο ασφαλείας αντίστοιχο με αυτό που χρησιμοποιείται από τους αγωνιζόμενους

Το αυτοκίνητο 00 πρέπει να είναι εξοπλισμένο μόνο με τον ακόλουθο εξοπλισμό:

- 1 GPS με φορτωμένα τα σημεία που δίνονται στους αγωνιζόμενους (στερεωμένο στο ταμπλό) + 1 πανομοιότυπο ως ανταλλακτικό + 1 εφεδρική κεραία
- 1 Οδόμετρο + 1
- 1 σετ VHF για την επικοινωνία με το Πλοηγό αυτοκίνητο της FIA
- 1 δορυφορικό τηλέφωνο (π.χ. Iridium)

Άρθρο 7 - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

7.1 Η πλήρης ομάδα ανοίγματος πρέπει να είναι έτοιμη στο χώρο εκκίνησης τέσσερις ημέρες πριν από την έναρξη του αγώνα (εκτός από την υπερειδική (SS1)). Ο έλεγχος θα ξεκινήσει τρεις ημέρες πριν από την έναρξη του αγώνα, εκτός αν ο Επιτετραμμένος κρίνει διαφορετικά.

7.1 The complete opening team must be ready at the start venue four days before the start of the rally (excluding the Super Special Stage (SS1)). The opening duties will begin three days before the start of the rally, unless the Delegate deems otherwise.

7.2 The Organizers' 00 car will at all times follow the FIA Opening Car on the road and will follow the schedule suggested by the Delegate.

7.3 The Delegate may attend meetings of the Stewards at their request.

7.4 The Delegate must not leave the arrival venue until at least the day after the finish to enable him to discuss the opening with the crews and teams.

Article 8 – BAJAS

In Baja Rallies it is the Organiser's responsibility to carry out the opening of the route and the dissemination of information to the crews.

7.2 Το αυτοκίνητο 00 της οργάνωσης θα ακολουθεί πάντα το πλοηγό αυτοκίνητο της FIA στο δρόμο και θα ακολουθήσει το χρονοδιάγραμμα που προτείνεται από τον Επιτετραμμένο.

7.3 Ο Επιτετραμμένος μπορεί να παρίστανται στις συνεδριάσεις των αγωνοδίκων, κατόπιν αιτήσεώς τους.

7.4 Ο Επιτετραμμένος δεν πρέπει να φύγει από τον τόπο άφιξης του αγώνα τουλάχιστον μέχρι και μια ημέρα μετά το τερματισμό για να μπορέσει να συζητήσει τα θέματα του ελέγχου της διαδρομής με τα πληρώματα και τις ομάδες.

Άρθρο 8 - Baja

Στα Ράλλυ Baja είναι ευθύνη του Διοργανωτή να πραγματοποιήσει το άνοιγμα της διαδρομής και τη διάδοση των πληροφοριών στα πληρώματα.

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Η ισχύς της ανωτέρου παραγράφου 8 αναστέλλεται μέχρι νεωτέρας και ισχύουν οι παράγραφοι 1 έως και 7.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Για όλους τους αγώνες πέρα από όσα αναφέρουν οι Γενικές Διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις του οργανωτή, έχουν ισχύ και οι διατάξεις του παραρτήματος Η, σχετικά με τις υποχρεώσεις του οργανωτή για τα Cross-Country Rally

Appendix VI – Entry list / Start list / Results
Παράρτημα Δ – Κατάλογος Συμμετοχών / Λίστα Εκκινούντων / Αποτελέσματα

1. Draft Entry List & Entry List (prepared by the organiser)

Once entries have closed, the Organiser must send to the FIA a "Draft Entry List" in numerical order, with FIA priority drivers (driving T1 cars) appearing first. The FIA will reply with any comments. After acceptance by the FIA, and only then, the "Entry List" may be published.

The "Draft Entry List" & "Entry List" must include:

- The allocated competition number
 - The entrant's full name as it appears on the competition licence
 - The names of the driver & co-driver and their nationalities
 - The make and model of the car entered
 - The class in which the car will compete and its group
 - The drivers' FIA priority status
 - The FIA Technical Passport number (TT-XX-XXX)
 - The FIA Homologation Form number (T2 and T4 vehicles only)
- It should be noted that team names must not appear on the Entry List unless they appear on the competition licence.

2. List of Crews Authorised to Start (prepared by the Clerk of the Course)

Once the administrative and technical checks have been completed, the Clerk of the Course shall prepare the "List of Crews Authorised to Start", which will be presented to the Stewards at their first meeting.

3. Start List for the Super Special Stage or Leg 1 (prepared by the Clerk of the Course)

Once the administrative and technical checks have been completed, the Clerk of the Course shall prepare the "Start List for the Super Special Stage or Leg 1" (in accordance with Art.19 and including start times), which will be presented to the Stewards at their first meeting. Lists 2 & 3 will be signed by the Clerk of the Course and posted on the official notice board at the time specified in the Supplementary Regulations.

