



REGLEMENT PARTICULIER

TABLE DES MATIERES :

1. PROGRAMME	2
2. DEFINITION DE L'EPREUVE	2
4. CONDITIONS GENERALES	3
5. DESCRIPTION DE L'ITINERAIRE	4
6. VOITURES ELIGIBLES ET CLASSES	4
7. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	5
8. FORMULAIRES D'ENGAGEMENT – ENGAGEMENTS	5
9. DROITS D'ENGAGEMENT	6
10. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT ET DE SES AMENDEMENTS	8
12. OBLIGATIONS GENERALES	9
13. DEROULEMENT DU RALLYE	10
14. PENALISATIONS	15
15. RECLAMATIONS ET APPELS	16
16. DISTRIBUTION DES PRIX ET RECOMPENSES	17
ANNEXE A: CHRONOMETRAGE	17
ANNEXE B : ANNEXE TECHNIQUE - VOITURES ELIGIBLES	21
ANNEXE C : PUBLICITE	26



1. PROGRAMME

OUVERTURE DES ENGAGEMENTS Le 1^{er} octobre 2015

CLOTURE DES ENGAGEMENTS Le 10 Septembre 2016

RECEPTION DE BIENVENUE Le 26 Novembre 2016 à 19h30

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES Du 26 au 27 Novembre à partir de 9H00

DEPART DU RALLYE Le 27 Novembre avec le prologue à 11H00.

FIN DU RALLYE Le 1^{er} Décembre à 17h00 (approx.)

PUBLICATION DES RESULTATS Le 1^{er} décembre à 19h00

SOIREE DE REMISE DES PRIX Le 1^{er} Décembre à 19h30

AFFICHAGE OFFICIEL AU Q.G du Rallye

2. DEFINITION DE L'EPREUVE

2.1 La société Rêve d'Afrique scrl, basée au Sénégal est l'Organisateur du Rallye du Sénégal Historique 2016, inscrit au calendrier des Manifestations de la FSAM (Fédération Sénégalaise Auto Moto).

2.2 L'épreuve se disputera conformément au présent Règlement Particulier et à l'Annexe K du code Sportif International de la FIA.

Par leur simple participation à l'épreuve, les Concurrents s'engagent à en respecter les termes.

2.3 Les Organisateur se réservent le droit d'annuler une ou plusieurs parties, ou toute l'épreuve au cas ou les circonstances rendraient une telle décision nécessaire.

3. ORGANISATION

Nom de l'épreuve « Rallye du Sénégal Historique »

3.1 Comité Organisateur

Président : Jean-André Collard

Vice-Président : Raphael Korea

Administrateurs : Valérie De Backer

Adresse du secrétariat : voir en 2.1

E-mail: info@rallyedusenegal.com

Website: www.rallyedusenegal.com

3.2 Officiels du Rallye

Directeur de Course : Raphael Korea – Mbaye Thiom

Directeur adjoint de Course : Valérie De Backer

Chef Commissaire technique et sportif: Rahim Ly

Secrétaire : Valérie De Backer

Coordinateur des résultats : José Bailly

Relations presse : Jean-André Collard

Responsable assistance : Valérie De Backer

4. CONDITIONS GENERALES

ELIGIBILITE DES CONCURRENTS

4.1 Est admissible toute personne (Pilote et Copilote) titulaire d'une Licence de Compétition émise par la Fédération de Sports Automobile de son pays d'origine ou de résidence et d'un permis de conduire en cours de validité.

4.2 Le premier Pilote figurant au bulletin d'engagement sera tenu responsable de toutes contraintes et obligations découlant de ce règlement, autant avant, que pendant et après l'épreuve.

4.3 Les Commissaires ont, à leur entière discrétion, ont le droit de pénaliser tout comportement incorrect, frauduleux ou antisportif de la part d'un Concurrent ou de toute autre personne concernée.

4.4 Les Organisateurs se réservent le droit de refuser un engagement, sans en donner la raison.

5. DESCRIPTION DE L'ITINERAIRE

5.1 Le départ et l'arrivée du Rallye, d'un parcours total d'environ 1.500 kilomètres, auront lieu sur le site du Circuit de Dakar (www.circuitdedakar.com).



Les Etapes Spéciales, contre la montre, d'environ 600 kilomètres se dérouleront essentiellement sur piste.

5.2 Le parcours obligatoire sera décrit dans un Road Book aux dessins « boules-flèches » et des Contrôles de Passages secrets seront mis en place.

6. VOITURES ELIGIBLES ET CLASSES

6.1 Sont admissibles les voitures particulières 2 roues motrices, construites avant le 31 Décembre 1983, dans les classes ci-dessous :

Classe 1 – Jusqu'à 2000 cm³

Classe 2 - De 2001 à 3000 cm³

Classe 3 - Plus de 3000 cm³

Les véhicules 4X4 ne sont pas éligibles.

Toute voiture construite après le 31 Décembre 1983 dont la mécanique et la carrosserie sont identiques à celles d'une même voiture construite avant cette date, sera considérée éligible.

Il incombe au Concurrent de prouver que la spécification de sa voiture est la même que celles construites avant le 31 Décembre 1983.

De plus amples détails se trouvent dans l'Annexe B de ce règlement.

6.2 Tous les véhicules doivent être immatriculés et assurés pour utilisation sur la voie publique.

Toute forme de d'immatriculation commerciale est interdite.

6.3 Les Commissaires se réservent le droit d'exclure de l'épreuve, à tout moment, un Concurrent qui aurait enfreint la loi ou la législation routière ou qui se serait comporté d'une manière incompatible avec le bon déroulement de l'épreuve ou se serait comporté de façon à jeter le discrédit sur celle-ci. Une telle décision est à la seule discrétion des Commissaires et ne saurait être sujette à appel.

