

2^{ème} COTE – COTE HISTORIQUE LA BOUCLE AFRICAINE Epreuve de régularité REGLEMENT

Préambule – Généralités – Terminologie Applicable à tous les participants

PREAMBULE

Cette **EPREUVE DE REGULARITE** organisée et réalisée sans notion de vitesse pure, en parfait respect des lois nationales et du strict respect par les participants des différents codes de la route des pays traversés. La totalité du parcours se déroule sur route ouverte à la libre circulation des autres usagers, les concurrents devront en tenir compte.

Toutes les personnes participant au 2^{ème} Côte – Côte Historique «LA BOUCLE AFRICAINE» sont les hôtes des pays traversés et de leur population, ils doivent en conséquent se considérer et se comporter comme tels.

Par le fait d'apposer sa signature sur le bulletin d'inscription, le concurrent s'engage à respecter scrupuleusement les impératifs définis et explicités par le règlement de cette épreuve et de ses annexes ainsi que le Road Book qui définit l'itinéraire.

ORGANISATEURS

BUREAUX & COURRIER : DJIBI -
Rallye Côte Côte Historique
13. Avenue Charles de Gaulle
84600-VALREAS
FRANCE
Tel : +33 (0)4 90 35 54 65
Fax : +33 (0)4 90 37 13 68
E-mail : info@rallyecotecote.com
Internet : www.rallye-cotecote.com

ORGANISATEUR SPORTIF :
AUTORITES DU TOGO

GENERALITES

LES CONCURRENTS SONT SEULS RESPONSABLES DE LA VALIDITE DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS REQUIS POUR PARTICIPER AU 2^{ème} COTE – COTE HISTORIQUE LA BOUCLE AFRICAINE, ILS NE POURONT EN AUCUN CAS TENIR POUR RESPONSABLE L'ORGANISATION EN CAS DE NON VALIDITE DE CES DOCUMENTS.

AUTORISATION MEDICALE. Tout participant devra présenter lors des vérifications administratives une « autorisation de participation » signée par leur médecin traitant et signer la décharge de responsabilité qui leur sera présentée.

CARNET ADMINISTRATIF. Document remis par l'organisation aux concurrents avant les vérifications administratives. Ils devront remplir avec soins les pages concernant les documents officiels du véhicule, de l'équipage et avec une grande exactitude celles concernant les objets, matériels et pièces de toutes sortes transportées dans leur véhicule.

Ce carnet de passage en douane sera visé :

- Aux contrôles avant le départ.
- Aux contrôles de police et de douane d'entrée et de sortie des pays traversés.
- Il devra être à disposition des autorités de police et des officiels pendant toute la durée du rallye.

Les concurrents devront se soumettre à tous les contrôles de police et de douane tout au long du parcours **ils seront seules responsables de la véracité de leurs déclarations** et de la bonne tenue de leurs dossiers administratifs.

Les organisateurs interviendront auprès des autorités concernées pour que toutes facilités soient accordées aux concurrents, sous réserve que leur déclaration soit conforme et reflète l'exacte vérité.

En cas de fausse déclaration ou de litige grave (drogue, armes, ou autre) **le concurrent assumera seul les conséquences de ses actes.**
Ne pas oublier qu'en Afrique : Courtoisie vaut rapatrié.

DOUANES Tous les participants au Côte - Côte, équipages pilotes équipiers, organisateurs, journalistes, etc. ... devront être en possession de :

- Un passeport avec une durée de validité de six mois après la date de retour.
- **les visas nécessaires, soit pour les ressortissants FRANÇAIS, pour les pays suivants : TOGO - MALI - BURKINA FASSO - BENIN**
- Un permis de conduire international (couleur grise) valide. (le permis 3 volets est insuffisant).
- Un certificat de vaccination (fièvre jaune obligatoire)
- De tous les documents officiels du véhicule en originaux les photocopies ne sont pas admises.
- 40 Photocopies de la « fiche d'identification » modèle fournie par l'organisation et représentant toutes les caractéristiques du véhicule et identité de ses occupants.

SECURITE MEDICALE Une infrastructure médicale sera à la disposition de la totalité des participants pendant toute la durée du parcours de l'épreuve ; En cas d'accident ou de maladie, tout participant de l'épreuve sera soigné, puis pris en charge, transporté et évacué par les véhicules au sol et aériens de la sécurité médicale.

Tous les frais afférents aux soins et au transport des blessés ou malades sont à la charge de l'organisation entre le lieu de l'accident ou de la maladie et les centres hospitaliers des Grandes Villes des pays traversés. A partir de son admission à l'Hôpital, le blessé ou malade sera sous la responsabilité médicale de l'établissement local et à la charge de son « assurance individuelle accident » et le cas échéant de son contrat « assistance rapatriement ». Pour les cas graves il sera toujours accompagné d'un médecin de l'organisation.

Pour les, il est toutefois recommandé de souscrire une assurance complémentaire au près de votre assureur ou auprès de celui de l'organisation.

