



SOMMAIRE

PROGRAMME - HORAIRES

Selon le règlement particulier de chaque rallye

ARTICLE 1. ORGANISATIONS

- 1.1. Officiels
- 1.2. Eligibilité
- 1.3. Vérification

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. Demande d'Engagement – Inscriptions
- 3.2. Equipages
- 3.3. Ordre de départ

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Voitures autorisées
- 4.2. Pneumatiques
- 4.3. Assistance

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. Description
- 6.2. Reconnaissances
- 6.3. Carnet de Contrôle
- 6.4. Circulation

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

- 7.1. Départ
- 7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles
- 7.3. Contrôles de Passage (C.P.) – Contrôles Horaires (C.H.)
C.H. – Mise hors course
- 7.4. Contrôle de Regroupement
- 7.5. Epreuves Spéciales (E.S.)
- 7.6. Parc fermé

ARTICLE 8. RECLAMATIONS – APPELS – PENALITES

- 8.4. Récapitulation des Pénalisations

ARTICLE 9. CLASSEMENT ET ALLOCATIONS DES POINTS AUX CHAMPIONNAT

ANNEXES

- 1 – Carnet d'itinéraire standard
- 2 – Signalisation des contrôles de rallye
- 3 - Terminologie

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. Officiels

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

Tous les officiels figurant sur le règlement du rallye sont déclarés compétent en tant que 'juges de fait' pour la constatation visuelle d'infraction dont ils seraient témoins, portant notamment sur : chauffe ou réglementation des pneumatiques : itinéraire du rallye : comportements antisportifs, etc.

Ils devront notifier leur constatation au Directeur de Course dans les plus brefs délais. Tous manquant de respect ou accrochage avec un officiel en place le jour de l'épreuve sera sanctionné par l'exclusion immédiate de l'épreuve. Un équipage ayant des difficultés avec un officiel devrait référer le cas au directeur de course.

1.2. Eligibilité

Selon le règlement technique.

1.3. Vérifications

1.3.1. Tout équipage participant au rallye doit se présenter avec au moins un membre d'équipage et son mécano/préparateur avec sa voiture aux vérifications administratives et techniques obligatoire avant chaque rallye. Les équipages se présentant en retard se verront infliger la pénalité prévue à l'article 1.3.2. L'absence d'un des deux membres d'équipage entraînera automatiquement le refus des vérifications.

1.3.2. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications au-delà des limites prévues par le règlement particulier de chaque rallye, sauf en cas de force majeure ou une lettre devra être adressé aux commissaires et acceptée par ses derniers.

Dans l'éventualité où le véhicule ne peut être présenté à la vérification technique les concurrents sont tenus sous peine d'exclusion de se présenter à la vérification administrative, et faire une demande par écrit pour une éventuelle vérification technique en dehors du délai prescrit, mais dans aucun cas la **première vérification** ne pourra se faire hors des trois jours prescrit (C.a.d) votre **première vérification** devra obligatoirement se faire dans les trois jours donner par l'organisation tous date de rappel reste a la discrétion de l'organisation **et se verra accompagner d'une pénalité de Rs 2,000 payable avant le départ de l'épreuve).**

1.3.3. L'équipage devra présenter les documents administratifs du véhicule dans les délais. En cas de non-présentation de ces documents au dernier jour de la vérification administrative, une Pénalité de Rs 1,000 payable avant le départ de l'épreuve. L'absence de documents 24 heures avant le départ de la première spéciale verra l'exclusion totale de L'équipage.

L'équipage devra présenter aux vérifications techniques tous les équipements de sécurité obligatoires prévus à l'annexe 3 (triangles, combinaisons, casques, gants, etc..).

En cas de non présentation d'un de ces équipements lors de la vérification technique, une pénalité de Rs 1,000.- sera appliquée.

Si ces équipements ne sont pas présentés aux commissaires avant les délais le départ de l'épreuve pourra être refusé à l'équipage.

- 1.3.4.** Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôles des licences et permis de conduire, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, conformité des éléments de sécurité essentiels, carte grise ou titre de circulation, certificat de "fitness" et couverture d'assurance pour l'épreuve).
- 1.3.5.** Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture, un délai **pourra** être donné par les commissaires sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.
Les équipages auront à s'assurer de l'exactitude des renseignements inscrits sur leur fiche d'engagement, concernant notamment la cylindrée exacte et l'année d'enregistrement du véhicule. Tout renseignement inexact sur la fiche d'engagement entraînera une pénalisation
- 1.3.6.** Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.
- 1.3.7.** Il pourra être procédé à l'identification de la voiture, le châssis, le bloc moteur et turbo pouvant subir, à tout moment un marquage spécifique, à la discrétion du directeur de course. Il sera procédé à l'identification de l'équipage (chaque membre devra être muni de 2 photos récentes de format d'identité 4 x 4 cm).
- 1.3.8.** A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires, moteur compris, pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. Le concurrent est responsable à tout moment du rallye de la conformité technique de sa voiture sous peine de mise hors course.
- 1.3.9.** Il appartient à l'équipage, au cas des marques d'identification (voir Art. 1.3.8) seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité, à leur protection jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant la **mise hors course immédiate**.
- 1.3.10.** Toute fraude constatée, entraînera également l'exclusion de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves.
- 1.3.11.** Seuls les équipages et véhicules **étrangers** seront habilités à faire une demande en écrit pour un contrôle administratif et technique hors délais mais avec des frais supplémentaires.
- 1.3.12. Contrôle Final**
 - 1.3.12.1.** Dès son arrivée chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier sa conformité avec celui présenté à la vérification au départ et infligé s'il y a lieu certaines des pénalisations prévues à l'art.8.
 - 1.3.12.2.** L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'article 1.3.8 entraînera la mise hors course.

