

## **PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ÉPREUVES DU CHAMPIONNAT NATIONAL DES RALLYES- BAJAS DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO 2008**

SOMMAIRE :

INTRODUCTION

1. DÉFINITIONS – CARACTÉRISTIQUES DES ÉPREUVES

2. INSCRIPTION D'UNE ÉPREUVE

3. TERMINOLOGIE

4. RÉGLEMENTATION

5. RÈGLEMENT ET CONDITIONS DE PUBLICATION

6. MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT - ADDITIFS

7. APPLICATION – INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS

8. QUALIFICATION ÉPREUVE DANS COUPE DE LA FIA

9. VEHICULES ADMIS

10. VEHICULES 4X4 A MOTEUR CENTRAL OU ARRIERE

11. ADMISSION DES VEHICULES « SCORE » EN T1

12. PNEUS

13. SYSTEMES DE DONNEES

14. EQUIPAGES

15. OFFICIELS

16. ENGAGEMENTS

17. IDENTIFICATION

18. PUBLICITE

19. MARQUAGE

20. ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE

21. ORDRE DE DEPART

22. ROAD BOOK ET NAVIGATION - GENERALITES

23. ROAD BOOK

24. CIRCULATION - VITESSE

25. CODE DE CONDUITE

26. RECONNAISSANCES ET OUVERTURE DU PARCOURS

27. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS

28. CHANGEMENT DE MOTEUR

29. ASSURANCE

30. CARTON DE POINTAGE

31. ZONES DE CONTRÔLE

32. CONTRÔLES HORAIRES

33. CONTRÔLES DE PASSAGE

34. SECTEURS SÉLECTIFS

35. REGROUPEMENTS

36. SIGNALISATION DES CONTRÔLES

37. PARC FERMÉ

38. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

39. RÉCLAMATIONS – APPELS

40. CLASSEMENTS

41. PÉNALITÉS

42. PRIX

### **INTRODUCTION**

Les présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions) ont pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des épreuves du Championnat des rallyes-Bajas de la république démocratique du Congo 2008

Leur application est recommandée pour toutes les épreuves de Rallye Tout Terrain, y compris les Bajas, et pour les épreuves candidates. Toute violation de ces règles sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 152 et 153 du Code Sportif International.

D'autre part, les Prescriptions précisent, complètent et, en certains points, clarifient les dispositions générales contenues dans les règlements particuliers du Championnat national de la république démocratique du Congo. Seule la Fédération Automobile de la république démocratique du Congo peut accorder des dérogations aux Prescriptions et aux Règlements mentionnés ci-dessous.

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

## 1. DEFINITIONS – CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

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

1.2 Un Rallye Tout Terrain est une épreuve qui doit se dérouler sur une distance totale comprise entre 1200 et 6500 km et ne doit pas durer plus de 10 jours (Vérifications techniques et Super Spéciale comprises).

Pour les Rallyes Tout Terrain comptant pour la Coupe du Monde, le kilométrage minimum doit être de 2000 km (kilométrage total) et/ou 800 km (Secteurs Sélectifs).

1.3 Un Marathon est une épreuve dont le kilométrage total doit être supérieur à 6500 km, avec un kilométrage total minimum de 4000 km pour les Secteurs Sélectifs. Son itinéraire peut couvrir le territoire de plusieurs pays. La durée totale d'un Marathon ne peut pas dépasser 31 jours (Vérifications techniques et Super Spéciale compris).

1.4 Une Baja est un Rallye Tout Terrain qui doit se dérouler en 1 ou 2 jours.

1 jour : 800 km maximum à parcourir ; 2 jours : 1200 km maximum à parcourir avec un repos d'une durée minimum de 8 heures et maximum de 20 heures à observer entre les deux Etapes. Pour les Bajas comptant pour la Coupe Internationale, le kilométrage minimum des Secteurs Sélectifs est de 400 km. Pour les Bajas ne comptant pas pour la Coupe Internationale, le kilométrage minimum des Secteurs Sélectifs est de 150 km.

## 2. INSCRIPTION D'UNE EPREUVE

2.1 Une Épreuve, quel que soit son type, doit être inscrite au Calendrier Sportif national avec l'accord de l'ASN du pays où se déroule l'Épreuve, et est disputée sous la nationalité de la CSN qui l'inscrit au calendrier.

2.2 Lorsqu'une épreuve internationale demande pour la première fois son inscription au Calendrier Sportif International un dossier complet décrivant l'Épreuve doit être envoyé à la FIA (itinéraire en général, longueur des Secteurs Sélectifs et de liaison, plan de sécurité, etc...)

2.3 Toutes les Épreuves comptant pour un titre FIA (Coupe du Monde ou Coupe Internationale) doivent respecter ce qui suit :

- a) Seuls des véhicules conformes aux véhicules du Groupe T1 de l'Annexe J et ceux homologués par la FIA dans les Groupes T2 sont admis. Les véhicules du groupe TN feront l'objet d'un classement national séparé.
- b) Après étude du dossier et du règlement de l'Épreuve, un visa doit être donné par la FIA. Le plan de sécurité doit être conforme aux prescriptions du plan de sécurité de la FIA.
- c) Au cas où l'Épreuve est doublée d'une épreuve nationale, le départ de cette dernière doit intervenir au moins 10 minutes après le départ de la dernière voiture du Rallye Tout Terrain international.

2.4 Toute règle spécifique non conforme aux règlements sportif et technique de la FIA et aux critères définis ci-dessus doit faire l'objet d'une demande spécifique et séparée de dérogation auprès de la FIA par les Organisateurs avec l'accord de la CSN d'inscription ; la demande doit être motivée et soumise à la Commission des Rallyes Tout Terrain.

Après approbation, la dérogation devra figurer en gras dans le Règlement de l'Épreuve (le Règlement).

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

## 3. TERMINOLOGIE

3.1 **Additif** : Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter.

3.2 **CSN - ASN** : Commission Sportive Nationale – Autorité Sportive Nationale.

### 3.3 Assistance

L'assistance se définit par la présence physique d'une personne et/ou le travail sans restriction sur un véhicule concurrent excepté lorsqu'elle est limitée par les Articles applicables prévus aux présentes prescriptions.

### 3.4 Bivouac :

a) Endroit situé entre les Contrôles Horaires d'arrivée et de départ d'Etape où tous les concurrents se regroupent, localisé dans le Road Book, à assistance libre entre concurrents encore en course, à laquelle pourra se joindre l'assistance autorisée au Règlement.

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

- Un panneau d'affichage officiel,  
- Le PC course fonctionnera après l'heure de fermeture du Contrôle Horaire d'Arrivée d'Etape. Les contrôles horaires de l'arrivée et de départ de l'Etape suivante pourront y être jumelés, mais ils ne pourront pas être éloignés pour l'arrivée d'un Secteur Sélectif de plus de 50 km du centre du bivouac et pour le départ du lendemain de plus de 50 km du centre du bivouac.

c) L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée. 1<sup>ère</sup> infraction : 3h, 2<sup>e</sup> infraction : mise hors course. Tout membre d'une équipe (équipages compris) est autorisé à conduire le véhicule de compétition de l'équipe à l'extérieur du bivouac pour des essais techniques uniquement et en dehors du parcours de tout Secteur Sélectif.

d) Les Organisateurs peuvent prévoir des bivouacs à assistance réglementée, dont les modalités seront indiquées au Règlement.

### 3.5 Briefing

Le briefing doit être tenu par le Directeur de Course ou par le délégué de l'Organisateur et la participation des pilotes est obligatoire pour la première réunion et conseillée pour les briefings suivants. Le Directeur de Course doit participer au briefing. Les informations concernant la sécurité et le parcours (modifications du Road Book), datées et signées par le Directeur de Course, doivent être affichées au panneau d'affichage officiel sous sa responsabilité.

### 3.6 Carton de pointage

Document destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

### 3.7 Concurrent

Entité physique ou légale utilisée pour la personne physique ou morale ayant engagé le véhicule.

### 3.8 Constructeur

Par Constructeur, on entend un constructeur de véhicules homologués par la FIA portant son nom et étant disponibles à la vente. Des éditions spéciales de ces véhicules sont fabriquées à des fins de compétition et sont conformes à l'Annexe J de la FIA. Les Constructeurs peuvent engager des véhicules qui portent leur nom à des fins de compétition directement sous leur propre direction ou dans le cadre d'un contrat avec un associé.

### 3.9 CP (Contrôle de passage)

Zone où le carton de pointage doit être tamponné par les Commissaires contrôleurs en place.

### 3.10 Durée d'une épreuve

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

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

### 3.11 Equipage

Par équipage, on entend l'ensemble comprenant le 1<sup>er</sup> pilote, et éventuellement le(s) copilotes(s). Il est composé d'un maximum de trois personnes qui doivent être titulaires d'une licence de pilote et de concurrent FIA pour l'année en cours valable pour l'Épreuve.

### 3.12 Etape

Chacune des parties d'une Épreuve qui est séparée de la suivante par un arrêt d'au moins 8 heures.

Après une durée de conduite comprise entre 12 h et 20 h, un arrêt de 8h minimum est obligatoire. Un arrêt de 18 h minimum est obligatoire après 10 Etapes de course, sauf décision contraire prononcée par les Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course.

### 3.13 Section

Chacune des parties d'une épreuve séparées par des parcs de regroupement ou parcs fermés.

### 3.14 Infraction (zone de contrôle de vitesse)

Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même zone de contrôle de vitesse. La deuxième infraction interviendra lors d'un ou plusieurs dépassements à l'intérieur d'une nouvelle zone de contrôle de vitesse. En cas de récidive au cours de l'Épreuve, la 3<sup>ème</sup> infraction (dans 3 zones différentes) peut entraîner pour tous les concurrents des pénalités allant jusqu'à la mise hors course, en fonction des dépassements relevés.

### 3.15 Itinéraire officiel

Il est précisé dans le Road Book.

### 3.16 Jumelage avec une épreuve moto

Est considéré comme jumelage avec une épreuve Moto le passage d'une épreuve moto sur la totalité ou une partie de l'itinéraire de l'Epreuve :

- moins de 18 h avant le passage de l'Epreuve
- moins de 6 h après le passage du Rallye Tout Terrain

Dans le cadre d'un jumelage, l'écart entre un Rallye Tout Terrain et une épreuve moto devra être au minimum de 30 minutes à partir de la première étape comprenant un Secteur Sélectif.

### 3.17 Informations aux concurrents

Il s'agit des renseignements communiqués par les Organismes et/ou la direction de course aux équipages qui, après lecture, reconnaîtront en avoir pris connaissance par émargement. Cette note devra être mise à la disposition des concurrents dans les meilleurs délais.