Once the 30-minute protest period has elapsed, the Stewards will sign the "List of Crews Authorised to Start", which will be sent to the FIA by the Rally secretary within 4 hours.

4. Partial Unofficial Classification

At the end of each Leg, the Clerk of the Course will post a "Partial Unofficial Classification" on the official notice board.

5. Start List for Leg 2 etc.

At the end of each Leg, the Clerk of the Course will produce a Start List for the following Leg according to Art.19. The Stewards may reposition any competitor at their discretion. The approved list signed by the Clerk of the Course will be posted on the official notice board at the time specified in the Supplementary Regulations.

6. Provisional Final Classification

At the end of the Rally, the Clerk of the Course will establish a "Provisional Final Classification". Once this has been approved by the Stewards, it will be signed by the Clerk of the Course and published on

1. Ανεπίσημος Κατάλογος Συμμετοχών και Κατάλογος Συμμετοχών (προετοιμάζεται από τον διοργανωτή)

Μόλις οι εγγραφές κλείσουν, ο Οργανωτής πρέπει να στείλει στη FIA ένα «Ανεπίσημο Κατάλογο Συμμετοχών» με αριθμητική σειρά και τους οδηγούς προτεραιότητας της FIA (που οδηγούν T1 αυτοκίνητα) να είναι στην αρχή. Η FIA θα απαντήσει με ότι σχόλιο έχει. Μετά την έγκριση από τη FIA και μόνο τότε, ο "Κατάλογος Συμμετοχών" μπορεί να δημοσιευθεί.

Η «Ανεπίσημος Κατάλογος Συμμετοχών» και ο "Κατάλογος Συμμετοχών" πρέπει να περιλαμβάνουν:

- Τον χορηγηθέντα αριθμό του αγωνιζόμενου
 - Το πλήρες όνομα του αγωνιζόμενου, όπως εμφανίζεται στην αγωνιστική του άδεια
 - Τα ονόματα του οδηγού και του συνοδηγού και την εθνικότητά τους
 - Την μάρκα και το μοντέλο του αυτοκινήτου που συμμετέχει
 - Την κλάση και την ομάδα στην οποία συμμετέχει το αυτοκίνητο
 - Την προτεραιότητα του οδηγού κατά FIA
 - Τον αριθμό του Δελτίου Τεχνικής Ταυτότητας της FIA (TT-XX-XXX)
 - Τον αριθμό του δελτίου αναγνώρισης (για τα T2 και T4 οχήματα)
- Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ονόματα ομάδων δεν πρέπει να περιλαμβάνονται στον κατάλογο συμμετοχών εκτός εάν εμφανίζονται στην αγωνιστική άδεια

2. Λίστα εκκινούντων (προετοιμάζεται από τον Αλυτάρχη)

Μόλις ο διοικητικός και αρχικός τεχνικός έλεγχος ολοκληρωθούν, ο Αλυτάρχης θα προετοιμάσει την "Λίστα Εκκινούντων", η οποία θα παρουσιαστεί στους αγωνοδίκες κατά την πρώτη συνεδρίασή τους.

3. Λίστα Εκκίνησης υπερειδικής ή 1ου σκέλους (προετοιμάζεται από τον Αλυτάρχη)

Μόλις ο διοικητικός και αρχικός τεχνικός έλεγχος ολοκληρωθούν, ο Αλυτάρχης θα προετοιμάσει την "Λίστα Εκκίνησης για την Υπερειδική ή το 1ο Σκέλος" (σύμφωνα με το άρθρο 19 και συμπεριλαμβανομένων των χρόνων εκκίνησης), η οποία θα παρουσιαστεί στους αγωνοδίκες κατά την πρώτη συνεδρίασή τους.

Οι Λίστες 2 & 3 θα υπογραφούν από τον Αλυτάρχη και θα δημοσιευτούν στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων στο χρόνο που καθορίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Μόλις παρέλθει η περίοδος υποβολής ενστάσεων των 30 λεπτών, οι αγωνοδίκες θα υπογράψουν τη «Λίστα Εκκινούντων», η οποία θα σταλεί στη FIA από το γραμματέα του αγώνα εντός τεσσάρων (4) ωρών.

4. Προοδευτική Ανεπίσημη Κατάταξη

Στο τέλος κάθε σκέλους, ο Αλυτάρχης θα δημοσιεύσει μια «Προοδευτική Ανεπίσημη Κατάταξη» στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

5. Λίστα Εκκίνησης για το 2ο σκέλος κ.ο.κ.

Στο τέλος κάθε σκέλους, ο Αλυτάρχης θα προετοιμάζει μια Λίστα Εκκίνησης για το επόμενο σκέλος σύμφωνα με το άρθρο 19. Οι αγωνοδίκες μπορεί να επανατοποθετήσουν σε αυτή κάθε αγωνιζόμενο κατά την κρίση τους. Η εγκεκριμένη λίστα υπογράφεται από τον Αλυτάρχη και αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων στο χρόνο που καθορίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

6. Προσωρινή Τελική Κατάταξη

Στο τέλος του αγώνα, ο Αλυτάρχης θα δημιουργήσει μια «Προσωρινή Τελική Κατάταξη». Μόλις αυτή έχει εγκριθεί από τους Αγωνοδίκες, θα υπογραφεί από τον Αλυτάρχη και θα δημοσιευθεί στον Επίσημο Πίνακα

the Official Notice Board at the time specified in the Supplementary Regulations.