6.4 Il est de l'obligation du Concurrent et/ou des équipages de fournir les documents d'homologation de la voiture engagée, la preuve de sa date de fabrication et/ou tout autre document prouvant la validité des modifications faites sur la Voiture correspondent à celles existantes à cette époque.

7. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

7.1 Les vérifications administratives et techniques auront lieu à des heures prédéterminées au Circuit de Dakar ou à tout autre endroit précisé par Bulletin à proximité de celui-ci.

7.2 Les vérifications techniques pourront être effectuées en l'absence du Pilote et du Copilote, par les mécaniciens déclarés sur le Formulaire d'Enregistrement d'Assistance.

7.3 Les documents à produire par les Concurrents (pilote et copilote) pour les vérifications administratives sont:

- permis de conduire en cours de validité
- licence de compétition délivrée par Fédération de Sports Automobile de son pays d'origine ou de résidence ainsi que le cas échéant l'autorisation de participer à un rallye à l'étranger,
- les papiers afférents à la mise en circulation de la voiture de Rallye

8. FORMULAIRES D'ENGAGEMENT

8.1 Les formulaires d'engagements doivent être envoyés au secrétariat du Rallye par courrier électronique à l'adresse organisation@rallyedusenegal.com

8.2 Le nombre de Concurrents sera limité à 35 voitures.

Au-delà, les Organisateurs pourront prévoir une liste de réserve. La permission de concourir, pour les voitures de réserve ne sera accordée que par les organisateurs.



9. DROITS D'ENGAGEMENT

9.1 Le montant des droits d'engagement + hébergement + transport est de : Euros 12.000,-

Le calendrier de paiement des droits ci-dessous doit être strictement respecté et fait preuve de priorité concernant les inscriptions.

- a) Lors de la demande d'inscription : Euros 2.000,-
- b) Au 1 Juin 2016 : Euros 5.000,-
- c) Au 1 Septembre 2016 : Euros 5.000,-

9.2 Les demandes d'engagement ne seront acceptées qu'accompagnées de la somme Euros 2.000,-. Les détails de banque et de compte nécessaires aux virements sont disponibles sur demande.

9.3 Les Organisateurs pourront autoriser, avant le départ le changement d'un équipage inscrit au bulletin d'engagement, avec la permission écrite du Directeur de Course.

9.4 La voiture inscrite au bulletin d'engagement ne peut être changée, avant le départ de l'épreuve, qu'avec la permission des Commissaires.

9.5 En cas d'annulation d'engagement par un Concurrent ou de non-paiement des droits aux dates fixées, les remboursements suivants seront effectués :

- a) Le droit d'Inscription de Euros 2.000,- - non remboursable
- b) Retrait d'engagement avant le 1er Juin 2016 - 100% des sommes versées hors droit d'inscription.
- c) Retrait d'engagement avant le 1er Juillet 2016- 70% des sommes versées
- d) Retrait d'engagement avant le 1er Aout 2016- 50% des sommes versées.
- e) Retrait d'engagement avant le 1er septembre 2016- 20% des sommes versées.
- f) Après le 1er Octobre 2016 aucun remboursement ne sera effectué.

En cas d'annulation de l'épreuve par les Organisateurs, les droits versés seront remboursés, moins le droit d'Inscription d'Euros 2.000,-.

9.6 Les droits d'engagement comprendront :

a) Le logement pour le pilote et co-pilote :

- en demi-pension,
- du 26 novembre au 1^{er} décembre inclus (au départ, à l'arrivée et sur le parcours du Rallye).
- En chambre double
- Les lunch's pour l'équipage lors des regroupements pendant les étapes.

b) Quatre invitations à la soirée de remise des prix.

c) Un « pack » vêtements pour chacun des deux équipiers.

d) L'assistance médicale pour l'équipage et son équipe d'assistance, pendant tout le Rallye.

e) Les transferts de l'aéroport de Dakar à l'hôtel du Rallye à l'arrivée et au départ des Concurrents.

f) Le transport en container de la voiture de l'équipage à partir d'Anvers jusqu'au Circuit de Dakar et le retour après le rallye du Circuit de Dakar jusqu'à Anvers.

g) L'assistance en douanes pour les formalités d'entrée et de sortie des voitures de rallyes, pièces détachées, outillages et pneus.

h) Les plaques du Rallye, ainsi que les numéros de courses, un road books pour l'équipage et un road book pour son assistance.

i) Un GPS TRIPY en prêt par équipage pour la durée du rallye. Une caution de 1000 euros sera demandée, et restituée après l'arrivée du rallye.

9.7 Les Concurrents sont responsables du règlement de leurs extras, de leurs boissons et de leurs appels téléphoniques, etc. à chaque point d'arrêt tout au long du Rallye, ainsi qu'à l'hôtel du Rallye avant et pendant l'épreuve.

9.8 Un Concurrent qui abandonne l'épreuve renonce à toutes ses prérogatives, et ne pourra prétendre à aucun remboursement de logement. Il pourra néanmoins, s'il désire suivre le Rallye, utiliser sur le parcours les logements correspondant à son inscription tels que décrits en 9.7.

N.B : Aucun autre logement que ceux définis en 9.7 ne sera pris en charge par les Organisateurs.

10. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT ET DE SES AMENDEMENTS

10.1 Les Organisateurs se réservent le droit d'amender le règlement et de modifier le parcours du Rallye selon les conditions et circonstances. Les amendements seront annoncés dans des bulletins, numérotés et datés, qui seront des Annexes au Règlement.