### 3.18 Parcours

Il est défini par le Road book officiel de l'Epreuve, confirmé par l'équipage de la voiture ouvreuse (s'il y a lieu).

Le parcours est divisé en Etapes comprenant un ou plusieurs Secteurs Sélectifs chronométrés reliés par des Secteurs de Liaison. Le découpage des Secteurs Sélectifs doit permettre à la majorité des équipages en course d'effectuer la plus grande partie du parcours de jour. Il n'est pas autorisé de donner le départ d'un Secteur Sélectif de nuit. La longueur maximale des Secteurs Sélectifs par Etape est fixée à 800 km.

### 3.19 Passeport Technique de la FIA

Document délivré par la CSN du concurrent et authentifié par le délégué technique de la FIA ou le commissaire technique responsable de l'Epreuve, qui identifie le véhicule présenté. Il doit pouvoir être présenté à toute demande des commissaires techniques.

### 3.20 Période de neutralisation

Il s'agit du temps pendant lequel les équipages sont stoppés par la direction de course (Régime de Parc Fermé).

### 3.21 Pénalisation forfaitaire

a) Pénalité créée pour se substituer à certaines sanctions entraînant la mise hors course ou l'exclusion pour non-respect de certaines clauses du Règlement dans une Epreuve traditionnelle. Elle permet à un concurrent pénalisé de continuer l'Epreuve dans des conditions de compétition normales, mais toutefois sévèrement sanctionné. La pénalisation forfaitaire s'exprime en un temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà infligées au concurrent dans des cas précis et répertoriés dans le Règlement. La pénalisation forfaitaire est fixée par les Organismes et peut être d'une valeur différente pour chaque Secteur Sélectif, Secteur de Liaison, Contrôle de Passage, calculée en fonction du profil et de la difficulté de chacun de ceux-ci. Sauf disposition contraire prévue au règlement particulier de l'épreuve, le temps total affecté au concurrent touché par l'application de la pénalisation forfaitaire, pour chaque Etape, sera de 10 heures, majoré de 2 heures par secteur sélectif non effectué. Le concurrent qui sera mis hors temps dans une étape ne pourra pas prendre le départ des autres secteurs sélectifs et devra se rendre le plus rapidement possible au parc de fin d'étape.

b) Dans le cas d'une Etape avec un parcours en boucle (Départ et arrivée au même endroit ou très proches l'un de l'autre) ou avec un parcours en ligne, mais avec un départ et une arrivée reliés par des grandes pistes et / ou des routes goudronnées, une pénalisation spécifique pouvant aller jusqu'à 100 heures peut être appliquée pour les concurrents n'ayant pas parcouru la totalité de l'itinéraire officiel. En cas de récidive, les Commissaires Sportifs peuvent infliger une sanction allant jusqu'à la mise hors course du concurrent concerné.

### 3.22 Pénalité sportive

Par pénalité sportive, on entend une pénalité infligée pour :

- Excès de vitesse, CP, conduite antisportive ou autre infraction commise dans un Secteur Sélectif.

### 3.23 Regroupement (Régime de Parc Fermé)

a) Arrêt prévu par l'organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restants en course. Le temps de regroupement peut être différent selon les équipages.

b) Le nouveau départ sera donné selon l'ordre d'arrivée des concurrents au CH d'entrée du regroupement. Leurs écarts au départ, seront de 2 minutes en 2 minutes.

### 3.24 Road Book

Tous les équipages recevront un Road Book conforme au format FIA, de taille A5 comportant au maximum 5 lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et/ou des cartes indiquant l'itinéraire et/ou les points de passage GPS qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

### **3.25 Secteur de Liaison**

Tronçon d'itinéraire à temps imparti compris entre deux Contrôles Horaires successifs.

### **3.26 Secteur Sélectif**

Épreuve de vitesse à temps réel. Les Secteurs Sélectifs peuvent se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de l'Épreuve. Cette disposition doit être indiquée au Règlement. Les départs des Secteurs Sélectifs sont soit précédés, soit jumelés à un Contrôle Horaire et suivis d'un Contrôle Horaire après l'arrivée.

### **3.27 Super Spéciale**

a) L'organisation d'une Super Spéciale (SS1) fait partie intégrante de l'Étape N°1 mais elle est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de l'Épreuve, les concurrents doivent y participer. Une seule Super Spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Étape suivante. Elle se déroulera sous forme d'un Secteur Sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 10 km au maximum. Le Règlement doit préciser si une reconnaissance de la Super Spéciale est autorisée et sous quelle forme.

b) Elle compte pour le classement de l'épreuve ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Ces pénalités seront comptabilisées dans le classement général de l'Étape suivante.

### **3.28 Team Manager**

Personne dûment autorisée par écrit pour représenter une équipe engagée à une Épreuve, détentrice d'une licence concurrent délivrée au nom de cette équipe.

### **3.29 Temps imparti**

a) Chaque Secteur de Liaison doit se disputer dans un temps imparti que doivent respecter les concurrents.

b) Tout dépassement de ce temps imparti entraîne une pénalisation à la minute en Secteur de Liaison.

### **3.30 Temps estimé**

Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.

### **3.31 Temps maximum autorisé**

Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque Secteur de Liaison et temps maximum donné à chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, sans aucune tolérance, entraîne l'application d'une pénalité pouvant aller de la pénalité forfaitaire jusqu'à la mise hors temps. À ce moment, le contrôle est dit « fermé » pour le concurrent considéré.

### **3.32 Changement du temps maximum autorisé**

Si 50 % des équipages ne sont pas arrivés dans le temps maximum autorisé, tant en Secteur Sélectif qu'en secteur de liaison, le temps maximum peut être modifié par le Directeur de Course à la discrétion des Commissaires Sportifs.

### **3.33 Temps réel**

Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif.

## **4. REGLEMENTATION**

**4.1** Une Épreuve est disputée conformément :

- Au Code Sportif International de la FIA (le Code) et à ses annexes,
- Aux présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions),
- Au cahier des charges spécifique défini par la FIA pour les Épreuves,
- Au Présent Règlement.

Tout changement doit être annoncé par voie d'additif.

Les informations contenues dans les Articles 3 et 4 du Guide du Rallye sont considérées comme des annexes au Règlement.

**4.2** Toute réclamation sur cette application ou tout cas non prévu sont étudiés par les Commissaires Sportifs qui ont seuls le pouvoir de décision.

## **5. REGLEMENT ET CONDITIONS DE PUBLICATION**

**5.1** Le Règlement doit être publié au moins un mois avant le début de l'épreuve, imprimé au format A5 et doit être entièrement conforme à toutes les stipulations édictées par :

- Le Code ;
- Les Prescriptions ;
- Quand applicable, le Règlement Spécifique de la Coupe concernée ;

- Toute autre réglementation ou interprétation publiée au Bulletin Officiel de la FIA.  
Le Règlement que l'Organisateur désire imposer doit mentionner explicitement toutes les dispositions et conditions supplémentaires, qui doivent être conformes aux textes réglementaires.

**5.2** Le Règlement doit spécifier l'endroit et l'heure de l'affichage des résultats officiels. Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être publiée sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage. La date et l'heure de la première réunion des Commissaires Sportifs doivent être également données.

## **6. MODIFICATIONS DU REGLEMENT, ADDITIFS**

**6.1** Les dispositions du Règlement ne peuvent être modifiées que conformément aux Articles 66 et 141 du Code.

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

- par les Organismes, jusqu'au jour des vérifications et visés par la CSN

- par les Commissaires Sportifs pendant toute la durée de l'Épreuve.

Ils feront partie intégrante du Règlement.

Une fois l'Épreuve commencée, tout amendement au Règlement devra également être annoncé au moyen d'un additif.

**6.3** Ces additifs seront affichés au Secrétariat, au PC de l'Épreuve, et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils seront par ailleurs communiqués directement aux équipages, qui devront en accuser réception par émargement et devront être mis à la disposition des concurrents dans les meilleurs délais.

**6.4** Ces additifs devront être imprimés sur du papier de couleur. La numérotation des pages doit apparaître (ex : 2/4, etc.).

## **7. APPLICATION – INTERPRETATION DES REGLEMENTS**

**7.1** Le Directeur de Course doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus, qui peuvent exiger l'application des Prescriptions, du Règlement de la Coupe approprié ou du Règlement.

**7.2** Toute réclamation portée par un concurrent doit être envoyée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course pour délibération et décision (Article 171 et suivants du Code).

**7.3** De même, tout cas non prévu dans le Règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 141 du Code).

**7.4** Pour toutes les Épreuves et pour les épreuves candidates, la langue officielle doit être soit l'anglais, soit le français et le choix devra être précisé dans le Règlement.

En cas de divergences d'interprétation du Règlement, seul le texte français fera foi.

## **8. QUALIFICATION D'UNE EPREUVE DANS UNE COUPE DE LA FIA**

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

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

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

**8.4** Toute Épreuve candidate doit se conformer aux Prescriptions, au Règlement Sportif de la Coupe concernée, au Cahier des Charges FIA et au Plan de Sécurité FIA.

## 9. VEHICULES ADMIS

**9.1** Les Épreuves sont ouvertes aux véhicules d'un poids total maximum en charge inférieur ou égal à 3500 kg pour les Groupes T1 et T2, dûment munis d'un certificat d'immatriculation. Ces véhicules doivent répondre aux normes de sécurité imposées par la convention internationale sur la circulation routière, ainsi qu'aux normes de sécurité imposées par les règlements de la FIA et les présentes Prescriptions.

Les véhicules sont répartis comme ci-après :

Groupe T1 : Véhicules Tout Terrain modifiés

Groupe T2 : Véhicules Tout Terrain de série

Groupe TN : Véhicules répondant aux critères du groupe T1, mais non-homologués. (Les véhicules devront se conformer aux conditions spécifiques pour les Véhicules du Groupe T1 – Voir annexe 2).

Catégorie 2 roues motrices : les Organismes doivent prévoir une catégorie deux roues motrices à l'intérieur des Groupes T1 & T2.