RECOMMANDATIONS

Il est recommandé d'emporter dans son véhicule :

- Un outillage « raisonnable »
- Un briquet.
- Un petit lot de pièces détachées de 1^{ère} urgence.
- Un moyen de remorquage efficace et solide de 30 mètres environ.
- Une plaque pouvant supporter le véhicule à mettre sous le Crick.
- Un Gonfleur.
- Deux tôles de désensablage.
- Deux triangles de signalisation.
- Un gilet fluorescent par membre de l'équipage.
- **Une réserve d'eau potable de 3 litres d'eau par personne est obligatoire.**
- Une caisse popote contenant la subsistance.
- Une coupe ceinture ou cutter fixé à l'intérieur du véhicule sur le montant de la portière coté pilote.
- Un téléphone portable.
- Matériel de bivouac et de toilette – tente, duvet, lampe frontale, lampe de poche etc. ...
- Matériel d'éclairage en cas d'intervention de nuit sur le véhicule

TERMINOLOGIE

ADDITIF : Bulletin faisant partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve et destiné à le modifier, le préciser, ou le compléter.

BIVOUAC : Lieu situé entre les contrôles horaires d'arrivée et de départ d'étape, ou tous les concurrents se regroupent. Il est précisément localisé dans le Road Book. L'assistance y est libre entre les concurrents encore en course.

La zone de bivouac est déterminée par un cercle fictif d'environ 500 mètres dont le centre sera la structure mise en place par l'organisateur

Il sera interdit de circuler avec un véhicule quel qu'il soit à une vitesse dangereuse dans la zone du bivouac.

Les concurrents qui arriveraient après la fermeture du Contrôle Horaire de fin d'étape devront déposer leurs carnets de contrôle pour pouvoir repartir dans l'étape suivante dans la « boîte à carnets de bord »

BRIEFING : Le briefing est quotidien en Afrique, il est tenu par l'organisateur.

CARNET DE CONTRÔLE : Carnet ou feuillet quotidien sur le quel figure tous les contrôles (horaires et de passage) que le concurrent doit faire viser dans l'ordre chronologique lors de son passage au contrôle correspondant.

ETAPE : Chacune des parties de l'épreuve de régularité séparées par un arrêt d'au moins 6 heures. Des contrôles sont prévus à chacune des arrivées et départs d'étape.

E TRACK Système de suivi satellite qui augmente votre sécurité. Il fait office de balise de sécurité.

PENALISATION FORFAITAIRE : La pénalisation forfaitaire s'exprime en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà infligées au concurrent dans des cas précis et répertoriés au présent règlement. La pénalisation forfaitaire pour chaque étape sera calculée en additionnant le temps maximum autorisé du secteur de régularité ou du / des secteur (s) de liaison de l'étape non effectué, à la pénalisation forfaitaire du/ des secteur(s) manquants ainsi qu'au éventuels contrôle de passage manquants.

ROAD BOOK : Ce document décrit l'ensemble du parcours de l'étape. Il informe sur les distances, l'itinéraire et les difficultés du parcours.

SECTEUR TEST DE REGULARITE : Partie du parcours à couvrir à une moyenne constante. Ces secteurs seront contrôlés par l'organisateur à des endroits tenus secrets.

SECTEUR de LIAISON : Tronçon d'itinéraire à parcourir dans un temps imparti entre 2 contrôles successifs.

TEMPS IMPARTI : Chaque secteur de liaison devra se disputer dans un temps imparti que devront respecter les concurrents. Tout dépassement de ce temps imparti entraînera une pénalisation.

TEMPS MAXIMUM : Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque secteur test de régularité ou secteur de liaison, qui en cas de dépassement sans aucune tolérance, entraîne l'application de la pénalisation forfaitaire. A ce moment le contrôle est dit fermé pour le concurrent considéré.

VISAS : Il appartient à chacun des participants équipages pilotes équipiers, officiels, journalistes, etc. ... de se procurer les visas nécessaires soit pour les pays suivants pour les ressortissants FRANÇAIS : TOGO – MALI – BURKINA FASSO - BENIN- Pour les ressortissants d'autres pays se renseigner au près des divers consulats.

Règlement particulier AUTO- CAMION

PROGRAMME

Publication du Règlement et	
Ouverture des inscriptions :	4 janvier 2008
Clôture des engagements (tarif minoré) :	31 mai 2008
Clôture des engagements :	15 septembre 2008
Vérifications - à XXXXXX	X octobre 2008
- à LOME	9 novembre 2008
Départ de la première étape le :	10 novembre 2008
Arrivée de la dernière étape le :	21 novembre 2008
Réception d'arrivée :	21 novembre 2008

ARTICLE 1– organisation

1.1 Définition

Les AUTORITES DU TOGO et la société DJIBI organisent le :

Du 9 novembre au 21 novembre 2008 une épreuve de Régularité Historique dénommée :

2^{ème} Côte-Côte Historique « LA BOUCLE AFRICAINE »

Permanence de l'épreuve dès la parution du présent règlement jusqu'au 8 novembre

Djibi Sarl
13.Avenue Charles de Gaulle
84600-VALREAS
FRANCE
Tel : + 33/ (0)4 9035 5465
Fax : +33/ (0)4 9037 1368

