



PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AU CHAMPIONNAT NATIONAL DU SENEGAL AUTO - MOTO

SOMMAIRE :

INTRODUCTION

1. DÉFINITIONS
2. RÉGLEMENTATION - MODALITÉS GÉNÉRALES
3. DÉLÉGUÉ FÉDÉRAL
4. ENGAGEMENT
5. ASSURANCE
6. ÉQUIPAGES
7. ITINÉRAIRE - ROAD BOOK - CARTON DE POINTAGE ET GPS
8. IDENTIFICATION / NUMÉROS DE COURSE
9. PUBLICITÉ
10. ZONE DE CONTRÔLE DE VITESSE - DÉFINITIONS
11. ZONE DE RAVITAILLEMENT
12. CIRCULATION - VITESSE
13. TRAVERSEE DE ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE
14. PÉNALITÉS DE VILLAGES
15. ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT - SUIVI
16. ASSISTANCE - RÉPARATIONS
17. RECONNAISSANCE
18. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
19. DÉPART
20. CARTON DE POINTAGE
21. PROCÉDURE POUR LE DÉROULEMENT DES CONTRÔLES
22. REGROUPEMENT
23. SECTEURS SÉLECTIFS
24. DÉPASSEMENT - OBSTRUCTION - ACCOTEMENT
25. AUTONOMIE
26. FERMETURE DE LA PISTE
27. PARC FERME
28. RÉSULTATS
29. EX AEUO D'UN CHAMPIONNAT OU D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT
30. RÉCLAMATION ET APPELS
31. BAREME DES POINTS DU CHAMPIONNAT AUTOMOBILE
32. CHAMPIONS DU SENEGAL
33. COUVERTURE MÉDIATIQUE
34. PÉNALITÉS
35. VOITURES EXONÉRÉES
36. SÉCURITÉ

INTRODUCTION

Les présentes prescriptions générales ont pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des rallyes Auto et Moto qualificatifs pour le championnat national 2013.

Les prescriptions précisent, complètent, et en certains points clarifient les dispositions générales contenues dans le code sportif national de la FSAM.

1. DEFINITIONS

1.1 Etape

Chacune des parties du rallye séparées par un arrêt minimum fixe.

1.2 Epreuve Spéciale

Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée pour le rallye.

1.3 Secteur Sélectif

Epreuve de vitesse chronométrée sur route et piste ouverte. La plus grande prudence est requise.

1.4 Secteur de liaison

Tronçon d'itinéraire à temps imparti compris entre deux contrôles horaires successifs.

1.5 Temps imparti

a) Chaque secteur de liaison doit se parcourir dans un temps imparti que doivent respecter les concurrents.

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

1.6 Temps estimé

Temps estimé par l'organisateur pour effectuer un secteur sélectif.

1.7 Temps maximum autorisé

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

1.8 Changement du temps maximum autorisé

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

1.9 Temps réel

Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un secteur sélectif.

1.10 Waypoint

Un waypoint est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Tous les waypoints sont des points de passages obligatoires.

1.11 Super Spéciale

a) L'organisation d'une Super Spéciale fait partie intégrante de l'étape N° 1 de chaque rallye mais elle est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de l'épreuve, les concurrents doivent y participer. Une seule super spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Etape suivante. Elle se déroulera sous forme d'un secteur sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 10 km au maximum. Le règlement doit préciser si une reconnaissance de la super spéciale est autorisée et sous quelle forme.

b) Elle compte pour le classement de l'épreuve ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Ces pénalités seront comptabilisées dans le classement général de cette étape et appliquées le jour même.

1.12 Section

Toutes les parties d'un rallye comprises entre :

- le départ et le premier regroupement.
- deux regroupements successifs.
- le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

1.13 Regroupement

Un arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé qui a un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre, d'une part, de suivre le programme, et d'autre part le regroupement des véhicules restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

1.14 Neutralisation

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs, pour quelque raison que ce soit.

1.15 Parc fermé

Zone dans laquelle aucune réparation ni aide extérieure n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements des championnats internationaux et par le règlement particulier du rallye.

1.16 Parc d'assistance

Zone dans laquelle les réparations sont autorisées.

1.17 Additif

Communication écrite officielle faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destinée à modifier, préciser ou compléter ce dernier.

Les additifs doivent être numérotés et datés.

Les additifs sont publiés :

- par les organisateurs, jusqu'au début des vérifications techniques. Ils sont soumis à l'approbation de la FSAM, sauf en ce qui concerne les modifications apportées à l'itinéraire ou au programme des reconnaissances ou à l'Organisation S.R.O.
- par les commissaires sportifs de l'épreuve pendant toute la durée de la compétition, sauf en ce qui concerne des modifications de l'itinéraire pour lesquelles des additifs peuvent être publiés par le directeur de course.

1.18 Carton de pointage

Document destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

1.19 Concurrent

Entité physique ou légale dont le nom figure sur la carte grise du véhicule engagé.

1.20 Briefing

Le briefing doit être tenu chaque soir en fin d'étape par le Directeur de Course et ou par le responsable S.R.O. La participation des pilotes et des copilotes est obligatoire.

Les informations concernant la sécurité et le parcours (modifications du Road Book), datées et signées par le Directeur de Course, doivent être affichées au panneau d'affichage officiel sous sa responsabilité.

1.21 Equipage

Voiture : Un équipage est composé de 2 personnes à bord de chaque voiture. Ils seront désignés comme pilote et copilote. Les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye, s'ils ont tous deux le permis de conduire. Pour les SSV : un équipage peut être également composé d'une seule personne.

Moto : Un équipage est composé de 1 personne sur une moto.

Les pilotes devront obligatoirement être titulaires d'une licence de compétition de pilote FSAM / ou étrangère pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve.

1.22 Durée d'un rallye

Tout rallye commence avec les vérifications techniques et/ou administratives et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition.
- fin des vérifications administratives et techniques d'après les épreuves entreprises en conformité avec le code sportif.
- fin de la remise des prix.

1.23 CP (Contrôle de passage)

Zone où le carton de pointage doit être tamponné par les commissaires et qui doit obligatoirement être un waypoint.

1.24 DZ

Début de la zone de contrôle de vitesse matérialisé, dans la mesure du possible, par un repère précis et un waypoint. En cas de divergence entre les deux, c'est le Waypoint qui fait foi.

1.25 FZ

Fin d'une zone de contrôle de vitesse matérialisée par un Waypoint.

1.26 Infraction (zone de contrôle de vitesse)

Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même zone de contrôle de vitesse, définie par une DZ et une FZ.

Les infractions suivantes seront retenues lors d'un ou plusieurs dépassements à l'intérieur des zones de contrôle de vitesse successives.

En cas de récidive au cours de l'épreuve, la 3ème infraction (dans 3 zones différentes) peut entraîner pour tous les concurrents des pénalités allant jusqu'à la mise hors course, en fonction des dépassements relevés.

1.27 Impulsion (zone de contrôle de vitesse)

Conformément au mode de fonctionnement permanent du « GPS », une impulsion est enregistrée au minimum tous les 20 m. Le technicien contrôleur peut relever tous les dépassements et les faire constater au concurrent à tout moment.

1.28 Pénalité sportive

Par pénalité sportive, on entend une pénalité infligée pour :

- Excès de vitesse, CP, conduite antisportive ou autre infraction commise dans un secteur sélectif.

2. REGLEMENTATION - MODALITÉS GÉNÉRALES

2.1 Une épreuve est disputée conformément :

- Au code sportif NATIONAL de la FSAM et ses annexes
- Aux présentes prescriptions générales
- Au règlement particulier du rallye. Tout changement doit être annoncé par voie d'additif.

2.2 Voitures et Motos autorisés dans les rallyes du championnat national :

- Voitures

Catégorie Proto : Tous les véhicules de Formule libre à partir de 2 litres de cylindrés (2 ou 4 roues motrices) Essence ou Diesel.