Catégorie Marathon (voir Annexe 1)

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

**9.3** Les véhicules de série sont regroupés dans une catégorie Marathon. Ils doivent respecter les normes de sécurité mentionnées en annexe 1

**9.4 .a** Est obligatoire pour tous les véhicules :

- Les harnais homologués FIA à 3, 4 ou 5 points avec 2 sangles d'épaules, leurs fixations doivent correspondre aux planches 253 42 à 43, 253 44 à 53.
- Des sièges baquets ou dont le dossier est soudé.
- Un extincteur de 4 kg ou deux de 2 kg disposant d'un manomètre permettant d'apprécier la charge.
- Un arceau de 6 points, voir modèles dans les planches n° 253 1 à 13, 253 14 à 17c.
- Toutes les fixations des tubes d'arceaux doivent correspondre suivant les modèles des planches 253 18 à 27, 253 28 à 34, 253 35 à 37.
- Deux feux stops supplémentaires disposés entre 80 et 150 cm du sol.
- Des bavettes descendant jusqu'à hauteur des moyeux aux quatre roues.
- Un rectangle blanc de 50 cm X 35 cm pour les numéros sur chaque portière avant.
- Les papiers d'immatriculation et la carte d'assurance du véhicule
- Un rétroviseur extérieur gauche protégé (la vérification sera faite avant chaque départ d'étape).
- Un feu arrière rouge de minimum 21 watts positionné entre 80 et 150 cm du sol, allumé pendant toute la durée de la course.
- Anneaux de remorquage avant et arrière d'un diamètre intérieur minimum de 40 mm, peint en rouge ou fluo (L'anneau arrière devra être boulonné ou soudé sur le support du pare-chocs arrière, en aucun cas celui-ci ne devra dépasser le pare-chocs).
- Le pare-chocs arrière doit être lisse et uniforme, dépourvu de tout appendice tels que crochet de remorquage du type « boule » ou « agraire » ou treuil.

**9.4.b** Est conseillé :

- Un coupe circuit et un arceau de sécurité homologué 6 points.
- Avoir à bord un système de communication du type « Phonie » ou téléphone du type « GSM » ou « THURAYA »  
(Les fréquences ou numéros du téléphone devront être communiquées à la direction de course, cela avant chaque épreuve)
- Avoir à bord un klaxon à air comprimé du type « Supporter »

## 10. VEHICULE 4x4 A MOTEUR CENTRAL OU ARRIERE

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

## 11. ADMISSION DES VEHICULES « SCORE » EN T1

Un véhicule conforme à la réglementation "Score" peut être accepté en Groupe T1, à condition que le concurrent apporte la preuve que son véhicule est reconnu par l'organisation "Score International". Le véhicule doit être pourvu d'un scellé d'inspection de sécurité conformément à l'article GT2 du règlement régi par cette organisation.

De plus, l'admission du véhicule devra être soumise à l'approbation finale du Groupe de Travail Technique Tout Terrain de la FIA.

## 12. PNEUS

12.1 Pour les pilotes prioritaires T1 avec des véhicules à 4 roues motrices, un seul dessin de pneus est autorisé pour chaque pilote prioritaire (selon la liste FIA ou si nommé comme tel course par course par la FIA en accord avec l'organisateur).

Lors des vérifications techniques, le dessin doit être déposé et les pilotes doivent nommer et donner les dessins du type de pneumatique (Dessins et Dimensions).

a) Seuls ces pneus peuvent être utilisés pendant le Rallye.

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

12.2 Les véhicules à 2 roues motrices doivent utiliser des pneumatiques d'un catalogue commercial d'un manufacturier de pneumatiques.

## 13. Système de données

### 13.1 SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES

Les véhicules suivants doivent être équipés d'une bride à air d'un diamètre réduit de 1 millimètre pour chaque type de véhicule concerné (Voir Annexe J 2008 – 285 Articles 4.1.1.1 et 4.1.1.2).

Mitsubishi d'usine 2007-2008 tous types

Volkswagen d'usine 2007-2008 tous types

BMW d'usine 2007-2008 tous types

Schlesser d'usine 2007-2008 tous types.

Exemple : Les véhicules à moteur diesel suralimenté doivent avoir une bride à air de 38 millimètres au lieu de 39 millimètres.

De plus, tous les véhicules ci-dessus doivent être équipés d'une boîte de vitesses à 5 rapports sans rapport de démultiplication supplémentaire par l'intermédiaire d'une boîte transfert. La Commission des Rallyes Tout-Terrain se réserve le droit d'ajouter à cette liste tout véhicule qu'elle juge approprié. Les véhicules peuvent être équipés d'un système d'acquisition de données de la FIA afin de contrôler leurs performances lors des épreuves de la Coupe du Monde et de la Coupe Internationale des Bajas. La FIA peut imposer toutes restrictions nécessaires, à sa propre discrétion, afin de répondre à cet objectif.

### 13.2 CLASSES

Les Organismes doivent ouvrir les classes suivantes :

Classe Véhicule

T1.1 T1 4x4 Essence

T1.2 T1 4x4 Diesel

T1.3 T1 4x2 Essence

T1.4 T1 4x2 Diesel

T2.1 T2 Essence

T2.2 T2 Diesel

## 14. EQUIPAGES

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

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

14.3 L'équipage doit se trouver au complet à bord du véhicule, pendant toute la durée d'une Épreuve, hormis dans les cas prévus par le Règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraîne la mise hors course.

**14.4** Le port des équipements de sécurité (Annexe L, chapitre 3) homologués FIA est obligatoire pendant toute la durée des Secteurs Sélectifs, sous peine de mise hors course immédiate. Le port d'un harnais de sécurité approuvé par la FIA est obligatoire pendant toute la durée de l'Epreuve. Il est de la responsabilité des organisateurs de mener les vérifications des équipements de sécurité des équipages, au départ de chaque Secteur Sélectif de l'épreuve.

**14.5** Les licences pilotes sont assujetties à un contrôle médical, réalisé par un médecin agréé par la CSN. Le coût de la licence pilote est fixé à 25 US\$.

## **15. OFFICIELS**

**15.1** Un Observateur ainsi qu'un délégué technique sont désignés par la FIA, pour les épreuves candidates à la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain. Les frais de cet observateur et du délégué technique sont pris en charge par la FIA (frais de transport et de séjour).

**15.2** La liste nominative des officiels doit être fournie à la CSN organisatrice, au minimum 4 semaines avant l'Epreuve. La liste des officiels proposés pour chaque Epreuve doit être agréée par la CSN.

- 1 Collège de 3 Commissaires Sportifs de nationalités différentes, avec son propre Secrétaire (pour épreuves internationales), 1 seul représentant de la CSN pour les épreuves nationales.
- 1 Directeur de Course.
- 1 Directeur de Course adjoint (facultatif pour les épreuves nationales).
- 1 Secrétaire de la manifestation.
- 1 Responsable de la sécurité.
- 1 Médecin chef.
- 1 Chargé des relations avec les équipages pour 50 équipages acceptés, 2 pour plus.
- 1 Commissaire technique par tranche de 25 équipages engagés
- 1 Chef de poste et 1 contrôleur pour chacun des contrôles prévus sur une Etape (pour une Etape soit : CH départ Etape, CH précédant le départ Secteur Sélectif, départ Secteur Sélectif, Contrôles de Passage, arrivée Secteur Sélectif, CH/Stop, CH/arrivée Etape).
- Juges de faits : toute personne détentrice d'une licence désignée par les Organisateurs conformément à l'Article 149c du Code.

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

**15.3** Les Commissaires Sportifs d'une Épreuve Internationale seront toujours au nombre de trois. Deux de ces membres sont d'une nationalité différente de celle du pays Organisateur (dont le président) et un désigné par la CSN du pays organisateur de l'Épreuve. Il doit y avoir une communication permanente adéquate entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course afin que toute décision puisse être prise sans retard.

**15.4** Pour toute Épreuve de la Coupe du Monde, y compris pour les épreuves candidates, la FIA désigne un observateur. Aucun observateur FIA ne peut être aussi Commissaire Sportif de la même Épreuve.

**15.5** Pour toute Épreuve, la CSN désignera un délégué technique qui sera le chef des Commissaires Techniques.

### **15.6** Directeur de course

Cette personne est nommée par l'organisateur et agréée par la CSN. Elle doit toujours avoir les possibilités matérielles de contrôler la course sur le terrain avec l'Organisateur.

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

Ils doivent être présents :

- Aux vérifications administratives et techniques,
  - Au départ et à l'arrivée des Etapes,
- La mission des chargés des relations avec les équipages est :
- informer les équipages et assurer avec eux un dialogue permanent,
  - apporter des réponses précises à toutes les questions posées,
  - donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement d'une Épreuve,
  - éviter la transmission aux Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver une solution satisfaisante dans le cadre d'explications précises à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamations (ex. : fournir des précisions sur les temps contestés).

## **16. ENGAGEMENTS**

**16.1** Toute personne qui désire participer à l'Épreuve doit adresser au secrétariat de l'Épreuve la demande d'engagement accompagnée du montant des droits d'engagement et comprenant au minimum :

- Le nom, prénom, nationalité, adresse, numéro de licence (concurrent et/ou pilote), numéro de permis de conduire pour chacun des membres de l'équipage,
- Les caractéristiques du véhicule.

Les concurrents, premiers pilotes ou copilotes d'une nationalité différente de celle de l'ASN de l'Organisateur, devront se conformer à l'Article 70 du Code Sportif FIA.

**16.2** Par le fait d'apposer leurs signatures sur la demande d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code, ainsi qu'aux dispositions des règlements. Aucune modification ne peut être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le Règlement.

**16.3** Le changement d'un membre de l'équipage peut être effectué jusqu'au moment de sa présentation aux vérifications administratives sous réserve d'approbation par le comité d'organisation.

Le changement de 1 à 3 membres de l'équipage ne peut être autorisé que par la CSN. ou par les Commissaires Sportifs après le début des vérifications administratives ou techniques.

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

**16.5** La liste des engagés doit être envoyée à la CSN. au plus tard, huit jours avant le début des vérifications administratives. La liste des équipages autorisés à prendre le départ, validée par les Commissaires Sportifs, sera communiquée à la CSN. dans les 24 heures suivant cette validation.

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

**16.7** La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement qui seront majorés au maximum de 100% pour les concurrents, n'acceptant pas la publicité facultative des Organisateurs.

**16.8** Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

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

**16.9** Les Organisateurs rembourseront sous déduction d'une retenue variable les droits d'engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure n'auraient pu se présenter au départ de l'Épreuve (c'est-à-dire avant la fin des vérifications administratives) sous réserve qu'une demande parvienne aux Organisateurs par lettre recommandée. Ce remboursement interviendra au plus tard 1 mois après l'arrivée de l'Épreuve.

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

**16.11** Tout refus d'engagement doit être effectué conformément à l'Article 74 du Code.

## **17. IDENTIFICATION**

**17.1** Les Organisateurs fourniront à chaque équipage un ensemble de plaques d'identification comprenant : 2 plaques rallye et 3 panneaux portant les numéros de course dites plaques numéros.

