

Commission Sportive Nationale

**PRESCRIPTIONS GENERALES APPLICABLES A TOUTES LES EPREUVES
RALLYE TOUT TERRAIN NATIONALES 2010**



**Fédération Automobile
de la République Démocratique du Congo
(Affilié à la F.I.A.)**

**PRESCRIPTION GENERALES APPLICABLES A TOUTES LES EPREUVES
NATIONALES DE RALLYE TOUT TERRAIN 2010.**

Table des matières

- CALENDRIER SAISON 2010.
- 1. DEFINITIONS-CARACTERISTIQUES DES EPREUVES
 - 2. TERMINOLOGIE
 - 3. REGLEMENTATION
 - 4. VEHICULES
 - 5. EQUIPAGES
 - 6. CHARGES DES RELATIONS AVEC LES EQUIPAGES
 - 7. ENGAGEMENT
 - 8. IDENTIFICATION
 - 9. ORDRE DE DEPART
 - 10. ROAD BOOK
 - 11. CIRCULATION
 - 12. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS
 - 13. ASSURANCE
 - 14. PUBLICITE ET IDENTIFICATION
 - 15. CARNET DE BORD
 - 16. ZONES DE CONTROLE
 - 17. CONTROLES HORAIRES
 - 18. CONTROLES DE PASSAGE
 - 19. SECTEURS SELECTIFS
 - 20. REGROUPEMENTS
 - 21. PARC FERME
 - 22. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES
 - 23. RECLAMATIONS – APPELS
 - 24. CLASSEMENTS

ANNEXES ;

- **Annexe I** T2 (ex Marathon)
- **Tableaux** récapitulatifs des pénalités
- **Planche** 253, 1 à 13
- **Planche** 253, 14 à 17C
- **Planche** 253, 18 à 27
- **Planche** 253, 28 à 34
- **Planche** 253, 35 à 37
- **Planche** 253, 42 à 43
- **Planche** 253, 44 à 53

CALENDRIER SAISON 2010.

FEVRIER 2010.

BOUCLE DE BITA (Coeff. 2.)

Samedi 20/02/2010

Dimanche 21/02/2010

MARS 2010.

POURSUITE DE MALUKLU (Coeff. 1.)

Dimanche 14/03/2010

AVRIL 2010.

BOUCLES DE MAMPU(Coeff. 2.)

Samedi 24/04/2010

Dimanche 25/04/2010

JUIN 2010.

MARHATON DES BATEKES (Coeff. 4.)

Samedi 12/06/2010

Dimanche 13/06/2010

SEPTEMBRE 2010.

SAFARI DU BAS CONGO (Coeff. 5.)

Mercredi 15/09/2010

Jeudi 16/09/2010

Vendredi 17/09/2010

Samedi 18/09/2010

Dimanche 19/09/2010

NOVEMBRE 2010.

12 HEURES DE KIMUENZA (Coeff. 3.)

Samedi 20/11/2010

Dimanche 21/11/2010

JANVIER 2011.

SOIREE DES REMISES DES TROPHEES 2010.

Samedi 15/01/2011

<p style="text-align: center;">PRESCRIPTION GENERALES APPLICABLES A TOUTES LES EPREUVES NATIONALES DE RALLYE TOUT TERRAIN 2010.</p>
--

1. DEFINITIONS-CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

- 1.1.** Un Rallye Tout Terrain est une épreuve qui doit se dérouler sur une distance totale comprise entre 200 et 6500 km (avec une tolérance de +/- 20%)
L'épreuve ne doit pas durer plus de 10 jours
(Vérifications et Prologue compris).
- 1.2.** Le parcours, à vitesse moyenne imposée, est divisé en étapes comprenant un ou plusieurs secteurs sélectifs à temps réel relié (s) par des Secteurs de Liaison à vitesse moyenne imposée.
- 1.3.** Après une durée de conduite comprise entre 12h et 20h, un arrêt de 6h minimum est obligatoire. Un arrêt de 18h minimum est obligatoire après 10 étapes de course, sauf décision différente et motivée prononcée par le collège des commissaires sportifs, sur proposition du directeur de course.
- 1.4.** Coefficients :
Le coeff. 1 est réservé aux petites épreuves.
Les épreuves de coeff. 2 devront avoir une longueur de secteurs sélectifs de 200 kms.
Les épreuves de coeff. 3 devront avoir une longueur de secteurs sélectifs de 350 kms.
Les épreuves de coeff. 4 devront avoir une longueur de secteurs sélectifs de 550 kms.
Les épreuves de coeff. 5 devront avoir une longueur de secteurs sélectifs de 1200 kms.
Le coeff. 5 est réservé au Safari du Congo.
Il sera toléré 20 % en plus ou en moins de ces longueurs.
Dans le cas où moins de 60 % de la longueur des secteurs sélectifs seraient parcourus, le coeff. sera réduit de moitié.
Dans le cas où moins de 20 % de la longueur des secteurs sélectifs seraient parcourus, l'épreuve sera considérée comme nulle pour le championnat et aucun point ne sera distribué.
- 1.5.** Inscription des épreuves au Calendrier National : sera gratuit en 2010.

2. TERMINOLOGIE

- 2.1.** **Additif :** Bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter. Les additifs sont numérotés, datés et signés :
 - par les Organisateurs, jusqu'au jour des vérifications,
 - par les Commissaires Sportifs pendant toute la durée de l'épreuve. Les équipages doivent en accuser réception par émargement.
- 2.2.** **Assistance :** L'assistance se définit par le travail sans restriction sur un véhicule concurrent.