7. Official Final Classification

At the conclusion of the 30-minute protest period, the Stewards will sign the "Official Final Classification" to be posted on the official notice board and sent to the FIA within 4 hours by the Secretary of the event.

The Official Final Classification must list all World Cup registered competitors and crews complying with Article 2.2.7 of the Sporting Regulations for the FIA World Cup for Cross-Country Rallies.

It must include the following information:

- The allocated competition number
- The entrant's full name as it appears on the competition licence
- The names of the driver and co-driver and their nationalities
- The make and model of the car entered
- The class in which the car will compete and its group
- The drivers' FIA priority status

8. Allocation of Points

At the end of the Rally, the Stewards will allocate points according to all classifications of the Rally, to be signed and sent to the FIA.

Ανακοινώσεων κατά το χρόνο που ορίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

7. Επίσημη Τελική Κατάταξη

Μετά το πέρας της περιόδου υποβολής εντάσεων των 30 λεπτών, οι αγωνοδίκες θα υπογράψουν την «Επίσημη Τελική Κατάταξη» η οποία πρέπει να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων και να σταλεί στη FIA από τον γραμματέα του αγώνα εντός τεσσάρων (4) ωρών. Η Επίσημη Τελική Κατάταξη πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους αγωνιζόμενους και τα πληρώματα του Παγκοσμίου Κυπέλλου που είναι σύμφωνα με το άρθρο 2.2.7 των Αγωνιστικών Κανονισμών για το Παγκόσμιο Κύπελλο Cross-Country Rally της FIA.

Θα πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Τον χορηγηθέντα αριθμό του αγωνιζόμενου
- Το πλήρες όνομα του αγωνιζόμενου, όπως εμφανίζεται στην αγωνιστική του άδεια
- Τα ονόματα του οδηγού και του συνοδηγού και την εθνικότητά τους
- Την μάρκα και το μοντέλο του αυτοκινήτου που συμμετέχει
- Την κλάση και την ομάδα στην οποία συμμετέχει το αυτοκίνητο
- Την προτεραιότητα του οδηγού κατά FIA

8. Βαθμολογία

Στο τέλος του αγώνα, οι αγωνοδίκες θα συμπληρώσει τη βαθμολογία σύμφωνα με όλες τις κατατάξεις του αγώνα και θα την αποστείλουν στη FIA υπογεγραμμένη.

Appendix VII – Installation of the "Safety Zone"
Παράρτημα ΣΤ – Οριοθέτηση «Ζώνης Ασφαλείας»

Principle of setting up the WPs necessary for the installation of the "Safety Zone" during reconnaissance and integrating them into the Supplementary Regulations

1. SSZs and PCs are considered to be WPMs but with a specific validation radius of 90 m instead of 200 m.

2. It is considered that the SSZ is a WPS but with a specific visibility radius of 1000 m instead of 3000 m.

3. The distance of 200 m between the SSZ and the PC can, depending on the imperatives of the terrain, be slightly increased without exceeding this value by too much (see point 1) but must never be less than 200 m.

Art. 43.2.e also recalls that only the information displayed on the GPS monitor(s) is considered authentic. Should the physical sign and the waypoint not coincide, only the waypoint will be considered correct.

Αρχή δημιουργίας των αναγκαίων Γεωγραφικών Σημείων για την εγκατάσταση "Ζώνης Ασφαλείας" κατά την διάρκεια των αναγνωρίσεων των διαδρομών και του τρόπου για την ενσωμάτωσή τους στο Συμπληρωματικό Κανονισμό

1. Η Αρχή Ζώνης Ασφαλείας (AZA) και τα ΣΕΔ θεωρούνται γεωγραφικά σημεία WPM, αλλά με διαφορετική ακτίνα επικύρωσης η οποία είναι 90μ αντί των 200μ.

2. Θεωρείται ότι η AZA είναι γεωγραφικό σημείο τύπου WPS, αλλά με ακτίνα προβολής των 1000μ αντί των 3000μ.

3. Η απόσταση των 200 m μεταξύ του AZA και του ΣΕΔ μπορεί, ανάλογα με το ανάμολο του εδάφους, να αυξηθεί ελαφρώς, χωρίς να υπερβαίνει κατά πολύ την τιμή αυτή (βλέπε σημείο 1), αλλά ποτέ δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 200 μ.

Το άρθρο 43.2.ε υπενθυμίζει, επίσης, ότι μόνο οι πληροφορίες που εμφανίζονται στην οθόνη (ες) του GPS θεωρούνται σωστές. Σε περίπτωση που το φυσικό σημείο και το γεωγραφικό σημείο αναφοράς δεν συμπίπτει, μόνο το γεωγραφικό σημείο αναφοράς θα πρέπει να θεωρείται σωστό..