1.2 Comité d'Organisation

Président Christian DERVIEUX
 Membres Ai-Nhat BUI
 Alain GROSMAN
 René LATIL
 Nathalie LECLERC
 Claudy BERTRAND

Art. 3 : Description

La Boucle Africaine représente :

- Longueur totale du parcours : 4 611.38 Kilomètres
- Nombre d'étapes : 12 Etapes
- Nombre de sections : 12 Sections
- Nombre de tests de régularité sur route ouverte à la circulation : 12
- Représentant une longueur totale de 2 599.31 Kilomètres

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et dans le Road Book. Toutes les informations nécessaires pour parcourir l'itinéraire correctement sont reprises dans le Road Book.

Art.4 : Voitures autorisées

4.1 Tout concurrent qui voudrait inscrire une voiture à cette épreuve doit s'assurer que, à la date des vérifications, et pour toute la durée du rallye, cette voiture est conforme à la législation routière pour les pays dans lesquels se déroule le rallye.

Cette épreuve est ouverte sur invitation :

- Aux voitures et camions de plus de deux ans d'âge régulièrement immatriculés avant le 31 décembre 2006 pour les camions, à l'exclusion en France des numéros W et WW et devront avoir impérativement une date de première mise en circulation égale ou antérieure à l'année deux mille six soit jusqu'au 31/12/2006

Seule la date de première mise en circulation relevé sur le certificat d'immatriculation (carte grise en France) fera foi.

Le châssis ou la coque du véhicule doivent être d'origine et conforme au certificat d'immatriculation toute modification doit respecter la technicité de la période du véhicule.

L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture ou camion qui ne satisfait pas à l'esprit et à l'aspect de la période donnée.

4.2. Groupes**Autos**

Années	Groupe	Modèle - Type	Classe
Avant guerre	1	2 roues motrices	1
jusqu'en 1970		4 roues motrices	2
1971 à 1986	2	2 roues motrices	1
		4 roues motrices	2
1987 à 1996	3	2 roues motrices	1
		4 roues motrices	2
1997 à 2006	4	2 roues motrices	1
		4 roues motrices	2

Camions

1970 à 2006	5	2 roues motrices	1
		4 roues motrices	2
		6 roues motrices	3
		8 roues motrices	4

NOTA : l'éligibilité dans chaque groupe est fonction de la date de 1^{ère} mise en circulation du véhicule.

4.3 Tous les instruments de bords, mécaniques ou électroniques sont admis.

Sont interdits pendant toute la durée de l'épreuve :

- Tous les systèmes de radiocommunication (C.B., BLU, VHF,) fixes ou mobiles autres que les téléphones mobiles de tous types.

AUTONOMIE : Chaque véhicule devra disposer d'une autonomie minimum de 500 kms

EXTINCTEUR : Chaque véhicule devra être équipé d'un extincteur à poudre de 2 kilos, fixé au moyen de deux sangles métalliques à dégrafage rapide et directement accessible depuis les sièges de l'équipage.

CEINTURE DE SECURITE. Une ceinture de sécurité par passager est obligatoire dans les voitures et camions.

RESERVE D'EAU POTABLE. Au départ de chaque étape la présence d'une réserve d'eau potable de 3 litres par membre de l'équipage devra être présente à bord. Des contrôles seront effectués.

Sont autorisés

- La pose de renforts de suspension, châssis ou caisse.
- L'adjonction de plaques de blindage, protèges carter sur tous les véhicules.
- Les réservoirs supplémentaires du type FT3 ou ceux construits par le constructeur aux conditions d'être dans un bac étanche avec une ouverture à l'extérieur du véhicule. Les constructions artisanales sont interdites.
- L'adjonction de crochets d'attelage A.V. et A.R.
- Deux roues de secours ou plus
- La pose de systèmes d'éclairage supplémentaires conformes au code de la route.
- Deux bavettes A.R.

4.3 Il est conseillé de présenter aux organisateurs, lors des vérifications :

- Une Fiche d'Identité ou PTH pour Véhicule Historique ou,
- Un "Laissez-passer de véhicule" pour l'épreuve de Régularité Historique

4.4 Lors des vérifications avant le départ, et pendant toute la durée de l'épreuve, tout véhicule ne présentant pas ou plus les conditions de sécurité requises pourra être refusé.

Art. 5 : Equipages Admissibles

5.1 Tout équipage doit être composé du Premier Pilote, d'un ou plusieurs équipiers, comme spécifié sur le formulaire d'inscription.

Le premier pilote doit être en possession d'un permis de conduire international.

Pour être autorisé à conduire pendant l'épreuve, un équipier doit être titulaire d'un permis de conduire international.

L'âge minimum d'un équipier est de 18 ans révolus.

5.3 Est interdit pendant toute la durée de l'épreuve :

- L'emport d'armes à feu.
- Le port de vêtements militaires

Des contrôles seront effectués, tout contrevenant s'exposera à l'exclusion de l'épreuve sans préjudice de sanctions qui pourraient lui être infligées par les autorités du pays traversé.

