

MEMBRE DE LA



REGLEMENTATION STANDARD

RALLYE 2025



DOCUMENT FSAM

Siège:

E-mail: fsam06@moov.mg

Facebook: [informationsdelafederationdusportautomobiledemadagascar](https://www.facebook.com/informationsdelafederationdusportautomobiledemadagascar)

INDEX

ANNEXE B AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

CHARTRE DE BONNE CONDUITE..... 8

CONDITION DE DELIVRANCE DES LICENCES DE LA F.S.A.M

I – GENERALITES..... 9
 II – IMPRIMES
 III – VISITE MEDICALE
 IV – PARTICIPATION AUX EPREUVES INTERNATIONALES
 V – ETRANGERS VI – DUPLICATA

LICENCE DE COMPETITION

GENERALITES.....10
 LICENCE ANNUELLE

LICENCE PROVISOIRE

GENERALITES 11

LICENCE OFFICIEL

GENERALITES

PRESCRIPTIONS GENERALES A TOUS LES CHAMPIONNATS

1. APPLICATION 13
 2. STATUT DES COMPETITIONS
 3. AUTOMOBILES ADMISES
 4. INSCRIPTION DES COMPETITIONS
 5. COMMISSAIRES SPORTIFS, DELEGUES FSAM
 6. ANNULATION OU DEPLACEMENT D'UNE COMPETITION
 7. PUBLICATION DU REGLEMENT
 8. ACCEPTATION DES ENGAGEMENTS
 9. NUMEROS DE COMPETITION
 10. VERIFICATIONS TECHNIQUES & SPORTIVES (Pré Contrôle et Contrôle de Conformité)
 11. PARC FERME 14
 12. SECURITE GENERALE
 13. POINT DE DEPART
 14. PROCEDURE DE DEPART
 15. FAUX DEPART
 16. PUBLICITE
 17. CLASSEMENTS
 18. EX AEQUO
 19. PENALITES 15
 20. ECHELLE DE PENALITES
 21. AMENDES
 22. RESPONSABILITES DES AMENDES
 23. DELAI DE PAIEMENT DES AMENDES
 24. RECLAMATIONS ET APPELS
 25. APPLICATION ET INTERPRETATIONDES PRESCRIPTIONS GENERALES ET DES REGLEMENTS
 26. COUVERTURE EQUITABLE ET IMPARTIALE
 27. DROIT DE TOURNAGE ET D'IMAGES ANIMEES DE LA FSAM
 28. MEDICAL
 29. CONTROLE ANTIDOPAGE
 30. ORGANISATION DES SECOURS 16
 31. DIVERS DROITS

REGLEMENT SPORTIF RALLYE 2025

PRINCIPES GENERAUX

1.	CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS	17
1.1	APPLICATION	
1.2	LANGUE OFFICIELLE	
1.3	INTERPRETATION	
1.4	DATE D'APPLICATION	
2.	DEFINITIONS	
2.1	DEBUT DU RALLYE	
2.2	ADDITIF	
2.3	COMMUNICATION	18
2.4	ZONE DE CONTROLE	
2.5	EQUIPAGE	
2.6	DECISION	
2.7	FIN DU RALLYE	
2.8	ETAPE	
2.9	NEUTRALISATION	
2.10	PARC FERME	
2.11	ASSISTANCE INTERDITE	
2.12	RECONNAISSANCE	
2.13	PROGRAMME DES RECONNAISSANCES	
2.14	REGROUPEMENT	
2.15	SECTEUR DE LIAISON	
2.16	SECTION DU RALLYE	
2.17	ASSISTANCE	
2.18	EPREUVE SUPER SPECIALE	
2.19	CARNET DE CONTROLE	

CHAMPIONNATS & POINTS

3.	EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS	
3.1	QUALIFICATION / DROIT D'UN RALLYE	
3.2	RAPPORTS	19
3.3	ANNULATION / DEPLACEMENT D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT	
3.4	EPREUVES CANDIDATES	
3.5	POINTS DES CHAMPIONNATS	
3.6	CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION	20
3.7	CLASSEMENT	
3.8	NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT	
4.	EX AEQUO D'UN RALLYE ET D'UN CHAMPIONNAT	
4.1	D'UN RALLYE	
4.2	D'UN CHAMPIONNAT	
5.	CARACTERISTIQUES DU RALLYE	
5.1	CONFIGURATION DU RALLYE	
5.2	PROGRAMME DES RALLYES	
6.	PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE	
6.1	GENERALITES	
6.2	INSPECTIONS DE LA FSAM	
6.3	RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF	21

OFFICIELS

7.	OFFICIELS & DELEGUES	
7.1	COMMISSAIRES SPORTIFS	
7.2	DELEGUES DE LA FSAM	
7.3	CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	
7.4	COMMISSAIRES TECHNIQUES	

VOITURES ADMISES**8. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS DE LA FSAM**

- 8.1 RESUME
8.2 CLASSES DE VOITURES 22

PNEUMATIQUES & ROUES**9 GENERALITES**

- 9.1 POUR TOUS TYPES DE VOITURES
9.2 SECTEURS DE LIAISON
9.3 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES
9.4 ROUES DE SECOURS 23

COMPOSANTS MECANIQUES**10 COMPOSANTS MECANIQUES**

- 10.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR
10.2 TURBOCOMPRESSEURS
10.3 TRANSMISSIONS
10.4 PLOMBAGE DU MOTEUR
10.5 REMPLACEMENT DU CHASSIS
10.6 PIECES DE RECHANGE

11 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

- 11.1 CAMERA EMBARQUEE
11.2 SYSTEME DE SUIVI

12 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES 24**DOCUMENTS STANDARDS & VISAS FSAM****13 GENERALITES**

- 13.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FSAM
13.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE
13.3 CARNET DE CONTROLE