- 1.3.12.2.** Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pourra être entreprise à la discrétion absolue des commissaires sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

ARTICLE 2. ASSURANCES

- 2.1.1.** Les concurrents sont tenus de contacter une couverture d'assurance pour chaque épreuve, garantissant leur responsabilité civile à l'égard des tiers. L'indemnité maximum, par sinistre, de cette assurance a un plafond limité pour les dommages corporels et de Rs. 3,000,000. Pour les dommages matériels.

L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon, de l'exclusion ou de la mise hors course, sauf si l'abandon ou la mise hors course suivent au cours d'une épreuve spéciale, auquel cas la suppression de garantie ne s'exercerait qu'à la fin de cette épreuve de classement.

Un concurrent hors course ne pourra continuer l'épreuve (hors classement) uniquement si une demande écrite est faite à la direction de course pour approbation par les Commissaires et Sportifs ; dans lequel cas la suppression de garantie ne s'exercerait qu'à la fin de l'épreuve.

- 2.1.2.** Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, et les voitures d'encadrement ne peuvent en aucun cas être considérées comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1.** Demande d'Engagement – Inscriptions

- 3.1.1.** Concurrents Admis

- 3.1.2.** Pour l'exacte interprétation de ce texte, seront admis les mots :
"Concurrent", utilisé soit pour les personnes physiques soit pour les personnes morales.
"Equipage", soit pour le pilote soit pour le copilote.

- 3.1.3.** Est admise toute personne physique ou morale titulaire d'une licence valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours.

- 3.1.4.** Pendant la durée de conduite et 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 pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

- 3.1.5.** Tout concurrent qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye une demande d'engagement (adresse complète, n° de téléphone et télécopie, etc.) accompagnée des droits d'engagement, avant la clôture des engagements.
Aucune demande d'engagement ne sera acceptée après la clôture des engagements.

- 3.1.6.** Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra compléter les détails relatifs au copilote et remplacer la voiture déclarée par une autre.

- 3.1.7.** Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements. Par contre, un membre de l'équipage peut être remplacé avec l'accord :
- du Comité d'organisation, avant l'ouverture des vérifications administratives.
 - des Commissaires Sportifs entre l'ouverture de ces vérifications et jusqu'à la publication de la liste des équipages admis au départ.

Seuls les Commissaires Sportifs peuvent autoriser le changement des deux membres de l'équipage.

- 3.1.8. **Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que les membres de l'équipage se soumettent aux dispositions du présent règlement, du règlement technique du club et du règlement particulier de chaque rallye.
Les deux membres d'équipage sont tenus sous peine d'exclusion de l'épreuve de signer leur bulletin d'engagement au plus tard à la vérification administrative.**
- 3.1.9. **Le Comité d'organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un concurrent ou d'un membre de l'équipage sans avoir à motiver les raisons.**
- 3.1.10. Les droits d'engagement sont fixe.
- 3.1.11. **La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement (en totalité pour une inscription à la journée ou au championnat).**
- 3.1.13. **Tout pilote ou copilote inscrit aux épreuves organisées par le Motor Racing Club et qui participerait, soit en tant que participant, organisateur ou officiel, à une épreuve 'sauvage' qui n'aurait pas obtenu l'aval des autorités seront immédiatement exclus du championnat et de toute épreuve du Motor Racing Club pour une durée déterminée par les commissaires Sportifs.**
- 3.1.14 **L'équipage sera dorénavant obligée de faire signer le Formulaire Mécano/Préparateur par son préparateur / Mécano. L'absence de ce document signer avant la vérification technique entrainera le retrait de l'équipage de l'épreuve.**

3.2. Équipages

- 3.2.1 Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes.
- 3.2.2. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote qui ne seront pas interchangeables. **Les pilotes qui s'inscrivent à une épreuve (comme pilote) devront détenir un permis de conduire valide de deux ans ou plus.**
- 3.2.3. Une feuille spécifique comme "carte d'identité", comportant les photos d'identité récentes (4 x 4 cm) des 2 membres de l'équipage, ainsi que leurs groupes sanguins, devra être visiblement apposée à l'intérieur du véhicule, sur la vitre arrière droite, pendant toute la durée du rallye, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
- 3.2.4. L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraînera la mise hors course.
- 3.2.6. Un contrôle antidopage pourra être effectué au cours ou à l'issue du rallye.
- 3.2.7. Un briefing **obligatoire** pour au moins **un membre d'équipage** sera prévu par les Organisateurs. Les horaires devront figurer dans le règlement particulier du rallye. Toute absence complète de l'équipage du briefing devra être notifiée en écrit **toute absence du briefing sera pénalisée par une somme de Rs 1,000**. Une fiche de présence sera mise à la disposition de l'équipage à chaque briefing et l'équipage sera responsable de sa signature.
- 3.2.8. Toute, manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse, entreprise par le concurrent ou les membres de l'équipage, sera jugée par les Commissaires Sportifs qui pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

3.3 Ordre de départ

- 3.3.1. Les départs seront donnés dans l'ordre qui sera désigné par la direction de course.

- 3.3.4.** A l'issue d'une étape, les Commissaires Sportifs pourront repositionner à leur propre discrétion les équipages en ce qui concerne l'ordre de départ de l'étape suivante.
- 3.3.5.** Le comité d'organisation fournira à chaque équipage les deux panneaux portant les numéros de compétition réglementaires.
- 3.3.7.** Les panneaux de portières, fournis par les organisateurs, devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du rallye, sur chacune des 2 portes avant de la voiture. Ces panneaux devront être enlevés en cas d'abandon et dès la fin d'une épreuve.
- 3.3.8.** A tout moment du rallye, la constatation de :
- 3.3.8.1.** L'absence d'un seul panneau de portière entraînera une pénalisation de Rs. 500,-par constat.
- 3.3.8.2.** L'absence simultanée des 2 panneaux, entraînera la mise hors course.