10.2 Les bulletins seront affichés au Q.G du Rallye et seront remis pendant l'épreuve aux Concurrents. Ceux-ci devront en accuser la réception par une signature. Les bulletins paraissant avant l'épreuve seront envoyés par E-mail à tous les engagés et affichés sur le site web officiel. Ces notifications seront reconnues comme étant des affichages officiels de bulletin par le Q.G du Rallye

10.3 Le Directeur de Course est responsable de l'application des règlements pendant la durée de l'épreuve.

10.4 L'interprétation des règlements et des bulletins sera celle des Commissaires. Elle sera souveraine et sans appel.

11. PUBLICITE

La publicité des Organisateurs est obligatoire. Elle doit être apposée sur les voitures comme indiqué sur le bulletin fourni lors des vérifications administratives, sans avoir été ni découpée ni endommagée, de quelque façon qu'il soit. Celle-ci doit être apposée avant que la voiture se présente au contrôle technique.

11.1 Un espace de 70cms x 60cms, sur les portes avant doit rester libre pour cette publicité et les numéros de Course. La partie centrale du toit doit rester libre pour y apposer un numéro de 57cms x 57cms destiné à l'identification aérienne. Les autocollants fournis doivent être retirés ou annulés lors d'un abandon.

11.2 Le bandeau des Organisateurs fera 12cm. de haut et devra être apposé sur le haut du pare-brise dont il couvrira toute la largeur.

11.3 Les noms des pilotes et co-équipiers doivent être indiqués sur les deux vitres latérales arrière avec les drapeaux de leurs pays d'origine avant leurs noms.

12. OBLIGATIONS GENERALES

12.1 Le port d'un casque homologués par la FIA est obligatoire pour les deux équipiers pendant toutes les étapes spéciales. Les combinaisons et systèmes HANS homologués FIA sont fortement conseillé par l'organisation aux équipages.

12.2 Les numéros de compétition devront être retirés ou annulés en cas de retrait du Rallye.

12.3 Les reconnaissances sont interdites.

12.4 L'utilisation de toute forme de notes directionnelles, autres que celles fournies par les Organisateur et le cas mentionné en 12.3 est interdite.

12.5 Pneus: pas de limitation dans le nombre de pneus.

12.6 Carburant: Les carburants disponibles dans les stations-services au Sénégal ne dépasse pas les 91 octanes comme partout sur le continent africain. Par conséquent, les rehausseurs d'octanes sont autorisés.

Sur le site du départ et de l'arrivée du Rallye, au Circuit de Dakar, de l'AVGAS est disponible

12.7 Radios: L'utilisation de radios VHF ou HF est interdite, mais celle de téléphones cellulaires ou satellitaires est autorisée.

12.8 Les voitures concurrentes n'auront le droit de prendre le départ que s'il y a à bord :

- a) Deux triangles de signalisation rouges, réfléchissants.
- b) Une trousse de Premiers Secours homologuée ou approuvée par les Organisateur et un coupe ceinture.
- c) Au moins deux extincteurs de 2Kg chacun
- d) Les immatriculations de garage sont interdites.

13. DEROULEMENT DU RALLYE

L'heure officielle du Rallye sera l'heure GPS.

13.1 Vérifications Administratives et Techniques

Aucune voiture de Rallye ne sera autorisée à prendre le départ si elle n'est pas déclarée conforme à l'issue de la Vérification Technique aux exigences techniques et de sécurité définies à ce règlement.

13.2 Road book, GPS et carnets de Contrôle

13.2.1 Chaque équipage recevra un Road Book avec des dessins du type « boule-flèche » reflétant les détails précis de la route à suivre.

13.2.2 Chaque équipage recevra également un GPS qui reprendra les dessins du Road Book et la trace à suivre. L'utilisation de ce GPS par l'équipage sera obligatoire durant toutes les épreuves chronométrées ainsi que durant les liaisons. Il est de la responsabilité de l'équipage de bien utiliser ce GPS car celui-ci contrôle les points de passages et les chronos de l'équipage dans les épreuves chronométrés.

13.2.3 Au départ chaque Concurrent recevra un ensemble de Cartes de Contrôle ou les officiels de l'épreuve noteront les heures de passage à chaque Contrôle Horaire.

L'équipage est seul responsable de ses cartes dont la perte peut entraîner l'exclusion.

Toute modification ou correction sur ces cartes ne doit être faite que par un officiel de l'épreuve.

13.3 Fin de journée

13.3.1 Un régime de Parc Ferme sera appliqué chaque soir à proximité du Parc d'Assistance et une zone spéciale sera réservée à cet effet. Tout retard sur l'heure idéale de pointage entraînera la pénalité prévue. Il n'y aura pas de pénalité pour pointage en avance sur l'horaire.

13.3.2 Un membre de son assistance pourra déplacer la voiture d'un Concurrent de la Zone d'Attente à la Zone d'Assistance et de celle-ci au Parc Ferme, mais il devra s'assurer que les procédures de Contrôle, avec la Carte de Contrôle soient effectuées.

13.4 Déroulement de l'épreuve : Contrôles et Pénalités de Pointage

13.4.1 L'itinéraire sera divisé en étapes de deux types : Liaison et Spéciale.

13.4.2 Tous les Contrôles seront signalés par des panneaux.

13.4.3 Le temps d'arrêt à un Contrôle Horaire ne doit pas dépasser celui de la simple formalité des opérations de Contrôle. Une voiture ne pouvant redémarrer dans la Zone de Contrôle doit être poussée pour en sortir immédiatement.

13.4.4 La voiture et son équipage doivent arriver au Contrôle dans la bonne direction. Une approche différente sera jugée incorrecte et soumise à la pénalité prévue. Il est interdit de faire marche arrière dans une Zone de Contrôle et l'infraction sera signalée au Directeur de Course.

13.4.5 Les Contrôles ouvriront 30 minutes avant l'Heure Idéale de Pointage de la première voiture et fermeront 15 minutes après le Temps de Route Maximum de la dernière voiture en Course, mais au plus tard à 18h30 pour éviter des Etapes nocturnes.

Le Directeur de Course peut si nécessaire, modifier ces horaires par la publication d'un bulletin.