14 DELIVRANCE D'UN VISA

- 14.1 ITINERAIRE
14.2 PLAN DE SECURITE
14.3 REGLEMENT PARTICULIER
14.4 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

ASSURANCE**15 COUVERTURE D'ASSURANCE**

- 15.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE
15.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE
15.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE 25

ENGAGEMENTS**16 PROCEDURE D'ENGAGEMENT**

- 16.1 GENERAL
16.2 SOUMISSIONS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
16.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
16.4 AUTORISATION DE L'ASN
16.5 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE
16.6 ENGAGEMENT DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE
16.7 ENGAGEMENT NON VISE

17 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

- 17.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

- 18 DROITS D'ENGAGEMENT**
 - 18.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
 - 18.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
 - 18.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
 - 18.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

- 19 CLASSES**
 - 19.1 CHANGEMENT DE CLASSE

IDENTIFICATION DES VOITURES

- 20 CEREMONIE DISTRIBUTION DES NUMEROS**
- 21 NUMEROS DE COURSE ATTRIBUES CHAQUE SAISON 26**
- 22 NUMEROS DE COURSE**

- 31.1 GENERALITES
- 31.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT
- 31.3 VITRE ARRIERE
- 31.4 VITRES LATERALES
- 31.5 PANNEAU AVANT

- 23 NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE**
 - 23.1 VITRES LATERALES ARRIERES
 - 23.2 ABSENCE DE NOM ET DE DRAPEAU NATIONAL

- 24 PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COURSE 25 MATIERE DE PUBLICITE**

- 25.1 PERMISSION EN MATIERE DE PUBLICITE 27
- 25.2 RESTRICTION EN MATIERE DE PUBLICITE
- 25.3 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS
- 25.4 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU RALLYE SUR LE PARE BRISE

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

- 26 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES**
 - 26.1 HORAIRE
 - 26.2 DOCUMENTS REQUIS
- 27 VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE**
 - 27.1 GENERALITES
- 28 VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE**
 - 28.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES 28
 - 28.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES
- 29 CONTROLE FINAL**
 - 29.1 PARC FERME FINAL
 - 29.2 SELECTION DES VOITURES

CONDUITE

- 30 COMPORTEMENT**
 - 30.1 REGLES GENERALES
 - 30.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES
 - 30.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE
 - 30.4 PENALITES INFRACTIONS 29

RECONNAISSANCES

- 31 RECONNAISSANCES**
 - 31.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE
 - 31.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE
 - 31.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE
 - 31.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

MISE AU POINT**32 SI APPLICABLE**

- 32.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT 30
- 32.2 EXIGENCES CONCERNANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT
- 32.3 FAUX DEPART
- 32.4 DECHARGE
- 32.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT
- 32.6 EXIGENCES TECHNIQUES
- 32.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT

DEPARTS & NOUVEAUX DEPARTS**33 CEREMONIE DE DEPART****34 ZONE DE DEPART**

- 34.1 DEPART DU RALLYE
- 34.2 DEPART D'UNE SECTION

35 ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

- 35.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES
- 35.2 ORDRE DE DEPART DU RALLYE
- 35.3 ORDRE DE DEPART DES JOURS SUIVANTS 31
- 35.4 INTERVALLES DE DEPART

CONTROLES**36 CONTROLES – EXIGENCES GENERALES**

- 36.1 SIGNALISATION DES CONTROLES
- 36.2 BARRIERE DE PROTECTION
- 36.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE
- 36.4 HORAIRE
- 36.5 ORDRE DES CONTROLES & SENS DU PARCOURS
- 36.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE
- 36.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS
- 36.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUES

37 CONTROLE DE PASSAGE 38 CONTROLES HORAIRES

- 38.1 FONCTIONNEMENT
- 38.2 PROCEDURE DE POINTAGE
- 38.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

39 DISQUALIFICATION POUR RETARD

- 39.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE 32
- 39.2 AVANCE
- 39.3 NOTIFICATION DES RETARDS DISQUALIFICATIONS

40 CONTROLE DE REGROUPEMENT

- 40.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT
- 40.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

EPREUVES SPECIALES**41 GENERALITES**

- 41.1 EPREUVE SPECIALE DE NUIT
- 41.2 CHRONOMETRAGE
- 41.3 DELEGUES SPORTIFS FSAM ET OFFICIELS FIA (ARC)

42 DEPART DES EPREUVES SPECIALES

- 42.1 POINT DE DEPART
- 42.2 PROCEDURE DE DEPART
- 42.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE
- 42.4 DEPART RETARDEE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE
- 42.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE 33
- 42.6 FAUX DEPART

43	ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE	
	43.1 LIGNE D'ARRIVEE	
	43.2 POINT STOP	
44	SPECIALE « POWER »	
	44.1 ANNONCE	
	44.2 CARACTERISTIQUES	
	44.3 INFORMATIONS DETAILLEES	
	44.4 ATTRIBUTIONS DES POINTS	
45	EPREUVE SUPER SPECIALE	
	GENERALITE	
	45.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	
	45.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	
	45.3 SECURITE	
	45.4 NON ACHEVEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	
	45.5 REPARATIONS POUR PRENDRE LE DEPART DE L'ETAPE SUIVANTE	
46	INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE	34
47	SECURITE DES CONCURRENTS	
	47.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES	
	47.2 EQUIPEMENT DES VOITURES	
	47.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE	
	47.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE	
	47.5 DRAPEAUX ROUGES	
48	NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON	
	48.1 GENERALITES	
	48.2 REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART	35