Catégorie 4 roues motrices : Tous les véhicules tout terrain issus de la série Essence ou Diesel

Catégorie 2 roues motrices : Tous les véhicules issus de la série de 1600 à 2000 cc Essence ou Diesel.

Catégorie SSV Essence ou Diesel

Catégorie Raid : Tous les véhicules issus de la série sans aucune modification technique (Voir règlement technique spécifique)

- Motos

Catégorie A : - de 450 CC.

Catégorie B : + de 450 CC.

Catégorie C : Toutes les motos à 4 roues.

La référence restera l'annexe J du règlement international de la FIA.

Pour être déclaré champion dans une catégorie, il faut qu'il y ait au moins (2) deux partantes dans la catégorie

2.3 Durée des étapes - Vitesse imposée

2.3.1 La vitesse moyenne dans les secteurs de liaison sera laissée à la discrétion de l'organisateur mais doit toujours être conforme à la législation en vigueur dans le pays du rallye. Cette vitesse sera précisée dans le règlement particulier du rallye.

3. DELEGUE FEDERAL

A chaque épreuve du championnat national, l'Organisation, le Directeur de Course et le Collège des Commissaires devront collaborer avec le délégué fédéral envoyé par la FSAM.

4. ENGAGEMENTS

4.1 Formulaires d'engagement - Engagements

La date de clôture des engagements doit respecter un intervalle minimal de 15 jours avec la date du début du rallye. La liste des engagements ainsi que l'ordre de départ des équipages doivent être publiés et communiqués à la FSAM au moins 3 jours avant le départ du rallye.

4.1.1 Tout détenteur de licence de compétition de la FSAM souhaitant participer à un rallye doit effectuer la procédure d'inscription en ligne disponible à partir du lien suivant <http://www.seylior.alwaysdata.net> et doit se conformer aux instructions disponibles sur la page « inscriptions » du site internet :

<http://www.seylior-race.com/sports/concurrents/inscription/> et sur celle du règlement particulier ainsi qu'aux additifs.

4.1.2 Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus dans les présentes prescriptions. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture ou la moto déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre.

4.1.3 Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements. Un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :

- du directeur de course avant le début des vérifications administratives.

- du directeur de course après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des équipages admis à prendre le départ.

Seule l'Organisation peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage.

4.2 S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels il a été engagé, ce véhicule peut, sur proposition des commissaires techniques, être muté par décision du directeur de course dans un groupe et/ou classe appropriés.

4.3 Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le code sportif, ainsi qu'aux dispositions des présentes prescriptions, du règlement du championnat et du règlement particulier du rallye.

4.4 Le nombre maximal d'engagements doit être précisé dans le règlement particulier.

4.5 Droits d'engagement

4.5.1 Le montant des droits d'engagement pour le championnat national est gratuit pour les licenciés de la FSAM et payant pour les étrangers.

L'hébergement sur site et la restauration seront par ailleurs obligatoires et prépayés par chaque équipage, team et accompagnants dès l'inscription. Le tarif retenu par personne est disponible sur les règlements particuliers publiés avant chaque course.

4.5.2 La demande d'engagement devra comporter lisiblement l'identité détaillée du :

- Pilote qui sera considéré comme celui marquant les points pour le championnat national des pilotes.

- Copilote qui sera considéré comme celui marquant les points pour le championnat national des copilotes.

4.5.3 Une zone de bivouac sera installée sur chaque site de course. Tous les équipages et leurs invités auront obligation de s'y établir, faute de voir leurs inscriptions invalidées. Les participants ne possédant pas de tente auront la possibilité de dormir sous la Raima principale prévue à cet effet. Les sacs de couchages seront toutefois à la charge de chacun. Afin

de créer plus de convivialité, une tente pour la restauration sera aménagée sur chacun des bivouacs. Elle assurera la restauration sur site à la fois pour chaque team, leurs accompagnants, et les invités.

4.5.4 Cinq types d'accès sont à distinguer : (i) Equipage, (ii) Team, (iii) Accompagnant, (iv) VIP, (v) Visiteur. Les niveaux d'accès ainsi que les avantages varient en fonction de chaque catégorie.

- ✓ **Badge « équipage » (pilote et copilote) :** Accès à l'intégralité du site de course. Hébergement sur site obligatoire. Obligation de prépayer le forfait hébergement et restauration dès l'inscription.
- ✓ **Badge « team » (managers, mécaniciens) :** Accès à l'intégralité du site de course. Obligation de prépayer le forfait hébergement et restauration dès l'inscription.
- ✓ **Badge « accompagnant » (familles des équipages, proches) :** Accès à l'intégralité du site de course, sauf parc fermé. Obligation de prépayer le forfait hébergement et restauration dès l'inscription.
- ✓ **Badge « VIP » :** Accès à l'intégralité du site de course, sauf parc fermé. Délivré par l'organisation uniquement. Gratuité de l'hébergement et de la restauration sur site.
- ✓ **Badge « visiteur » :** Accès au bivouac et aux zones spécialement aménagées départ/arrivées et restauration. Possibilité d'achat directement sur site.

5. ASSURANCES

5.1 Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance, celles souscrites par les organisateurs et celles prévues pour garantir les équipages (description des risques et des montants couverts).

5.2 La prime d'assurance doit fournir au concurrent une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers. L'assurance prend effet à partir des vérifications techniques (dans le cas où elles ont lieu le matin de la course) et cesse à la fermeture du pointage d'arrivée ou lorsqu'il y a abandon ou mise hors course dans la limite maximale du temps imparti pour le rallye dès lors que le véhicule ayant abandonné ou étant hors course rejoint le point d'arrivée par le chemin le plus direct.

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

6. ÉQUIPAGES

6.1 Par l'application du règlement selon les prescriptions générales, tout abandon de l'un des membres de l'équipage entraînera l'exclusion immédiate par le directeur de course.

L'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) peut entraîner l'exclusion du véhicule par les commissaires sportifs.

6.2 **En voiture,** Le nom du pilote et éventuellement du copilote, accompagnés de leurs drapeaux nationaux et groupes sanguins, apparaîtront soit sur les deux ailes avant, soit sur les vitres arrière latérales de la voiture.

En moto, Le nom du pilote accompagné de son drapeau national ainsi que son groupe sanguin devront apparaître sur son casque et sur le réservoir de la moto.

Tout concurrent enfreignant cette règle sera soumis à une pénalité financière de 100.000 FCFA ainsi qu'une pénalité en temps à la discrétion du Collège des Commissaires.

6.3 Le port des équipements de sécurité (Chapitre 35) homologués FSAM est obligatoire pendant toute la durée des secteurs sélectifs, sous peine de mise hors course immédiate.

En voiture, Le port d'un harnais de sécurité approuvé par la FSAM est obligatoire pendant toute la durée de l'épreuve. Il est de la responsabilité des organisateurs de mener les vérifications de l'équipement de sécurité des équipages et de leurs vêtements, au départ de chaque secteur sélectif de l'épreuve.

6.4 Aucun véhicule en compétition ne devra embarquer à son bord des bidons de carburant sous peine de sanctions. Il est recommandé d'avoir une sangle de tractage dans chaque véhicule.

7. ITINÉRAIRE, ROAD BOOK, CARTON DE POINTAGE ET GPS

7.1 Road book

7.1.1 Tous les concurrents recevront un road book du rallye qui indiquera l'itinéraire et/ou les points de passage qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

Pour des raisons de sécurité, dans tous les cas, il sera interdit aux concurrents de s'éloigner de plus de 30 m de l'itinéraire officiel sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course, décidée par le Collège des Commissaires (Voir tableau Pénalités Trace).

Cependant en ce qui concerne tous les hors pistes notifiés sur un road book, la distance autorisée sera de 50 m.