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

**17.3** Les plaques numéros (50 cm de largeur x 47 cm de hauteur) doivent être collées sur le côté droit et le côté gauche du véhicule, dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'elles soient totalement visibles de côté, ainsi que sur le toit du véhicule lisibles de l'arrière.

Elles comportent le numéro de course, le nom de l'Épreuve et éventuellement le nom d'un partenaire principal des Organisateurs.

Sous ces plaques numéros, un espace de 50 cm de large x 5 cm de hauteur doit être laissé libre (Voir Annexe N).

**17.4** 1 jeu de plaques « rallye », conforme à l'Annexe L des présentes Prescriptions, composé pour l'avant et pour l'arrière : d'une plaque s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm x 21,5 cm. Elle incorporera le numéro de course du concurrent en chiffres de 4 cm de hauteur et d'une épaisseur du trait de 1 cm ; le nom de l'Épreuve mentionné obligatoirement est celui indiqué dans le Règlement visé par la FIA ou la CSN. Elles devront être disponibles en autocollant et sur support rigide. Les plaques « rallye » avant et arrière devront être positionnées lisiblement dans une surface définie à l'avant par :

- Un plan passant par l'axe des roues ;
- 2 lignes verticales parallèles situées à 150 mm du bord extérieur des optiques de code (sans dépasser la largeur hors tout du véhicule) ;
- Par une ligne horizontale située à 300 mm d'une ligne tangente aux bords supérieurs des optiques de code (en suivant la ligne de la carrosserie) ; et, excepté le sigle du constructeur, la plaque devra être la première inscription lisible de l'avant au-dessus de la ligne des codes.

**17.5** À tout moment de l'Épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque numéro ou d'une plaque « rallye » peut entraîner une pénalisation égale, par constat, à 10% du montant des droits d'engagement à condition que l'Organisateur fournisse ces panneaux ou plaques. L'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au moins 2 plaques peut entraîner une pénalité de 20% des droits d'engagement.

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

## **18. PUBLICITE**

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

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

**18.2** Les emplacements réservés aux Organisateur pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

- a) Les plaques numéros où la publicité Organisateur devra être installée sur un bandeau de 14 cm x 50 cm, éventuellement divisible en haut et/ou en bas des numéros.
- b) 1 jeu de plaques « rallye » dont 9 cm x 43 cm sont réservés à la publicité des Organisateur.
- c) 2 bandeaux à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise, d'une hauteur de 10 cm et d'une longueur de 25 cm.

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

**18.4** Pour les concurrents n'acceptant pas la publicité facultative des Organisateur le montant des droits d'engagements sera majoré au maximum de 100%.

**18.5** Les équipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du Rallye Tout Terrain. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement pour le 1<sup>er</sup> constat et de 100% à chaque récidive.

**18.6** Si les Organisateur veulent imposer une publicité, ils doivent préciser laquelle dans le Règlement, ou, au plus tard, un mois avant les vérifications, par additif visé par la FIA. Cependant, le nom d'un constructeur automobile ne peut être associé au nom de l'Épreuve ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les Organisateur.

**18.7** Une publicité facultative se rapportant à une marque de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant, peut faire l'objet d'une majoration de 60 % sur le droit d'engagement pour un concurrent qui la refuserait.

## 19. MARQUAGE

**19.1** Le bloc moteur, le châssis, qui sont identifiés par un marquage lors des vérifications techniques, et l'équipage sont associés par un numéro de course. Ces trois éléments ne peuvent être dissociés pendant tout le déroulement de l'Épreuve (excepté les cas expressément prévus dans les présentes Prescriptions).

**19.2** Toute anomalie constatée, et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées peut entraîner la mise hors course de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou de tout équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourront être demandées à la CSN dont dépend le concurrent ou le complice.

## 20. ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE

**20.1** Ordre servant à l'attribution des numéros de course :

- 1) Pilotes classés "Rallyes Tout Terrain"
- 2) Pilotes Rallyes de Priorité FIA.
- 3) Vainqueur de la manche précédente du championnat national
- 4) Pilotes Nationaux prioritaires
- 5) Tous les autres pilotes, à l'initiative du comité d'organisation.

**20.2** Critères pilotes classés "Rallye Tout Terrain" par la FIA servant à établir la liste de ces pilotes figurant en annexe : Tout pilote inscrit sur la liste le sera pour une durée minimale de deux ans automatiquement (l'année de son inscription et l'année suivante). Il disparaît de la liste la troisième année, s'il n'a rempli aucun des critères d'inclusion.

**20.3** Sauf cas de force majeure dûment reconnu par la FIA, aucun pilote ne peut être ajouté à la liste prioritaire dans les 15 jours qui précèdent le début d'une Epreuve.

## 20.4 CRITERES DE PRIORITE

Les pilotes remplissant les critères suivants sont inclus dans la liste de priorité.

- Les 10 premiers du classement final de la Coupe du Monde de l'année précédente.
- Les 3 premiers de la catégorie T2 du classement général de la Coupe du Monde de l'année précédente.
- Les 3 premiers du classement final de la Coupe Internationale de l'année précédente.
- Le premier du classement final dans la catégorie T2 de la Coupe Internationale de l'année précédente.
- Les 3 premiers de chaque épreuve de la Coupe du Monde en cours.
- Tout pilote engagé par une équipe inscrite à la Coupe du Monde en cours.
- Tout pilote désigné par la FIA.
- Pour les épreuves de la Coupe du Monde : A partir de la deuxième Epreuve de la Coupe, les 5 premiers du classement provisoire de la Coupe du Monde de l'année en cours.
- Pour les Epreuves de la Coupe Internationale : Le vainqueur d'une Epreuve de la Coupe Internationale de l'année précédente et de l'année en cours.
- Tout pilote engagé par un constructeur pour une Epreuve particulière devient prioritaire uniquement pour l'Epreuve concernée.

## 21. ORDRE DE DEPART

**21.1** Les départs de la Super Spéciale et de chaque Etape sont donnés avec un écart entre les pilotes de 2 minutes en 2 minutes dans l'ordre croissant des numéros de course, sauf cas contraires mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve.

**21.2** Les départs de l'Etape suivant la Super Spéciale, comportant un Secteur Sélectif se feront dans l'ordre du classement de la Super Spéciale. Les pénalités infligées lors de la Super Spéciale et des liaisons éventuelles concernent le classement général. En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura réalisé le temps en premier.

**21.3** L'ordre de départ d'une l'Etape sera établi sur le cumul des temps des secteurs du jour précédent. En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura obtenu le temps le plus rapide du premier Secteur Sélectif.

**21.4** Dans le cas de 2 ou plusieurs Secteurs Sélectifs successifs, le départ du Secteur Sélectif suivant sera basé sur l'heure d'arrivée du Secteur Sélectif précédent en heures, minutes et secondes, heure à laquelle s'ajoutera le temps imparti pour le secteur de liaison éventuel et les 5 minutes réglementaires. Les concurrents partent avec au moins le même intervalle que celui en vigueur lors du départ de l'Etape (soit avec un intervalle de 2 minutes).

**21.5** Le Directeur de Course, lorsqu'il rédige l'ordre de départ, ne devra tenir compte que des éventuelles pénalités sportives liées à des infractions (CP manqué, , excès de vitesse, comportement déloyal) effectuées sur les Secteurs Sélectifs qui s'ajouteront au temps du/des Secteur(s) Sélectif(s) considéré(s). Cette procédure est applicable à condition que les pénalités soient marquées dans le carton de pointage du concurrent et/ou constatées par un autre moyen à la disposition de la Direction de Course.

**21.6** Pour des raisons de sécurité seulement, les Commissaires Sportifs peuvent établir un nouvel ordre de départ et repositionner tout pilote prioritaire de la FIA. En aucun cas, un pilote qui a été ainsi repositionné ne peut prendre le départ devant l'un des pilotes prioritaires FIA figurant dans les 10 premiers de la liste de départ de l'Etape.

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

**21.8** Sauf dispositions contraire du règlement particulier de l'épreuve, au départ de chaque Etape, les équipages partent de 2 minutes en 2 minutes.

**21.9** Tout retard pour se présenter au départ d'une Etape est pénalisé à raison d'une minute par minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard le départ est refusé et l'équipage est immédiatement mis hors course.

**21.10** En cas de pointage en avance effectué par un équipage au Contrôle Horaire qui précède le départ d'un Secteur Sélectif aucune modification de l'ordre de départ prévu n'est autorisée en fonction des voitures présentes, et l'heure de départ est dans tous les cas celle idéale de pointage au CH + 5', même s'il s'agit du départ d'un Secteur Sélectif autre que le premier du jour.

Exemple : Heure de pointage idéale au CH : 10h00 ; heure réelle de pointage en avance : 9h54 ; heure théorique de départ : 9h59 ; heure réelle autorisée de départ = 10h05, correspondant à l'heure idéale + 5 min. Le chef de poste responsable du départ doit faire respecter cette règle et faire un rapport au Directeur de Course. Toute infraction à cette règle peut entraîner une sanction par les Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'équipage fautif. Tout dépassement est interdit dans une zone de contrôle sous peine de mise hors course.

**21.11** Pour les Bajas, afin d'éviter que les voitures et les motos ne fassent course commune, il est recommandé aux Organisateurs de différencier le parcours de l'Épreuve emprunté par les voitures et par les motos.

## **22. ROAD BOOK ET NAVIGATION GENERALITES**

**22.1** Le parcours d'une Epreuve est décrit dans le Road Book, remis aux concurrents et validé par la voiture ouvreuse pendant la vérification du parcours.

**22.2** Le parcours restera secret jusqu'à la remise du Road Book aux équipages.

**22.3** Toute forme de reconnaissance ou d'ouverture du parcours par toute personne extérieure à l'organisation de l'Epreuve et/ou à la FIA est interdite pour les épreuves à parcours secret.

**22.4** Le non-respect des paragraphes ci-dessus entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'au refus du départ ou jusqu'à la mise hors course, sans préjudice d'autres sanctions éventuelles imposées par l'ASN du concurrent ou par la FIA.

## **23. ROAD BOOK**

**23.1** Tous les équipages recevront un Road Book et une carte, conformes aux modèles FIA. L'itinéraire devra être suivi, intégralement sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

**23.2** Un écart de plus de 25 mètres par rapport au parcours sera pénalisé de 1 h à chaque constat.

**23.3** Le Road Book et la carte doivent être remis aux concurrents au plus tard à 18h la veille du Secteur Sélectif. Ils resteront la propriété du concurrent. La remise du Road Book sera validée par l'émargement d'un membre de l'équipe dûment autorisé. Les modifications du parcours provenant de la voiture ouvreuse doivent être distribuées aux concurrents et affichées au moment de la distribution du Road Book.