ASSISTANCE

49	ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES	
	49.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE	
	49.2 PERSONNEL D'EQUIPE & RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE	
	49.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL	
50	PARCS D'ASSISTANCE	
	50.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES	
	50.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE	
	50.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE	36
	50.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE	
	50.5 ASSISTANCE EXTERNE	
	50.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE	
	50.7 RETARD AUTORISE A LA SORTIE D'UN PARC DE REPARATION EN FIN D'ETAPE (rallye national)	
51	VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE 52	FLEXI-ASSISTANCE

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

53	PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT	
	53.1 EMLACEMENT	
	53.2 PROCEDURE	
	53.3 UTILISATION DU CARBURANT.....	37

PARC FERME

54	REGLES DU PARC FERME	
	54.1 APPLICATION	
	54.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME	
	54.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERME	
	54.4 BACHES	
	54.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME	
	54.6 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE	

55	INFRACTIONS / AMENDES / PENALITES	
-----------	--	--

RESULTATS & EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

56	RESULTATS DES RALLYES	
56.1	ETABLISSEMENTS DES RESULTATS	38
56.2	PUBLICATION DES RESULTATS	
56.3	EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT	
56.4	COUVERTURE EQUITABLE & IMPARTIALE	
56.5	PODIUM D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT	
57	RECLAMATIONS ET APPELS	
57.1	ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL	
57.2	CAUTION DE RECLAMATION	
57.3	DEPOT DE GARANTIE	
57.4	FRAIS	
57.5	APPELS	
57.6	PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE	
58	REMISE DES PRIX RALLYES	
58.1	CEREMONIE DE PODIUM	
58.2	REMISE DES PRIX	
59	CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FSAM	
59.1	LISTE DE TITRES FSAM	
59.2	EXIGENCE DE PRESENCE	
59.3	ABSENCE	39

ANNEXES – INDEX

ANNEXE I	SIGNALISATION DES CONTROLES	41
ANNEXE II	DOCUMENTS STANDARD	42
ANNEXE III	SECURITE	50
ANNEXE IV	CEREMONIE DE PODIUM.....	56
ANNEXE V	PNEUMATIQUES.....	57
ANNEXE VI	SEQUENCE CHRONO DE DEPART / ARRIVEE	
ANNEXE VII	GESTION ENVIRONNEMENTALE	58
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »		
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « SSV »		
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T2/MT2 »		
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T1/MT1 »		

REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »

1.	DEFINITIONS	
2.	ELEMENTS MECANIQUES	
3.	BLOC – MOTEUR – CYLINDRE	
4.	CULASSE	
5.	ALIMENTATION	
6.	SURALIMENTATION	
7.	ECHAPPEMENT	59
8.	AUTRES ELEMENTS MECANIQUES	
9.	TRANSMISSION	
10.	CARROSSERIE	
11.	SURFACES VITREES	
12.	COQUES – CHASSIS	
13.	SUSPENSION	
14.	DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES	
15.	PARE CHOCS	
16.	TOITS OUVRANTS	
17.	HABITACLE	
18.	BATTERIE	
19.	ESSUIE GLACE	
20.	SIEGE	
21.	RETRO VISION MINIMALE	60
22.	FIXE CAPOT	
23.	HARNAIS	
24.	RECUPERATEUR D'HUILE	
25.	MISE EN ROUTE	

26. COUPE CIRCUIT	
27. FREINS	
28. EQUIPEMENTS LUMINEUX	
29. RESERVOIR D’HUILE	
30. RESERVOIR D’ESSENCE	
31. PROTECTIONS SUPPLEMENTAIRES	
32. ANNEAU DE REMORQUAGE	
33. EXTINCTEURS	
34. POIDS MINIMUM	
35. ARCEAU DE SECURITE	61
36. BAVETTES	63
37. EQUIPEMENTS VESTIMENTAIRES	
38. TROUSSE DE SECOURS	

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES SSV

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN – Gr T2/MT2

PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 282 – FIA) EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 283 – FIA) REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT-TERRAIN DE SERIE (suivant ARTICLE 284 – FIA)

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN PROTOTYPE – Gr T1

PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 282 – FIA) EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 283 – FIA) REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES PROTOTYPE TOUT TERRAIN – GROUPE T1 (suivant ARTICLE 285 – FIA)

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES ELECTRIQUES

Les voitures électriques sont autorisées à participer au rallye du championnat, à titre d’observation, et ne pourront ni être classé, ni marqué des points

ANNEXE B AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

CHARTRE DE BONNE CONDUITE

○ Respect de la réglementation FSAM

Toute personne titulaire d’une *Licence Nationale* ou d’un certificat d’enregistrement auprès de la *FIA* (les « Licenciés *FIA* ») et tout participant à quelque titre que ce soit aux *Compétitions Nationales* (les « Participants aux *Compétitions Nationales* ») s’engagent à respecter les Statuts et Règlements de la *FSAM*, et ce compris le Code Sportif International, et la présente Charte.

○ Respect des objectifs et des intérêts de la FSAM

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s’engagent notamment :

- à ne pas poursuivre un objectif divergent de ceux de la *FSAM*,
- et par leurs propos, leurs actes ou leurs écrits, à ne pas porter un préjudice moral ou matériel à la *FSAM*, à ses organes, à ses membres ou ses dirigeants, et plus généralement à l’intérêt du sport automobile et aux valeurs défendues par la *FSAM*.

FSAM

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s’engagent à se conformer aux décisions de la *FSAM* et de ses organes et à ne rien faire qui viendrait s’opposer aux intérêts de la *FSAM*.

○ Respect des Licenciés FSAM

Tout harcèlement à l’encontre des Licenciés *FSAM*, qu’il soit physique, professionnel ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits.

Les Licenciés *FSAM* informeront la *FSAM* de toute violation de la présente Charte en vue de la saisine du Tribunal National.