- 2.3. Bivouac :** 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 particulier. L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée. 1^{ère} infraction : 50% des droits, 2^{ème} infraction : pénalité forfaitaire, 3^{ème} infraction : mise hors course. Les Organisateurs peuvent prévoir des Bivouacs à assistance réglementée, dont les modalités seront indiquées au règlement particulier de l'Epreuve.
- 2.4. Briefing :** Le briefing doit être tenu par le directeur de course ou son délégué et la participation des conducteurs est obligatoire, sous peine d'une pénalité financière de 10% des droits d'inscriptions.
- 2.5. Carnet de bord :** Carnet destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.
- 2.6. Concurrent :** Entité physique ou légale utilisée pour la personne physique ou morale ayant engagé le véhicule.
- 2.7. CSN :** Commission Sportive Nationale.
Il sera composé de 3 membres, dont 2 au moins seront désignés par la C.S.N. et un au plus par l'organisateur.
Les Commissaires Sportifs devront tous avoir une licence.
Le Président du Collège sera un membre de la C.S.N.
- 2.8. Délai de mise hors temps :** Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque Section, 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 course. A ce moment, le contrôle est dit « fermé » pour le concurrent considéré.
- 2.9. Etape :** Chacune des parties d'une Epreuve séparées par un arrêt d'au moins 6 heures. (Heure idéale).
- 2.10. Neutralisation :** Temps pendant lequel les équipages sont stoppés par la direction de course.
- 2.11. Note d'Information :** Renseignements communiqués par les organisateurs et/ou la direction de course aux concurrents qui, après lecture, reconnaîtront en avoir pris connaissance par émargement.
- 2.12. Parc Fermé :** Zone dans laquelle aucune réparation ni intervention n'est autorisée, sauf dans les cas expressément prévus par les présentes Prescriptions Générales.

- 2.13. Pénalisation forfaitaire :** 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 pénalités déjà infligées au concurrent dans des cas précis et répertoriés dans le Règlement Particulier.
Le temps total affecté au concurrent touché par l'application de la pénalisation forfaitaire, sera calculée en additionnant le temps maximum autorisé des Secteurs Sélectifs et des Secteurs de Liaison non effectués de la Section, augmenté d'une pénalité de 240 minutes pour le secteur dans lequel il aura été mis hors temps (sélectif ou liaison), augmenté de 120 minutes par sélectif restant dans la section.
Le concurrent ne pourra pas prendre le départ des autres secteurs de la section en cours, par contre, il sera admis au départ des sections ou étapes suivantes.
Le concurrent pénalisé par cette pénalisation forfaitaire sera classé pour l'épreuve en cours, pour autant qu'il ait passé sur le podium de départ et franchi le podium d'arrivée, mais ne marquera aucuns points pour le championnat national pour cette épreuve s'il n'a pas parcouru au moins 90% de la totalité du parcours.
- 2.14. Regroupement :** Arrêt prévu par l'organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.
- 2.15. Secteur de Liaison :** Tronçon d'itinéraire à temps imparti compris entre deux Contrôles Horaires successifs.
- 2.16. Secteur Sélectif :** Epreuve de vitesse à temps réel. Les Secteurs Sélectifs peuvent se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de l'Epreuve. Cette disposition doit être indiquée au règlement particulier de l'Epreuve.
- 2.17. Section :** Parties de l'Etape comprenant des Secteurs Sélectifs et Secteur de Liaisons.
- 2.18. Team Manager :** Représentant déclaré et agréé d'une équipe qui engage au minimum deux véhicules, avec une licence concurrent délivrée au nom de cette équipe.
- 2.19. Temps imparti :**
a) Chaque secteur de liaison doit se disputer dans un temps imparti que doivent respecter les concurrents.
b) Toute avance ou retard sur le temps imparti entraîne une pénalisation à la minute en secteur de liaison.
- 2.20. Temps estimé :** Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un secteur sélectif.
- 2.21. 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 l'exclusion. À ce moment, le contrôle est dit « fermé » pour le concurrent considéré.
- 2.22. Temps réel :** Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un secteur sélectif.

- 2.23. 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. REGLEMENTATION

Une épreuve est disputée conformément :

- Au règlement particulier de l'Epreuve.
- Au présent règlement.

3.1. Règlements et Road book des épreuves.

Ils devront être soumis à la C.S.N. avant distribution aux concurrents au minimum :

- 2 semaines avant l'épreuve pour les coeff. 2.
- 2 semaines pour les coeff. 3.
- 2 semaines pour les coeff. 4.

La C.S.N. propose que le règlement national serve de base pour toutes les épreuves du calendrier et que le règlement particulier ne comporte que des annexes particulières aux caractéristiques de l'épreuve, les listes des officiels et timing.

La C.S.N. remettra le règlement corrigé dans les 24 H suivant sa réception.

- 3.2..** Le directeur de course est chargé de l'application du règlement pendant le déroulement d'une Epreuve.
- 3.3.** Toute réclamation sur cette application ou tout cas non prévu sont étudiés par les Commissaires sportifs qui ont seuls le pouvoir de décision.
- 3.4.** Toutes les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées par des additifs, datés, numérotés et signés. Ils feront partie intégrante du règlement. Ils seront également communiqués dans les délais les plus brefs directement aux équipages, avec émargement.
- 3.5.** Des blâmes ou des amendes seront infligés pour toute cause de pénalité ne revêtant pas un caractère sportif (exemple : retard aux vérifications, etc...).

4. VEHICULES

- 4.1.** Les Epreuves sont ouvertes aux véhicules d'un poids total maximum en charge inférieur ou égal à 3500 kg dûment munis d'un certificat d'immatriculation et d'un passeport technique délivré par la CSN ou par l'ASN dont le concurrent répond. Ces véhicules devront répondre aux normes de sécurité imposées par la convention internationale sur la circulation routière, ainsi qu'aux normes de sécurité imposée par le présent règlement.