ARTICLE 4. VOITURES ET ÉQUIPEMENTS

4.1. Voitures autorisé / Classification des voitures

Sont autorisés les voitures régulièrement immatriculées à l'île Maurice à la date des vérifications techniques, (les voitures de tourisme 'groupe A', y compris les 'World Rallye Cars', Super 1600 et Super 2000, les Prototypes, les voitures de production 'groupe N' et les voitures du groupe Promo.

La cylindrée maximale autorisée est comme suit :

Groupe A ,F,N et Proto

- Atmosphérique 2 500 cm³
- Turbo 2 200 cm³ (sans application du coefficient)

Groupe Promo

- Atmosphérique 1600cc

Groupe GT

- Pas de Cylindree maximale

Les voitures sont reparties dans les groupes et classes suivants :

Group A : Voitures de série à vocation sportive modifiées et les Prototype.

Group N : Voitures de série avec moteur de série ou des « swap » (moteur et transmission issues de la même marque) limité par des modifications mentionnées dans le règlement technique pour rester au plus proche des performances d'usine.

Groupe F : Voitures de série avec moteur de série ou des « swap » (moteur et transmission issues de la même marque) limité par des modifications mentionnées dans le règlement technique.

Group Promo : Voiture de série non turbo avec moteur de série limité par les modifications mentionnées dans le règlement technique.

Group Promo : Voiture de tourisme a forte Cylindree

4.1.1. Il est interdit d'apposer quoique ce soit sur les parties vitrées de l'habitacle des voitures sauf :

- des films antidéflagrants
- des numéros, plaques et identifications prévus aux règlements
- d'un bandeau de pare-brise et/ou de lunette arrière d'une hauteur maximum de 10 cm. Mesuré le long de la surface de la vitre dans l'axe médiane de la voiture.

4.2 Pneumatiques

4.2.1. Les 'slicks' sont interdits et doivent obligatoirement être remplacés par des pneumatiques à sculptures moulées. Les pneumatiques moulés sont autorisés dans le groupe A et N seulement.

Le panachage des pneumatiques 'sec' avec les pneumatiques 'pluie' est rigoureusement interdit.

4.3. Assistance

4.3.1.2 Pendant toute la durée du rallye sont permis librement les réparations et ravitaillements, hormis dans les cas expressément interdits par une déposition du règlement particulier.

Les éventuelles zones d'assistance interdite seront indiquées dans le règlement particulier de chaque épreuve. A l'intérieur de ces zones, à l'exclusion de celles soumises au régime de parc fermé, toute réparation ou tout

ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage et sans aucune aide extérieure.

Cette intervention devra obligatoirement être effectuée sur l'itinéraire exact du rallye, ou sur des aires dégagées adjacentes sous réserve que la voiture soit directement visible par un observateur circulant sur et dans le sens de l'itinéraire du rallye.

La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de fait et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

4.3.2.1 Parcs ou zones d'assistance

Les parcs ou zones d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie. La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser **30kph** sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

4.3.3. Définition de l'assistance interdite :

- Voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.
- L'Utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente.
- Le stationnement d'un véhicule d'assistance et le positionnement ou l'installation de tous matériaux, pièces détachées, outils ou matériel sur l'itinéraire excepté dans un parc ou zone d'assistance.
- Le transport ou la détention de carburant à bord du véhicule en dehors du ou des réservoirs, du circuit de carburant, et de ses annexes autorisées par le règlement est strictement interdit.
- Plus d'un véhicule d'assistance

Sanctions : Tout non-respect des règlements d'assistance entrainera une pénalisation du concurrent.

4.3.4. La transmission d'informations, de boisson et de nourriture à, ou de la part de l'équipage est autorisée.

4.3.5. Une roue de secours est obligatoire dans tous les groupes pendant toute la durée du rallye, sous peine de mise hors course.

4.3.6. Il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, sur l'ensemble de l'itinéraire, par déplacement anormal de leur voiture.

Sanctions :

1^{ère} infraction : 1 minute de pénalité

2^{ème} infraction : mise hors course.

Les couvertures chauffantes sont interdites.

4.3.9. Les équipages seront entièrement responsables de leur assistance et de leur comportement. En cas de problèmes causés par une équipe d'assistance de conduite incorrecte vis-à-vis d'un commissaire... sanction sera prise envers l'équipage responsable de cette équipe, la sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course et l'exclusion du championnat.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

5.1. Il est permis aux concurrents, d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures pour autant que celle-ci :

- Soit autorisée par la présente réglementation,
- Soit en conformité avec l'article 4.1.1 du présent règlement
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- N'empiète pas sur les endroits réservés aux panneaux de compétition.

5.2. Les emplacements réservés aux organisateurs pour la publicité collective obligatoire, non rachetable sont :

- Les panneaux de compétition fournis par les organisateurs. L'ensemble des panneaux de portière ne pourra en aucun cas être découpé et devra être collé exclusivement sur les portes avant de la voiture.
- Les autres emplacements réservés aux organisateurs seront communiqués dans le règlement particulier de chaque épreuve ou dans la réglementation du championnat de chaque saison.

Toute/s autre/s publicité/s distribuée/s par l'organisation est/sont obligatoire/s les emplacements étant néanmoins libres.

5.4. Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du rallye. **Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire, entraînera une pénalité de Rs 5,000 pour le 1^{er} constat et une pénalité de Rs 10,000 en cas de récidive.**

5.5. Le Comité d'Organisation devra être informé de toute action publicitaire ou de promotion s'appuyant sur le rallye concerné et son image de marque. Chaque concurrent est responsable de ses partenaires.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

L'itinéraire horaire fait l'objet d'une annexe au règlement particulier de chaque rallye. Le découpage de cet itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc., sont repris dans le carnet de contrôle et le road-book.