**23.4** Un Secteur Sélectif ou un secteur de liaison se déroulant sur asphalté existante figurera sur le Road Book en trait plein.

**23.5** Toutes les parties du parcours doivent être contrôlées lors des reconnaissances du parcours effectuées par l'Organisateur.

**23.6** Avant et pendant une Epreuve à parcours secret, il est interdit aux concurrents engagés ou susceptibles de s'engager d'effectuer ou de faire effectuer la moindre reconnaissance de parcours, sauf pour l'éventuelle Super Spéciale. Le détail des possibilités données au concurrent doit être clairement spécifié dans le Règlement.

**23.7** Seules sont autorisées dans la voiture pour les épreuves à parcours secret: les notes de parcours de l'Epreuve en cours (Road Book officiel), les modifications proposées par la voiture ouvreuse qui pourront y être intégrées, les notes personnelles résultant d'un précédent passage lors d'un même Secteur Sélectif du rallye couru plusieurs fois dans tout ou partie du Secteur Sélectif en cours et les cartes géographiques, à l'exception des photos satellites.

#### **24. CIRCULATION - VITESSE**

Les agents de la circulation, juges de fait ou officiels de l'Épreuve qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'Épreuve, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalités prévues, sous réserve que :

- a) la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'Etape durant laquelle a été commise l'infraction,
- b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés,
- c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

Les pénalités prévues sont :

- Infraction 1 : 10% des droits d'engagement
- Infraction 2 : pénalité de 1 h.
- Infraction 3 : mise hors course

Il est interdit, sous peine de mise hors course :

- De transporter des véhicules
- De bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.

#### **25. CODE DE CONDUITE**

##### **25.1** Assistance en cas d'accident - Suivi

Il est rappelé que l'éthique commande de s'arrêter lorsqu'un accident est constaté par un équipage afin que celui-ci s'assure du mode d'intervention le plus approprié entre son intervention et l'arrivée des secours.

En outre, il est rappelé que d'importants moyens sont mis en œuvre pour raccourcir les temps d'intervention.

Tout équipage témoin d'un accident mettant en danger physique un autre concurrent, doit :

- s'arrêter, utiliser tout les moyens pour prévenir la direction de course ou tout officiel de l'épreuve

##### **25.2** Traversée de zones de contrôle de vitesse

a) Dans les zones définies comme « zones de contrôle de vitesse », la vitesse de passage des concurrents dans les villes et villages traversés sur le parcours, aussi bien en liaison qu'en sélectif, peut être limitée à 30 ou 50 km/h, en fonction des Etapes.

b) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci est applicable. Par ailleurs, il appartient au concurrent d'adapter sa vitesse à la population et à la circulation.

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

Les dépassements y sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

#### **26. RECONNAISSANCES**

**26.1** L'équipage de reconnaissance des Organisateurs vérifiera que le parcours est accessible à tous les véhicules.

##### **26.2** Ouverture du parcours

L'ouverture du parcours doit être réalisée par la voiture ouvreuse, sous la responsabilité d'un Directeur de Course gérant l'équipe et avec l'aide du concepteur du parcours officiel. Le pilote de la voiture ouvreuse doit avoir à son actif une expérience significative de pilote de voitures de course en rallye T-T.

## **27. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS**

### **Carburant**

- a) Si le carburant disponible du (ou des pays) de l'Épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, l'utilisation d'un carburant conforme au carburant tel que défini par la FIA est autorisée.
- b) Pour les véhicules à moteur à essence, l'utilisation de carburant aviation (AVGAS) est également autorisée dans une Epreuve se déroulant dans un ou plusieurs pays.
- c) Le Règlement doit spécifier cette autorisation d'utilisation.
- d) La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
- e) Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement. L'équipage doit se tenir en dehors du véhicule au cours d'un ravitaillement.
- f) Les concurrents peuvent se ravitailler dans les stations service commerciales.

## **28. CHANGEMENT DE MOTEUR**

Dans le Groupe T1, seul un bloc-moteur de réserve est autorisé par course et par concurrent (équipe).

En cas de remplacement du bloc-moteur, une pénalité de 6 heures sera appliquée à la voiture dont le bloc-moteur a été remplacé.

## **29. ASSURANCE**

**29.1** Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers et son rapatriement sanitaire vers un hôpital européen.

### **29.2 Bénéficiaires de l'assurance :**

- les concurrents,
- les membres de l'organisation, ses prestataires et leurs préposés,
- les officiels de l'épreuve.

**29.3** Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet du rallye pendant toute la durée de l'Épreuve. Pendant cette durée, les concurrents mis hors course ou ayant abandonné continuent à être couverts par l'assurance, à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée ou le port d'embarquement le plus proche, par la route la plus directe, depuis leur lieu d'abandon ou de mise hors course.

**29.4** L'assurance prend effet au minimum à partir des vérifications administratives et techniques de l'Épreuve et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition par les Commissaires sportifs,
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après Epreuve,
- fin de la remise des prix.

### **29.5 Transfert et/ou rapatriement du bénéficiaire**

Si l'état de santé du bénéficiaire conduit l'équipe médicale du rallye à décider de son transfert ou rapatriement, l'Organisateur prend en charge le transport. Ce transport a lieu par tout moyen approprié (véhicule sanitaire léger, ambulance, avion de ligne régulière, avion sanitaire, etc.), si nécessaire sous surveillance médicale. Seul l'intérêt médical du bénéficiaire et le respect des règlements sanitaires en vigueur sont pris en considération pour le choix du moyen utilisé pour ce transport.

### **29.6 Frais médicaux (dont frais d'hospitalisation) engagés**

Lorsque des frais médicaux ont été engagés avec l'accord préalable de l'équipe médicale du rallye, l'Organisateur prend en charge les honoraires médicaux, les frais de médicaments prescrits par un médecin ou un chirurgien, les frais d'hospitalisation décidés par l'équipe médicale.

Les frais médicaux (et donc d'hospitalisation) engagés après le rapatriement en Europe restent intégralement à la charge du bénéficiaire. Un document reprenant les prestations couvertes et exclues sera remis aux participants lors des vérifications administratives.

### **29.7 Responsabilité Civile**

L'Organisateur souscrit auprès d'une compagnie d'assurance une police d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux manifestations sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation en vigueur.

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la Responsabilité Civile du concurrent à l'égard des tiers, dans la limite des montants, par sinistre, précisés dans le Règlement. Ledit contrat a ainsi pour objet de garantir en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenus au cours du rallye les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :

- aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux tiers (autres que concurrents), aux agents de l'Etat ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre ;
- Aux concurrents du fait des dommages corporels et des dégâts vestimentaires qu'ils pourraient se causer entre eux ; il est important de noter que cette garantie ne couvre pas les dommages matériels.
- Aux pilotes à l'égard de leurs coéquipiers et passagers du fait d'incidents pendant toute la durée de l'Epreuve.

**29.8** Ce contrat d'assurance ne couvre en aucun cas le vol des véhicules, des pièces détachées ou de tout autre bien. Ainsi, en cas de vol survenant dans un pays traversé par le rallye, la responsabilité de l'Organisateur ne pourra être recherchée.

**29.9** Cette police ne couvre que le trajet officiel du rallye, indiqué par l'Organisateur. Les véhicules exclus ou ayant abandonné continueront à être couverts à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée du rallye ou le port le plus proche par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou de mise hors course.

**29.10** En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration par écrit, dans un délai de 24 heures, auprès du directeur de course, du responsable des relations concurrents, ou directement à l'Organisateur. Devront être mentionnés les circonstances de l'accident et les coordonnées des témoins.

#### **29.11 Assurance Individuelle Accident**

Les concurrents doivent se renseigner auprès de leur ASN pour connaître les garanties accordées par leur licence de pilote. Il leur est également recommandé de souscrire des assurances complémentaires auprès de l'assureur de leur choix.

### **30. CARTON DE POINTAGE**

**30.1** Au départ d'une Etape, les équipages reçoivent un carton de pointage sur lequel figurent respectivement les temps impartis et les temps maximum autorisés, pour parcourir chaque Secteur de Liaison et chaque Secteur Sélectif. Ce carton de pointage est rendu au Contrôle Horaire d'arrivée de chaque Section et peut être remplacé par un nouveau carton de pointage au départ du secteur suivant. L'équipage est seul responsable de son carton de pointage.

**30.2** Toute rectification ou modification apportée sur le carton de pointage, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne la mise hors course.

**30.3** La présentation du carton de pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions, demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage. Seuls les contrôleurs sont autorisés à inscrire l'heure sur le carton de pointage, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

**30.4** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de pénalisations pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carton de pointage, et ce dans leur ordre d'énumération. L'absence du visa ou la non remise du carton de pointage, à n'importe quel contrôle, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

**30.5** La perte d'un carton de pointage entraînera une pénalité en temps de 15 minutes.

**30.6** Lorsqu'un concurrent ne finit pas une Etape et souhaite reprendre le départ de l'Etape du lendemain, il doit en informer le Directeur de Course dès que possible. Il doit rendre son carton au PC Course dès son arrivée au bivouac ou au parc fermé de fin d'étape. Outre les pénalités prévues aux présentes Prescriptions et dans le Règlement, une pénalité de 10 heures, majorée de 2 heures par secteur sélectif non entièrement effectué sera infligée au concurrent. Les dispositions sur l'assistance autorisée dans ces circonstances doivent être précisées au Règlement.

### **31. ZONES DE CONTROLE**

Tous les contrôles, c'est-à-dire : Contrôles Horaires, départ et arrivée des Secteurs Sélectifs, Contrôles de Passage sont indiqués au moyen de panneaux standardisés

**31.1** Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. À une distance d'environ 40 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 40 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales. La largeur maximale de la zone ne peut excéder 15 m et doit se trouver dans un axe unique sauf les zones de CP.

**31.2** Il est strictement interdit de pénétrer dans ou de sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire d'une Epreuve et de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle, lorsque le carton de pointage a déjà été pointé à ce contrôle.

Dans ce cas :

- 1<sup>ère</sup> infraction : pénalisation de 10 minutes,
- 1<sup>ère</sup> récidive : pénalisation de 1 heure,
- 2<sup>ème</sup> récidive : mise hors course ou pénalité forfaitaire quand elle est prévue.