Les véhicules seront repartis en groupe suivant :

- 4.1.a T.1 :** Les véhicules tout terrain modifiés, c'est-à-dire tout véhicules terrestres à moteur unique à propulsion mécanique au sol, de 4 roues, mues par leurs propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.

Ces véhicules peuvent être construites à l'unité mais doivent être conformes à la Convention Internationale sur la Circulation Routière, sont regroupés dans un groupe T1, repartis en catégories suivantes :

- T 1.1 4X4 Essence
- T 1.2 4X4 Diesel
- T 1.3 4X2 Essence
- T 1.4 4X2 Diesel
- T 1.5 4X2 Essence léger

- 4.1.b T2 :** Les véhicules de série sont regroupés dans un groupe T2 «ex Marathon », repartis en catégories suivantes :

- T 2.1 4X4 Essence
- T 2.2 4X4 Diesel

Ils devront respecter les normes

- de l'article 284 de l'annexe J FIA pour les articles 1, 2 et 3.
- de l'annexe 1 du présent règlement

4.5. EST OBLIGATOIRE :

- Le port du casque homologué FIA.
- Les harnais homologués FIA à 3, 4 ou 5 points avec 2 sangles d'épaules, leurs fixations doivent correspondre suivant la planche 253 42 à 43, 253 44 à 53.
- Des sièges baquets homologués FIA.
- 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 à au moins 125 cm du sol.
- 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 les casques et les ailes ou portières avant de la voiture.
- Des bavettes descendant jusqu'à hauteur des moyeux des roues motrices.
- Un rectangle blanc de 50 cm X 47 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 à au moins 125 cm du sol et allumé pendant toute la durée de la course.
- Anneaux de remorquage avant et arrière d'un diamètre intérieur minimum de 50 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.
- Les accessoires de sécurité réglementaire (triangle – trousse de premier secours)
- Tous les véhicules dont les portières sont équipées de vitres descendantes ou de vitres en verre doivent être équipés de filets de protection fixés sur ces portières au moyen d'un système à déconnexion rapide dans le bas.

4.6. EST CONSEILLE :

- 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 »

4.7. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement spécifique du groupe dans lequel la voiture est engagée.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux commissaires sportifs que son véhicule est en conformité avec le règlement dans son intégrité.

5. EQUIPAGES

5.1. Pour l'exacte interprétation de ce texte, sont admis les mots :

a) « concurrent », utilisé pour la personne physique ou morale ayant engagé le véhicule.

b) « équipage », utilisé pour l'ensemble comprenant le 1^{er} conducteur, et éventuellement le(s) coéquipier(s).

Seul l'équipage marque des points au championnat, le 1^{er} conducteur pour le championnat pilote, le 2^{ème} pour le championnat des copilotes

Tout équipage inscrit en début de saison sous un « Pseudo » pour le 1^{er} conducteur ainsi que le 2^{ème} conducteur, marquera des points pour l'épreuve ainsi que pour le championnat national sous le nom des « Pseudo », si il y a changement de nom du 1^{er} conducteur ou du 2^{ème} conducteur, seuls ces noms seront repris pour les classements.

5.2. Est admis tout équipage engagé par un concurrent titulaire d'une licence nationale de concurrent valable pour l'année en cours. L'équipage doit être composé de 2 conducteurs. (3 conducteurs sont autorisés exclusivement en GROUPE T2 «ex Marathon »)

Les membres de l'équipage sont désignés comme 1^{er} conducteur et copilote. Tous les membres de l'équipage peuvent conduire au cours de l'Epreuve et doivent obligatoirement être titulaires d'un permis de conduire.

5.2.a Les licences seront obligatoires pour tous les pilotes dès la première épreuve du calendrier.

Pour les inscriptions sous nom de concurrents différents de celui des pilotes, une licence concurrent sera également obligatoire.

Les licences pilotes seront assujetties à un contrôle médical, réalisé par un médecin agréé par la CSN.

Le montant de la licence pilote sera de 25,-US\$

Le montant de la licence Concurrent sera de 250,-US\$.

Celles des Commissaires Sportifs seront gratuites.

Le montant des licences pilote servira à couvrir les frais d'inscription de la fédération à la F.I.A. (membre associé).

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

5.4. 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 particulier. 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 temps.

5.5 Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse, entreprise par un concurrent ou un membre d'équipage, est jugée par les Commissaires Sportifs qui prononcent toute éventuelle pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course de l'équipage considéré.

Les Commissaires Sportifs peuvent également demander à la CSN toute sanction éventuelle.

6. CHARGES DES RELATIONS AVEC LES EQUIPAGES

Les chargés des relations avec les équipages doivent être rapidement identifiables et présents :

- aux vérifications administratives et techniques,
- au départ et aux arrivées des Etapes,
- aux regroupements.

La mission des chargés des relations avec les équipages est :

- informer les équipages et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation,
- apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées,
- donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement d'une Epreuve,
- Eviter 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).

7. ENGAGEMENT

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

- le nom, prénom, nationalité, adresse, numéro de GSM, numéro de licence, numéro de permis de conduire pour chacun des membres de l'équipage,
- les caractéristiques du véhicule.

Pour les concurrents, 1ers conducteurs ou coéquipiers d'une nationalité différente de celle de la CSN de l'organisateur, la demande d'engagement devra être obligatoirement visée par la CSN ou ASN du concurrent, du 1^{er} conducteur et des coéquipiers (Art. 70 Chap. IV du CSI).

7.2. 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 Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du règlement. Aucune modification ne peut être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le règlement.