Art. 6 : demandes d'inscriptions

6.1 Toute personne souhaitant participer au 2^{ème} Côte – Côte Historique LA BOUCLE AFRICAINE doit envoyer le formulaire d'inscription dûment rempli au Secrétariat du Rallye :

Djibi Sarl – Rallye cote-cote historique « la boucle africaine »

13 avenue Charles de Gaulle 84600 VALREAS - France -

Tel : +33(0)4 9035 5465

Fax : +33(0)4 9037 1368

E-mail : info@rallyecotecote.com

L'organisateur doit avoir reçu le formulaire d'inscription au plus tard le 15 septembre 2008. Accompagné du 1^{er} versement de 2.000 Euros.

L'inscription du candidat devient définitive après réception du solde des droits d'engagement. Ce montant doit parvenir aux organisateurs dans un délai de 60 (soixante) jours à dater de la réponse positive donnée à la demande du candidat par le comité d'organisation.

Les détails concernant l'équipier peuvent être envoyés jusqu'aux vérifications. Un membre de l'équipage ou la voiture pourra être remplacés jusqu'au moment des vérifications, avec l'accord des organisateurs.

Toutes les inscriptions doivent être accompagnées d'une photocopie de la page de la Fiche d'Identité adéquate (voir article 4.3) et des photos d'identité 4x4 de chacun des membres de l'équipage

Le nombre maximum des engagés sera limité à 60. Les concurrents pré inscrits seront prioritaires.

6.2 Par le fait d'envoyer le formulaire d'inscription, tous les pilotes se soumettent aux dispositions du présent règlement.

6.3 Le Côte – Côte se déroule sur invitation en foi de quoi les organisateurs se réservent le droit de refuser tout engagement sans avoir à justifier les motifs de leur décision.

Art. 7 : Droits d'Engagement -Assurances

7.1 Les droits d'engagements couvrant les frais suivants, sont fixés à :

A au départ de FRANCE pour les véhicules et équipages (2 personnes)

	Jusqu'au 31 mai	au 15 septembre
Véhicules 2 Roues Motrices & 4X4 :	10 000 €	13 000 €
Camions de plus de 3.5 Tonnes :	12 000 €	15 600 €
Passagers supplémentaire :	2 000 €	2 600 €

B au départ de LOME

Véhicules 2 Roues Motrices & 4X4 :	6 000 €	7 800 €
Camions de plus de 3.5 Tonnes :	8 000 €	10 400 €
Passagers supplémentaire :	1 000 €	1 300 €

Les droits d'engagement comprennent :

- Le droit de participation à l'épreuve
- Le bénéfice des infrastructures mises en place sur le plan sportif et médical
- Le transport aérien aller retour Paris - Lomé - Paris pour 2 personnes (Sauf pour les équipages au départ d'Afrique)
- Le transport des véhicules de France - Togo - France (Sauf pour les équipages au départ d'Afrique)
- Les bivouacs : petit déjeuner et dîner durant toute l'épreuve
- L'assurance responsabilité civile des concurrents.
- Les plaques et numéros de course.
- Les cadeaux souvenirs de l'épreuve
- La soirée de gala pour les équipages à l'arrivée du Côte Côte à Lomé
- Le rapatriement du véhicule sur Lomé, en cas de panne mécanique grave lors de l'épreuve, afin qu'il puisse embarquer pour la France avec les autres véhicules de l'épreuve

Ne sont pas compris :

- Les Taxes et droits portuaires qui resteront à la charge des concurrents.
- Les frais de route, de logement (bivouac et hôtels),
- Les déjeuners durant l'épreuve.
- Le carburant
- Les frais de location du matériel de sécurité « E-TRAC »
- Les assurances individuelles
- Les assurances des véhicules dans les pays traversés
- Les frais de visas et de formalités administratives.
- Les frais éventuels occasionnés par la remise en état des véhicules, pièces de rechange, main d'œuvre, etc.
- Les frais personnels

7.2 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- a. aux candidats dont l'engagement aura été refusé ;
- b. en cas d'annulation de l'épreuve.

En cas d'accident ou de maladie grave d'un concurrent ou du premier pilote d'un véhicule engagé et déclaré à l'organisateur avant le 15 septembre 2008 par lettre recommandée A.R. le remboursement des droits d'engagement (le 1^{er} versement &/ou solde) pourra après vérification de la véracité de ce cas de force majeure, être remboursé en totalité.

A partir du 16 septembre, les droits d'engagement ne seront remboursés qu'à raison de 50%, ceci quels que soient les motifs occasionnant le retrait du concurrent.

Passé la date du 3 octobre 2008 aucun remboursement n'aura lieu.

7.3 Couverture d'assurance souscrite par l'organisateur pour garantir les équipages :

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers. L'indemnité maximum par sinistre, de cette assurance a un plafond de 6 100 00 Euros pour les dommages corporels et de 500 000 Euros pour les dommages matériels.