**31.3** Pour les Rallyes Tout Terrain, l'heure officielle est l'heure GMT + 1 (prise sur RFI).

Pour les Bajas, le Règlement peut proposer une autre disposition. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

**31.4** Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors course ou lorsque le Règlement prévoit l'application de la pénalisation forfaitaire, les Contrôles Horaires (départ et arrivée des Secteurs Sélectifs) cessent d'opérer à une heure calculée en tenant compte du ou des temps maximum autorisés précédant ce contrôle pour le dernier concurrent classé.

**31.5** Les équipages sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de suivre les instructions du chef de poste responsable du contrôle, lequel doit être obligatoirement assisté d'un contrôleur (tous les cas éventuels sont examinés par les Commissaires Sportifs sur rapport écrit du chef de poste).

**31.6** Un véhicule doit se mouvoir par ses propres moyens, moteur en marche, la seule force du démarreur n'est pas admise. Dans le cas contraire, le remorquage et/ou la poussée par un concurrent en course sont autorisés. Dans les zones de contrôle, ces actions entraînent les pénalités suivantes :

- a) Zone de départ d'Etape et / ou zone de départ de Secteur Sélectif : départ refusé
- b) Zone de CP : 5 minutes
- c) Zone de CH : 15 minutes en Rallye Tout Terrain et 30 minutes en Marathon.

Dans les zones de contrôle, une fois l'infraction constatée, le véhicule pourra être sorti de la zone avec une aide extérieure.

## **32. CONTROLES HORAIRES**

**32.1** Aux Contrôles Horaires les contrôleurs en poste indiquent sur le carton de pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carton de pointage au contrôleur. Le pointage du carton de pointage ne peut être effectué que si tous les membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent à proximité immédiate de la table de contrôle.

**32.2** La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de Contrôle Horaire.

**32.3** Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente. Un équipage ne peut rester dans la zone de contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage et aux vérifications techniques.

**32.4** L'équipage n'encourt aucune pénalité pour arrivée anticipée si le véhicule entre dans la zone de contrôle durant la minute qui précède la minute idéale de pointage.

**32.5** Pour les Secteurs de Liaison, l'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le Secteur de Liaison à l'heure de départ de ce Secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.

**32.6** Pour les Secteurs de Liaison l'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carton de pointage au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. C'est-à-dire qu'un équipage devant passer à un contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18h58'00" et 18h58'59".

**32.7** Au CH d'arrivée du Secteur de Liaison, le contrôleur inscrit sur le carton de pointage d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le Secteur Sélectif. Il doit respecter un écart de 5 minutes entre les deux pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.

- a) Après pointage au CH, l'équipage se rend immédiatement au départ du Secteur Sélectif. Le contrôleur inscrit l'heure réelle de départ du Secteur Sélectif puis il donne le départ à l'équipage.
- b) Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux heures de pointage notées, l'heure de départ du Secteur Sélectif fait foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

**32.8** À un Contrôle Horaire, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison d'1 minute par minute ou fraction de minute de retard et de 2 minutes par minute ou fraction de minute pour avance.

**32.9** Pour les Secteurs Sélectifs les temps d'arrivée sont pris au maximum à la seconde sauf pour la Super Spéciale où ils seront pris au 1/10<sup>e</sup> de seconde afin de départager les éventuels ex aequo. Son classement établi et ayant déterminé les positions de départ du Secteur Sélectif suivant, les dixièmes de seconde seront supprimés en arrondissant à la seconde inférieure.

Il n'y a pas de pénalité pour pointage à l'avance dans les secteurs sélectifs.

**32.10** Aux Contrôles Horaires de fin de section, ainsi qu'au Parc Fermé de fin d'Etape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

**32.11** Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) fera l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit qui sera transmis au Directeur de Course.

**32.12** Le délai de mise hors course, ou un/des temps maximum, définis dans le Règlement, peuvent être modifiés à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les équipages en sont informés aussitôt que possible. La mise hors course ou la pénalisation forfaitaire pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin d'Etape. Lorsqu'un Contrôle Horaire est suivi d'un départ de Secteur Sélectif, les deux postes sont compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux sont disposés comme suit :

- a) Panneaux jaunes avec montre (début de zone),
- b) Après 40 m environ, panneaux rouges avec montre (poste de Contrôle Horaire),
- c) A une distance de 10 à 20 m, panneaux rouges avec drapeau (départ du Secteur Sélectif),
- d) Enfin, 20 m plus loin, panneaux fins beige à 3 barres noires transversales.
- e) Si le départ d'un Secteur Sélectif coïncide avec le début d'une Section, l'heure de départ du Secteur Sélectif est aussi celle de l'Etape.
- f) À l'arrivée d'un Secteur Sélectif, le point stop est jumelé avec un Contrôle Horaire.

### **33. CONTROLES DE PASSAGE**

**33.1** Afin de vérifier que les équipages respectent l'itinéraire du Road Book, des Contrôles de Passage sont obligatoirement implantés à un emplacement significatif mentionné et numéroté du Road Book.

La zone de contrôle est définie avec les panneaux ci-après :

- a) Panneaux jaunes avec tampon (début de zone),
- b) après 40 m environ, panneaux rouges avec tampon (poste de Contrôle de Passage),
- c) enfin, 20 m plus loin, panneaux fins beiges à 3 barres noires transversales.

L'emplacement de ces Contrôles de Passage doit être visible et signalé aux équipages avec des drapeaux et, autant que possible, localisé sur un terrain plutôt plat. L'heure de passage du concurrent, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le responsable du poste.

#### **33.2 Heure de fermeture des Contrôles de Passage**

L'heure de fermeture des Contrôles de Passage est prononcée en tenant compte :

- de la distance parcourue depuis le départ du Secteur concerné ;
- de la moyenne horaire du Secteur considéré (Sélectif ou Horaire) imposée par le temps maximum autorisé ;
- de l'heure idéale du dernier concurrent majorée de 60 minutes.

Cette heure devra être mentionnée sur le carton de pointage ou sur l'itinéraire/horaire ou par additif.

#### **33.3 Pénalités**

Le Règlement ou le tableau d'itinéraire horaire distribué aux vérifications administratives indiquera l'échelle des pénalisations de chaque Contrôle de Passage inobservé, celles-ci pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

### **34. SECTEURS SELECTIFS**

**34.1** Au cours des Secteurs Sélectifs, le port de harnais de sécurité, d'un casque, d'un système de retenue de la tête (pour les pilotes prioritaires de la FIA et leurs copilotes) homologués par la FIA, est obligatoire pour tous les membres de l'équipage, sous peine de mise hors course.

**34.2** Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse sur le tracé des Secteurs Sélectifs, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

**34.3** Au départ des Secteurs Sélectifs lorsque le véhicule, avec son équipage à bord, vient s'arrêter devant le contrôle de départ, le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage de l'équipage l'heure réelle de départ du véhicule concerné (heure et minute) puis lui annonce les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ est donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat du véhicule. Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ est pénalisé de 2 minutes. En cas d'impossibilité pour le concurrent de sortir par ses propres moyens de la zone de contrôle, les pénalités prévues doivent être appliquées.

**34.4** Le départ d'un Secteur Sélectif à l'heure indiquée sur le carton de pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.

**34.5** Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le contrôleur ne donne le signal, est pénalisé d'1 minute au minimum ou augmenté en temps, pénalisation appliquée par les Commissaires Sportifs suivant le rapport du contrôleur, cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs et particulièrement en cas de récidive.

**34.6** L'arrivée des Secteurs Sélectifs sera jugée lancée, les panneaux étant disposés comme suit :

- a) Panneaux jaune avec damier (début de zone),
- b) après 40 m environ, panneaux rouge avec damier (arrivée lancée),
- c) à une distance de 40 à 80 m, panneaux rouges (montre et STOP),
- d) enfin, 20 m plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.

Un arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité en temps de 15 minutes. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage automatiques. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

À une distance de 40 à 80 m après l'arrivée l'équipage doit s'arrêter à un Contrôle Horaire signalisé par une montre rouge et par un panneau rouge STOP. Le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui est également l'heure de départ du Secteur de Liaison suivant (heure et minute). Si le concurrent ne peut repartir de la zone par ses propres moyens, les pénalités prévues sont appliquées. S'il ne s'arrête pas au point Stop pour y faire inscrire ses temps, une pénalité d'1 heure est appliquée.

**34.7** L'assistance au cours d'un Secteur Sélectif par un moyen autre que celui d'un équipage en course avec des pièces transportées par un autre équipage en course est interdite. Des zones à assistance réglementée peuvent être mises en place par l'organisation.

**34.8** Les intervalles de départ pour les Secteurs Sélectifs doivent respecter les mêmes critères que ceux prévus pour le départ des Etapes sauf en cas de pénalisation routière.

**34.9** Tout équipage refusant de partir au départ d'un Secteur Sélectif à l'heure et au rang qui lui ont été attribués se verra infliger une pénalisation de 15 minutes et devra se tenir à la disposition du chef de poste qui lui indiquera sa nouvelle heure de départ.

#### **34.10 Interruption d'un Secteur Sélectif**

Lorsque le déroulement d'un Secteur Sélectif est définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement du Secteur peut cependant être obtenu en affectant le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de la course à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption. Ce classement peut être établi même si un seul équipage a pu effectuer le parcours dans des conditions de course normales. L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive des Commissaires Sportifs après communication par la direction de course de l'exposé des motifs de l'interruption.

Si les Commissaires Sportifs considèrent comme anormal à l'évidence le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils peuvent choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semble le plus convenable.

Enfin, tout équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il est donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages.

Dans des cas exceptionnels, pour raisons de sécurité, le Directeur de Course peut interrompre un Secteur Sélectif au Contrôle de Passage précédent et les concurrents peuvent continuer le Secteur Sélectif une fois la zone dangereuse franchie. Le classement est établi en faisant la somme des temps des deux portions de ce Secteur Sélectif.

### 35. REGROUPEMENTS

**35.1** Les regroupements servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et/ou d'abandons. Le régime du Parc Fermé est appliqué.

**35.2** À leur arrivée aux regroupements, les équipages doivent remettre leur carton de pointage au contrôleur. Ils reçoivent des instructions concernant leur heure de départ. Ils doivent ensuite conduire immédiatement et directement leur véhicule au Parc Fermé, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée au Contrôle Horaire de regroupement.

**35.3** Sur proposition du directeur de course, les Commissaires Sportifs peuvent, pour raisons de sécurité, décider d'arrêter une Etape avant son terme. Un Contrôle Horaire est alors installé faisant office de contrôle de fin d'Etape dans le cas des Secteurs Sélectifs, le Contrôle Horaire étant jumelé avec le contrôle de fin de Secteur Sélectif, où les temps relevés servent à établir le classement de cette Etape. Sur décision du directeur de course, cette Etape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du Parc Fermé.