L'appel d'un concurrent sur d'éventuelles pénalisations infligées par le Collège des Commissaires (pour non respect de l'itinéraire) ne pourra en aucun cas avoir un effet suspensif.

7.1.2 Le Road Book doit être remis aux concurrents au plus tard à 18h la veille du secteur sélectif. Il restera la propriété du concurrent. La remise du road book sera validée par l'émargement d'un membre de l'équipe dûment autorisé. Les modifications du parcours provenant de la voiture ouvreuse de l'Organisateur doivent être distribuées aux concurrents et affichées au moment de la distribution du road book.

7.1.3 Un secteur sélectif ou un secteur de liaison se déroulant sur une piste existante figurera sur le road book en trait plein. Un secteur sélectif ou un secteur de liaison se déroulant en hors piste figurera sur le road book en trait pointillé.

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

7.1.5 Pour chaque zone habitée traversée par les concurrents, le cap de sortie doit être impérativement indiqué.

7.1.6 Avant et pendant une épreuve, il est interdit aux concurrents engagés ou susceptibles de s'engager d'effectuer ou de faire effectuer la moindre reconnaissance de parcours, sauf pour l'éventuelle super spéciale. Le détail des possibilités données au concurrent doit être clairement spécifié dans le règlement.

7.1.7 Seules sont autorisées dans les véhicules : les notes de parcours de l'épreuve en cours (Road Book officiel), les modifications proposées par la voiture ouvreuse de l'Organisateur qui pourront y être intégrées, les notes personnelles résultant d'un précédent passage lors d'un même secteur sélectif du rallye couru plusieurs fois dans tout ou partie du secteur sélectif en cours et les cartes géographiques, à l'exception des photos satellites.

7.1.8 Les équipages sont tenus de respecter les aires/parcs/zones d'assistance indiqués, sauf cas de force majeure décidé par les commissaires sportifs.

7.2 Intervalles entre les départs (sauf pour le Championnat du Monde)

7.2.1 Au départ du rallye et de chaque étape, les organisateurs doivent prévoir le départ des véhicules à un intervalle d'au moins 30 secondes.

7.2.2 Cet intervalle devra être et restera le même pour tous les véhicules, sauf si une réglementation différente est prévue au règlement spécifique d'un championnat ou si une dérogation spécifique a été accordée par l'Organisation.

7.3 Carton de pointage

7.3.1 Le carton de pointage peut se présenter sous deux formes :

- un carnet de plusieurs feuillets qui reprennent page à page les liaisons dans les secteurs compétitifs.
- une fiche par étape.

7.3.2 Les équipages sont tenus de faire enregistrer leur passage à tous les points mentionnés sur leur carton de pointage et dans l'ordre correct. Tout manquement entraîne l'application du règlement par le directeur de course.

7.3.3 Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs figureront sur le carton de pointage.

7.4 GPS

7.4.1 Le GPS utilise le système de waypoint visible.

7.4.2 Le concurrent doit respecter l'ordre chronologique des waypoints de l'étape considérée.

7.4.3 Tout concurrent participant à une quelconque épreuve du championnat national devra impérativement être équipé d'un GPS type GARMIN GPSMAP 72, 76, 176C/176, 182/182C, 276 ou tout autre compatible avec les équipements de l'organisation. A charge pour les concurrents de se rapprocher de l'organisation afin de faire valider leurs GPS. A défaut, l'équipage ne sera pas autorisé à prendre le départ.

7.4.4 Pendant toute la durée du Rallye, les concurrents sont tenus pour responsables du bon fonctionnement de leur G.P.S téléchargé par l'organisation. Les G.P.S devront rester connectés en permanence alimentation et antenne branchées pendant toute la durée de chaque secteur sélectif et être mis à la disposition de l'organisation quand besoin en est. Tout incident, du fait du concurrent (perte, destruction, mise hors tension etc.), rendant impossible la lecture du GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation décidée par le Collège des Commissaires Sportifs et pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

Le contrôle est effectué aux arrivées d'étapes ou des secteurs sélectifs.

8. IDENTIFICATION / NUMEROS DE COURSE

8.1 Chaque équipage recevra en début de saison des autocollants portant les logos des partenaires de l'Organisation qui devront être fixés à leur véhicule de la manière prescrite. A charge pour les concurrents de les apposer sur leur véhicule. Tout néo pilote devra prendre contact avec l'Organisation du rallye pour se voir attribuer un numéro de course.

8.2 Ces autocollants seront au nombre de 4 à apposer ainsi qu'il suit :

Voiture :

- portière avant gauche
- portière avant droite
- Toit
- malle arrière

Ils ne doivent en aucun cas recouvrir, même partiellement, l'immatriculation du véhicule.

Moto :

- plaque phare avant
- plaque latérale droite

- plaque latérale gauche

8.3 À tout moment de l'épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'un numéro de course peut entraîner une pénalisation financière de 100.000 FCFA.

8.4 Les membres de l'équipage seront reconnaissables au moyen d'un bracelet d'identification. Tout défaut constaté par un officiel peut entraîner une pénalisation financière de 100.000 FCFA.

9. PUBLICITÉ

9.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs véhicules, pour autant que celle-ci : Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FSAM, ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes, ne soit pas de nature politique ou religieuse, n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition, n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

9.2 Les concurrents ne peuvent pas refuser la publicité mentionnée sur les numéros de course.

9.3 Les équipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire entraîne une pénalité financière de 100.000 FCFA.

10. ZONE DE CONTROLE DE VITESSE - DEFINITIONS

10.1 Début de la zone de contrôle

Le début de la zone de contrôle de vitesse enregistré dans le GPS sera matérialisé sur le road book par une case indiquant : « DZ » et par un Waypoint. Il est interdit aux concurrents de s'en éloigner de plus de 30 mètres (rayon), sous peine d'une pénalité.

100 m avant ce waypoint, le concurrent se voit indiquer sur son GPS qu'il approche de la zone de contrôle.

Les 100 m situés après ce waypoint sont considérés comme zone « tampon » de décélération, avant de pénétrer dans la zone de contrôle.

10.2 La zone de contrôle

La zone de contrôle apparaît en permanence sur l'écran du (des) GPS du concurrent, qui ne pourra donc en ignorer ni l'entrée ni la sortie. La vitesse du concurrent sera limitée à 40 km/h, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quel que soit l'itinéraire emprunté entre ces 2 points.

10.3 Fin de la zone de Contrôle

La fin de la zone de contrôle sera matérialisée sur le road book par une case indiquant « FZ » et par un waypoint.

Autour de ce point, une zone de tolérance de 30 m sera instaurée afin d'éviter toute contestation sur la prise de vitesse. A partir de ce point, le concurrent peut accélérer à nouveau.

10.4 Procédure de contrôle

10.4.1 Pendant toute la durée de l'épreuve, le concurrent est responsable de la vérification du bon état de marche du (des) GPS téléchargé(s) par l'organisation.

10.4.2 Le(les) GPS doit (doivent) être en fonctionnement et rester connecté(s) en permanence, alimentation(s) et antenne(s) branchées, pendant toute la durée de chaque étape et chaque fois que le véhicule quitte le bivouac.

10.4.3 Tout incident, du fait du concurrent (perte, destruction, mise hors tension, etc.), rendant impossible la lecture du GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée, par un technicien GPS, sous la responsabilité du Délégué technique de la FSAM, peut entraîner la mise hors course du concurrent fautif.

10.4.4 A tout moment un contrôleur présent à l'arrivée du secteur sélectif et / ou au CH d'arrivée peut vérifier que les concurrents ont bien validé les points de passage obligatoires et qu'ils n'ont pas effectué d'excès de vitesse.

10.4.5 Sous la responsabilité du délégué technique de l'Organisation, un technicien « GPS » est responsable du contrôle des données, chaque jour, des dix premiers concurrents du classement général au moins, pour confirmer le respect de l'itinéraire officiel.