- 7.3. 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. Ensuite, le changement d'un ou 2 membres de l'équipage ne peut être autorisé que par les Commissaires sportifs pour cas de force majeure.
- 7.4. Jusqu'au moment des vérifications administratives, le concurrent peut librement remplacer le véhicule engagé par un autre du même groupe.
- 7.5. 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.
- 7.6. La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement qui seront majorés de 100% pour les concurrents, n'acceptant pas la publicité facultative des Organisateur.
- 7.7. Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :
- aux candidats dont l'engagement aurait été refusé,
 - au cas où l'Epreuve n'aurait pas lieu.
- 7.8. Les Organisateur 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'Epreuve (c'est-à-dire avant la fin des vérifications administratives) sous réserve qu'une demande parvienne aux Organisateur par lettre recommandée.
Ce remboursement interviendra au plus tard 1 mois après l'arrivée de l'Epreuve.
- 7.9. Quand un transfert (aérien, maritime, ferroviaire ou autre) est inclus dans le déroulement de l'Epreuve, il doit en faire partie intégrante et doit être inclus dans le montant total des droits d'engagement.

8. IDENTIFICATION

- 8.1. Chaque équipage doit obligatoirement placer 2 panneaux portant les numéros de course.
- 8.2. Les panneaux de course, doivent obligatoirement être apposés, pendant toute la durée de l'Epreuve, sur chacun des 2 côtés.
- 8.3. A tout moment de l'Epreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'un panneau de course entraîne une pénalisation égale, par constat, à 10% du montant des droits d'engagement. L'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au moins 2 panneaux de course et/ou plaques, entraîne la mise hors course.

- 8.4.** Les noms du 1^{er} conducteur et des coéquipiers ainsi que le drapeau de leur nationalité, d'une hauteur de 30 à 50 mm, doivent être apposés sur chaque côté des ailes ou portières avant du véhicule, sous peine d'une pénalisation, par constat, égale à 10% du montant des droits d'engagement.
- 8.5.** Le châssis et le bloc moteur pourront être marqués lors des vérifications de départ ou toute autre pièce peut subir, à tout moment, des marquages spécifiques.

9. ORDRE DE DEPART

- 9.1.** Un seul Prologue peut être organisé. Il se déroule sous forme d'un Secteur Sélectif d'une longueur minimale de 1 km et de 10 km au maximum, ne comportant pas pour le classement de l'Epreuve.
Les départs du Prologue seront donnés avec un écart entre les pilotes qui sera au minimum d'une minute. L'ordre de départ sera attribué par tirage au sort.
- 9.2.1.** Concernant l'ordre de départ après prologue, seul le vainqueur du prologue peut choisir sa place, les autres partent dans l'ordre de classement du prologue.
- 9.2.2.** S'il n'y a pas de prologue, l'ordre de départ sera établi comme suit :
- Le premier à partir sera le vainqueur de la course directement précédente au calendrier, même s'il s'agit d'une course de l'année précédente.
 - Les 3 suivants seront tirés au sort parmi les 3 premiers d'un classement établi en cumulant les points des championnats de l'année précédente et de l'année en cours.
 - Au cas où le vainqueur de la course précédente ne se présenterait pas au départ, le tirage au sort se fera parmi les 4 meilleurs classés du classement des championnats cumulés au départ.
 - Au cas où le vainqueur de la course précédente fait partie des 3 premiers du classement des championnats cumulés, ou en cas d'absence d'un ou plusieurs des 3 premiers, le tirage au sort inclura le 4^o de ce classement, ou le 5^o si le 4^o n'est pas présent et ainsi de suite.
 - L'ordre de départ des autres concurrents sera tiré au sort toutes classes confondues.
- 9.3.** A partir de la deuxième étape et pour chaque étape successive, les départs sont donnés dans l'ordre du dernier classement de la Section précédente de l'Etape.
Le directeur de course, lorsqu'il rédige l'ordre de départ, doit tenir compte des pénalités éventuelles exprimées en temps attribués à un concurrent pendant la Section précédente et il doit les additionner au temps du/des secteur(s) sélectif(s) considéré(s) pour rédiger l'ordre de départ même.
Cette procédure est applicable à condition que les pénalités soient marquées dans le carnet de bord du concurrent. En cas d'impossibilité, ils se font selon l'ordre du classement de l'avant-veille, etc. En cas d'ex æquo, ils se font dans l'ordre des numéros.
- 9.4.** Au départ de chaque Etape, les équipages partent obligatoirement de 2 minutes en 2 minutes.

- 9.5.** Tout retard pour se présenter au départ du prologue ou 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 temps.
- 9.6.** Les pointages à l'avance ne sont pas autorisés dans les secteurs de liaison sauf en fin d'étape et seront sanctionnés de 2 minutes par minute d'avance ou fraction de minute. Les dépassements dans la zone de contrôle sont interdits sous peine de mise hors course.
- 9.7.** L'attribution des numéros de course se fera dans l'ordre du championnat de l'année précédente.

10. ROAD BOOK

- 10.1.** Tous les équipages recevront un road book ou des cartes indiquant l'itinéraire et/ou les points de passage qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
Les Organisateurs d'une Epreuve peuvent effectuer une vérification du road book dans les jours qui précèdent son épreuve et fournir à tous les concurrents les éventuelles modifications.
Le parcours officiel de l'Epreuve est celui décrit par le road book tel qu'il est remis aux concurrents.
- 10.2.** Le road book et les éventuelles cartes tracées doivent être communiqués aux concurrents au plus tard 10 heures avant le départ de l'Epreuve.
- 10.3** Un écart de plus de 50m par rapport au parcours initial sera pénalisé de 1 heure à chaque constat.