6.2. Reconnaissances

6.2.1. Dans tous les rallyes, dans le but de limiter les nuisances, les concurrents et équipages auront l'obligation de respecter, au cours des reconnaissances, le code de la route (notamment la vitesse et le bruit).

6.2.2. Voitures

Voitures de série.

Pneus de série homologués route (tout pneu compétition est interdit).

6.2.3. Équipements

Autorisation de 2 phares additionnels au maximum,

Autorisation d'un appareil de mesure (Trip master),

Autorisation d'un lecteur de carte,

Interdiction du casque et des écouteurs,

Autres équipements additionnels interdits.

Interdiction d'utiliser une voiture équipée d'un anti-lag

6.2.4 Jour alloué pour les Reconnaissances

Pour chaque épreuve du championnat des jours et des horaires spécifiques seront alloués pour les reconnaissances, toute équipages faisant des reconnaissances en dehors des dates et horaires alloués sans en avoir informé l'organisation en écrit et ayant son aval se verra automatiquement infliger une pénalité

6.2.3.1. Véhicules de compétition

Il est strictement défendu aux équipages, sous peine d'exclusion, d'effectuer des reconnaissances sur les épreuves spéciales prévues au championnat dans leurs véhicules de compétition, et ce à partir de la communication de la liste d'épreuves spéciales au début de la saison.

6.2.4. L'organisateur aura la faculté d'effectuer des contrôles. La méthode sera libre, mais un rapport spécifique sur les voitures contrôlées devra être joint au rapport de clôture.

L'organisateur transmettra au Directeur de Course les dossiers pour application de sanctions :

1^{ère} infraction : selon gravité de 20 secondes à 1 minute.

2^{ème} infraction : interdiction de prendre le départ.

Ces pénalisations seront infligées par le Directeur de Course.

6.3. Carnet de Contrôle

- 6.3.1.** Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle (carte de bord) sur lequel figureront les temps impartis, pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de l'étape / section. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.
- 6.3.2.** Le carnet de contrôle devra être disponible à toute demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle, où il devra être présente personnellement par un membre de l'équipage pour être visé.
- 6.3.3.** À moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course.
- 6.3.6.** La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.
- 6.3.7.** Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.
- 6.3.8.** Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.
- 6.3.9.** Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels du rallye fera l'objet d'une enquête des Commissaires Sportifs qui jugeront en dernier ressort.

6.4. Circulation

- 6.4.1.** Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation à L'île Maurice. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :
- 1^{ère} infraction : une pénalité en espèces de Rs 500.
 - 2^{ème} infraction : une pénalité en temps de 1 minute.
 - 3^{ème} infraction : mise hors course.
- 6.4.4.** Il est interdit sous peine d'exclusion, de remorquer, se faire remorquer, transporter, se faire transporter, pousser, se faire pousser, si ce n'est pour ramener une voiture sur la route ou pour libérer la route.
- 6.4.5.** Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :
- De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser.
 - De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE

7.1. Départ

- 7.1.1.** L'équipage peut entrer dans le parc expo dans le temps alloué par l'organisation
- 7.1.1.1** Tout retard dans le parc expo se verra pénaliser par une pénalité de deux secondes par minute de retard avec une limite de 45 minutes, tout retard de plus de 45 minutes entraînera l'exclusion de l'équipage
- 7.1.2.** L'heure idéale de départ figurera sur le carnet de contrôle de chaque équipage.
- 7.1.3.** Tout arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une étape ou secteur de liaison, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant au départ du rallye ou d'une étape avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.
- 7.1.4.** Les équipages ayant 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'une étape ou d'une section s'ils se présentent dans ce délai de 15 minutes, l'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle. L'intervalle prévu entre les équipages doit être respecté.
- 7.1.5.** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans l'ordre du parcours.
- 7.1.6.** Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.
- 7.1.7.** Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle de Greenwich (GMT)
- 7.1.8.** Tous les équipages recevront un road-book, décrivant en détail l'itinéraire à suivre, lequel est obligatoire sous peine de mise hors course. Le road-book, sera distribué au briefing de chaque rallye.
- 7.1.9. Voitures d'encadrement**
Toute autre identification est interdite, les horaires pouvant être modulés par le Directeur de la Course. Les voitures 0 et 00 pourront être en configuration "course". Dans ce cas, les équipages devront être équipés de casques.

7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles

- 7.2.1.** Tous les contrôles: contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.
- 7.2.2.** Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. À une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique au fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noies transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs d'assistance).
- 7.2.3.** Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "parc fermé".
- 7.2.4.** La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

- 7.2.5.** Il est strictement interdit, sous peine d'exclusion :
- 7.2.5.1.** De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
 - 7.2.5.2.** De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle, lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.
- 7.2.6.** L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
- 7.2.7. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.**
- 7.2.8.** Les postes contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.
- 7.2.9.** Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors course.
- 7.2.10.** Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, prononcée à la discrétion des Commissaire Sportifs.
- 7.2.11.** Les signes distinctifs des commissaires de route et du chef de poste figurent dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 7.2.12.** Les organisateurs, pourront prévoir, à l'arrivée du rallye, le reclassement des premiers du classement général, afin que ces derniers se présentent dans l'ordre du classement au podium d'arrivée.
- 7.3. Contrôles de passage (C.P.) – Contrôles Horaires (C.H.) – Mise Hors Course**
- 7.3.1.** Contrôles de passage
A ces contrôles, commissaires en poste doivent simplement viser le carnet de bord, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.
 - 7.3.2.** Contrôles Horaires
A ces contrôles, commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord, l'heure de présentation.
 - 7.3.3.** La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
 - 7.3.4.** Entre le panneau d'entrée dans la zone et le poste de contrôle, il est interdit l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.
 - 7.3.5.** Le pointage du carnet ne peut être effectuée que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.
 - 7.3.6.** L'heure pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présenter le carnet de bord au contrôleur.
 - 7.3.7.** Celui-ci inscrit alors sur ce carnet soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

7.3.8. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

7.3.9. 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 ou de celle qui la précède.