L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin de l'épreuve ou dès le moment de l'abandon ou de l'exclusion, sauf si l'abandon ou l'exclusion survient au cours d'un secteur de régularité, auquel cas la suspension de garantie ne s'exercerait qu'à la fin de ce secteur de régularité.

Cependant tous les concurrents devront présenter aux vérifications une carte verte attestant de leur propre assurance, valable pour tous les secteurs empruntés. D'autre part les concurrents devront souscrire une assurance de leur véhicule pour les pays suivants : Togo, Burkina Faso et Mali, Benin.

Une « assurance individuelle accident » pour les participants n'est pas obligatoire mais fortement conseillée.

7.4 En cas de refus d'une inscription, le 1^{er} versement de 2 000 € est restitué intégralement au candidat.

Art. 8 : Additifs

Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin.

Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.

Ces additifs seront affichés. Ils seront en outre communiqués directement aux participants, qui devront en accusé réception par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible, pendant le déroulement du rallye.

Art. 10 : Equipages

10.1 Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d'inscription seront admis au départ. (Voir exception art 6.1)

L'abandon d'un membre de l'équipage excepté dans le cas décrit dans l'art. 6.1 Ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner l'exclusion, *sauf pour porter secours à un blessé ou un malade dans un état grave.*

10.2 Une feuille spécifique, considérée comme carte d'identité comportant les photos d'identité récentes « 4x4 » les groupes et thésus sanguins, et les signatures des membres de l'équipage ainsi que tous les détails relatifs à la voiture sera apposée sur le véhicule pendant la durée de l'épreuve.

10.3 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'inscription

Art. 11 : Ordre de Départ -Plaques –Numéros- E track

11.1 Le départ sera donné dans l'ordre des numéros, le plus petit partant en tête, en fonction de la moyenne choisie dans chaque catégorie (motos, autos, camions) Tout retard au départ de l'épreuve ou d'une étape ou d'une section (nouveau départ après un regroupement) sera pénalisé.

L'heure officielle de l'épreuve sera l'heure G.M.T.

11.2 L'organisateur fournira à chaque équipage deux plaques de l'épreuve.

11.3 Les plaques de l'épreuve comportant les numéros de la voiture devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, une des plaques d'immatriculation de la voiture. Les numéros fournis par l'organisateur devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée de l'épreuve, sur chacun des 2 côtés de la voiture.

A tout moment, la constatation de l'absence d'un numéro de compétition ou d'une plaque de l'épreuve entraînera une pénalité en temps de 10 minutes.

11.4 Chaque véhicule participant sera doté d'un poste « E track » permettant en tout temps de le localiser et de contrôler la route parcourue, les moyennes imposées selon les étapes ainsi que la vitesse de passage du dit véhicule dans les villages à tous moments de l'épreuve.

Art. 12 : Carnet de Contrôle

12.1 Au départ de l'épreuve, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis et temps maximum pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de l'étape et remplacé par un carnet au départ suivant.

L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

Le carnet de contrôle 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.

12.2 A moins d'être approuvée par le contrôleur concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera l'exclusion.

12.3 Les fiches éventuelles des secteurs de tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.

12.4 L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages.

12.5 Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux contrôleurs au moment correct, et de vérifier que l'heure est correctement inscrite.

Seul le contrôleur concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

12.6 La perte du carnet de contrôle d'une étape entraînera une pénalité en temps sur cette étape de 5 heures, et la pénalisation pour absence de pointage à un contrôle horaire s'appliquera en sus.

Art. 13: Circulation – Reparations – Road Book

13.1 Pendant toute la durée de l'épreuve, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités suivantes :

- 1ere infraction, pénalité de : 5 minute minimum
- 2eme infraction, pénalité de : 15 minutes minimum
- 3eme infraction = exclusion

Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les agents ou contrôleurs qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'épreuve, devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.

13.2 Les réparations et le ravitaillement sont libres pendant toute la durée du rallye, saufs dans les cas expressément interdits par une disposition dans le Road-Book.

L'assistance n'est autorisée qu'entre concurrents régulièrement engagés ou avec l'aide de mécaniciens locaux.

Il est interdit de changer le châssis ou la coque du véhicule pendant l'épreuve

13.3 Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion :

- 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.
- D'être en possession ou de faire usage de produits dopants.

13.4 Tout concurrent rattrapé par un autre devra faire le nécessaire pour se ranger et se laisser doubler, de même que tout concurrent qui en double un autre, notamment en Groupe Camion, devra faire usage de son avertisseur sonore jusqu'à s'assurer qu'il peut doubler sans danger pour le véhicule rattrapé.

Un Road Book sera remis aux concurrents chaque jour et concernera l'étape du lendemain.

Le Road Book est une annexe du présent règlement et l'itinéraire qu'il décrit doit donc être scrupuleusement respecté.

Sur ce Road Book les points de passage importants tels que les emplacements des contrôles horaires et de passage, les contrôles de douane et de police seront notés en coordonnées G.P.S. ainsi que les vitesses de passage dans les traversés de villages qui sera sévèrement contrôlée via l'E track.