10.4.6 Sous la responsabilité du délégué technique de l'Organisation, le contrôleur relève les infractions et les explique à un membre de l'équipage ou au représentant du concurrent.

10.4.7 Contrôle de l'itinéraire

Si un équipage possède 2 GPS en fonction et que seul un des deux valide le passage à un Waypoint, aucune pénalité n'est appliquée.

10.4.8 Contrôle de la vitesse

En cas d'excès de vitesse, si un équipage possède 2 GPS en fonction et que les 2 vitesses relevées diffèrent entre elles, l'équipage est pénalisé sur la vitesse indiquée sur le GPS officiel déclaré par l'équipe pendant les vérifications techniques.

En cas de panne du GPS officiel, le second GPS devient le GPS officiel.

11. ZONE DE RAVITAILLEMENT

Les concurrents sont obligés de déposer leurs carburants et de ravitailler leurs véhicules dans la zone réservée à cet effet. Cette zone est sécurisée.

12. CIRCULATION - VITESSE

Les agents de la circulation, juges de fait ou officiels de l'épreuve qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'épreuve, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne

pas arrêter ou ne peuvent arrêter le pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalités prévues, sous réserve que :

- a) la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'étape durant laquelle a été commise l'infraction,
- b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés,
- c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.
- d) Il est interdit, sous peine de mise hors course :
 - De transporter des véhicules
 - De bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.
 - De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif (les concurrents ou leurs assistances).

13. TRAVERSEE DE ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

- a) Dans les zones définies comme « zones de contrôle de vitesse », la vitesse de passage des concurrents dans les villes et villages traversés sur le parcours, aussi bien en liaison qu'en sélectif, est limitée à 40 km/h ou à 50 km/h en fonction des étapes.
- b) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci est applicable. Par ailleurs, il appartient au concurrent d'adapter sa vitesse à la population et à la circulation.
- c) Des zones de contrôle de vitesse seront indiquées sur le Road Book par les mentions « DZ » (début de zone contrôle de vitesse) et « FZ » (fin de zone contrôle de vitesse).
- d) La présence ou l'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne peut donner lieu à aucune réclamation. Les dépassements y sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

14. PENALITES DE VILLAGES

Dans les zones définies comme zones de contrôle de vitesse, la vitesse de passage des concurrents sur le parcours aussi bien en liaison qu'en secteur sélectif sera limitée à 40 km/h. Toutefois la vitesse à respecter de 40 km/h pourra être ramenée à 44 km/h compte tenu de certaines conditions du terrain.

Si le concurrent conteste les infractions relevées, il devra déposer une réclamation écrite accompagnée de sa caution qu'il transmettra à la Direction de Course, pour procéder au déchargement du GPS.

Nota : Le paiement des amendes devra être effectué dans les 24h00 qui suivent la remise des prix officiels du rallye, sous peine de ne pouvoir participer à l'épreuve suivante.

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par les pénalités suivantes :

1 ère infraction :

De 44 km/h à 48 km/h : 10 minutes + 75.000 FCFA

De 49 km/h à 53 km/h : 20 minutes + 125.000 FCFA

De 54 km/h à 58 km/h : 30 minutes + 200.000 FCFA

Au delà de 59 km/h : 45 minutes + 400.000 FCFA

2 eme infraction :

De 44 km/h à 48 km/h : 20 minutes + 125.000 FCFA

De 49 km/h à 53 km/h : 30 minutes + 200.000 FCFA

De 54 km/h à 58 km/h : 45 minutes + 300.000 FCFA

Au delà de 59 km/h : 01H00 + 500.000 FCFA

3 eme infraction : Mise hors course - Passage de l'équipage en commission de discipline

15. ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT - SUIVI

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

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

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

- s'arrêter,
- téléphoner au PC pour rendre compte de la situation
- attendre l'arrivée des secours ou d'un autre concurrent pour repartir.

Le temps d'arrêt sera décompté le jour même du temps effectué pour le secteur sélectif, sur demande du concurrent à son arrivée à l'étape.

16. ASSISTANCE - RÉPARATIONS

16.1 Pendant tout le déroulement du rallye, l'assistance d'un véhicule peut être effectuée soit à l'intérieur des parcs d'assistance, soit pendant un secteur sélectif. Cependant, en aucun cas un véhicule ne peut passer la ligne d'arrivée tractée.

16.2 Seuls les véhicules d'assistance accrédités par l'organisation sont autorisés à assister leur véhicule de course. Une liste des véhicules d'assistance devra être signalée à la direction de course lors des visites techniques.

16.3 Lors d'une intervention, le véhicule d'assistance ne devra en aucun cas être une gêne pour les véhicules encore en course. Il aura obligation de circuler sur le bas coté de la piste officielle et ne devra pas emprunter l'itinéraire en sens inverse. Des règles à respecter notamment concernant les véhicules d'assistance seront énumérées dans le règlement particulier du rallye. Une infraction à ces règles relevée par l'Organisation du rallye peut entraîner des sanctions à l'égard du concurrent concerné.

17. RECONNAISSANCE

17.1 Règles de reconnaissance

Une ou plusieurs des trois règles de reconnaissance suivantes s'appliqueront et seront spécifiées dans le règlement particulier :

17.1.1 Cas de reconnaissances interdites soit par les autorités, soit par les propriétaires des terrains (autorités militaires, administration des forêts, propriétaires privés) :

Les organisateurs devront donner aux équipages la possibilité de se familiariser avec l'itinéraire en le parcourant (à des heures fixées à l'avance et communiquées au public et aux concurrents) dans des voitures immatriculées normalement et en respectant le code de la route.

17.1.2 Cas de reconnaissances susceptibles de créer des nuisances (perturbations dans les zones résidentielles, gêne ou mise en danger des autres usagers de la route, etc.) : Des reconnaissances limitées en durée et en nombre de passages devront être organisées.

17.1.3 Reconnaissances libres dans les zones où l'environnement ne risque pas d'être incommodé et où la législation le permet.

17.2 Reconnaissances

Pour le championnat national automobile 2013, aucune reconnaissance ne sera autorisée avant le début des épreuves.

Les CP (contrôle de passage) seront mentionnés sur le road book.

Les organisateurs qui décident d'inclure dans leur règlement particulier un texte sur les reconnaissances devront admettre la possibilité d'utiliser des voitures de série

18. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

18.1 Vérifications avant le départ et pendant le rallye

18.1.1 Tous les équipages et tous les véhicules participant au rallye doivent se présenter aux vérifications techniques (et/ou administratives) prévues conformément au programme du rallye.

18.1.2 Tout véhicule arrivant n'ayant pas passé la visite technique à l'heure de son départ sera non seulement pénalisé mais devra verser une amende forfaitaire de 50.000 FCFA tout ceci dans le cas exclusif où il se sera présenté avant l'heure de départ du dernier véhicule prévu sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course.

18.1.3 L'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non présentation de ces documents, les commissaires sportifs pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'au refus de départ.

18.1.4 Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture ou d'une moto à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai pourra être donné par les commissaires sportifs pour la mise en conformité du véhicule.

18.1.5 Le départ peut être refusé à tout véhicule non conforme par les commissaires sportifs sur rapport des commissaires techniques (voir l'article 34).

18.1.6 Les vérifications effectuées avant le départ sont d'ordre tout à fait général (contrôle des licences, de la marque et du modèle du véhicule, conformité apparente du véhicule avec le groupe dans lequel il est engagé, éléments de sécurité essentiels, conformité du véhicule avec le code de la route national, etc.).

17.1.7 Ceci comprend :

17.1.7.1 l'identification du véhicule, le châssis et le bloc moteur pouvant subir à tout moment un marquage spécifique.

17.1.8 A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule. A tout moment du rallye, le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule, sous peine de mise hors course devant être prononcée par le directeur de course.

18.1.9 Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité à ce qu'elles restent intactes jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant la mise hors course par le directeur de course.