### 36. Signalisation des contrôles (voir règlement FIA)

#### 37. PARC FERME

Les règles suivantes sont d'application :

- a) Il est interdit de procéder à tout ravitaillement ou réparation – au Parc Fermé de départ d'Épreuve pour les Rallyes Tout Terrain et au(x) Parc(s) Fermé(s) de départ d'Etape pour les Bajas.
- b) La mise en route par remorquage ou poussée par un autre concurrent encore en course à l'intérieur du Parc Fermé sera pénalisée de 1 minute.
- c) Les véhicules sont en Parc Fermé dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'Etape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- d) Les véhicules sont en Parc Fermé dès leur entrée dans une zone de contrôle. Du point Stop jusqu'à la sortie de la zone, en cas d'incapacité à repartir, le véhicule ne peut être que remorqué ou poussé pour être sorti de la zone avec une aide extérieure sans encourir de pénalité, sous la supervision du chef de poste.
- e) Les véhicules sont en Parc Fermé dès leur arrivée à la fin de la dernière Etape (et au moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations).
- f) Sauf dans le cas du Contrôle Horaire de liaison arrivée - bivouac, toute infraction à la réglementation du Parc Fermé entraîne une pénalité minimum de 10 heures pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
- g) Avant la sortie de tous les parcs ou au départ d'une Etape, lorsque les commissaires techniques de l'Épreuve constatent qu'un véhicule semble être dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils doivent en informer immédiatement le Directeur de Course, qui peut demander sa remise en état. Dans ce cas, les minutes pleines employées pour effectuer l'intervention sont considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un Secteur de Liaison. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci reçoit une nouvelle heure de départ. Tout retard supérieur à 30 minutes entraîne la mise hors temps.
- h) Après avoir garé leur véhicule au Parc Fermé, l'équipage doit quitter immédiatement le Parc qui est dès lors interdit à toute entrée.
- i) Par exception au régime du Parc Fermé, mais sous la responsabilité d'un officiel, il est permis à l'équipage dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin d'Etape :
  - de changer, avec les moyens du bord, un ou deux pneus crevés ou endommagés.
  - de faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure agréée par le Directeur de Course.
  - de vérifier et/ou modifier la pression de ses pneumatiques.Ces interventions doivent être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraîne une pénalisation d'1 minute par minute de retard.
- j) Pour sortir son véhicule d'un Parc Fermé de départ, de regroupement ou de fin d'Etape, l'équipage est autorisé à pénétrer dans le parc 15 minutes avant son heure de départ.
- k) À l'intérieur du Parc Fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure qui sera apportée et ressortie par un membre de l'assistance sous le contrôle d'un officiel de l'Épreuve. Cette batterie ne peut en aucun cas être embarquée dans le véhicule.

#### 38. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

**38.1** Tous les équipages participant à une Épreuve doivent se présenter au complet aux vérifications administratives prévues conformément au programme d'une Épreuve. Les Organisateurs peuvent prévoir un régime différent, avec l'approbation de la FIA. Des pénalisations financières pour retard aux vérifications techniques préliminaires, selon le programme établi par les Organisateurs, peuvent être appliquées par les Commissaires Sportifs. L'équipe avec son représentant officiel doit présenter le/les véhicules et tous les documents et équipements nécessaires aux vérifications techniques.

Si un Parc Fermé fait suite aux vérifications techniques, un membre de l'équipe pourra rentrer la(les) voiture(s) dans ce Parc. Les horaires de pointage, s'ils existent, devront être respectés et il en sera de la responsabilité de l'équipe. Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme tel par les Commissaires Sportifs.

**38.2** Les vérifications administratives comportent le contrôle des documents mentionnés au Règlement

- Licences de concurrent/pilote,
- Permis de conduire,
- Certificat de propriété,
- Autorisations diverses, etc.,
- Passeport technique FIA (uniquement dans la Coupe du Monde).

**38.3** Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur véhicule muni de ses plaques rallye et plaques numéros aux vérifications techniques, qui sont d'ordre tout à fait général : marque et modèle du véhicule, conformité apparente avec le groupe dans lequel il a été engagé, conformité des éléments de sécurité, conformité du véhicule avec le Code de la Route. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai peut être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.

**38.4** Le départ est refusé à tout véhicule qui n'est pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FIA et des présentes Prescriptions.

**38.5** À tout instant, au cours d'une Épreuve, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule.

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

**38.6** Au cas où de nouvelles marques d'identification sont apposées, il appartient à l'équipage de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'Épreuve, leur absence entraînant la mise hors course. Une notification écrite doit être adressée aux concurrents concernés.

**38.7** Une vérification complète et détaillée comportant le démontage du véhicule pour les équipages classés aux premières places du classement général et de chaque groupe et catégorie ainsi qu'éventuellement pour tout autre équipage peut être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office, à la suite d'une réclamation ou sur l'avis du Directeur de Course. L'organisateur doit prévoir à la fin de l'épreuve un temps suffisant pour effectuer des vérifications techniques détaillées.

## **39. RECLAMATIONS – APPELS**

**39.1** Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code. Elle doit être faite par écrit et remise au Directeur de Course accompagnée du montant de la caution (500 US\$), montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée. Ce montant doit figurer au Règlement.

**39.2** Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'un véhicule, le réclamant doit en outre verser un dépôt de garantie fixée par la CSN.

**39.3** Les frais occasionnés par les travaux et par le transport du véhicule seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, et à la charge du concurrent visé par la réclamation dans le cas contraire.

**39.4** Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérification, transport, etc.) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence est à la charge du réclamant. En revanche, s'ils sont inférieurs, la différence lui est restituée.

**39.5** Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations du Chapitre XIII du Code Sportif International. Les montants des cautions d'appel national et d'appel international doivent figurer au Règlement.

#### **40. CLASSEMENTS**

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course.

**40.1** Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes. Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les Secteurs Sélectifs et des pénalisations (encourues au cours des Secteurs de Liaison et autres pénalisations exprimées en temps).

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe sont établis de la même façon.

**40.2** En cas d'ex æquo dans une Epreuve autre qu'une Baja, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier Secteur Sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les ex æquo, les temps des Secteurs Sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération, sauf pour les Etapes et la Super Spéciale où aucun Secteur Sélectif n'a été disputé ; les ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des départs du dernier Secteur Sélectif. Cette règle pour départager les ex æquo peut être appliquée à tout moment de l'Epreuve.

Pour les Bajas : de la même manière que pour les Rallyes Tout Terrain, les temps des Secteurs Sélectifs, puis l'ordre des départs, servent à départager les ex æquo.

**40.3** Des classements partiels officiels des Etapes sont affichés selon ce qui est prévu par le Règlement de l'Epreuve.

**40.4** Les classements provisoires officiels deviennent définitifs dans les délais prévus selon l'Article 174 d) du Code. Les classements officiels de l'Epreuve sont affichés au tableau officiel d'affichage au plus tard 12 heures après l'arrivée du premier véhicule.

Les points pour les deux titres des pilotes et copilotes sont attribués lors de chaque Épreuve selon le barème suivant :

a) Classement Général

- 1<sup>er</sup> 10 points
- 2<sup>e</sup> 8 points
- 3<sup>e</sup> 6 points
- 4<sup>e</sup> 5 points
- 5<sup>e</sup> 4 points
- 6<sup>e</sup> 3 points
- 7<sup>e</sup> 2 points
- 8<sup>e</sup> 1 point

b) Classement par groupe

- 1<sup>er</sup> 5 points
- 2<sup>e</sup> 3 points
- 3<sup>e</sup> 1 point

#### **41. PENALITES**

Les pénalités prévues au Règlement, y compris les pénalités forfaitaires (variables), doivent faire l'objet d'un tableau complémentaire identique à celui des présentes Prescriptions. Tout non-respect des textes de ce règlement dont les pénalités ne sont pas mentionnées fera l'objet d'un rapport au Directeur de Course, et les Commissaires Sportifs jugeront de la pénalité à infliger. Les pénalités encourues sont affectées au classement de l'Etape et au classement général de l'Épreuve. Des pénalités sportives sont appliquées au temps des Secteurs Sélectifs (voir Article 12.4.d) et les autres pénalités sont appliquées au classement général.

Toutes les pénalités doivent être comptabilisées, appliquées et affichées le jour même.

#### **42. PRIX**

Le montant des prix distribués et la répartition des prix sont libres, mais ils doivent être mentionnés lors de la demande de Visa du règlement particulier. Lors de chaque Epreuve, il y aura au minimum un prix pour le premier classé dans chaque Groupe.

**ANNEXE 1 Normes applicables aux véhicules de la catégorie Marathon**

**Prescriptions spécifiques pour la catégorie « Marathon »**

Cette catégorie est réservée à des véhicules de grande série produits à plus de 3.000 exemplaires et respectant l'esprit d'ouvrir des rallyes aux amateurs avec leur voiture de tout les jours et pour un faible coût.

*Un équipage de 3 personnes sera autorisé uniquement pour les véhicules de cette catégorie.*

Le collège des commissaires sportifs est habilité à décider de l'acceptation ou non d'un véhicule dans la catégorie Marathon.