11. CIRCULATION

- 11.1.** Pendant toute la durée d'une Epreuve, les équipages doivent se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation des pays traversés. Tout équipage qui ne se conforme pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-après :
- 1^{ère} infraction : une pénalité égale à 10% du montant des droits d'engagement,
 - 2^{ème} infraction : une pénalité en temps d'1 heure,
 - 3^{ème} infraction : mise hors course.
- 11.2.** Les agents, fonctionnaires ou officiels de l'Epreuve spécialement désignés (juges de fait) qui constateront une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'Epreuve, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le conducteur en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalisations 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'étape durant laquelle a été commise l'infraction,

b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés,

c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

11.3. Il est interdit, sous peine de mise hors course :

a) de transporter les véhicules,

b) de bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.

11.4. Le port de harnais de sécurité homologués est obligatoire pendant toute la durée de l'Epreuve, sous peine de mise hors course immédiate.

11.5. Carburant

Si le carburant disponible du (ou des pays) de l'Epreuve 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.

Pour les véhicules à moteur à essence, l'utilisation de carburant aviation (AVGAS) est également autorisée dans une épreuve se déroulant dans un ou plusieurs pays non européens traversant des zones à ravitaillement difficile.

Dans ce cas, les Organismes de cette épreuve doivent préciser l'autorisation d'utiliser du carburant aviation dans son règlement particulier.

Les Organismes doivent indiquer dans le règlement de l'Epreuve cette autorisation ainsi que (éventuellement par additif) la liste des points où les concurrents peuvent librement se procurer du carburant aviation. Les Organismes doivent s'assurer que les concurrents désirant utiliser du carburant aviation puissent en trouver en quantité suffisante sous peine de sanction prononcée par la FIA.

12. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS

12.1. Pendant toute la durée d'une Epreuve, les réparations et les ravitaillements sont autorisés à tout moment, hormis dans les cas expressément interdits par des dispositions du règlement particulier, en particulier dans les Secteurs Sélectifs et dans les zones sous de régime de Parc Fermé.

Dans les Secteurs Sélectifs, les assistances sont uniquement autorisées entre concurrents.

12.2. Remorquage, poussée (ou tout autre moyen permettant de faire se mouvoir un véhicule autrement que par le fonctionnement normal et mécanique de son moteur) : Le remorquage est autorisé entre concurrents encore en course en dehors des zones sous régime de parc fermé (transit ou prise en remorque dans la zone).

Les pénalités suivantes sont appliquées :

1) au cours d'une même étape

a. zone de CP : 5'

b. zone de CH (sauf départ d'Etape) : 10'

c. zone de départ de Secteurs Sélectifs : 20'

d. zone d'arrivée de Secteurs Sélectifs : 20'

- e. zone de CH d'arrivée de l'épreuve : Mise hors course
- f. zone de CH départ d'Etape : Mise hors course
- 2) à l'occasion d'une 2^{ème} Etape : les pénalités 1a, b, c, d, e, sont doublées ;
- 3) à l'occasion d'une 3^{ème} Etape : les pénalités 1a, b, c, d, e, sont remplacées par la mise hors course.

12.3. Zones d'assistance : Les assistances sont autorisées sur tout le parcours des Secteurs de Liaison et doivent être positionnées dans le sens du parcours défini par le Road Book.

13. ASSURANCE

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers. L'assurance prend effet au départ de l'Epreuve et jusqu'à son arrivée, sauf cas spécifique prévu au règlement particulier de l'Epreuve. Les couvertures et leurs limites doivent être mentionnées au règlement particulier de l'Epreuve.

14. PUBLICITE ET IDENTIFICATION

(Voir plans d'implantation dans règlement particulier de l'épreuve)

- 14.1.** Il est permis aux équipages d'apposer librement toute publicité sur leurs véhicules, pour autant que celle-ci :
- a) soit autorisé par les règlements de la FIA et la législation des pays traversés,
 - b) ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
 - c) n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous des plaques, panneaux de course et bandeaux de pare-brise,
 - d) n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres, pare-brise et lunettes arrière.
- 14.2.** Les emplacements réservés aux Organismes pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont les plaques de course avant et arrière (obligatoires)
- 14.3.** La publicité facultative des Organismes doit figurer sur deux panneaux de 50 cm x 47 cm (ou surfaces équivalentes) à apposer sur les portes, ailes avant ou ailes AR (ou emplacement équivalent), bandes de pare-brise, et tout ce qui est stipulé dans le règlement particulier de l'Epreuve.
- 14.4.** 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^{er} constat et de 100% en cas de récidive.
- 14.5.** Une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant peut faire l'objet d'une majoration de 100% sur le droit d'engagement pour un concurrent qui la refuserait.

15. CARNET DE BORD

Carnet destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire, seul le carnet de bord « fait foi » au niveau des temps et kilométrages.

- 15.1.** Au départ d'une épreuve, les équipages reçoivent un carnet de bord sur lequel figurent respectivement les temps impartis et les temps maximums autorisés, pour parcourir chaque Secteur de Liaison et chaque Secteur Sélectif. Ce carnet de bord est rendu au Contrôle Horaire d'arrivée de chaque Section et fin d'Etape et peut être remplacé par un nouveau carnet de bord au départ de la Section ou de l'Etape suivante. L'équipage est seul responsable de son carnet de bord.
- 15.2.** Toute rectification ou modification apportée sur le carnet de bord, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne la mise hors course.
- 15.3.** La présentation du carnet de bord 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 carnet de bord, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.
- 15.4.** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de bord, et ce dans leur ordre d'énumération. L'absence du visa ou la non remise du carnet de bord, à n'importe quel contrôle, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

16. 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 comme définis ci-après :