De plus, pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course se réserve le droit de supprimer le départ d'une Etape Spéciale s'il estime qu'il n'est pas possible de la terminer avant la tombée de la nuit.

Les équipages arrivant à un Contrôle après avoir dépassé leur Temps de Route Maximum, ou après sa fermeture, subiront la pénalité prévue.

13.4.6 Il n'y aura pas de pénalisation pour pointage en avance au dernier Contrôle du jour, ni à un Contrôle de Regroupement.

13.4.7 Les pénalités pour avance ou retard à tout autre Contrôles sont :

Etapes de Liaisons : 10 secondes par minute de retard

1 minutes par minute d'avance

Etapes Spéciales : Le temps écoulé en Heures : Minutes : Secondes

13.4.8 Des Contrôles de Passage virtuelles seront installés dans le GPS pour confirmer le passage sur l'itinéraire obligatoire. Le non-respect strict de l'itinéraire sera pénalisé.

13.4.9 « Zones d'Attente»: Les Organisateurs mettent en place près du Parc Fermé

lors des CH de fin d'étape des « Zones d'Attentes » qui seront soumises au règle du Parc Fermé.

Ces Zones d'Attente sont établies principalement pour permettre aux véhicules d'assistance de rattraper le rallye à la fin de la journée.

Sortir avant son heure idéale de cette zone d'attente est autorisée et sans pénalité si l'équipe d'assistance est arrivée et prête à travailler. Le temps donné doit être le temps réel de sortie et pas une heure idéale.

Les Pénalités pour l'arrivée tôt ou tard dans ces Zones d'Attentes seront les mêmes que pour les liaisons.

13.5 Assistance

13.5.1 Chaque équipage peut avoir au maximum un Véhicule d'Assistance et un de Direction. Ceux-ci et leur mécaniciens doivent être enregistrés, auprès des Organisateurs, au moyen du Formulaire d'Enregistrement d'Assistance, avant les Vérifications Administratives et Techniques. Chaque Concurrent peut engager jusqu'à trois mécaniciens, qui seuls sont autorisés à travailler sur les voitures de Rallye et qui seront identifiés par des bracelets qu'ils devront porter au poignet en permanence. Le véhicule d'assistance et de direction déclaré à l'organisateur seront tenu d'apposer les autocollants obligatoires qui permettent de les identifier !

13.5.2 Les trois mécaniciens désignés ne peuvent voyager que dans les Véhicules de Direction, ou D'Assistance déclarés.

13.5.3 Un Road Book d'Assistance sera fourni et des Zones d'Assistance Conseillées du parcours y seront indiqués.

S'il s'agit d'une Etape Spéciale, l'assistance ne pourra le rejoindre qu'en roulant dans le même sens que le Rallye.

La conduite en contre-sens d'un véhicule d'assistance dans une Etape Spéciale pourra entraîner une pénalité allant jusqu'à l'exclusion du Concurrent qui est responsable de son assistance.

13.5.4 L'utilisation de stations-service, de garages et leurs employés sur la Route du Rallye, est Autorisée.

13.5.5 Les Concurrents seront tenus responsables des agissements et de la bonne tenue de leurs

équipes d'Assistance.

13.5.6 Utilisation d'autres véhicules :

Les véhicules transportant amis, famille, supporters des Concurrents sont autorisés à suivre le Rallye mais n'ont le droit de transporter ni pièces détachées ni roues de secours.

En outre leurs passagers n'ont le droit d'intervenir d'aucune façon que ce soit sur les voitures de Rallye. (Même pour nettoyer le pare-brise).

Ils peuvent toutefois apporter aux Concurrents boissons et nourriture.

13.5.7 Il est interdit d'utiliser un véhicule supplémentaire (camions etc.) pour transporter des pièces détachées ou des pneus pendant le Rallye. Seuls les Véhicules d'Assistance et de Direction sont autorisés à le faire.

13.5.8 Identification des Mécaniciens

Les Organisateurs fourniront trois bracelets par voiture de Rallye.

Ces bracelets devront obligatoirement être portés par tout mécanicien travaillant sur la voiture.

13.5.9 Parcs d'Assistance

Chaque soir, il sera établi un Parc d'Assistance à proximité du Parc Ferme et de la Zone d'Attente, seul endroit où les Voitures Concurrentes pourront être entretenues et réparées.

Même si elles peuvent y rentrer en avance sur l'Heure Intentionnelle, les voitures

Concurrentes disposeront d'un maximum de 3 heures de service (voir aussi en 13.3. et

13.4.9). Les infractions seront rapportées aux Commissaires qui prononceront des sanctions.

Si sa voiture a besoin d'une réparation nécessitant l'emploi de matériel extérieur au Parc, le Concurrent peut demander au Directeur de Course ou à un de ses assistants, l'autorisation de la sortir du Parc.

13.5.10 Abandons

Lors de l'abandon d'un Concurrent son assistance complète avec ses véhicules, devra abandonner. Ils n'auront pas le droit d'assister d'autres Concurrents. Les trois mécaniciens devront remettre leurs bracelets d'Identification à un officiel. Il est, néanmoins, autorisé d'échanger un véhicule d'assistance ou un mécanicien avec un autre toujours en Course, avec la permission du Directeur de Course.

13.6 Temps de Route Maximum, Etapes ou Jours Manqués.

Un Temps de Route Maximum est établi entre 2 points de Contrôle, pas nécessairement consécutifs, indiqués sur le Tableau des Horaires. Tout Concurrent en dépassement sera considéré Hors Limite de Temps (voir Annexe A).

Les Concurrents peuvent manquer des étapes de Liaison ou Spéciales, dans la limite d'un maximum cumulé de 3 journées pleines. Pendant cette période ils peuvent à tout moment rejoindre le Rallye tout en supportant les pénalités prévues.

Les Concurrents peuvent rejoindre le Rallye au-delà de cette période, mais ils ne figureront plus au classement.