13.5 Abandon :

En cas d'abandon, pour des raisons de sécurité évidentes, il est impératif que l'équipage prévienne par tous les moyens et dans les délais les plus brefs l'organisation au N° de téléphone qui sera précisé par additif avant le départ en indiquant sa position et ses intentions.

13.6 Les concurrents doivent se ravitailler en carburant à des pompes du commerce local. Il appartient aux concurrents d'apporter avec eux les additifs nécessaires pour les moteurs à essence.

Art. 14 : Publicité

La publicité obligatoire de l'organisateur sera mentionnée dans un additif avant l'épreuve.

- Panneau portant les N° de compétition

- Plaques de l'épreuve
- Bandeaux de pare-brise

Art 15 : Départ - Briefing

15.1 L'intervalle de départ entre les voitures sera de 1 minute ou de 30 secondes, à la discrétion de l'organisateur. Le départ sera donné en conformité avec le programme.

L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle dans un ordre incorrect entraînera une pénalité. Le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figurera sur le carnet de contrôle.

15.2 Tous les équipages recevront une documentation complète comprenant toutes les informations nécessaires pour effectuer l'itinéraire correctement (par exemple dessins, cartes, etc.). Toutes les distances seront données avec précision ainsi que les moyennes en fonction du secteur couvert.

15.3 Chaque soir au bivouac aura lieu un briefing au cours duquel sera précisé les difficultés de l'étape du lendemain. La présence d'au moins un des membres de chaque équipage est obligatoire.

ART. 16 : Contrôles - Dispositions générales

16.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées des secteurs de tests de régularité sont indiqués au moyen de panneaux. Les lignes d'arrivée et tout point de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiqués.

16.2 Le début de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune avec le symbole correspondant. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à 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 noires transversales.

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.

16.3 Les équipages sont astreints, sous peine d'une pénalisation, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours.

16.4 Les postes de contrôle commenceront à fonctionner au moins 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente. Ils cesseront d'opérer sur instruction du directeur de course.

16.5 Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle.

Art. 17 : Contrôles de Passage et Contrôles Horaires -Abandon

17.1 Contrôles de Passage

Les contrôleurs en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage entraînera une pénalisation de 5 heures.

L'organisateur peut prévoir des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire

17.2 Contrôles Horaires

17.2.1. Les contrôleurs en poste indiquent sur le carnet de contrôle l'heure de présentation par un membre de l'équipage. L'équipage peut attendre pour son heure idéale avant le panneau jaune.

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.

L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

Le temps imparti imposé pour parcourir chacun de ces secteurs de liaison figurera sur le carnet de contrôle ainsi que sur le Road Book.

Il appartiendra au concurrent de respecter ce temps imparti.

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

- Pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.
- Pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.
- Absence d'un visa de contrôle horaire ou C.P. : 3 heures
- arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : Temps maximum du secteur.

Les équipages peuvent pointer en avance sans encourir de pénalité au contrôle horaire d'arrivée de chaque fin d'étape.

Pour chacun des secteurs de liaison, tout concurrent qui n'aurait pas pu se présenter et faire pointer son carnet de bord au contrôle horaire de fin du secteur de liaison dans les 45 (quarante cinq) minutes qui suivent son heure idéale de pointage à ce contrôle, sera automatiquement crédité du temps maximum prévu pour ce secteur de liaison.

17.3 Heure de départ des contrôles -Secteurs de tests de régularité.

Au départ d'un secteur de test de régularité, le contrôleur de route responsable de ce poste inscrira sur le carnet de contrôle l'heure de départ de ce secteur de test de régularité, qui correspondra à l'heure de départ pour le secteur de liaison suivant. Puis il donnera le départ à l'équipage au temps inscrit.

17.4 Abandon

Si un pilote saute un test de régularité ou, pour des raisons techniques, ne réalise pas un test de régularité, il pourra être admis de nouveau dans l'épreuve et être réintégré dans le classement avec une pénalité de 10 heures.

Si un équipage interrompt l'épreuve à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, il pourra être admis de nouveau dans l'épreuve à condition que dans l'heure *précédant l'horaire théorique de départ du premier concurrent de l'étape suivante*, il informe l'organisateur de son intention de continuer. Dans ce cas, la voiture doit être présentée à l'organisateur *dans le bivouac* 30 minutes avant le départ de l'étape suivante

Pour chaque secteur de test de régularité non réalisé ou sauté, l'équipage concerné sera **pénalisé de 10 heures**. Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir sauté le contrôle horaire au départ de ce secteur de test de régularité.

En cas d'abandon, pour des raisons de sécurité évidentes, il est impératif que l'équipage prévienne par tous les moyens et dans les délais les plus brefs l'organisation au N° de téléphone qui sera précisé par additif avant le départ en indiquant sa position et ses intentions.

Pour participer à la remise des prix, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire de l'épreuve à LOME

Art. 18 : Contrôles de Regroupement

18.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire concerné leur carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ.

18.2 Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les voitures concurrentes à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.