○ Obligation de loyauté

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* ne doivent pas, de quelque manière que ce soit, enfreindre les principes de loyauté dans la compétition, avoir un

Comportement non sportif ou tenter d'influencer le résultat d'une *Compétition* de manière contraire à l'éthique sportive, notamment dans le cadre de paris portant sur les *Compétitions* inscrites au Calendrier Sportif National.

O Obligation de coopération

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s'engagent à fournir une coopération pleine et entière aux enquêtes

CONDITION DE DELIVRANCE DES LICENCES DE LA F.S.A.M

I – GENERALITES

Il faut obligatoirement être porteur d'une licence adéquate, en cours de validité pour :

- Exercer quelque fonction ou remplir quelque mission que ce soit en qualité de dirigeant.
- Prendre part à une compétition inscrite au calendrier de la F.S.A.M où d'une A.S.N affiliée à la F.I.A, soit comme officiel, soit comme concurrent conducteur (pilote et/ou copilote).

Ces licences sont délivrées uniquement par la F.S.A.M et ce pour toute la saison en cours.

Un licencié concurrent ne peut l'être qu'au titre d'une même et unique association (club), quels que soient le nombre et la catégorie de licences sollicitées.

Toute mutation de Club est soumise à un droit de cinq cent mille Ariary (**500.000 Ar**) accompagné du quitus du Club affilié de l'année précédente.

Aucune mutation n'est autorisée en cours de saison.

Toute personne n'ayant pas acquis de licence durant une saison entière pourra changer de club sans être soumis à la mutation

Les licences sont valables pour l'année civile en cours et viennent obligatoirement à expiration le 31 décembre de chaque année. La validité d'une licence est cependant prolongée jusqu'au 31 mars de l'année suivante lorsque le titulaire est :

- soit passible de poursuites disciplinaires,
- soit partie dans une procédure d'appel, et ce uniquement en ce qui concerne la compétence de la commission de discipline et/ou du tribunal sportif de la F.S.A.M.

Toute demande de licence doit être formulée sur les imprimés prévus à cet effet. Elle devra être approuvée par le Club d'appartenance, sous forme du cachet du Club et du visa du Président.

Une nouvelle forme de procédure sera appliquée pour toute demande de licence. A savoir :

- accéder à la page **FaceBook de la FSAM (fédération du sport automobile de madagascar)**
- imprimer la demande d'approbation club et la remplir (faire viser par votre club)
- procéder au paiement de votre licence et de la visite de conformité du véhicule chez **Mon resto Padel, Marais Masay (cash ou chèque au nom de la FSAM)**
- passer la visite médicale chez le **Docteur Fédéral (Dr Karl : 032.02.237.27 ou 034.51.908.05) uniquement sur Rendez-vous**
- passer la visite de conformité de votre véhicule avec le **Commissaire Technique 034.18.026.04 ou 034.01.129.50**
- scanner ou photographier : la demande avec visa club et avis du médecin, votre photo d'identité, le reçu du paiement de votre licence, le reçu du paiement de votre visite de conformité le cas échéant, la lettre d'autorisation parentale pour les mineurs
- par la suite, cliquez sur le lien suivant <https://forms.gle/WePu78xSG8NRupCs6> ou scannez le QR dans le formulaire et suivez les instructions.

Il est permis d'utiliser, en plus de son nom et prénom, un pseudonyme. Ce pseudonyme doit être gardé pendant toute la saison et ce pour toutes les catégories.

Toute demande de licence annuelle doit parvenir à la F.S.A.M au plus tard : **Rallye**

:

A l'inscription ou au plus tard à la clôture de l'inscription. Toute création de licence devra être accompagnée d'une photo d'identité récente.

Il existe 3 grandes catégories de licence :

- les licences compétitions
- les licences d'officiels
- la licence provisoire (pour une compétition)

La F.S.A.M peut refuser la délivrance d'une licence à tout candidat qui poursuivrait un objet contraire à ceux de la F.S.A.M. Qui aurait refusé d'appliquer des décisions de la F.S.A.M. Ou qui par ses propos, ses actes ou ses écrits, aurait porté un préjudice moral ou matériel à la F.S.A.M à ses membres ou à ses dirigeants.

II – IMPRIMES

Les imprimés « demande de licences » sont disponibles auprès des associations sportives et de la F.S.A.M.

Les associations sportives devront, sous leur responsabilité, vérifier et joindre, aux demandes de licences, toutes pièces se rapportant aux dites demandes.

La licence « provisoire » valable pour une seule participation doit être délivrée par la F.S.A.M.

III – VISITE MEDICALE ANNUELLE

L'obtention de licences, annuelle ou provisoire, est soumise à une visite médicale à effectuer par le médecin fédéral ou le médecin de la ligue, qui devra obligatoirement parapher la demande avec son avis sur l'aptitude.

Aucune dérogation délivrée par un autre médecin ne sera acceptée. Le tarif de la visite médicale est fixé à **Quarante mille ariary (40.000 Ar)**

Aucune visite médicale ne sera effectuée sur place durant la compétition.

IV – PARTICIPATIONS AUX EPREUVES INTERNATIONALES

Les licenciés F.S.A.M qui veulent participer aux épreuves internationales inscrites au calendrier de la F.I.A, se déroulant dans un pays étranger, doivent en informer la F.S.A.M qui leur délivrera la licence adéquate ainsi que la lettre d'autorisation.

V – ETRANGERS

Les étrangers peuvent postuler aux licences F.S.A.M. Toute demande doit cependant obtenir l'avis favorable du Comité Directeur de la F.S.A.M. Ils ne peuvent pas prétendre à une licence provisoire.

Les étrangers courront avec une licence étrangère doivent produire un certificat médical paraphé par leur ASN ainsi qu'une lettre d'autorisation de leur ASN.