7.3.10. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

Exemple: un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.

7.3.11. Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée à raison de :

- pour retard : 2 secondes par minute
- pour avance : 10 secondes par minute

7.3.12. Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du Directeur de Course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale.

7.3.13. Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

7.3.14. 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) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis au Directeur de Course.

7.3.15. Heure de départ des contrôles.

7.3.15. 1. Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale, l'heure de pointage portée sur carnet contrôle constitue à la fois l'heure arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

7.3.15. 2. Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

a) Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :

- Panneau avertisseur jaune (début de zone),
- Après 25 m environ, panneau rouge avec cardan (poste de contrôles horaires),
- À une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
- Enfin, 50m plus loin, panneau final.

b) Au C.H d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, l'heure de pointage de l'équipage. En cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle réglementaire.

c) Après son pointage au C.H, l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ d'épreuve spéciale. Le commissaire en charge de ce poste inscrira sur le carnet de contrôle l'heure prévue pour le départ de cette épreuve ; puis il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire. (Voir Art. 7.5.4.).

d) Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

7.3.16. Mise hors course

7.3.16. 1. Tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire impose entre 2 contrôles horaires ou un retard total supérieur à 15 minutes à la fin de chaque section et / ou étape du rallye ou encore un retard total de plus de 30 minutes entraînera la mise hors course de l'équipage.

7.3.16. 2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant la mise hors course. Mais les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant la mise hors course.

Exemple :

Secteur de liaison A

- Départ 12 h 00 mn
 - Pointage 13 h 10 mn
 - Retard comptant pour la mise hors course 10 mn
- temps idéal 1 h 00 mn
pénalisation pour retard: 10 mn

Secteur de liaison B

- Départ 13 h 10 mn
 - Pointage 14 h 20 mn
 - Retard comptant pour la mise hors course 10 mn (pas d'aggravation)
- temps idéal 1 h 30 mn
pénalisation pour avance: 20 mn

Secteur de liaison C

- Départ 14 h 20 mn
 - Pointage 16 h 30 mn
 - Retard comptant pour la mise hors course 10 mn supplémentaires
- temps idéal 2 h 00 mn
nouvelle pénalisation pour retard : 10 mn

Total secteurs de liaison A + B + C :

- Pénalisation totale (pour retard et avance) 10 mn + 20 mn + 10 mn = 40 mn.
- Retard total comptant pour la mise hors course 10 mn + 00 mn + 10 mn = 20 mn.

7.3.16. 3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des Commissaire Sportifs, sur proposition du Directeur de course. Les équipages en seront informés aussitôt que possible.

7.3.16. 4. La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

7.4. Contrôle de Regroupement

7.4.1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle (art. 7.2 et art. 7.6).

7.4.2. 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. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.

Exemple : 120 voitures au départ du rallye

- 1^{er} regroupement de 4h
 - Heure de départ au regroupement 12 h 01 mn
 - Heure idéale d'arrivée de la voiture no. 1 au regroupement 08 h 01 mn
 - Heure idéale d'arrivée de la voiture no. 120 au regroupement 10 h 00 mn
 - Heure idéale d'arrivée de la voiture no. 1 au regroupement 08 h 45 mn
 - Heure réelle d'arrivée de la voiture no. 120 au regroupement 11 h 50 mn
- (60 voitures ont abandonné dans cette partie de rallye).**
- Heure de départ de la voiture no. 1 12 h 01 mn

- Heure de départ de la voiture no. 120

Les arrêts seront donc respectivement :

- Pour la voiture no. 1 03 h 16 mn
- Pour la voiture no. 120 01 h 10 mn

7.4.3. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire du poste leur carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (Art. 7.6), l'ordre de départ restant celui de l'arrivée. Ils devront alors obligatoirement couper le moteur. Les organisateurs peuvent distribuer un nouveau carnet de contrôle soit à la sortie du parc fermé.

7.4.4. Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée à ce regroupement. Sinon les voitures repartent suivant leur ordre d'arrivée.

7.5. Epreuves Spéciales (E.S.)

7.5.1. Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif. Le chronométrage pourra être effectué à la seconde ou au dixième de seconde. Dans tous les rallyes, quel que soit le kilométrage de spéciales retenu pour le classement, la totalité des points sera attribuée.

7.5.2. Au cours de ces épreuves, sous peine de mise hors course, le port d'un casque est obligatoire pour les membres de l'équipage. Les autres équipements prévus dans l'annexe 3 devront aussi être portés.

7.5.3. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves spéciales, sous peine de mise hors course.

7.5.4. Le départ sera donné arrêté, le moteur étant obligatoirement en marche sur la ligne de départ. Un équipage ne pouvant présenter son véhicule avec le moteur en marche sera mise hors course avec effet immédiat. Toute voiture ne pouvant démarrer dans les **20 secondes** suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.
L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le contrôleur au départ.

7.5.5. Les départs des épreuves spéciales seront donnés comme suit :

7.5.5.1. Lorsque la voiture, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste recopiera sur le carnet de contrôle, l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (l'heure et minutes). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30 sec, 15 sec, 10 sec et les 5 dernières secondes une à une.

7.5.5.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.
Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés à la minute.

7.5.6. Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne pourra être retardé par le commissaire en poste en ce départ, qu'en cas de force majeure.

7.5.7. En cas de retard de la part de l'équipage le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.

7.5.8. Un faux départ et, notamment, un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de 5 secs. À la 1^{ère} infraction et de 15 secs à la 2^e infraction.

Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par les commissaires sportifs et, particulièrement, en cas de récidive.

7.5.9. L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'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.

7.5.10. A une distance de 100 à 300 m après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge, pour faire inscrire sur le carnet de contrôle son heure d'arrivée (l'heure, minute, seconde et 1/10^e éventuellement). Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur le carnet de contrôle de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant.

7.5.11. Si, par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

7.5.11.1 Pour le départ : mise hors course.

7.5.11.2. Pour l'arrivée (Point Stop) : pénalisation de 5 Secondes

7.5.11.2 Toute Arrivée dangereuse sur le point stop mettant en danger la sécurité des officiers en poste verra l'exclusion de l'équipage

7.5.12. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes, (éventuellement) dixièmes de secondes, seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc...) exprimées en temps.

7.5.13. Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Toute infraction sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs qui prononceront automatiquement la mise hors course du concurrent fautif.

7.5.14. Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

7.5.15. Tout l'équipage refusant de partir au départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui ont été attribués se verra infliger par le Collège des Commissaires Sportifs une pénalisation minimale de 10mm pouvant aller jusqu'à la mise hors course sur demande du Directeur de Course, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

7.5.16. Interruption d'une épreuve spéciale :

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera momentanément ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra, s'il juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve spéciale après rétablissement des conditions normales de course et de sécurité.

Un classement et l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption un temps forfaitaire.

Ce temps forfaitaire pourra être calculé comme ci-après :

•Un classement général partiel provisoire hors pénalisation routières, sera établi à l'issue de la spéciale précédente, les écarts séparant les concurrents du premier classé seront traduits en pourcentage.

Le temps forfaitaire attribué au concurrent dans l'épreuve interrompue sera égal au temps du premier concurrent augmenté de l'écart (en pourcentage).

Dans le cas où ce type d'incident se produirait dans la première spéciale, c'est le classement de la 1^{ère} section, hors 1^{ère} spéciale qu'il faudrait considérer.

Les Commissaires Sportifs, peuvent prendre en considération le nombre d'E.S. qu'ils jugeront nécessaire.

- Etre le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course, même si un seul équipage a effectué l'épreuve spéciale dans les conditions de course normales.

Dans le cas où les commissaires sportifs considéreraient comme anormal à l'évidence le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils pourront choisir comme temps de référence celui des temps qui leurs semblera le plus convenable.

L'application ou non de l'une ou l'autre de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption. Tout équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres équipages. Les dépanneuses en poste au départ des épreuves spéciales peuvent être missionnées par le Directeur de Course dans le seul but de libérer la route si nécessaire.

L'utilisation de la dépanneuse prévue par l'organisation est à usage exclusif de la direction de course afin de libérer le circuit.

Aucun participant ne pourra exiger son utilisation pour enlever un véhicule du circuit ou le ramener sur la chaussée.

7.5.17. Sécurité des concurrents

7.5.17.1 Chaque voiture concurrente doit transporter deux triangles rouge réfléchissants. En cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, deux triangle doit être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, afin d'avertir les pilotes. Suivants. Dans l'éventualité d'une épreuve Spéciale courue dans les deux sens alternativement, les triangles seront disposés 50 m avant et 50 m après le véhicule.

Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course de son abandon.

la non observation de ces règles entraînera pour l'équipage une pénalité financière qui sera à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.5.17.2. Une "croix rouge" et un signe "OK" vert devront être distribués aux équipages qui devront impérativement, pour des raisons de sécurité les placer à portée de main.

En cas de panne ou d'accident dont les conséquences n'entraînent pas une intervention médicale immédiate, le signe OK vert être clairement montré aux voitures suivantes minimum.

Dans le cas contraire, c'est la "croix rouge" qui devra être présentée.

7.5.17.3. Seuls les pompiers seront juges de l'utilisation des appareilles de désincarcération, et aucun participant ne pourra tenir Motor Racing Club responsable des dégâts causés aux véhicules lors de l'intervention des pompiers.

7.5.17.4 Tout Vehicule qui **abandonne** une étape suite a une casse moteur, un problème Electrique et panne d'essence sera autoriser à reprendre le départ du rallye en condition 'hors course', mais en aucun cas une véhicule ayant abandonné suite à une panne lier au train roulant (suspension, freinage etc...) ne sera autoriser à reprendre le départ

Tout Véhicule qui abandonne après une sortie se verra refuser le départ de l'étape suivante.

7.6. Parc EXPO

7.6.1. Conditions générales : pendant le régime du parc fermé, il est interdit, sous peine de mise hors course, de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Dans les parcs fermés, la pose de housses ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite. Toute infraction au régime du parc EXPO entraînera la mise hors course.

7.6.2. Les voitures sont en régime de parc EXPO :

7.6.2.1. Dès leur entrée dans un parc expo de départ, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur de ceux-ci.

7.6.2.2. Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.

7.6.2.3. Dès leur arrive à la fin du rallye et jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et à la prononciation de l'ouverture du parc par le Directeur de Course.

7.6.4. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne durerait pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.

7.6.5. Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieur (sous le contrôle d'un commissaire), qui ne pourra ensuite être embarquée dans la voiture.

7.6.6. Lorsque les commissaires techniques de l'épreuve constateront qu'une voiture semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.

7.6.6.1. Dans ce cas les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison (1 minute = 1 minute de pénalisation). Elles seront donc prises en considération pour le calcul de la mise hors course. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder de délais de la mise hors course qui serait alors prononcée.

7.6.6.2. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci recevra éventuellement une nouvelle heure de départ.

7.6.7. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle du commissaire compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape.

7.6.7.1. De changer, par le moyen du bord, un pneu crevé ou endommagé.

7.6.7.2. De faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.

7.6.7.3. Si pour le remplacement du pare-brise un redressement succinct des parties de carrosserie et/ou d'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'art. 7.6.6.1 sera d'application.