Art. 19 : Secteurs de Tests de Régularité

19.1 Les équipages doivent parcourir les secteurs de tests de régularité à une moyenne fixée par les organisateurs. La longueur minimum d'un secteur de test de régularité est de 3 km.

Pour toute la durée de l'épreuve suivant le choix que le concurrent décidera et communiquera à l'organisateur avant le départ de LOME deux choix de moyennes seront possibles à savoir

Une moyenne haute.
Une moyenne basse

En aucun cas ces moyennes n'excéderont 70 Km /h.

Pour chaque secteur test de régularité, les moyennes hautes et basses correspondantes seront fixées par l'organisateur en tenant compte des difficultés rencontrées dans ce secteur.

Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante :

Pour chaque seconde ou chaque fraction de seconde au-dessous ou bien au-dessus du temps imparti : **1 seconde de pénalité.**

Exemple :

Moyenne définie 45 km/h
Longueur du secteur de test de régularité 5, 1 km
Temps imparti : 6 mn. 48 secs.

a) Temps réalisé : 6 mn. 59 secs. = 11 secondes de pénalité.
b) Temps réalisé : 6 mn. 31 secs. = 17 secondes de pénalité.

L'organisateur peut prévoir des points de chronométrage intermédiaires, à sa seule discrétion, à n'importe quel point sur les secteurs de tests de régularité.

Le chronométrage à ces lignes intermédiaires sera également effectué à la seconde. Chaque seconde au-dessus ou au dessous du temps idéal (basé sur la distance depuis le départ et la moyenne horaire imposée) entraînera une pénalité d'une seconde.

Les lignes d'arrivée et tout point de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiqués.

Un panneau "fin de la zone de contrôle" sera établi à une distance maximale de 1000 m après la ligne d'arrivée (fin) d'un secteur de test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de ce secteur de test de régularité.

Tout arrêt et/ou attente pour le temps idéal à vue d'un point de contrôle ou d'arrivée sur un secteur de test de régularité fera l'objet d'une pénalisation.

Pour des raisons de sécurité, l'organisateur pourra diminuer les moyennes et notamment en fonction des conditions météorologiques ou des difficultés naturelles des pistes empruntées.

Les concurrents en seront avisés aux CH précédent les départs des Tests concernés.

19.2 Le port d'un casque aux normes N.F. est obligatoire pendant le déroulement des secteurs test de régularité pour tous les occupants de véhicules ouverts et monoplaces, il est recommandé pour tous les autres concurrents dans les autres types de véhicules.

Si le véhicule possède un arceau de sécurité, le port du casque aux normes N.F. lors des secteurs test de régularité est recommandé pour chacun des membres de l'équipage. De la mousse ininflammable devra protéger les parties de l'arceau pouvant être en contact avec la tête.

Art. 20 : Parc fermé

Les voitures sont seulement en régime de "Parc fermé" dès leur entrée dans une zone de contrôle (panneau avertisseur jaune) et jusqu'à leur départ de celle-ci (panneau fin de zone de contrôle). Seul en cas d'un pneu dégonflé, il peut être octroyé à l'équipage concerné un temps maximal de 5 minutes supplémentaires pour changer le pneu dans cette zone de contrôle.

Pendant le régime de "Parc fermé" il est strictement interdit de procéder à toute intervention sur la voiture (réparation/ assistance/ravitaillement, etc.).

Seuls les parcs de *départ à LOME et d'arrivée à LOME* sont des parcs fermés.

Art. 21 : Vérifications avant le Départ

21.1 Tous les équipages participant à l'épreuve doivent se présenter aux vérifications prévues conformément au programme à l'heure indiquée dans la confirmation d'engagement.

L'équipage devra présenter aux vérifications

- la Fiche d'identité adéquate (voir article 4.3) de sa voiture.
- L'attestation de visite technique du véhicule daté de moins de trois mois.
- La carte grise du véhicule 1ere mise en circulation 1987 ou antérieure.

21.2 Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général contrôle de la marque et du modèle de la voiture, année de construction, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc.

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire conforme à la catégorie du véhicule pour chaque membre de l'équipage.
- Documents officiels de la voiture ou du camion d'après la législation nationale du pays d'immatriculation de la voiture ou du camion.
- attestations d'assurance pour la voiture ou le camion. (carte verte)
- Le passeport (validité minimum 6 mois) et visas en règles pour chacun des membres de l'équipage.
- Attestation de bonne santé ou autorisation médicale de participation à l'épreuve
- Carnet de vaccination à jour pour la fièvre jaune
- L'attestation de décharge de responsabilité dûment remplie et signée.
- Le carnet administratif.
- Les fiches d'identification Véhicules et Pilotes à faire en 40 Exemplaires photocopiés.
- Autorisation du propriétaire du véhicule d'utiliser son véhicule, pour cette épreuve en particulier, quand celui-ci ne fait pas partie des membres de l'équipage.

Identification des véhicules : panneaux portant les numéros de compétition et plaques de l'épreuve (fournis par l'organisateur).