Il appartient également à l'équipage de vérifier la bonne remise en place de tout élément du véhicule manipulé au cours des contrôles effectués.

18.1.10 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, entraîne la mise hors course de l'équipage par le directeur de course et de tout autre concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, cela sans préjudice de sanctions plus graves complémentaires qui pourraient être demandées à l'ASN du concurrent et/ou du complice.

18.2 Contrôle final

18.2.1 Dès son arrivée, chaque équipage conduira éventuellement son véhicule au parc fermé ou au parc d'assistance.

19. DÉPART

Avant le départ et avant tout nouveau départ éventuel, les organisateurs peuvent rassembler tous les véhicules concurrents dans une zone de départ, aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Dans ce cas, les pénalités (exclusivement pécuniaires) pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

19.1 Les équipages peuvent pénétrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

19.2 L'heure de départ impartie apparaîtra sur la fiche de contrôle de chaque équipage.

19.3 Retards aux convocations de départ de spéciales : forfait 10 minutes

Procédure de départ : Tout équipage devra se présenter sur la ligne de départ 1 minute avant son heure de départ idéale. Si tel n'est pas le cas, il partira en dernière position. Le départ n'étant autorisé que dans le cas où l'équipage concerné se sera présenté au plus tard 15 minutes après son temps idéal de départ. Il prendra alors le départ le dernier.

19.4 Pour le championnat, l'ordre de départ à partir de la 2^e spéciale et/ou de la 2^e étape pourra être fonction du classement provisoire établi à la fin de la spéciale ou de l'étape précédente.

19.5 Les départs de l'étape suivant la super spéciale, comportant un secteur sélectif se feront dans l'ordre du classement de la super spéciale. Les pénalités infligées lors de la super spéciale et des liaisons éventuelles ne concernent que le classement général. En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura réalisé le temps en premier.

19.6 Dans le cas où deux ou plusieurs secteurs sélectifs auraient été courus lors de la même étape, l'ordre de départ de l'étape du lendemain sera établi sur le cumul des temps de ces secteurs sélectifs.

En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura obtenu le temps le plus rapide du premier secteur sélectif.

19.7 Le Directeur de Course, lorsqu'il rédige l'ordre de départ, ne devra tenir compte que des éventuelles pénalités sportives liées à des infractions (CP manqué, écart de route, excès de vitesse, comportement déloyal) effectuées sur le secteur sélectif qui s'ajouteront au temps du/des secteur(s) sélectif(s) considéré(s).

Cette procédure est applicable à condition que les pénalités soient marquées sur le carton de pointage du concurrent et/ou constatées par un autre moyen à la disposition de la Direction de Course.

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

20. CARTON DE POINTAGE

20.1 Au départ d'une étape, les équipages reçoivent un carton de pointage sur lequel figurent respectivement les temps impartis et les temps maximum autorisés, pour parcourir chaque secteur de liaison et chaque secteur sélectif. Ce carton de pointage est rendu au contrôle horaire d'arrivée de chaque étape et peut être remplacé par un nouveau carton de pointage au départ de l'étape suivante.

L'équipage est seul responsable de son carton de pointage.

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

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

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

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

20.6 Si le règlement le permet, lorsqu'un concurrent ne finit pas une étape et souhaite reprendre le départ de l'étape du lendemain, il doit en informer le Directeur de Course dès que possible. Il doit rendre son carton au PC Course dès son arrivée au bivouac.

Outre les pénalités prévues aux présentes prescriptions et dans le règlement, une pénalité de 5 heures sera infligée au concurrent. Les dispositions sur l'assistance autorisée dans ces circonstances doivent être précisées au Règlement.

20.7 Pendant toute la durée du rallye, l'horaire officiel est celui de l'organisation.

20.8 Le carton de pointage doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé et que les temps y soient notés.

21. PROCÉDURE POUR LE DÉROULEMENT DES CONTRÔLES

21.1 Dispositions générales

21.1.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires et de passage, zones de contrôle de départ et arrivée d'épreuves spéciales, de regroupements et neutralisations, sont indiqués au moyen de sigles standardisés agréés par la FSAM.

21.1.2 Toutes les zones de contrôle (CH, CP, parc fermé, début et fin de liaison ou de SS) seront signalées par des panneaux mise en place par l'organisation.

21.1.3 La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

21.1.4 L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle (Dans le cas d'un pointage des horodatrices).

21.1.5 Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

21.1.6 Les postes de contrôle commencent à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier concurrent.

21.1.7 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course.

En ce qui concerne le pointage des horodatrices, la règle appliquée est la tolérance + ou - 1 minute.

21.2 Zone de contrôle

Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive permettant de l'identifier immédiatement.

21.3 Contrôles de Passage

21.3.1 Un tableau à fond rouge avec tampon indiquera l'arrêt obligatoire pour le pointage.

21.3.2 A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer la fiche de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

Afin de vérifier que les équipages respectent l'itinéraire du road book, des contrôles de passage sont obligatoirement implantés à un emplacement significatif mentionné et numéroté du road book.

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

21.3.3 L'heure de fermeture des contrôles de passage est prononcée en tenant compte :

- de la distance parcourue depuis le départ du secteur concerné.
- de la moyenne horaire du secteur considéré (sélectif ou horaire) imposée par le temps maximum autorisé.
- de l'heure idéale du dernier concurrent majorée de 60 minutes. Cette heure devra être mentionnée sur le carton de pointage ou sur l'itinéraire/horaire ou par additif.

21.4 Contrôles Horaires

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur la fiche de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute.

21.5 Contrôles Inopinés

A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement noter sur leurs fiches de contrôles le passage des véhicules.

21.6 Mise Hors Course

21.6.1 Sur une étape les temps de mise hors course des secteurs sélectifs ne seront pas cumulables.

21.6.2 Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision de l'Organisation de course. Les équipages concernés seront informés aussitôt que possible. Dans ce cas, une pénalité forfaitaire sera appliquée en fonction du temps complémentaire.

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

22. REGROUPEMENTS

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

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

22.3 Sur proposition du directeur de course, les commissaires sportifs peuvent, pour raisons de sécurité, décider d'arrêter une étape avant son terme. Un contrôle horaire est alors installé faisant office de contrôle de fin d'étape dans le cas des secteurs sélectifs, le contrôle horaire étant jumelé avec le contrôle de fin de secteur sélectif, où les temps relevés servent à établir le classement de cette étape.

Sur décision du directeur de course, cette étape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du Parc Fermé.

23. SECTEURS SELECTIFS

23.1 Les secteurs sélectifs sont des épreuves de vitesse sur route non fermée. Le chronométrage est effectué à la seconde.

23.2 Sur toute la durée des secteurs sélectifs, le port d'un casque homologué ainsi que les ceintures de sécurité pour les voitures sont obligatoires pour l'équipage lorsqu'il se trouve dans la voiture, sous peine d'exclusion.

23.3 Le(s) phare(s) et le(s) feu(x) arrière rouge(s) devront impérativement rester allumés pendant le déroulement complet des secteurs sélectifs et ce, afin de faciliter les manœuvres de dépassement des concurrents ou des véhicules de l'organisation. Tout manquement entraînera des pénalisations horaires.

23.4 Si un équipage pour des raisons particulières (qu'il pourra expliquer) devait prendre la route de course en sens inverse il sera dans l'obligation d'emprunter le plus souvent possible les bas cotés de la dite route de course afin d'éviter les risques de se retrouver en face d'un véhicule en course arrivant par l'itinéraire normal.

23.5 Les départs des secteurs sélectifs sont donnés comme suit :

23.5.1 Lorsqu'un véhicule, avec son équipage à bord, vient s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste inscrit sur le carnet de contrôle l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minute). Il remet ce document à l'équipage et lui annonce à haute voix les 30" - 15" - 10" et les cinq dernières secondes une à une.