- 16.1.** Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 50 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau à fond rouge.
La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige ou jaune avec 3 barres noires transversales.
Les panneaux doivent toujours se trouver du côté de la circulation du pays traversé. La largeur maximum de la zone ne peut excéder 50 m. Il est recommandé de délimiter cette largeur par un double panneautage ou tout autre moyen possible.
- 16.2.** Toute zone de contrôle, c'est-à-dire toute zone comprise entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige ou jaune est considéré comme parc fermé. La durée de l'arrêt ne doit pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

- 16.3.** Il est strictement interdit de pénétrer dans ou 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 carnet de bord a déjà été pointé à ce contrôle, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
- 16.4.** L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
- 16.5.** Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15' avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15' après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors temps ou lorsque le règlement de l'épreuve 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 maximums autorisés précédant ce contrôle pour le dernier concurrent classé.
- 16.6.** Les équipages sont tenus, sous peine de pénalités 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).
- 16.7.** Les zones de contrôles sont soumises au régime de parc fermé.

17. CONTROLES HORAIRES

- 17.1.** Aux Contrôles Horaires, les contrôleurs en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation qui correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur. Le pointage du carnet de bord 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.
- 17.2.** La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de Contrôle Horaire.
- 17.3.** 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.
- 17.4.** 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 indiquées de 00.01 à 24.00.
- 17.5.** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée du véhicule dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
- 17.6.** Pour les Secteurs de Liaison, l'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet de bord au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

- 17.7.** 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''.
- 17.8** Au contrôle horaire 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.
- 17.9** Pour tout retard sur l'heure idéale d'arrivée à un contrôle horaire, la pénalisation sera d'une minute par minute entamée de retard.
- 17.10.** Pour les Secteurs Sélectifs les temps d'arrivée sont pris au maximum à la seconde.
- 17.11.** Aux Contrôles Horaires de fin d'Etapes, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.
- 17.12.** 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.
- 17.13.** Le délai de mise hors course, ou un/des temps maxima, définis dans le règlement particulier de l'Epreuve, peuvent être modifiés à tout moment par décision du collège 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 de Section.
- 17.14.** Si le Secteur de Liaison suivant ne débute pas par un Secteur Sélectif, l'heure de pointage portée sur le carnet de bord constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de Secteur de Liaison et l'heure de départ du nouveau Secteur.
- 17.15.** 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) panneau jaune avec montre (début de zone),
 - b) après 50 m environ, panneau rouge avec montre (poste) de Contrôle Horaire.
 - c) à une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ du Secteur Sélectif),
 - d) enfin, 50 m plus loin, panneau final beige ou jaune à 3 barres noires transversales.
- 17.16.** Si le départ d'un Secteur Sélectif coïncide avec le début d'une Etape ou d'une Section, l'heure de départ du Secteur Sélectif est aussi celle de l'Etape ou de la Section.
- 17.17.** A l'arrivée d'un Secteur Sélectif, le point stop est jumelé avec un Contrôle Horaire. Les panneaux seront ceux prévus à l'Art. 19.6.

18. CONTROLES DE PASSAGE

18.1. 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) panneau jaune avec tampon (début de zone),
 - b) après 50 m environ, panneau rouge avec tampon (poste de Contrôle de Passage),
 - c) enfin, 50 m plus loin, panneau final beige ou jaune à 3 barres noires transversales.
- L'emplacement de ce Contrôle de Passage doit être très bien visible et signalé aux équipages avec des drapeaux et, autant que possible, localisé sur un terrain plutôt plat et solide.

18.2. 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 15 minutes.

18.3. L'absence d'un passage à un contrôle de passage entraînera une pénalité forfaitaire pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

19. SECTEURS SELECTIFS

Secteur Sélectif : Epreuve de vitesse à temps réel. Les Secteurs Sélectifs pourront se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de l'épreuve. Cette disposition doit être indiquée au règlement particulier de l'Epreuve.

Les Secteurs Sélectifs sont des épreuves de vitesse qui sont soit précédées par, soit jumelées à un Contrôle Horaire, pour les départs et dont l'arrivée est suivie d'un Contrôle Horaire.

19.1. Au cours des Secteurs Sélectifs, le port de harnais de sécurité et d'un casque homologué par la FIA est obligatoire pour tous les membres de l'équipage, sous peine de mise hors course.

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

- 19.3.** Au départ des Secteurs Sélectifs lorsque le véhicule, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le contrôleur en poste inscrira sur le carnet de bord de l'équipage l'heure réelle de départ du véhicule concerné (l'heure et minute), puis lui annoncera les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat du véhicule. Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ sera 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 à l'Article 12.2. seront appliquées.
- 19.4.** Le départ d'un Secteur Sélectif à l'heure indiquée sur le carnet de bord ne pourra être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.
- 19.5.** 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 suivant le rapport du contrôleur, cette pénalité n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs et particulièrement en cas de récidive.
- 19.6.** L'arrivée des Secteurs Sélectifs sera jugée lancée, les panneaux étant disposés comme suit :
- a) panneau jaune avec damier (début de zone),
 - b) après 50 m environ, panneau rouge avec damier (arrivée lancée).
 - c) à une distance de 150 à 300 m, 2 panneaux rouges (montre et STOP),
 - d) enfin, 50 m plus loin, panneau final beige ou jaune à 3 barres transversales.
- Un arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit sous peine de mise hors course. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée.
- A une distance de 150 à 300 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 carnet de bord 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 s'arrêter dans la zone ou repartir par ses propres moyens, les pénalités prévues à l'Article 12 sont appliquées. S'il ne s'arrête pas au point Stop pour y faire inscrire ses temps, une pénalité d'1 heure est appliquée.
- 19.7.** Sauf disposition contraire du règlement particulier, l'assistance et/ou le remorquage au cours d'un Secteur Sélectif par un moyen autre que celui d'un équipage en course avec des pièces transportées par un équipage en course est interdite sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course. Des zones à assistance réglementée peuvent être mises en place par l'organisation.
- 19.8.** Les intervalles de départ pour les Secteurs Sélectifs doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ des étapes sauf en cas de pénalités routières.
- 19.9.** 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 pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

19.10. 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 parmi les quatre autres plus mauvais.