VI – DUPLICATA

En cas de perte de licence national, un duplicata peut être délivré. Le tarif du duplicata est de **20.000 Ariary**

LICENCES COMPETITION**GENERALITES**

Les licences compétitions sont réparties en trois catégories :

- Internationales
- Nationales
- Provisoires

Une licence n'est valable que pour une seule et unique catégorie. Les catégories existantes à M/car sont :

- RALLYE
- SLALOM / COURSE DE COTE
- CROSS CAR
- RUN
- KARTING
- VIRTUEL

Le coût de la licence, dépendante du visa de la visite médicale, devra être régularisé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par mobile money (Frais de retrait compris) au nom de la FSAM soit par chèque au nom de la FSAM ou au moment de l'inscription au plus tard. Tout manquement sera sanctionné par un refus de départ.

Une remise de 10% sera accordée pour la deuxième licence ; 20% à la troisième ; 30% la quatrième et gratuite à partir de la cinquième. Le Rallye, étant la catégorie principale, ne pourra bénéficier de remise. La licence virtuelle ne rentre pas dans le cadre de la remise.

LICENCE INTERNATIONALE AUTO Conducteur ITD - R

Conditions de délivrance

- Etre titulaire de la licence NACC (National Automobile Conducteur)
- Certificat médical d'aptitude

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.I.A à l'exception des courses internationales libres sur circuits et des championnats F.I.A sur circuit.

Tarif : **1.000.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE AUTO Pilote - Copilote

Conditions de délivrance

- Etre titulaire du permis de conduire
- Certificat médical d'aptitude

Participation

- Toutes les épreuves de Rallye uniquement, du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **500.000 Ariary**

Ce coût pourra être réparti de la manière suivante :

- A la première participation : 250.000 ar
- A la deuxième participation consécutive : 250.000 ar

LICENCE NATIONALE AUTO Jeune – Pilote

Conditions de délivrance

- Au moins 18 ans révolu à l'obtention de sa licence jusqu'à 24 ans à l'obtention de sa licence et pour l'année en cours
- Etre titulaire du permis de conduire
- Certificat médical d'aptitude

Participation

- Toutes les épreuves de Rallye uniquement, du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **500.000 Ariary**

Ce coût pourra être réparti de la manière suivante :

- A la première participation : 250.000 ar
- A la deuxième participation consécutive : 250.000 ar

LICENCE NATIONALE AUTO Jeune Copilote – Navigateur

Conditions de délivrance

- Au moins 15 ans révolu à l'obtention de sa licence jusqu'à 24 ans à l'obtention de sa licence et pour l'année en cours
- Certificat médical d'aptitude
- Autorisation parentale
- Désengagement vis-à-vis de la FSAM et de l'Organisateur

Participation

- Toutes les épreuves de Rallye uniquement, du calendrier de la F.S.A.M
- Uniquement en tant que navigateur
- Exceptionnellement pour les navigateurs de 15 à 17 ans, ils devront avoir une mensuration minimum de 1,50m

Tarif : **500.000 Ariary**

Ce coût pourra être réparti de la manière suivante :

- A la première participation : 250.000 ar
- A la deuxième participation consécutive : 250.000 ar

LICENCE NATIONALE AUTO Rookie Pilote - Copilote

Conditions de délivrance

1^{ère} Licence en RALLYE

- Etre titulaire du permis de conduire pour le Pilote
- Certificat médical d'aptitude

Participation

- Toutes les épreuves de rallye uniquement, du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **500.000 Ariary**

Ce coût pourra être réparti de la manière suivante :

- A la première participation : 250.000 ar
- A la deuxième participation consécutive : 250.000 ar

LICENCES PROVISOIRE (pour une compétition)

GENERALITES

La licence provisoire est une licence régionale. Elle est limitée à une seule participation. **Elle ne peut marquer des points dans une coupe, challenge ou trophée sans l'autorisation de la FSAM.**

Les pilotes étrangers et pilotes nationaux non-résidents ne peuvent pas solliciter cette licence.

Les conditions de délivrance et la procédure de règlement sont les mêmes qu'une demande de licence annuelle selon la catégorie sollicitée

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

LICENCE RALLYE PROVISOIRE Pilote - Copilote -

Tarif : Pour un (01) rallye : **250.000 Ariary**

LICENCES D'OFFICIEL

GENERALITES

Toutes délivrances de licences d'Officiels sont conditionnées par un passage d'examen mis en place par la F.S.A.M

Toute personne, sollicitant une licence d'Officiel de Direction de Course et/ou une licence du Corps des Officiels, devra faire une lettre d'engagement le mettant à la disposition de la F.S.A.M durant la saison en cours. Toute absence ou refus non justifié, après désignation de fonction, sera soumis à l'appréciation de la F.S.A.M

LICENCE Dirigeant

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum

Fonction

Responsabilités de dirigeant dans un meeting automobile et karting (Secrétaire de meeting, ...) Tarif

: **20.000 Ariary**

LICENCE Volontaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum

Fonction

Responsabilités administratives et d'organisation dans un meeting automobile et karting (Secrétaire, Protocole, Logistique ...) Tarif

: **15.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE Juge de Fait

Conditions de délivrance

- être membre de la FSAM ou d'un club
- être membre du corps des officiels
- Etre désigné dans le règlement particulier par la FSAM

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M Tarif : **15.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Technique « C »

Conditions de délivrance

- Avoir rempli les fonctions de commissaire technique stagiaire dans 6 meetings automobile et/ou karting au cours des deux années précédentes
- Avoir assisté à un séminaire annuel

- Avoir passé un examen Fonction Commissaire technique dans un meeting

NOTE : En l'absence actuelle de commissaire technique « A » ou « B », le Directeur Technique National de la F.S.A.M sera, jusqu'à nouvel ordre, le délégué technique des épreuves et pourra seul officialiser les passeports techniques de véhicules sur tout le territoire.