13.7 Accidents

Tout accident, même minime, doit être déclaré au Directeur de Course par un constat écrit (document disponible dans le Road-Book).

13.8 Ordre de départ

Les Organisateurs établiront le premier Ordre de Départ en fonction du prologue qui comptera pour le classement.

L'ordre de départ des différentes étapes sera fonction du classement de la veille.

13.9 Ouvreurs et Balai

Les Organisateurs pourront, à leur discrétion utiliser un ou plusieurs véhicules Ouvreurs et Balai.

13.10 Exæquo

Au cas où des Concurrents se trouveraient à égalité au classement, serait déclaré vainqueur celui d'entre eux ayant fait le meilleur temps de la première étape spéciale.

14. PENALISATIONS

14.1 Pointage en avance : 1 minutes par minute d'avance

14.2 Pointage en retard : 10 secondes par minute de retard

14.3 Entrée tardive au Parc Fermé : 10 secondes par minute de retard

14.4 Etape spéciale manquée : temps forfaitaire de la spéciale (indiqué dans le Timing de l'itinéraire)

+ 30 minutes si la spéciale fait moins de 40km et + 45 minutes si la spéciale fait plus de 40km.

14.5 Modification d'une carte de Contrôle : décision des Commissaires

14.6 Excès de vitesse dans les villages:

1ere Infraction : 1 minute

2eme Infraction : 5 minutes

3eme infraction : 15 minutes ou exclusion possible.

14.7 Arrivée à un Contrôle dans le mauvais sens : décision des commissaires.

14.8 Tampons ou signatures manquants sur la carte de Contrôle : comme au 14.5

14.9 Perte de la carte de Contrôle ou de la feuille de vérifications : Exclusion possible

14.10 Journées entières manquées : voir 14.5

15. RECLAMATIONS ET APPELS

15.1 Résultats: Ceux-ci seront déclarés Finaux, 30 minutes après l'affichage des résultats provisoires à la fin du Rallye. Aucune réclamation ne sera recevable après l'expiration de ces 30 minutes.

15.2 La caution pour réclamation est fixée à Euros 1.000, payable comptant lors de la remise de la réclamation écrite au Directeur de Course. Ceci peut avoir lieu à n'importe quel moment du Rallye.

15.3 Chaque soir les résultats provisoires seront affichés, dès que possible, au tableau officiel. Toute réclamation doit être posée, par écrit, au Directeur de Course, de préférence avant le soir suivant.

16. DISTRIBUTION DES PRIX ET RECOMPENSES

Celle-ci aura lieu lors de la Soirée de Remise des Prix le soir de l'arrivée du Rallye.

Du 1er au dernier au classement général : Trophées

Du 1er au 3eme de chaque classe et périodes (F,G,H,I et J1): Trophées

Un Prix du Mérite sera attribué, à la discrétion du Directeur de Course, à un équipage de son choix, même si celui-ci n'est pas classé.

ANNEXE A: CHRONOMETRAGE

1. TYPES D'ETAPES

1.1 Une Etape de Liaison se déroule entre deux Contrôles Horaires (CH), pour laquelle un Temps Idéal est donné. Celui-ci incorpore un temps supplémentaire pour l'assistance technique et le ravitaillement en carburant.

Une pénalisation est prévue pour pointage en avance ou en retard de l'Heure Idéale. Le calcul se fait par minute entière.

1.2 Les Etapes Spéciales sont celles entre le Contrôle de départ d'une spéciale (CDES) et le Contrôle d'arrivée d'une spéciale (CAES) chronométrées à la seconde. Elles n'ont pas de Temps Idéal. La pénalité sera égale au temps de parcours en Heures : Minutes : Secondes.

1.3 Regroupements : A certains points du Rallye, entre deux Contrôles Horaires (CH). Des Regroupements peuvent être prévus pour resserrer le Rallye. Aux Contrôles Horaires d'entrée de regroupement (CHER) les Concurrents recevront une heure de sortie (CHSR). Les sorties se feront autant que possible avec des intervalles de 2 minutes. Le temps d'un regroupement sera de 20 minutes au minimum.

2. CONTROLES

2.1 Aux CH et CDES l'entrée en Zone de Contrôle pourra se faire entre 59 secondes avant et 59 secondes après l'Heure Idéale. L'heure de pointage réelle sera prise dans ce laps de temps lorsque la voiture et les deux co-équipiers auront passé le panneau d'entrée au Contrôle.

Exemple : Heure idéale de pointage : 12h40 Entrée permise entre : 12h.39'01" et 12h.40'59 "

Le Concurrent doit écrire, à l'endroit prévu à cet effet sur sa carte de Contrôle, l'heure requise par lui. S'il entre dans la Zone de Contrôle dans les 59 secondes avant, le Contrôleur inscrira cette heure requise et rendra la carte à cette minute même.

Si un Concurrent entre dans la Zone de Contrôle plus tôt que 59 secondes avant son Heure Idéale le Contrôleur inscrira l'heure réelle indiquée sur son chronomètre.

Il est de la seule responsabilité du Concurrent de s'assurer que l'heure inscrite sur sa carte est exacte.

Sur la ligne de départ, après le décompte, le Concurrent doit partir dans les 20 secondes, sous peine d'exclusion de cette étape.

2.2 A la fin d'une Etape Spéciale les temps sont pris « au vol » au passage devant le panneau rouge : Fin.

L'heure enregistrée en Heures : Minutes : Secondes sera inscrite sur la carte, au panneau de Contrôle d'Arrivée d'Etape Spéciale (CAES) située entre 100 et 300 mètres après le panneau Fin.

Les Concurrents ne doivent pas s'arrêter entre ces deux panneaux.

L'heure enregistrée en heures et minutes, sans tenir compte des secondes sera l'heure de départ de l'Etape de Liaison ou d'Assistance suivante.