7.6.8. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ : dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues aux arts. 7.66.1 et 7.6.6.2.

7.6.9. Après avoir garé leur voiture, l'équipage devra obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.

7.6.10. Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine de mise hors course.

ARTICLE 8. RÉCLAMATIONS – APPELS – PÉNALITÉS

8.2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course au plus tard 30 minutes après l'annonce officielle des résultats, accompagnée de la somme de Rs. 10,000.- montant qui ne sera restitué que si la réclamation est jugée justifiée.

8.2.1. Seuls les équipages, pilote et copilotes, peuvent loger une réclamation. Nul ne peut le faire en leur nom.

8.2.1.1. Un concurrent souhaitant déposer une réclamation concernant plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

8.2.2. Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra en outre verser un dépôt de garantie :

8.2.2.1. De Rs. 50,000.- pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.).

8.2.2.2. De Rs. 100,000.- pour une réclamation intéressant l'ensemble du véhicule.

8.2.3. 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.

8.2.4. Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications, transport, etc. ...) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

8.2.5. Les décisions du Collège des Commissaires Sportifs sont finales et définitives et ne peuvent être contestées.

8.4. Récapitulation des pénalisations

1. *Départ refusé*

1.3.2. Présentation aux vérifications au-delà du délai maximum

1.3.3. Non présentation des documents administratifs

1.3.5. Tentative de fraude en fausse déclaration sur la fiche d'engagement

1.3.7. Véhicule non conforme

1.3.9. Dispositifs de sécurité manquants ou non conformes aux prescriptions

1.3.10. Absence de marques d'identification.

3.1.8. Absence de signature sur la fiche d'engagement

3.1.12. Non-paiement des droits d'engagement

3.2.1. Equipage non composé de 2 personnes

6.2.3.1. Reconnaissances dans les voitures de compétition

6.2.4. Non-respect de la réglementation des reconnaissances

6.2.4. 2^{ème} infraction à la réglementation des reconnaissances

7.1.1.1 Retard de plus de 45 minutes à l'entrée du parc expo

7.1.3. Retard au départ du rallye dépassant 15mn

ADMIN Non-Paiement des Pénalités avant le départ d'une Epreuve

2. Mise hors course

- 1.3.10.** Non-conformité technique
- 3.2.4.** Abandon d'un membre de l'équipage à l'admission d'un tiers à bord
- 3.3.8.2.** Absence de 2 panneaux de compétition
- 4.3.1.2.** Assistance en zone interdite
- 4.3.5.** Absence de roue de secours
- 4.3.6.** Chauffe des pneus, 2^{ème} infraction
- 6.2.4**Reconnaissance en dehors des horaires prescrits.
- 6.3.3.** Rectification sur le carnet de contrôle non approuvé par un commissaire
- 6.3.4.** Absence de visa ou non remise du carnet de contrôle
- 6.4.1.** Code de la route - 3^{ème} infraction
- 6.4.4.** Remorquage ou transport du véhicule
- 7.1.5.** Absence de passage à un contrôle
- 7.1.8.** Non-respect de l'itinéraire
- 7.2.5.1.** Arrivée d'une mauvaise direction à un contrôle
- 7.2.5.2.** Re-pénétration après pointage
- 7.3.16.1.** Retard supérieur au délai maximum
- 7.5.2.** Non port du casque
- 7.5.3.** Circulation au sens inverse des épreuves
- 7.5.4.** Véhicule moteur arrêté au départ d'une épreuve spéciale
- 7.5.4.** Véhicule ne pouvant démarrer au départ d'une épreuve spéciale
- 7.5.9.** Arrêt entre le panneau avertisseur et le panneau stop d'une épreuve
- 7.5.11.1.** Par faute de l'équipage, pas d'inscription de temps au départ d'une épreuve
- 7.5.13.** Assistance en épreuve spéciale
- 7.5.15.** Refus de départ en épreuve spéciale
- 7.6.1.** Réparation au ravitaillement sous régime du parc fermé
- 7.6.6.1.** Réparation autorisée en parc fermé mais dépassant le délai de mise hors course
- 7.6.9.** Infraction au régime du parc fermé
- 7.6.10.** Pirouettes et figures diverses dans les parcs EXPO

3. Pénalités en temps

4.3.6.	Chauffe des pneus - 1 ^{ère} infraction	1 mn.
6.2.4.	1 ^{ère} infraction à la réglementation des reconnaissances	de 20 secs. à 1 mn.
6.4.1.	Code de la route - 1 ^{ère} infraction de 10 secs. à HC selon gravité	
6.4.1.	Code de la route - 2 ^{ème} infraction de 1 min. à HC selon gravité	
7.1.3.	Retard au départ d'une étape ou section ou parc d'assistance jusqu'à limite tolérance, par minute	10 sec.
7.3.11.	Chaque minute de retard à un contrôle horaire	2 sec.
	Chaque minute d'avance à un contrôle horaire	10 sec.
7.5.8.	Faux départ en épreuve spéciale, 1 ^{ère} infraction	10 sec.
	2 ^{ème} infraction	1 mn.
7.5.11.2.	Fiche non pointés à l'arrivée d'une épreuve spéciale	6 mn.
7.6.6.1.	Réparations dans le parc fermé, pour chaque minute	2 sec.
7.6.8.	Délai réparations excédant heure de départ, par mn.	2 secs.