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Technique Stagiaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 16 ans minimum
- Avoir des notions approfondies de mécanique

Fonction

Apprentissage de la fonction de commissaire technique sous la direction d'un commissaire technique dans un meeting automobile et/ou karting Tarif : **15.000 Ariary**

LICENCE Directeur de Course – Commissaire Sportif

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Titulaire d'une licence de commissaire sportif depuis 2 années consécutives et avoir participé à 3 meetings en une année. Il pourra être

pris en compte une participation en qualité de chargé des relations avec les concurrents ou d'observateur de la F.S.A.M. - avoir passé un examen

Fonction

- Directeur de course
- Commissaire sportif
- Observateur désigné par F.S.A.M pour un meeting Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Sportif

Conditions de délivrance

Option A

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Titulaire d'une licence de Directeur d'Epreuve Spéciale pendant 2 années consécutives et avoir participé à 3 meetings automobile en une année
- avoir passé un examen

Option B

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Titulaire d'une licence F.S.A.M pendant 3 années consécutives
- Avoir obtenu l'avis favorable de la F.S.A.M et avoir été reçu à l'examen

Fonction

- Membre d'un collège de commissaires sportifs
- Chargé des relations avec les concurrents
- Observateur désigné par la F.S.A.M pour un meeting

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Directeur d'Epreuve Spéciale

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir été titulaire d'une licence de Commissaire « Chef de Poste » et avoir participé à 5 meetings automobile et/ou karting en une année - Avoir passé un examen

Directeur d'Epreuve Spéciale :

- Sécurité / Contrôle

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire « Chef de poste »

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir été titulaire d'une licence de commissaire et avoir participé à 5 meetings automobile et/ou karting en une année - Avoir passé un examen

Fonction

Chef de poste :

- Sécurité
- Contrôle

Tarif : **25.000 Ariary**

LICENCE Chronométrateur

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir suivi un stage de formation au niveau du corps des Officiels de la F.S.A.M -

Avoir passé un examen Fonction

Chronométrateur dans un meeting Tarif

: **24.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Stagiaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimums
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M Fonction

Adjoint à un commissaire ou à un commissaire chef de poste dans un meeting automobile et karting Tarif

: **20.000 Ariary****LICENCE MEDICALE**

Conditions de délivrance

- Etre inscrit à l'ordre des médecins
- Etre membre de la commission médicale de la F.S.A.M ou médecin assurant un service médical dans les épreuves Tarif: **20.000 Ariary (à l'exception du Médecin Fédéral)**

PRESCRIPTIONS GENERALES APPLICABLES A TOUS LES CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHÉES ET COUPES DE LA FSAM

Chaque fois que le mot « Championnat » est utilisé dans les présentes prescriptions générales ce terme inclut automatiquement les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FSAM.

1. Application des prescriptions générales

A. Tous les règlements des *Compétitions* qualificatives des *Championnats de la FSAM (Compétitions)* doivent être conformes au *Code* et à ses *Annexes*, aux *Bulletins Officiels* de la *FSAM*, aux présentes *Prescriptions Générales* (les *Prescriptions*), ainsi qu'au *Règlement Sportif du Championnat* (le *Règlement*) duquel la *Compétition* est qualificative. En cas de différences entre ces différents textes, le *Code* prévaudra. B. Seule la *FSAM* peut accorder des dérogations aux *Prescriptions* et *Règlements* mentionnés ci-dessus.

2. Statut des Compétitions

Toute *Compétition* doit avoir le statut de *Compétition* nationale libre et être inscrite au calendrier sportif national.

3. Automobiles admises

A l'exception des *Courses de Côte*, ne peuvent être admis à une *Compétition* que les *Automobiles* des groupes ou formules prévus au *Règlement*.

4. Inscription des Compétitions

A. Toute demande d'inclusion d'une *Compétition* dans un *Championnat* doit être transmise à l'Administration de la *FSAM* avant la date limite fixée par la *FSAM*.

B. Les *Compétitions* d'un même *Championnat* doivent être séparées par quatre semaines au moins pour les rallyes et deux semaines pour les compétitions de base. La *FSAM* se réserve le droit de réduire ou d'augmenter l'intervalle selon les circonstances particulières existantes.

C. Tout *CLUB* qui désire qu'une nouvelle *Compétition* soit incluse dans un *Championnat* doit en aviser la *FSAM* qui désignera au moins un observateur de la *FSAM* devant être présent à la *Compétition* organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle la *Compétition* doit être inscrite au calendrier national.

5. Commissaires sportifs, délégués FSAM

Le collège des commissaires sportifs de chaque *Compétition* comptera au moins deux commissaires différents de celle de l'*Organisateur*. En cas de partage des voix, le président du collège des commissaires sportifs a voix prépondérante. En outre, la *FSAM* pourra désigner un délégué technique qui sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux. La *FSAM* pourra également désigner tout(s) autre(s) délégué(s), dont les noms devront figurer au règlement de la *Compétition*.

6. Annulation ou déplacement d'une Compétition

A. L'annulation d'une *Compétition* doit être annoncée à la *FSAM* au moins trois mois (45 jours) pour un rallye et 1 mois (30 jours) pour une compétition de base avant la date prévue pour la *Compétition*.

B. L'annulation d'une *Compétition* avec un préavis inférieur à trois mois (45 jours) pour un rallye et 1 mois (30 jours) pour une compétition de base pourra entraîner le refus d'inscription de la *Compétition* au *Championnat* de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de *Force Majeure* reconnu par la *FSAM*.