2.3 L'intervalle des départs d'un Contrôle Horaire ou d'un Contrôle de départ d'étape spéciale sera généralement de 2 minutes, même si plusieurs Concurrents arrivent dans la même minute. Les départs se feront toujours dans l'ordre d'arrivée.

2.4 Une Zone de Contrôle est la distance entre le panneau jaune « Horloge » et le panneau beige

- « Barré »

Exemple d'une journée type :

TC 0 - CHO 08h00 Contrôle Horaire - Début de journée

Retard maximum autorisé: 15 minutes

TC 1 - CH1 08h15 Contrôle Horaire de fin d'une Etape de Liaison ou d'Assistance.

Temps mort autorisé: 2 minutes, entre le CH et le CDES

CS 1 - CDES1 08h17 Départ d'Etape Spéciale

Le temps écoulé entre le CDES et le CAES sera inscrit sur la carte

de Contrôle en Heures: Minutes : Secondes

CE 1- CAES1 08h40.26 Arrivée d'Etape Spéciale et départ d'une Etape de Liaison ou d'Assistance.

L'heure de départ de cette Etape est la même que celle de la fin de la Spéciale, sans les secondes.

Temps alloué 01h00.

TC 2 - CH2 09h40 Contrôle Horaire - Fin d'étape de Liaison ou d'Assistance.

Temps (mort) alloué 2 minutes entre le CH et CDES

NB: Le temps mort peut, quelques fois, être de plus de 2 minutes.

CS 2 - CDES2 09h42 Départ d'Etape Spéciale.

CE 2 - CAES2 11h42 Arrivée d'Etape Spéciale et départ d'une Etape de Liaison ou d'Assistance.

L'heure de départ de cette Etape est la même que celle de la fin de la Spéciale, sans les secondes.

TC 2 B - CHER2B 12h21 CH Entrée d'un Regroupement.

Les Concurrents seront regroupés à ce Contrôle et repartiront du CHSR toutes les 2 minutes, après le départ de la première voiture à 12h41.

TC 2 C - CH2C 12h41 L'heure de départ de Liaison ou d'Assistance aura été allouée au CHER 2B.

Il n'y aura pas de pénalisation pour avance en fin de journée, mais celles pour retard s'appliqueront.

TC 2 D - CH2D 16h30 Contrôle Horaire de fin de journée fin d'Etape de Liaison ou D'Assistance.

RETARDS

Si vous êtes habitué aux règlements Européens vous verrez que dans ce Rallye les règles de « retard » sont exprimées et appliquées très différemment. Veuillez lire, très attentivement ce qui suit :

En fait, il y a deux types de « Retard »

1) Retard: Au premier «Départ du Jour » ainsi qu'aux CHSR (Regroupements) cela s'appelle « Retard ». Vous n'avez droit qu'à un maximum de 15 minutes de retard à ces CH. Deux Exemples :

a) Votre Heure Idéale de Départ était 08h45 mais votre départ réel a lieu à 08h59. Vous n'avez donc encouru que 14 minutes de pénalisation de retard et vous êtes donc autorisé à prendre le départ moyennant pénalité.

b) Votre Heure Idéale de Départ était 08h45 mais vous êtes arrivé au Contrôle pour prendre le départ à 09h01. Vous avez dépassé votre retard autorisé et vous devenez Hors Limite de Temps (HLT) ce qui équivaut à ne pas vous être présenté au Contrôle. Conséquence: la pénalité sera celle d'avoir manqué la première spéciale de la journée auquel on ajoute le nombre de minutes de retard maximum (15 minutes) de votre Heure Idéale de Départ.

2) Temps de Route Maximum (TRM): A tous les autres Contrôles, il existe un Temps Idéal et un Temps de Route Maximum : Ces deux temps sont indiqués au Tableau des Horaires.

Le TRM est défini entre 2 Contrôles qui ne sont pas nécessairement consécutifs.

Il peut correspondre à une succession d'Étapes Spéciales, de Liaison et d'Assistance.

Bien que le concept de « retard » ne soit ici mentionné nulle part, le TRM est en fait calculé en ajoutant à la somme des Temps Ideaux et des Temps Maximums Alloués des Etapes concernées entre ces deux Contrôles.

Le temps mort c'est-à-dire les 3 (ou plus) minutes entre un CH et un CDES n'est pas inclus dans ce calcul.

L'exemple ci-dessous montre la relation entre le Tableau des Horaires et le Temps de Route Maximum pour une étape entre le CH 3 et le CH 6 :

Heure idéale du premier Concurrent au CH 3 08h45

Heure idéale du premier Concurrent au CH 6 10h45

Pour être à l'heure Idéale il faut mettre 2 Heures

Cependant le TRM (Temps Route Maximum) est de 4 Heures

Il s'ensuit que le retard autorisé, mais pénalisé, entre le CH 3 et le CH 6 est en fait de 2 heures.

En cas de dépassement du TRM, le Concurrent devient Hors limite de Temps (HLT).

Conséquence: la pénalité sera à la discrétion des commissaires.

Dans l'exemple ci-dessus le TRM expire au CH 6 d'où démarre un nouveau TRM.

Les TRM ne sont pas cumulables.

ANNEXE B : ANNEXE TECHNIQUE - VOITURES ELIGIBLES

1. TYPES DE VOITURES ADMIS DANS L'EVENEMENT

Seront admises : les voitures « particulières » construites avant le 31 Décembre 1983 n'ayant pas plus de six places.

Lorsque la mécanique et la carrosserie d'une voiture construite après le 31 Décembre 1983 sont identiques à celles d'une même voiture construite avant cette date, sa carrosserie sera considérée éligible à condition que cette voiture ait été fabriquée avant le 31 Décembre 1983. Il incombe au Concurrent de prouver que la spécification de sa voiture est la même que celles construites avant le 31 Décembre 1983.