4. Pénalités en argent (Payable Avant le Depart De l'épreuve)

1.3.2.	Présentation aux vérifications au-delà du délai maximum	Rs 2,000
1.3.3.	Non présentation des documents administratifs	Rs 1,000
1.3.3.	Non présentation des équipements de sécurité	Rs 1,000
1.3.5.	Renseignement inexacts sur la fiche d'engagement	Rs 5,000
3.3.8.1.	Pour chaque plaque de rallye ou panneau de compétition absent	Rs 500
5.4.	Absence ou mauvaise apposition de la publicité, 1 ^{er} constat	Rs 5,000
	Absence ou mauvaise apposition de la publicité, récidive	Rs 10,000

5. Pénalisations laissées à la discrétion des Commissaires Sportifs

- 3.2.3. Absence de carte d'identité à bord du véhicule
- 3.2.8. Manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse
- 4.3.1.2. Infraction concernant l'assistance
- 4.3.9. Comportement des équipes d'assistance
- 6.4.5. Blocage intentionnel
- 6.4.5. Comportement antisportif
- 7.2.10. Refus de suivre les instructions des commissaires
- 7.5.8. Récidive de faux départ en épreuves spéciales
- 7.5.15. Refus de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang prévu
- 7.5.17.1. Non utilisation du/des triangles en cas d'arrêt.

ARTICLE 9. CLASSEMENT ET ALLOCATIONS DES POINTS AUX CHAMPIONNAT

9.1. Les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes.

Le classement final sera établi par addition des temps réalisés dans les épreuves spéciales avec les pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et avec toute autre pénalisation, exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe seront établis de la même façon.

9.2. En cas d'ex-æquo, sera proclamé vainqueur celui qui aura réalisé le meilleur temps lors de la 1^{ère} épreuve spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager l'ex-æquo, les temps des 2^e, 3^e, 4^e épreuves spéciales, seraient alors pris en considération. Cette règle de départage peut être appliquée à chaque moment du rallye.

9.3. Les résultats du rallye seront affichés conformément au programme de chaque rallye.

9.4. Le classement final est provisoire à la fin du rallye. Il devient définitif 30 minutes après l'annonce des résultats.

9.5. À la fin des étapes, des classements partiels provisoires pourront être publiés conformément au programme de chaque rallye.

9.6 Classements-Epreuves

Sera pris en considération pour le classement de chaque épreuve, le cumul des temps réalisé lors des épreuves spéciales

Les classements seront établis par addition des temps réalisés avec les pénalisations encourues exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total sera proclame vainqueur

Les classements suivants seront établis :

- Un classement par groupe
- Un classement des **10 premiers au scratch**

9.7 Classements championnat/champion de Maurice

Le classement du championnat sera établi uniquement pour les pilotes, et ceux-ci auront la liberté de changer de copilote en cours de championnat

Seules les pilotes inscrits au championnat seront alloues des points

Les pilotes étranger seront eux aussi classes au championnat. Il ne sera établi qu'un seul classement au championnat, toutes nationalités de pilotes confondues.

Toutefois le premier pilote mauricien au classement scratch final sera déclaré 'champion de Maurice de Rallye'

L'allocation des points pour le Championnat est comme suit :

25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 et 1 au dix premier du Scratch + les points obtenus dans les 'Classes + Point Bonus pour le scratch (2 points par Scratch)', de toutes les épreuves sans application du coefficient de chaque épreuve.

9.8 Classement Groupe

La formule suivante sera appliques pour le classement Group. Chaque épreuve sera déterminée par des coefficients, qui vous seront dévoiles lors des Briefing Rallye. Compteront pour les classements du Group, les résultats de toutes les épreuves après application du coefficient de chaque épreuve. Le cumul des points obtenus dans les 'Groupe' et 'Classe' de chaque épreuves multiplie par le coefficient de l'épreuve déterminera le classement au **Groupe**.

9.9 La répartition des points par groupe et classe sont comme suit :

Groupe : 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1

Classe : 5, 3, 2 et 1 point aux 4 premiers.

9.10 Bonification

Tout pilote ayant terminé les **5** épreuves du championnat se verra automatiquement attribuer un bonus de 10 points supplémentaires en fin de saison s'il s'est engagé aux **5** épreuves sur une voiture du même type (même Groupe et même Classe de cylindrée). Les points seront attribuer dans le classement championnat et le classement de groupe.

9.11 Brides de Turbo

A noter que toutes les voitures équipées de Turbo doivent impérativement être munies de brides de Turbo selon la réglementation technique de Motor Racing Club.

Un contrôle sera effectué par les commissaires Techniques qui procéderont au marquage des turbos.

Chaque équipage sera seul responsable du marquage du Turbo équipant leur voiture et éventuellement d'un

Turbo de rechange en prenant rendez-vous avec le Commissaire Technique au moins 48 heures avant la vérification technique de toute épreuve.

A tout instant lors d'une épreuve un contrôle du marquage pourra être effectuée. Tout équipage dont la voiture ne serait pas conforme à la réglementation régissant les brides des turbos et le marquage des turbos sera de facto mis hors course de l'épreuve et se verra infliger une amende de Rs 50,000. La sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du championnat en cas de récidive.

ANNEXE 4 – TERMINOLOGIE

Secteur de liaison

Tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

Section

Ensemble des secteurs compris entre : Le départ et le 1^{er} regroupement, deux regroupements successifs, le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

Étape

Chacune des parties du rallye séparé par un arrêt d'au moins 8 heures ou au moins égal à la durée du parcours si celle-ci est très inférieure à 7 heures.

Neutralisation

Temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l'organisation, pour quelque raison que ce soit.

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.

Parc EXPO

Zone dans laquelle aucune réparation intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le règlement particulier du rallye.

Additif

Bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- par l'organisation, jusqu'au jour des vérifications.
- par les Commissaires Sportifs du rallye pendant toute la durée de la compétition.

Carnet de contrôle

Carnet destiné à recueillir les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire. Il est prévu un carnet de contrôle par étape.

Épreuve spéciale

Épreuve de vitesse sur route à usage privatif.