21.3 Tout dossier administratif incomplet ou tout véhicule non-conforme décelé lors des vérifications administratives ou techniques entraînera le refus de départ du concurrent concerné ceci sans donner lieu à un remboursement

Art. 22 : Contrôle final

Dès son arrivée à *chacune des étapes et à l'arrivée finale à LOME*, chaque équipage doit rendre disponible sa voiture pour un contrôle rapide effectué par l'organisateur

Art. 23 : Récapitulation des Pénalisations

Exclusion possible :

- Art. 4.1/21.1 : Défaut de conformité au code de la route et de classification de la voiture par période relevé aux vérifications
- Art. 5.3 Emport d'armes à feu ou port de vêtements militaires
- Art. 10.1 : Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'une personne additionnelle à bord, sauf en cas de force majeure.

Art. 12.2 : Rectification ou modification apportée sur le carnet de contrôle sans approbation par le contrôleur concerné.

Art. 13. 2 Assistance autre que par un concurrent en course ou un mécanicien local

Art 13.4 Non respect de l'itinéraire du Road Book

Art. 13.1. 3ème infraction aux prescriptions réglementant la circulation.

Art. 13.3 : Blocage intentionnel du passage des voitures participantes, comportement incompatible avec l'esprit sportif.

Art. 17.4 : Absence du visa du dernier contrôle horaire de l'épreuve à LOME.

Art. 20 Infraction au régime du parc fermé à LOME parcs de départ ou d'arrivée

Autres pénalisations

Art. 4.1	Vitesse excessive constatée dans le bivouac	Orga
	Défaut de réserve d'eau potable	Orga
	Emport de jerricans à l'intérieur du véhicule	Orga
Art. 11.1	Retard au départ de l'épreuve ou d'une étape.	Orga
Art. 11.3	Absence de N° ou de plaque de l'épreuve	10 Minutes
Art. 12.6	Perte du carnet de contrôle	5 heures
Art. 13.1	Infractions au code de la route	1ere 1 Minute 2eme 5 Minutes
Art 13.3	Possession ou usage de produits dopants	Orga
Art 15.1	Absence de visa ou de marque à 1 contrôle	Orga
Art. 16.3	Présentation à un contrôle dans de mauvais ordres ou sens	Orga
Art. 17. b.2	Différence entre l'heure réelle et théorique de pointage.	
	Retard : pour une minute	10 Sec
	Avance : pour une minute	1 Mn
Art. 17.1	Absence de visa à un C.P.	3 heures
Art. 17.2.1	Dépassement de + de 15% du temps imparti entre 2 C.H	3 heures
Art. 17.2.2	Absence de visa à un contrôle horaire	3 heures
	Arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé	T.M.
Art. 17.4	Saut d'un test de régularité	10 heures
Art. 19.1	Différences de temps sur 1 secteur de régularité	
	Par seconde de différence	1 Seconde
	Arrêt et/ou attente pour le temps idéal sur un secteur	
	Test de régularité	Orga
Art. 21.3	Dossier administratif incomplet	Départ refusé
Art. 21.3	Véhicule non-conforme	Départ refusé
	Et/ou dossier-incomplet	Départ refusé

Art. 24 : Classements

Les concurrents seront classés par ordre décroissant des pénalités, le concurrent ayant le plus petit temps de pénalités sera déclaré le vainqueur.

Tous les soirs au bivouac sera affiché le classement de l'étape de la veille qui deviendra définitif le lendemain de son affichage.

Art. 25 : Prix - Coupes

De nombreuses coupes et trophées récompenseront les concurrents classés

25.1 CLASSEMENT GENERAL TROPHEES JEAN-CLAUDE BERTRAND

Il sera établi :

- Un classement général AUTO Toutes catégories confondues.
- Un classement général CAMION ;
- Un classement AUTO 2 R.M.
- Un classement AUTO 4X4

25.2 CLASSEMENT FEMININ.

L'équipage exclusivement féminin le mieux classé au classement général recevra la Coupe des Dames

Art. 26 : Remise des Prix

La remise des prix aura lieu à LOME le 21 novembre à **XX heures XX**
Le lieu en sera précisé ultérieurement par additif.

26.1 Des prix spéciaux sont actuellement à l'étude et pourront être attribués notamment :

- Prix spécial de la sécurité. Attribué à l'équipage qui au cours de l'épreuve aura eu une attitude particulière de sécurité vis-à-vis des riverains.
- Prix spécial du fair-play. Attribué à l'équipage qui se sera fait remarquer par l'aide apporté aux équipes/motards en difficultés et par son respect de l'esprit d de l'épreuve Prix spécial de la plus belle restauration de véhicule.
- Prix spécial du meilleur bout entrain.
- Prix spécial de l'équipage le plus mécaniquement astucieux.

Pour l'attribution de ces prix spéciaux un jury constitué de concurrents, journalistes, officiels et organisateurs, se réunira et ses décisions seront sans appel.

Art. 27 : Réclamations

27.1 Toute réclamation devra être faite par écrit et en accord avec le Code Sportif International.

Chaque réclamation doit être présentée par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

27.2 Toute décision des Organisateur est finale.