Sinon, cette méthode peut être remplacée par un système de compte à rebours électronique, effectuant le compte à rebours par seconde et clairement visible par l'équipage depuis sa position de départ. Ce système peut être couplé électroniquement à un dispositif de détection de ligne de départ qui enregistre toute situation dans laquelle un véhicule quitte la ligne de départ avant le signal correct. Ce système peut être également synchronisé à un système de feux de départ dont la description et la réglementation doit être incluse au règlement particulier de l'épreuve.

23.5.2 Les cinq dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat du véhicule.

23.6 Le départ d'une épreuve spéciale à l'heure indiquée sur la fiche de contrôle ne peut être retardé par le commissaire concerné qu'en cas de force majeure.

23.7 Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

1 ère infraction : 30 secondes.

2 e infraction : 90 secondes.

3 e infraction : 3 minutes.

Infractions ultérieures : à la discrétion des commissaires sportifs.

Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire.

23.8 Au cours d'un secteur sélectif, l'assistance est autorisée.

23.9 Les intervalles de départ pour les secteurs sélectifs doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée, sauf en cas de dérogation accordée par la FSAM.

23.10 Interruption d'un secteur sélectif

23.10.1 Lorsque le déroulement d'un secteur sélectif est définitivement stoppé avant le passage des derniers équipages restant, et ce pour quelque motif que ce soit, le classement de l'épreuve sera obtenu en prenant compte des temps réalisés sur la portion avant interruption (moins de 2 kms).

23.10.2 Ce classement peut être établi même si un seul équipage a pu effectuer le parcours dans des conditions de compétition normales.

23.10.3 Dans des cas exceptionnels, pour des raisons de sécurité, le directeur de course pourra interrompre un secteur sélectif au contrôle de passage précédent et les concurrents pourront continuer le secteur sélectif une fois la zone dangereuse franchie. Le classement sera établi en faisant la somme des temps de 2 portions de ce secteur sélectif.

23.10.7 ARRIVEES DES SECTEURS SELECTIFS : représentées en visuel par le panneau ASS à fond jaune, elles doivent être franchies obligatoirement dans le sens du circuit et dans un espace n'excédant pas 50 m en perpendiculaire du poste de chronométrage.

La non observation de cette règle sera lourdement sanctionnée pouvant aller de l'amende jusqu'à la mise hors course.

23.11 Voitures ouvreuses

Les organisateurs devront fournir au moins 1 voiture ouvreuse numérotée "00". Cette voiture doit effectuer en totalité le parcours de toutes les épreuves spéciales du rallye.

23.12 Abandon

Tout équipage abandonnant un rallye doit signaler son abandon aux organisateurs au plus tôt. Excepté en cas de force majeure, tout équipage n'ayant pas signalé son abandon est passible d'une amende sur décision du collège des commissaires.

24. Dépassement - Obstruction - Accotement

Durant un rallye, il se pourrait que des concurrents soient rattrapés par des véhicules momentanément ou définitivement plus rapides.

Si tel est le cas, obligation est faite à l'équipage rattrapé de céder le passage.

Tout concurrent rattrapé par un autre devra faire le nécessaire pour se ranger et se laisser doubler. Tout véhicule ayant reçu plusieurs signaux sonores sur un temps donné et ne s'étant pas rangé pour se laisser doubler, sera sanctionné, à l'appréciation du Collège, de la manière suivante :

□ 10 mn pour le concurrent concerné.

Les dépassements pourront se faire, suivant l'opportunité, aussi bien par la gauche que par la droite.

Toute manœuvre d'obstruction par plusieurs conducteurs ayant des intérêts communs ou non est strictement interdite.

La lutte prolongée de front de deux ou plusieurs véhicules ne sera admise que si aucune voiture ne se présente au dépassement.

Des commissaires seront placés tout au long des circuits afin de veiller à la bonne marche de l'éthique sportive. La non observation de ces 2 règles sera lourdement sanctionnée pouvant aller de l'amende jusqu'à la mise hors course. La direction de course sera intraitable au vu des rapports des commissaires sportifs et d'éventuelles réclamations des pilotes.

Tout concurrent qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du circuit devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon telle que la présence de ce véhicule ne puisse constituer une gêne pour le déroulement de la compétition.

Il est recommandé d'avoir dans son véhicule un triangle de signalisation afin de prévenir les éventuels concurrents qui arriveraient derrière.

25. AUTONOMIE

Chaque concurrent sera responsable du calcul de son autonomie. Il ne pourra, en aucun cas, se retourner contre l'organisation si son véhicule ne parvenait pas à couvrir la distance des secteurs sélectifs.

26. FERMETURE DE LA PISTE

Un véhicule « balai » de l'organisation fermera la piste des rallyes.

Il est impossible de garantir que le véhicule « balai » passe à l'endroit exact ou un concurrent est en panne. Il appartient à l'équipage de se rapprocher le plus possible de l'itinéraire officiel.

Un équipage abandonnant son véhicule le fait sous sa propre et entière responsabilité. En cas de dommage ou de vol, l'organisation décline toute responsabilité.

27. PARC FERMÉ

27.1 Conditions générales

Pendant le régime du parc fermé, il est interdit sous peine d'exclusion de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Les voitures sont en régime de parc fermé :

27.1.1 Dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement, ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.

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

27.1.3 Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les commissaires sportifs.

27.1.4 Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

27.1.5 Au départ du rallye, il pourra être prévu un parc fermé de départ où les voitures devront être conduites au maximum 4 heures avant le départ.

27.1.6 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

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 dure pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.

27.1.7 Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser un véhicule 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 extérieure, qui ne pourra ensuite être embarquée dans le véhicule.

27.2 Réparations en parc fermé

27.2.1 Si les commissaires techniques d'un rallye considèrent que l'état d'un véhicule est devenu si défectueux qu'il puisse en affecter la sécurité de la circulation routière, ce véhicule doit obligatoirement être réparé en présence d'un commissaire technique.

27.2.2 Le temps employé à la réparation doit être considéré comme autant de minutes de retard, afin d'éviter qu'un équipage ne cherche à rattraper le temps ainsi perdu. La pénalité applicable est d'une minute par minute ou fraction de minute. L'équipage recevra une nouvelle heure de départ après la réparation si le temps perdu entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue.

27.2.3 Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage en parc fermé, de départ, de regroupement, ou de fin d'étape, de faire procéder au changement du pare-brise ou de la lunette arrière avec possibilité d'aide extérieure.

27.2.4 Si, pour le remplacement du pare-brise, un redressement de la carrosserie et/ou de l'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'Article 26.2.2 s'appliquera.

27.2.5 Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera une pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues à l'Article 26.2.2.

27.2.6 Après avoir garé leur véhicule dans le parc fermé, les conducteurs devront obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, dont l'entrée sera dès lors interdite aux membres de l'équipage.

27.3. Comportement

Les pilotes ne sont pas autorisés à effectuer des dérapages lors des cérémonies de départ, d'arrivée ou d'autres cérémonies d'un rallye.

28. RÉSULTATS

28.1 Détermination des résultats

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

28.1.1 Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant les secteurs sélectifs et les pénalisations en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalisation exprimée en temps.

Celui qui aura obtenu les meilleurs temps sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. De ce classement découleront les points pour le classement général.

28.1.2 En cas d'ex æquo dans une épreuve, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier secteur sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les ex æquo, les temps des secteurs sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération sauf pour la super spéciale. Les ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des départs du dernier secteur sélectif. Cette règle pour départager les ex æquo peut être appliquée à tout moment de l'épreuve.

28.2 Publication des résultats

Au cours du rallye les classements seront publiés en conformité avec l'article 27.2.1.

28.2.1

- Classements officiels : classements distribués par la direction du rallye pendant le déroulement d'une étape.
- Classements partiels officiels : classements publiés en fin d'étape.
- Classement final provisoire : classement publié par la direction du rallye à la fin du rallye.
- Classement final officiel : classement approuvé par la FSAM.