**Sont obligatoires :**

1. Un arceau 4 points minimum . (Voir dessins annexés)  
Un arceaux de 6 points est vivement conseillé, voir modèles dans les planches n° 253 1 à 13, 253 14 à 17c. Toutes les fixations des tubes d'arceaux doivent correspondre suivant les modèles des planches 253 18 à 27, 253 28 à 34, 253 35 à 37.
2. Les ceintures de sécurité d'origine (3 points de fixations minimums)  
en ordre de fonctionnement pour chaque membre d'équipage.  
Les harnais à 3 points de fixations minimums avec 2 sangles d'épaules sont fortement conseillé.  
Leurs fixations doivent correspondre suivant la planche 253 42 à 43, 253 44 à 53.
3. L'ajout des feux arrière course :  
(Deux feux stops supplémentaires disposés entre 80 et 150 cm du sol)  
(Un feux arrière rouge de 21 watts minimum positionné entre 80 et 150 cm du sol, allumé pendant toute la durée de l'épreuve.)
4. L'inscription lisible du nom et du groupe sanguin du pilote et copilote, précédés du drapeau congolais pour les membres de l'écurie Panthère, sur le casque et l'aile de la voiture.
5. Des bavettes descendant jusqu'à hauteur des moyeux aux roues arrière.
6. Un rectangle blanc de 50 cm X 35 cm pour les numéros sur chaque portière avant.
7. Les papiers d'immatriculation et la carte d'assurance du véhicule
8. Les accessoires de sécurité réglementaire (casque – extincteur – triangle – trousse de premier secours)

**Sont autorisés et vivement conseillés, mais non obligatoires :**

1. Les harnais à 3 points de fixations minimums avec 2 sangles d'épaules pour chaque membre d'équipage Leurs fixations doivent correspondre suivant la planche 253 42 à 43, 253 44 à 53.
2. Le remplacement des sièges avants par des sièges baquets à condition que le siège passager respecte le principe du siège d'origine (basculant ou coulissant pour les voitures à 2 portes par exemple) afin de permettre le libre accès aux places arrières.
3. L'ajout de twin – lecteur de cartes.
4. L'ajout de phares et d'un pare-buffle avant.
5. La pose d'un blindage moteur inférieur et d'une protection souple du moteur contre les projections d'eau et de boue.
6. Le démontage du silencieux et / ou du catalyseur et son remplacement en aval du pot de détente par un tube libre de même longueur et de même positionnement que le tube d'origine.
7. Le remplacement des amortisseurs / lames / ressorts / barres de torsion par des éléments renforcés de dimension libre pour autant qu'ils respectent le principe de suspension d'origine et s'adaptent sans modifications sur les fixations existantes du constructeur.
8. La déconnexion ou la suppression des « Air Bag »
9. La déconnexion du système « ABS » de frein.
10. La prise d'air du filtre a air d'origine est libre
11. La fixation dans ou hors de l'habitacle d'un cric supplémentaire, type hi-lift, d'une deuxième roue de secours, de plaques de désensablage, d'un lot d'outillage. Ceux-ci doivent être solidement arrimés dans les 3 axes et ne gêner en aucun cas les mouvements des membres de l'équipage.
12. Le changement de marque et de dimensions des jantes et pneus.
13. La pose d'élargisseurs de voie.

14. La pose d'un grillage de protection sur l'avant du radiateur.
15. La pose d'une protection du distributeur.
16. L'ajout de filet de protection au niveau des vitres des portières avant
17. Modification ou remplacement pare-chocs arrière

**Sont interdits :**

tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé, et en particulier :

1. Le doublage des amortisseurs.
2. Le renforcement ou le remplacement des triangles de suspension ou du pont par d'autres éléments
3. Le démontage des garnitures intérieures portières av et arrière.
4. La modification - ajout - démontage de tout élément carrosserie.
5. Le changement ou modification des systèmes de filtration, (air, huile, carburant), d'admission et d'échappement du moteur, de même que leur déplacement.
6. Le système de freinage doit rester d'origine, seule les garnitures sont libres (rivetées ou collées)
7. Le déplacement de la batterie ou la modification de son support.
8. Le changement ou la préparation du moteur ou de la boîte.
9. La modification des rapports de boîte ou de pont.
10. L'ajout ou la modification d'un boîtier électronique de gestion de l'injection de carburant ainsi que l'allumage.
11. La présence à bord du véhicule de tout élément non solidement arrimé dans les 3 axes, ou pouvant créer une gêne ou un encombrement dans le déplacement des membres de l'équipage à l'intérieur ou vers les sorties latérales et arrière du véhicule.

## Annexe 2 – Conditions spécifiques aux véhicules du Groupe TN

Sur les véhicules de cette catégorie, les pièces suivantes :

boîte de vitesses,  
boîte de transfert,  
essieu avant et  
essieu arrière

ne doivent pas être remplacées et/ou démontées et l'assemblage bloc-moteur / carter inférieur ne doit pas être séparé.

Le concurrent doit prévoir des trous d'un diamètre minimal d'1,5 mm permettant le passage de fils de plombage afin d'empêcher :

le changement de pièces complètes ;

le démontage pour réparer ces pièces (percer les nervures sur les carters, têtes de vis sur les carters principaux et secondaires, etc.)

Ces trous doivent être facilement accessibles aux commissaires techniques, de sorte que les pièces puissent être plombées sans difficulté.

Si un concurrent présente son véhicule aux vérifications techniques sans avoir déjà percé les trous pour le plombage tel que spécifié dans le présent règlement, il ne sera pas autorisé à participer à cette catégorie. Toutes les protections inférieures doivent être retirées avant les vérifications techniques pour faciliter l'accès.

Les pièces, qui ne peuvent être changées et/ou réparées, sont les suivantes :

essieux avant et arrière complets (carters, nez de pont, carter banjo, toutes pièces mécaniques internes, etc.) à l'exception des arbres d'essieu et joints de cardan ; boîtes de vitesses complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc.) ; boîtes de transfert complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc.) ; bloc-moteur complet avec bielles et carter inférieur moteur ; culasse nue.

Seules les pièces suivantes peuvent être séparées (à condition que cela puisse se faire sans ôter les plombages) afin d'effectuer des réparations :

culasse [pour le(s) joint(s) de culasse et les soupapes] et bloc-moteur carter d'embrayage (pour l'embrayage complet).

L'absence, notifiée ou non, d'une marque d'identification concernant les pièces plombées entraîne l'exclusion du véhicule de la catégorie T2 ; toutefois, si les Commissaires Sportifs en décident ainsi, le concurrent peut continuer à courir en Groupe T1. Afin de ne pas être pénalisé pour les pertes éventuelles de plombages, le concurrent peut demander aux commissaires techniques d'ajouter des plombages aux endroits qu'il juge vulnérables.

Récapitulatif des pénalités	Articles N°	Sanctions CSN	Départ refusé	Mise hors temps	Mise hors course	Pénalités en temps	Pénalités financières	Décisions Pénalité Apprec° des comm sportifs
Assistance dans un lieu clos / et ou privatif								
1ère Infraction	Art. 3.4					3 h		
2ème Infraction					X			
Absence au 1 <sup>er</sup> Briefing	Art. 3.5.				X			
Infraction Zone de Vitesse	Art. 3.14							X
Conduite anti-sportive	Art. 3.22							X
Non respect de l'itinéraire du Road-Book et / ou les points de passage	Art. 3.24				X			Pouvant aller jusqu'à X
Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'un tiers à bord	Art. 14.3				X			
Absence ou mauvaise apposition d'un panneau / ou plaque de course	Art.17.5						10% des droits par constat	
Absence ou mauvaise apposition simultanée d'au moins <b>deux</b> panneaux / ou plaques de course	Art.17.5						20% des droits par constat	
Absence des noms du 1er conducteur et coéquipiers ainsi que les drapeaux de nationalité	Art. 17.6						10% des droits par constat	
Absence ou mal apposition d'une publicité facultative ou obligatoire								
1er constat	Art. 18.5						10% des droits	
Récidive							100% des droits	
Fraude sur marquage	Art. 19.2							X
Retard au départ du prologue ou d'une étape	Art. 21.9					Retard de plus de 30 minutes	1 minute par minute de retard	
Infraction ou dépassement dans la zone de contrôle	Art. 21.10				X			X
Reconnaissance dans épreuve à parcours secret	Art. 22.4				X			
Ecart du parcours	Art. 23.2						1 heure par constat	
Non respect des règles de circulation du pays								
1ère Infraction	Art. 24						10% des droits	
2ème Infraction							1 heure	
3ème Infraction					X			

Récapitulatif des pénalités	Articles N°	Sanctions CSN	Départ refusé	Mise hors temps	Mise hors course	Pénalités en temps	Pénalités financières	Décisions Pénalité Apprec° des comm sportifs
Transport de véhicule	Art. 24				X			
Bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou empêcher de dépasser	Art. 24				X			
Changement de bloc moteur	Art. 28					6 heures		
Modifications non autorisée du carnet de bord	Art. 30.2				X			
Absence de visa ou non remise du carnet de bord a tout contrôle	Art. 30.4				X			Pouvant aller jusqu'à X
Perte du carton de pointage	Art. 30.5					15 minutes		
Pénalité forfaitaire	Art. 30.6					10 h + 2 h par secteur sélectif		
Arriver dans une zone de contrôle dans le mauvais sens, ou pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle quand le carton de pointage à déjà été visé	Art. 31.2							
1ère infraction						10 minutes		
1ère récidive						1 heure		
2ème récidive				X				
Non respect des directives du chef de poste a un contrôle	Art. 31.5							Pouvant aller jusqu'à X
Remorquage								
a) Zone de CP						5 minutes		
b) Zone de CH (sauf départ d'étape)	Art. 31.6					15 minutes		
c) Zone de départ secteur sélectif						15 minutes		
d) Zone de CH de départ d'étape			X					
Pointage à l'avance secteur liaison	Art. 32.8				X	2 minutes par minute		
Pointage en retard dans secteur de liaison	Art. 32.8					1 minute par minute		
Absence d'un CP	Art.33.3				X			
Non port des harnais ou du casque homologué FIA	Art. 34.1				X			
Circuler en sens inverse sur le parcours sélectif	Art. 34.2				X			
Stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal du départ	Art. 34.3					2 minutes		

Récapitulatif des pénalités	Articles N°	Sanctions CSN	Départ refusé	Mise hors temps	Mise hors course	Pénalités en temps	Pénalités financières	Décisions Pénalité Apprec° des comm sportifs
Faux départ avant le signal du contrôleur	Art. 34.5					1 minute minimum		
Récidive								Sanction
Arrêt entre panneau jaune et stop	Art. 34.6					15 minutes		
Non arrêt au panneau stop pour inscription des temps	Art.34.6					1 heure		
Assistance et/ou remorquage au cours d'un Secteur Sélectif	Art. 34.7				X			Pouvant aller jusqu'à X
Equipage refusant le départ d'un secteur sélectif à son heure et à son rang	Art.34.9					15 minutes		Pouvant aller jusqu'à X
Mise en route Parc Fermé par remorquage ou poussée	Art.37					1 minute		
Infraction au régime du Parc Fermé	Art.37				X	10 heures		Pouvant aller jusqu'à X
Autorisation par la direction de course pour réparer le véhicule dans le parc fermé	Art. 37			plus de 30 minutes		1 minute par minute de retard		
Dépassement du temps de départ du "Parc Fermé de départ", de regroupement ou de fin d'étapes	Art 37					1 minute par minute de retard		
Equipage qui se présente aux vérifications administratives et / ou techniques en dehors des limites prévues par le règlement particulier de l'épreuve	Art. 38.1		X					
Véhicule ne respectant pas les normes de sécurité	Art.38.4		X					Pouvant aller jusqu'à X
Responsabilité / absence des marques d'identifications	Art. 38.6				X			