C. Le déplacement d'une *Compétition* ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance.

7. Publication du Règlement

A. Le règlement de chaque *Compétition* doit parvenir pour approbation à l'Administration de la *FSAM*, par l'intermédiaire du *CLUB* responsable, au moins 30 jours pour les rallyes et au moins 20 jours pour les compétitions de base, avant le début de la *Compétition* après avoir été approuvé par la *FSAM*. Le règlement doit être publié au moins 15 jours pour les rallyes et au moins 10 jours pour les compétitions de base, avant le début de la *Compétition*. Des exemplaires du règlement approuvé seront également envoyés, dès publication, aux clubs organisateurs des autres *Compétitions* du *Championnat*. Le règlement ainsi que tous les additifs et notes officielles seront publiés au moins en français.

B. Le Règlement de la *Compétition* doit se conformer au *Code*, aux présentes *Prescriptions* et au *Règlement* concerné, sauf si une dérogation a été accordée par la *FSAM*.

D. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une *Compétition* doit être introduite en accord avec celui-ci et avec le *Code*, par l'inclusion d'additifs numérotés qui deviendront partie intégrante du règlement de la *Compétition*.

E. Tout additif au règlement, publié avant l'ouverture des engagements, doit par ailleurs être publiée en français et doit être envoyé en deux exemplaires à l'Administration de la *FSAM* pour accord.

Ces additifs seront inscrits au tableau d'affichage officiel et seront aussi communiqués aux *Concurrents* qui devront en accuser réception en signant, sauf cas de *Force Majeure* dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

8. Acceptation des engagements

A. Nonobstant l'Article **3.14** du *Code* qui autorise l'organisateur d'une *Compétition* à refuser un engagement, la demande d'engagement d'un *Concurrent* qui a marqué 30% au moins du nombre de points obtenus par le *Concurrent* en tête du classement provisoire du *Championnat* ne peut être refusé par un organisateur ; pour la première *Compétition* de l'année, c'est le classement final du *Championnat* de l'année précédente qui sera pris en considération.

B. Dans son règlement, l'organisateur peut stipuler le nombre minimal d'*Automobiles* engagées ; si ce nombre n'est pas atteint, l'organisateur est en droit d'annuler l'Épreuve, après approbation de la *FSAM*.

9. Numéros de compétition

Chaque *Automobile* portera le numéro de compétition de son pilote. Les numéros de compétition devront figurer sur l'*Automobile* pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

10. Vérifications techniques et sportives**10.1 Vérifications techniques préliminaires (Contrôle de Conformité obligatoire, à chaque début de saison)**

- A. Pendant les vérifications techniques et sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de *la Compétition*, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.
- B. Pour les Rallyes, Slaloms / Course de Côte, Cross-car ..., le contrôle de conformité de chaque véhicule devra être effectuée, au plus tard, le Mardi d'avant la manche concernée.
- C. Ce contrôle de conformité devra se faire en présence, d'au-moins, deux Commissaires Techniques de la Fédération, contrôle qui sera soumis à un droit de 50.000 ar qui devra être réglé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par mobile money au nom de la FSAM soit par chèque au nom de la FSAM. Un récépissé de paiement lui sera remis pour procéder à ce contrôle.

La présentation d'une « Automobile » aux vérifications techniques préliminaires est considérée comme une déclaration implicite de conformité

- D. Aucun contrôle de conformité ne se fera sur la place de la compétition.
- E. Tout véhicule n'ayant pas effectué son contrôle de conformité se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription
- F. Après le contrôle de conformité et/ou pour toute nouvelle homologation, le DTN affectera à chaque voiture un Passeport Technique (Fiche d'Identification Technique), d'un coût de **10.000 ar**, qui devra être présenté à chaque visite technique du championnat. En cas de perte, un duplicata lui sera délivré contre une somme de **30.000 ar**.

10.2 Vérifications techniques de l'Epreuve

- A. Pendant les vérifications techniques et sportives, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de *la Compétition*, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.
- B. Les concurrents qui n'auront pas respectés les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à *la Compétition*, sauf dérogation accordée par les commissaires Sportifs.
- C. On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une *Automobile*, qu'il signe une décharge ou tout autre document, sauf indication expressément formulée dans le règlement de *la Compétition*.
- D. Le directeur de course ou le responsable médical en chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment de *la Compétition*.
- E. Aucune *Automobile* ne pourra prendre part à une *Compétition* tant qu'elle n'aura pas été approuvée par les commissaires techniques.
- F. Les commissaires techniques peuvent :
 - a) vérifier la conformité d'une *Automobile* ou d'un *Concurrent* à tout moment d'une *Compétition*,
 - b) exiger qu'une *Automobile* soit démontée par le *Concurrent* pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
 - c) demander à un *Concurrent* de payer les frais raisonnables entraînés par l'exercice des droits mentionnés,
 - d) demander à un *Concurrent* de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.
- G. Toute *Automobile* qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, est démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.
- H. Le directeur de course peut demander que toute *Automobile* impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
- I. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation du *Parc Fermé* et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux *Concurrents*.
- J. Les commissaires sportifs publieront les résultats pour chaque *Automobile* vérifiée et, à la demande, les mettront à la disposition des autres *Concurrents*. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsqu'une *Automobile* sera trouvée en infraction au Règlement Technique.
- K. La présentation d'une *Automobile* aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

11. Parc fermé

- A. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le *Parc Fermé*. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.
- B. Le parc fermé sera suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.

12. Sécurité Générale

- A. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires.
- B. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture que dans la zone de parc d'assistance.
- C. Dans le cas où les ravitaillements sont autorisés, ils ne sont autorisés que dans la zone de ravitaillement.
- D. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement, personne, à l'exception de l'équipage, n'est autorisée à toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle ne se trouve dans le parc d'assistance.