Enfin, tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne peut en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il est donc crédité du temps effectif qu'il 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.

20. REGROUPEMENTS

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

- 20.1.** Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et/ou d'abandons.
- 20.2.** A leur arrivée aux regroupements, les équipages doivent remettre leur carnet de bord au contrôleur. Ils reçoivent des instructions concernant leur heure de départ.
- 20.3.** Sur proposition de la direction de course, les Commissaires Sportifs peuvent, pour raisons de sécurité, décider d'arrêter une Etape ou Section avant son terme. Un Contrôle Horaire est alors installé faisant office de fin d'Etape (idem pour les 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 Section ou Etape. Sur décision de la direction de course, cette Section ou Etape peut ou non se poursuivre, neutralisée, en convoi et être ou ne pas être sous le régime du parc fermé.

21. PARC FERME

Parc fermé : Zone dans laquelle aucune réparation ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus dans le présent règlement.

- 21.1.** Les véhicules sont placés sous le régime du parc fermé (Interdiction de procéder à tous ravitaillement ou réparation au parc fermé de départ d'Etapes, la mise en route par remorquage ou poussée par un autre concurrent encore en course à l'intérieur du parc fermé sera pénalisée d'1 minute) :
- a) dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'Etape et jusqu'à leur départ de ceux-ci, s'ils existent ;
 - b) dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci ;
 - c) dès leur arrivée à la fin d'une Epreuve et au moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations.
- 21.2.** Toute infraction au régime du parc fermé entraîne une pénalité minimum de 10 heures pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
- 21.3.** Avant la sortie de tous les parcs ou au départ d'une Section ou d'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 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 course.
- 21.4.** Après avoir garé leur véhicule au parc fermé, l'équipage doit quitter immédiatement le parc, qui est dès lors interdit à toute entrée.
- 21.5.** Par exception au régime du parc fermé, avec l'autorisation de la direction de course 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 la direction de course.
- 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.
- 21.6.** 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 10 minutes avant son heure de départ.

21.7. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure, qui ne peut ensuite être embarquée dans le véhicule. Une aide extérieure d'une personne est autorisée pour le transport et le branchement de cette batterie, cela, toujours avec l'autorisation de la direction de course et sous la responsabilité d'un officiel

22. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

22.1. Tous les équipages participant à une Epreuve doivent se présenter au complet avec leurs voitures aux vérifications administratives et/ou techniques 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, selon le programme établi par les Organisateurs, peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs.
Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le Règlement Particulier de l'Epreuve sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

22.2. Les vérifications administratives comportent le contrôle des documents mentionnés au règlement particulier de l'Epreuve :

- Licences de concurrent/conducteur,
- Permis de conduire,
- Certificat de propriété,
- Le passeport technique,
- Autorisations diverses, etc..,

22.3. Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur véhicule muni de ses panneaux de 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.

22.4. Le départ sera refusé à tout véhicule qui n'est pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FIA et des présentes Prescriptions Générales, ainsi que le règlement particulier de la course.

22.5. A tout instant, au cours d'une Epreuve, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule.
A tout moment d'une Epreuve, 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.

- 22.6.** Au cas où de nouvelles marques d'identification seraient apposées, il appartient à l'équipage de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'Epreuve leur absence entraînant la mise hors course. Une notification écrite doit être adressée aux concurrents concernés.
- 22.7.** Toute fraude constatée et, notamment, le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraîne également la mise hors de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjuger de sanctions plus graves qui pourront être demandées à la Commission Sportive Nationale dont relève le concurrent ou le complice.
- 22.8.** 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.

23. RECLAMATIONS – APPELS

- 23.1.** Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International. Elle doit être faite par écrit et remise au directeur de course accompagnée de la somme de 500 \$, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.
- 23.2.** 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 les Commissaires Sportifs.
- 23.3.** 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.
- 23.4.** 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.

24. CLASSEMENTS

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du directeur de course.

- 24.1.** Les pénalités sont exprimées en heures, minutes et secondes. Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les Secteurs Sélectifs et des pénalités (encourues au cours des Secteurs de Liaison et autres pénalités 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 catégorie sont établis de la même façon.

- 24.2.** En cas d'ex æquo, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du 1^{er} Secteur Sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les ex æquo, les temps des 2^e, 3^e Secteurs Sélectifs, etc., sont alors pris en considération. Sauf pour les Etapes et le Prologue où aucun Secteur Sélectif n'a été disputé, les ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des numéros. Cette règle pour départager les ex æquo peut être appliquée à tout moment de l'épreuve Tout Terrain.
- 24.3.** Des classements partiels (officieux) seront affichés après chaque étape, au tableau d'affichage officiel. Ils deviendront officiels après un délai de réclamation de 30'. Les classements officiels du Rallye Tout Terrain sont affichés au tableau officiel d'affichage au plus tard 12 heures après l'arrivée du premier véhicule.
- 24.4.** Pour marquer les points au championnat national, un concurrent devra être présent sur le podium au départ de l'épreuve et devra avoir parcouru au minimum 90% de la totalité du parcours dans les délais impartis et avoir franchi la ligne d'arrivée du podium de l'épreuve de manière autonome.
L'attribution des points du championnat se fera sur base d'une grille d'arrivée établie avec tous les concurrents remplissant cette condition.
- 24.5.** Pour figurer dans le classement final de l'épreuve et éventuellement recevoir la coupe de sa catégorie, le concurrent devra :
1. Avoir passé le podium ou contrôle final de l'épreuve dans les temps prévus par le règlement particulier de l'épreuve.
 2. Avoir remis son carnet de bord avec le dernier contrôle de l'épreuve enregistré.
 3. Le véhicule devra se trouver dans le parc fermé de fin d'épreuve avant proclamation du classement final.
 4. La mention « ABANDON » du carnet de bord ne doit pas être signée.
- 24.5.** Les points seront attribués comme suit :