28.2.2 Sur tous les classements doivent figurer les résultats des épreuves spéciales ainsi que toute pénalisation exprimée en temps.

28.2.3 Dans les cas où l'un des rallyes comptant pour le championnat national ne pourrait se dérouler complètement pour une raison quelconque, l'attribution des points se fera sur la base du classement établi :

- Normalement si plus de 50% du rallye ont été parcourus.
- La moitié des points étant attribué dans le cas contraire.

28.2.4 Pour prétendre être classé sur un secteur sélectif dans son temps imparti, les concurrents devront obligatoirement avoir franchi la ligne d'arrivée moteur allumé et non tracté.

En cas d'abandon sur un secteur sélectif ou en cas de dépassement du temps imparti, le concurrent pourra repartir sur le secteur sélectif suivant et prendra les pénalités comme suit : Forfait Temps imparti.

29. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT OU D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT

29.1 Pilotes et copilotes

Pour l'établissement du classement final d'un championnat, les pilotes et copilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

29.1.1 En fonction du nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc obtenues par eux aux classements généraux des rallyes et ayant servi à constituer leur total de points.

29.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements généraux de tous les rallyes auxquels aura pris part chacun des pilotes et copilotes totalisant le même nombre de points. Une 7e place valant mieux que n'importe quel nombre de 8e place, une 8e place valant mieux que n'importe quel nombre de 9e place, et ainsi de suite.

29.1.3 En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et copilotes seront départagés en fonction du nombre de meilleurs temps réalisés dans la première épreuve spéciale de chaque rallye du championnat auxquels ils ont participé.

29.1.4 En cas de nouvel ex æquo, la FSAM désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

30. RÉCLAMATIONS ET APPELS

30.1 Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du code national.

30.2 Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au directeur de course, accompagnée d'une caution de 300.000 F qui ne sera pas restituée si la réclamation est jugée injustifiée.

30.3 Si la réclamation nécessite le démontage et remontage de différentes parties du véhicule, le réclamant devra en outre verser un des deux dépôts de garantie dont le montant sera précisé dans le règlement particulier du rallye.

30.3.1 Pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.).

30.3.2 Pour une réclamation intéressant l'ensemble du véhicule.

30.4 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, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée.

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

30.6 Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément au code national.

30.7 Le règlement particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation et d'appel fixés par la FSAM.

30.8 En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes prescriptions, seule la FSAM est qualifiée pour prendre une décision.

31. BAREME DES POINTS DU CHAMPIONNAT AUTOMOBILE

Les points attribués par catégorie en championnat sur les rallyes 2 jours seront les suivants :

1	15
2	13
3	11
4	9
5	7
6	5
7	4
8	3
9	2
10 ^e et Au-delà	1

Les points attribués par catégorie en championnat sur le Tour du Sénégal seront les suivants :

1	20
2	17
3	14
4	11
5	9
6	7
7	5
8	4
9	3
10 ^e et Au-delà	2

32. CHAMPIONS DU SENEGAL

Dans le cadre du championnat national automobile, la FSAM désignera en fin de saison les champions du Sénégal Pilote et copilote dans chaque catégorie

Les points attribués à chaque compétition seront acquis par les équipages (mêmes points au pilote et copilote d'un équipage vainqueur).

33. COUVERTURE MEDIATIQUE

SEYLIOR RACE ORGANIZATION est une marque déposée. La marque Seylior Race Organization (S.R.O), son logo et le nouveau logo Championnat du Sénégal des Rallyes terre (C.S.R.T) sont protégés par des droits de propriété intellectuelle. Leur utilisation à quelque titre que ce soit, sous forme semi figurative (logo) ou non, est subordonnée à l'accord exprès de l'Organisateur.

OBLIGATIONS DU CONCURRENT

- Il est strictement interdit aux concurrents, d'utiliser les Logos « S.R.O » et « C.S.R.T ».
- Il est strictement interdit aux concurrents ou autres personnes ou entités de commercialiser à quelque titre que ce soit, des produits revêtus en tout ou partie des logos «S.R.O » « C.S.R.T ».
- Les marques «S.R.O » et « C.S.R.T » ne pourront en aucun cas être utilisés à des fins d'enseigne, de nom commercial, de raison ou dénomination sociale ou pour désigner des produits, services ou activités, à quelque titre que ce soit, Le Logo Concurrent ne peut être associé directement ou indirectement à une marque commerciale ou institutionnelle, en particulier à celles de vos sponsors ou partenaires. En aucun cas, les sponsors et partenaires des concurrents ne pourront utiliser la marque «S.R.O » ou « C.S.R.T ». Les concurrents veilleront à ce qu'aucune confusion ne soit possible entre leurs propres sponsors et partenaires et les sponsors et partenaires officiels de « S.R.O», qualité qui ne pourra être délivré que par l'organisateur,
- Les Photos et les vidéos sont destinées exclusivement à illustrer vos dossiers de présentation ou vos dossiers de presse sur support papier ou électronique ; toute autre utilisation et, en particulier, toute utilisation à des fins de communication commerciale et/ou de publicité devront faire l'objet d'un accord express et préalable de l'organisateur,

- Vous vous engagez à ne rien faire qui puisse nuire, directement ou indirectement, à l'image, la réputation, la renommée et/ou aux droits de « S.R.O » ou de « C.S.R.T », et de ses organisateurs,
- Seuls les concurrents régulièrement inscrits pour participer à l'édition 2013 de « C.S.R.T » sont autorisés à utiliser les Photos, vidéo, dans les conditions prévues,
- Le droit d'utilisation des Photos, de vidéos, ne confère aucun droit de propriété et d'utilisation en dehors des présentes. Vous vous engagez de ce fait à ce qu'il n'existe aucune confusion dans l'esprit des tiers sur un tel usage. Toute utilisation, non autorisée explicitement est strictement interdite.

AUTORISATIONS DE L'ORGANISATEUR :

- Afin de permettre une diffusion et une promotion de « C.S.R.T » la plus large possible, toute personne participant au Championnat est soumise au respect de son règlement. Il reconnaît que sa participation à l'épreuve autorise l'organisateur et ses ayant droits ou ayant cause à reproduire et à représenter, sans rémunération d'aucune sorte, ses nom, voix, image, biographie et plus généralement sa prestation sportive dans le cadre du « C.S.R.T ». De même que la/les marque/s de ses équipementiers, constructeurs et sponsors, sous toute forme, sur tout support existant ou à venir, en tout format, pour toute communication au public dans le monde entier, pour tout usage y compris à des fins publicitaires et/ou commerciales sans aucune limitation autre que celles visées ci-après, et pour toute la durée de la protection actuellement accordée à ces exploitations par les dispositions législatives ou réglementaires, les décisions judiciaires et/ou arbitrales de tout pays ainsi que les conventions internationales actuelles ou futures, y compris pour les prolongations éventuelles qui pourraient être apportées à cette durée.
- Cependant, l'organisateur, lorsqu'il autorisera un tiers à utiliser des images de l'épreuve à des fins publicitaires ou promotionnelles, n'autorisera pas ce tiers à utiliser le nom, la voix, l'image, la biographie ou la prestation sportive d'un concurrent non plus que la marque de son sponsor ou équipementier ou constructeur en vue d'une association directe ou indirecte entre ce coureur, la marque de son sponsor ou équipementier et le produit, le service, la marque ou le nom commercial dudit tiers sans l'autorisation expresse du coureur, sponsor ou équipementier concerné. De même, à l'exception des livres, livres/photos, B.D., sous toute forme d'édition, des vidéo cassettes, CD-ROM, DVD ou plus généralement de tous vidéogrammes ou vidéodisques, sur quelque support et format que ce soit, dont le sujet porte en tout ou partie sur le « C.S.R.T », des posters, affiches, carnets de route, carnets de signature, cartes, programmes officiels relatifs au Championnat, l'organisateur n'exploitera pas et n'autorisera pas l'exploitation de l'image individuelle d'un coureur dans le cadre de la commercialisation de produits dérivés dits de merchandising.
- Tous les Concurrents et tous les accompagnateurs ne pourront filmer des images relatives au Championnat, quels que soient les moyens utilisés et le but dans lequel elles sont filmées, sans l'autorisation préalable et écrite de l'organisateur. A cet effet, les demandes écrites devront être adressées au plus tard 30 jours précédant le départ de l'épreuve à l'adresse internet suivante : www.medias@seylor-race.com

34. PENALITES

Les pénalités prévues au règlement, y compris les pénalités forfaitaires (variables), doivent faire l'objet d'un tableau complémentaire. Tout non-respect des textes de ce règlement dont les pénalités ne sont pas mentionnées fera l'objet d'un rapport au Directeur de Course, et les commissaires sportifs jugeront de la pénalité à infliger. Les pénalités encourues sont affectées au classement de l'étape et au classement général de l'épreuve.