Lorsqu'une modification a été homologuée par le constructeur pendant la période spécifiée, il incombe au Concurrent de fournir les détails de cette homologation et/ou la preuve de l'époque de la modification, à la demande des Commissaires.

Il est de la responsabilité de l'engage ou du Concurrent de se conformer aux règlements et de démontrer aux Organisateurs que la voiture est conforme.

Sont admises pour la catégorie Prototypes (R.M.H) , toutes les groupes B, ainsi les voitures qui ont fait l'objet de modifications ou d'adjonctions excèdent les limites autorisées par l'annexe K 2011.

Mais sans aller au-delà des modifications suivantes

- **Moteur** : Adjonction de radiateurs d'huile, sans modification de la carrosserie.

Aucune restriction pour les supports, sans modification des emplacements d'origine.

- **Boîte de vitesses** : Rapports libres, mais en conservant les carters d'origine du modèle.

Aucune restriction pour les supports, sans modification des emplacements d'origine.

Adjonction de radiateurs d'huile, sans modification de la carrosserie.

- **Suspension** : Renforts des points d'ancrage et des chapelles d'amortisseurs,

Ressorts et amortisseurs libres sans changer les points d'attaches d'origine.

- **Freins** : Remplacement des tambours par des disques (dans le respect des spécifications de périodes)

- **Echappement** : Libre.

- **Direction** : Rapport libre en conservant le principe d'origine.

- **Roues et pneumatiques** : Libres

- **Ventilation de l'habitacle** : Sans modification de la carrosserie.

- **Passage de roues** : modifications intérieures mais sans modification des ailes d'origines, ou respect des spécifications de période pour le groupe considéré (élargisseur d'ailes)

- **Vitres** : Hors le pare-brise, toutes les parties vitrées peuvent être en polycarbonate épaisseur mini 5 mm.

- **Carrosserie** : Aucune modification ne peut être apportée à la coque ou au châssis d'origine.

Le matériau des portières et capots est libre dans le respect de la forme et de la dimension d'origine.

- **Réservoir de carburant** : Respect de l'article 5.5 de l'annexe K 2011.

2. EXIGENCES DE SECURITE POUR TOUTES LES VOITURES

2.1 Toutes les voitures doivent être équipées d'un arceau. Ceux aux spécifications de l'annexe K de la FIA sont recommandés.

2.2 Les voitures doivent avoir, solidement montés, deux extincteurs à main d'au moins 2kgs de poudre ou 2,4 litres AFFF facilement accessibles pour les deux équipiers. Ces extincteurs doivent comporter une méthode visuelle de vérification de charge, soit par un étiquetage certifié ou par une jauge.

2.3 Les voitures doivent être munies d'une paroi de protection ininflammable entre le moteur et l'habitacle empêchant le passage de carburant et de flammes en cas d'accident. Il en va de même entre le réservoir de carburant et l'habitacle.

2.4 Toute tuyauterie de carburant ainsi que la durit de remplissage du réservoir doivent être enfermées dans un tube ou dans une gaine métallique étanche. Les reniflards et tuyaux de trop plein doivent être métalliques ou recouverts d'une tresse métallique. Tout tuyau de liquide chaud ou inflammable traversant l'habitacle doit être métallique, enferme dans du métal ou dans une gaine de métal tresse.

- a) Tout réservoir d'huile ou vase d'expansion situé à l'intérieur de l'habitacle doit être recouvert d'un couvercle ou d'un boîtier métallique. Ceux-ci devront être étanches.
- b) Les Jerricans métalliques de carburant sont autorisés à condition qu'ils ne soient pas dans l'habitacle et qu'ils soient solidement amarres. Ils devront être inspectés lors des vérifications.
- c) Les voitures doivent comporter un ou des coupe-circuits isolant tous les circuits et capables d'arrêter le moteur, depuis l'extérieur et de l'intérieur. Les emplacements de ce ou ces coupe-circuits doivent être clairement signalés par une flèche rouge.
- d) Les voitures doivent être équipées de harnais de sécurité aux normes FIA

2.5 Les pare brises devront être en verre feuilleté

2.6 La capacité du réservoir de carburant ne peut dépasser 120L.

Si celui-ci n'est pas celui d'origine il devra être d'un modèle de sécurité homologué FIA ou d'un autre modèle acceptable par le chef Commissaire technique.

3. MODIFICATIONS DE CARROSSERIE

3.1 La configuration et les matériaux d'origine ne peuvent être changés, sauf pour utiliser des panneaux de portes, des capots, des ailes allégées etc. à condition que ceux-ci aient été homologués par le constructeur avant le 31 Décembre 1981.

L'élargissement des passages de roues, pour le montage de roues, différentes mais autorisées, n'est pas recommandé et chaque cas individuel doit être accepté par le Commissaire Technique et ce avant l'envoi des voitures au Sénégal.

3.2 Les ouvertures d'aération supplémentaires de l'habitacle sont autorisées.

3.3 Les roues arrières, au moins, doivent être protégées par de solides bavettes couvrant, derrière, toute la largeur des pneus et descendant jusqu'à un minimum de 7cms. au-dessus du sol.

3.4 Les parebrises doivent être en verre feuilleté. Pour des raisons de sécurité le verre des fenêtres avant de côté, et de la lunette arrière seulement, peuvent être remplacés par de l'Altuglas ou un autre plastique d'au moins 5mm. d'épaisseur, conformément à l'Annexe K de la FIA.

3.5 Les pare-buffles sont autorisés.

3.6 Les marchepieds et les poignées de fortune sont autorisés.

4. MODIFICATIONS MECANIQUES

4.1 Moteur

a) Celui-ci doit être celui spécifié à l'origine par le constructeur ou un autre homologué en option avant le 31 Décembre 1983 pour cette voiture.

Le bloc et la culasse doivent être les mêmes que ceux montés d'origine.