Classement pilotes et copilotes :

25 points pour le premier
 19 points pour le deuxième
 15 points pour le troisième
 12 points pour le quatrième
 11 points pour le cinquième
 10 points pour le sixième
 09 points pour le septième
 08 points pour le huitième
 07 points pour le neuvième
 06 points pour le dixième
 05 points pour le onzième
 04 points pour le douzième
 03 points pour le treizième
 02 points pour le quatorzième
 01 point pour le quinzième

Classement catégories :

20 points pour le premier
 16 points pour le deuxième
 13 points pour le troisième
 12 points pour le quatrième
 11 points pour le cinquième
 10 points pour le sixième
 09 points pour le septième
 08 points pour le huitième
 07 points pour le neuvième
 06 points pour le dixième
 05 points pour le onzième
 04 points pour le douzième
 03 points pour le treizième
 02 points pour le quatorzième
 01 point pour le quinzième

ANNEXE 1

Groupe T2

Prescriptions spécifiques pour la groupe T2 « ex 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 :

- Le port du casque homologué FIA
- Les harnais homologués FIA à 3, 4 ou 5 points avec 2 sangles d'épaules, leurs fixations doivent correspondre suivant la planche 253 42 à 43, 253 44 à 53.
- Des sièges baquets homologués FIA.
- 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 à au moins 125 cm du sol.
- 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 les casque et les ailes ou portières avant de la voiture.
- Des bavettes descendant jusqu'à hauteur des moyeux des roues motrices.
- Un rectangle blanc de 50 cm X 47 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 à au moins 125 cm du sol et allumé pendant toute la durée de la course.
- Anneaux de remorquage avant et arrière d'un diamètre intérieur minimum de 50 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.
- Les accessoires de sécurité réglementaire (triangle – trousse de premier secours)
- Tous les véhicules dont les portières sont équipées de vitres descendantes ou de vitres en verre doivent être équipés de filets de protection fixés sur ces portières au moyen d'un système à déconnexion rapide dans le bas.
- La déconnexion électrique du système « AIRBAG »

ANNEXE 1

Sont autorisés ou vivement conseillés, mais non obligatoires :

- L'ajout de twin – lecteur de cartes.
- La pose d'un blindage moteur inférieur et d'une protection souple du moteur contre les projections d'eau et de boue.
- La ligne d'échappement est libre, depuis la culasse pour les atmosphériques ou depuis la sortie de turbo pour les diesels. Le turbo doit rester d'origine.
- La modification sur les boîtiers d'injection (essence et diesel) est libre pour autant que le boîtier d'origine soit conservé. L'ajout d'un boîtier additionnel est interdit.
- Pour les moteurs essence, le remplacement du carburateur d'origine par un autre plus gros mais de même principe que celui d'origine est autorisé, c'est-à-dire avec le même nombre de corps.
- La prise d'air, le filtre à air et la ligne d'admission sont libre jusqu'au carburateur ou boîtier d'injection.
- Le montage d'un Schnorkel est autorisé.
- Le montage d'une protection de pare-brise est autorisé, (cales ou tubes).
- Le nombre de phares avant est limité à 6, y compris les phares d'origines.
- Le démontage de la banquette arrière est autorisé.
- 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.
- Les renforts des parties suspendues du châssis et de la carrosserie par ajout de pièces et ou de matériaux sont autorisés dans les conditions suivantes :
 - a. La forme de la pièce/ du matériau de renfort doit épouser la surface de la pièce à renforcer en conservant une forme similaire et avoir une épaisseur maximale suivante mesurée à partir de la surface de la pièce d'origine.
 - i. 4 mm pour les renforts acier.
 - ii. 12 mm pour les renforts en alliage d'aluminium.
 - b. Pour les éléments de carrosserie, la pièce/ le matériau de renfort doit se trouver sur la partie non visible de l'extérieur.
 - c. Les nervures de rigidification sont autorisées mais la réalisation de corps creux est interdite.
 - d. La pièce/ le matériau de renfort ne peut assurer d'autre fonction que celle de renfort.
- La déconnexion du système « ABS » de frein.
- 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.
- Le changement de marque et de dimensions des jantes et pneus.
- La pose d'élargisseurs de voie.
- La pose d'un grillage de protection sur l'avant du radiateur.
- La pose d'une protection du distributeur.
- La modification ou remplacement des pare-chocs avant et arrière est autorisé.

ANNEXE 1

Sont interdits :

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

- Le doublage des amortisseurs.
- Le démontage des garnitures intérieures portières av et arrière.
- La modification - ajout - démontage de tout élément carrosserie hormis les pare-chocs.
- Le remplacement des vitres latérales avant ou arrière par des éléments en plexiglas ou autre.
- Le système de freinage doit rester d'origine, seule les garnitures sont libres (rivetées ou collées)
- Le déplacement de la batterie ou la modification de son support.
- Le changement ou la préparation du moteur ou de la boîte.
- La modification des rapports de boîte ou de pont.
- 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 arrières du véhicule.