Des pénalités sportives sont appliquées au temps des secteurs sélectifs et les autres pénalités sont appliquées au classement général.

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

TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALISATIONS GPS	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Appréciation du Collège des Commissaires
ABSENCE DE TRACE DE COURSE SUR 1 UN SS	2 HEURES + LE TEMPS DU SS		POUVANT ALLER JUSQU'AU HORS COURSE
ABSENCE DE TRACE DE COURSE SUR TOUTE L'ETAPE	PENALITE DE L'ETAPE		POUVANT ALLER JUSQU'AU HORS COURSE
NON PRESENTATION DU GPS A LA FIN DU RALLYE ET/ OU D'UNE ETAPE	2 HEURES EN SUS DU PLUS MAUVAIS TEMPS	200.000 F	POUVANT ALLER JUSQU'AU HORS COURSE

DEPASSEMENT DE LA LIMITE AUTORISEE SUR UN WPO ENTRE 30 M ET 50 M ENTRE 50 M ET 75 M AU DELA DE 75 M	3 MINUTES 5 MINUTES 7 MINUTES		PENALITE CROISSANTE EN FONCTION DE LA DUREE DU HORS LIMITE
DEPASSEMENT DE LA LIMITE AUTORISEE SUR UN HORS PISTE ENTRE 50 M ET 75 M ENTRE 75 M ET 100 M AU DELA DE 100 M	3 MINUTES 5 MINUTES 7 MINUTES		PENALITE CROISSANTE EN FONCTION DE LA DUREE DU HORS LIMITE
NON RESPECT DU CIRCUIT (ERREUR DE NAVIGATION) ENTRAINANT UN GAIN EN TERME DE KMS			PENALITE CROISSANTE EN FONCTION DE LA DUREE DU GAIN

TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALISATIONS	Sanctions A.S.N	Départ refusé	Hors Course	Pénalité en temps	Pénalité financière (EN €)	Décisions Pénalités Appréciation du Collège des Commissaires
Non titulaire d'une licence FSAM (ou F.I.A)		x				
Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'un tiers à bord			x			
Mancœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse par un concurrent ou un équipage	x					<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Véhicule ne correspondant pas aux caractéristiques de l'engagement		x				<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Absence ou mauvaise apposition d'un (1) numéro de course		x				
Non-apposition des noms de l'équipage + Groupe sanguin sur chaque aile avant du véhicule		x				
Retard au départ d'une étape Jusqu'à 30 mn + de 30 mn			x	5 minutes		

Road book non suivi				x		<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Contrôle de Passage raté				30 minutes		
CH raté				30 minutes		
Non respect des règles de circulation dans les villes et/ou villages traversés 1ere infraction 2eme infraction 3eme infraction				x x	x x	<i>Hors course</i>
Il est interdit de : - Transporter les véhicules - Bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou empêcher de dépasser			x	x		<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Non-port du harnais pendant les secteurs sélectifs			x			
Non-assistance à accidenté	x		x			
Conduite anti sportive	x			x		<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Manœuvre déloyale et/ou attitude désobligeante envers les concurrents ou officiels			x			
Perte ou détérioration du road book				15 minutes		
Non-respect des directives d'un commissaire à un contrôle				x		<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Faux départ avant le signal du commissaire 1ere infraction 2eme infraction 3eme infraction				30 SEC 90 SEC 3 minutes		<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Infraction au régime de parc fermé			x			
Véhicule ne respectant pas le règlement sécurité		x				
- Fraudes au-delà des marques	x		x			

d'identification - Ainsi que l'équipage ayant aidé à cette fraude	x		x			
Refus de présenter son véhicule aux commissaires			x			
Retard aux vérifications techniques et administratives				5 minutes		
Absence d'équipement de sécurité : 1ere infraction 2eme infraction		x	x	x		
Abandon d'un membre d'équipage de 2 personnes		x	x			
Abandon non signalé	x				65.000 F	
Port du casque non respecté			x			
Equipement radio et/ou satellite non autorisé			x			
Non-réception des documents de course lors des convocations (road book etc..)				10 minutes		
Rectification ou modification apportée sur la feuille de route			x			
Non-présentation des équipements de course requis par l'organisation		x				<i>Pouvant aller jusqu'au HC</i>
Perte du carton de pointage				15 minutes		
Arrivée CH LIAISON au-delà du temps imparti				1 minute par minute de retard		
Equipage roulant sur un secteur sélectif en dehors des créneaux autorisés par l'organisation			x		200.000 F	

Limitation de vitesse

Durant les différentes étapes, les concurrents seront confrontés à 2 types de contrôles :

- Contrôle de vitesse dans les villages (voir ci dessus)

- Contrôle de vitesse sur les pistes latéritiques et/ou les routes nationales (vitesse à ne pas dépasser notée sur le road book). Les pénalités sont établies comme suit :

Au delà de la vitesse limitée : 5 minutes + 100.000 FCFA

CETTE PENALITE AUSSI BIEN EN TEMPS QU'EN PENALITE FINANCIERE SERA CROISSANTE EN FONCTION DE L'EXCES DE VITESSE ET DE LA DUREE DU DEPASSEMENT DE VITESSE.

35. VEHICULES EXONERES

Tout concurrent bénéficiant d'une exonération sur un véhicule de course aura obligation de s'inscrire et de participer à toutes les courses du championnat. En cas de défection de dernière minute, seule la FSAM pourra statuer. A défaut le concurrent s'expose à des amendes et sanctions sévères relevant des douanes sénégalaises et de la FSAM.

36. SECURITE

Tout véhicule engagé devra impérativement répondre aux normes de sécurité obligatoires suivantes (selon annexe J) :

Voiture :

- Arceau de sécurité aux normes FIA
- Harnais sur les deux baquets avant
- Fixation des sièges à la carrosserie suivant les normes FIA
- Coupe-circuit (externe et interne) en état de fonctionnement
- Extincteur aux normes (homologué) en état de fonctionnement (Certificat spécial d'un professionnel)
- Système complet d'éclairage et de signalisation
- Trousse médicale de 1ere urgence (sur modèle proposé par l'assistance médicale)
- Casque homologué aux normes FIA
- Combinaisons et cagoules assurant la protection de la peau.
- Gants
- Chaussure de conduite ou de sport
- Protection réservoir carburant
- Protection entre la cabine et le compartiment moteur
- Hans homologué aux normes FIA conseillé

Moto :

- Coupe-circuit au guidon en état de fonctionnement
- Système complet d'éclairage et de signalisation
- Trousse médicale de 1ere urgence (sur modèle proposé par l'assistance médicale)
- Casque homologué aux normes FIA
- Combinaisons assurant la protection de la peau.
- Gants / Genouillères
- Bottes de conduite
- Protège cervicale et gilet de protection dorsale