Le moteur peut être changé de celui d'origine pour un autre, homologué à une date postérieure à son année de construction, si la différence est une variante homologuée avant le : 31 Décembre 1983

La cylindrée doit être celle spécifiée pour les modèles fabriqués avant le 31 Décembre 1983 ou celle d'une option homologuée avant cette date.

b) Le nombre d'arbres à cames et leurs positions doivent rester les mêmes qu'à l'origine. Leur spécification est libre.

Les modifications internes du moteur sont libres.

c) Les carburateurs peuvent être remplacés par un modèle différent mais non pas par l'injection, sauf si cette modification date de la période acceptée, et vice versa.

Les Collecteurs sont libres.

d) Un radiateur d'huile peut être ajouté à l'intérieur de la carrosserie mais ne doit pas dépasser la silhouette de la Voiture.

e) Les distributeurs à rupteurs, avec vis platinées et condensateurs, peuvent être changés et convertis aux modèles électroniques. Les boîtiers de distributeurs peuvent être changés mais ils

doivent conserver leur fonction et leur emplacement d'origine.

f) Les conversions à l'allumage électronique à carte ou bien programmable ainsi que celles utilisant des sondes externes au distributeur aux fins d'allumage sont interdites.

g) A défaut de certificat d'homologation ou si une preuve d'utilisation dans la période requise, les modifications suivantes sont interdites

- L'utilisation de sondes, O2 ou lambda supplémentaires sur, ou dans, le moteur, l'admission d'air, l'échappement ou les collecteurs.

- L'utilisation de systèmes d'allumage électroniques pouvant être programmés manuellement ou électroniquement, pendant que la Voiture roule.

- L'utilisation de sondes ou composants électroniques qui peuvent, ou pourraient, rassembler, transmettre ou stocker des informations ou des données concernant les performances des moteurs. (Les composants montés par les Organisateurs sont, évidemment permis).

h) Il est permis d'installer des prises pouvant aider aux diagnostics lors de l'Assistance. Celles-ci devront être retirées et remplacées par des bouchons neutres, en dehors de l'Assistance.

4.2 Divers

a) Les boîtes de vitesses et le nombre de vitesses doivent être ceux spécifiés et montés en série avant le 31 Décembre 1983 ou ceux homologues, pour la compétition, avant cette date. Les rapports et les matériaux utilisés sont libres. La cloche peut être changée ou modifiée.

Les radiateurs d'huile de boîte et de différentiels peuvent être montés à l'intérieur de la carrosserie, à condition qu'ils n'en modifient pas le profil original. Les protections de carters d'huile sont recommandées.

b) Les ponts, leurs rapports et leurs supports (cote essieu et non cote carrosserie) sont libres et peuvent être équipés de différentiels à glissement limité. Tous les emplacements de montage sur le châssis doivent être à l'endroit prévu sur la voiture de série ou les fiches d'homologation. Les dimensions des boulons et le moyeu de fixation (silent blocs ou rotules) sont libres. Des photos d'époques mettant en évidence ce qui figure ci-dessus pourront être acceptées par le Commissaire Technique à sa demande.

- c) Les freins sont libres. Les tambours peuvent être remplacés par des disques métalliques. La fibre de carbone ou autres composites sont interdits.
- d) Les échappements sont libres.
- e) Les dispositifs de protection des boîtes de vitesse et différentiels sont, non seulement autorisés, mais recommandés.

5. SUSPENSION

5.1 La disposition générale de la suspension, y compris celle des points d'ancrages, doit être d'origine aussi bien par sa forme que par sa conception. Les positions des amortisseurs ou de leurs étais doivent être les mêmes qu'à l'origine. Ceci doit pouvoir être prouvé par des photos de la voiture d'origine et / ou les documents d'homologation d'époque.

5.2 Les fusées avant et moyeux doivent rester telle leur conception d'origine. La matière des fusées peut être changée, mais non pas leur conception et dimensions. Le montage de la suspension aux moyeux peut être modifié mais doit être approuvé par le Commissaire Technique et la modification ne doit pas en augmenter le débattement.

5.3 Cependant, étant donné la nature de cette épreuve, le renforcement des composants en acier embouti est permis mais ces renforcements doivent avoir le même profil que l'original. Ils ne peuvent être remplacés par des pièces différentes, par exemple tubulaires.

5.4 Les amortisseurs et ressorts sont libres mais doivent être le même qu'à l'origine, c'est-à-dire à spires ou à lames.

5.5 Les barres antiroulis de dimensions plus grandes ou additionnelles sont autorisées, ainsi que les sangles de retient.

5.6 Les doubles amortisseurs sont interdits pour les voitures de moins de 1700 Kgs de poids brut. Ce poids devra être celui de la Voiture avec seulement deux roues de secours, sans l'équipage et sans autre équipement à bord.

Les voitures équipées d'amortisseurs doubles seront systématiquement passées aux Vérifications Techniques.

6. POIDS

Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à celui de la même voiture de série et / ou celui figurant au certificat d'homologation.

7. ROUES DE SECOURS

Une deuxième roue de secours est autorisée à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture.

Le montage sur une fixation spéciale est autorisé à l'extérieur de la voiture, mais devra recevoir l'approbation du Commissaire technique. Cette roue ne doit pas déborder de la carrosserie d'origine.

Les dimensions de roues et pneus sont libres.

Toutefois l'utilisation de pneus jugés par les Organisateurs non-conformes à l'esprit du Rallye, de par leur taille ou leur type, sera prohibée (voir aussi art. 12.5).

ANNEXE C : PUBLICITE

1. Emplacements obligatoires des autocollants et de leurs positions sur la voiture. Ils ne doivent être découpés ou effacés, d'aucune manière, avant d'être apposés sur la voiture.

2. Emplacements des plaques de rallye sur les capots avant et arrière ainsi qu'un bandeau pare-brise seront obligatoires. Aucun autre endroit ne sera accepté.