13. Point de départ

Le départ est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

14. Procédure de départ

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

Autrement, cette méthode pourra être remplacée par une horloge digitale qui affichera l'heure officielle et devra être clairement visible par le pilote depuis sa position de départ. Le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes se feront à vue. Le départ ne peut se faire qu'à l'affichage des 00", sous peine d'être sanctionné d'un faux départ.

15. Faux départ

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

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

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2ème infraction : 1 minute
- 3ème infraction : 3 minutes
- Infractions ultérieures : à l'appréciation des commissaires sportifs.

16. Publicité

- A. Seul la FSAM peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de compétition, inclus ceux des portières avant.
- B. Un *Organisateur* ne peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de *Compétition* qu'avec l'accord exprès de la *FSAM*.
- C. Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 50cm de largeur sur 14cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du fond blanc.

17. Classements

- A. Outre les classements prévus au Règlement du *Championnat*, sous réserve de l'accord de la *FSAM*, l'*Organisateur* peut prévoir dans son règlement des subdivisions par groupes d'*Automobiles*, comme définis dans l'*Annexe J* (Article 251/1.1), des subdivisions par classes de cylindrée comme définis dans l'*Annexe J* (Article 251/1.2) ou encore des classements spéciaux, fondés sur un indice de performance.
- B. La seule méthode applicable pour déterminer le classement général d'une course d'un championnat sera la suivante :
 - Pour toutes les courses de vitesse sur circuits d'une durée de moins de 4 heures, ne seront classées que les voitures ayant couvert au moins 90% de la distance couverte par le vainqueur (arrondis au nombre entier inférieur de tours).
 - Dans le cas d'une course disputée en plusieurs parties, le vainqueur sera celui qui aura parcouru la distance totale prescrite dans le temps total le plus court, ou qui aura parcouru la plus grande distance totale dans le temps total prescrit.
- C. L'organisateur d'une *Compétition* doit en envoyer les résultats dans la semaine qui suit à l'Administration de la *FIA*, ainsi qu'à tous les *Organisateurs* des *Compétitions* suivantes du *Championnat*.

18. Ex aequo championnat

Pilotes

Les pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

- 1) En fonction de la qualité des places (1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} place, etc.) obtenues par eux aux classements généraux des *Compétitions* et ayant servi à constituer leur total de points.
- 2) En fonction de la qualité des places obtenues aux classements généraux de toutes les *Compétitions* auxquelles chacun des *Pilotes* ex aequo aura pris part.
- 3) En cas de nouvel ex aequo, la meilleure place lors de la dernière compétition au classement général sera décisive.

19. Pénalités

Toutes les infractions au Code Sportif et à leurs annexes, au présent règlement et à ses annexes, aux Règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

20. Echelle de pénalités

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante : -

- le blâme ;
- l'amende ;
- la pénalité en temps ;
- l'exclusion ;
- la suspension ; - la disqualification.
- Interdiction de P.C

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

21. Amendes

Des amendes peuvent être infligées aux concurrents ainsi qu'aux conducteurs, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting

Les amendes peuvent être infligées par la Fédération et par les commissaires sportifs.

22. Responsabilité des amendes

Les concurrents sont responsables des amendes infligées à leurs conducteurs, aides, passagers, etc.

23. Délai de paiement des amendes

Les amendes qui suivront la signification doivent être payées avant le prochain départ ou avant la proclamation des résultats.

Tout retard dans le versement du montant des amendes peut entraîner une suspension, au moins jusqu'au paiement de celles ci.

24. Réclamations et appels

Le règlement doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou de la caution d'appel fixés par la *FSAM* dans chaque Règlement Sportif.

25. Application et interprétation des Prescriptions Générales et des Règlements

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

- 26. **Couverture équitable et impartiale** L'organisateur d'une Epreuve devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que l'épreuve soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

27. Droit de tournage et d'images animées de la FSAM

Tous les droits de tournage et d'images relatifs à tout Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge sont dévolus à la *F.S.A.M* ou au club organisateur de l'épreuve. Ces droits pourront faire l'objet d'une cession à un ou plusieurs services de communication audiovisuelle.

Un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la *F.S.A.M* est une série d'épreuves comptant pour l'attribution d'un titre national délivré par la *F.S.A.M*. Les organisateurs d'épreuves comptant pour un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la *F.S.A.M* et dont la *F.S.A.M* ou le club organisateur a confirmé qu'elle ne souhaite pas gérer les droits de tournage et d'images animées ni les céder, pourront disposer de ces droits à leur convenance.

La *F.S.A.M* ou le club organisateur accrédite le personnel des services de communication audiovisuelle ou société de production à pénétrer sur les lieux accueillant des épreuves d'un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la *F.S.A.M*, dans le but de procéder à des enregistrements sonores télévisés et autres ainsi qu'à des retransmissions ou à la réalisation de films.

Toute exploitation, à but lucratif (photo, magazine, documentaire, émission télévisée, publi-reportage...), devra avoir l'approbation de la *FSAM*

28. Médical

a. Contrôle préalable

Tout pilote qui souhaite obtenir une licence compétition ou une licence provisoire permettant de participer à une épreuve de sport mécanique (CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHEES, COUPES et OPEN) doit se soumettre à un contrôle médical annuel. Le tarif de la visite médicale est fixé à 40.000 Ar.

L'utilisation de la fiche médicale délivrée par la *F.S.A.M* est obligatoire. Seul le médecin fédéral ou le médecin désigné par le club pour les Provinces est habilité à remplir cette fiche. Une fois la fiche médicale dûment rédigée, le médecin examinateur devra remplir le Certificat Médical inclus dans la demande de licence.

Tout pilote devra prendre ses dispositions pour ne pas effectuer sa visite médicale dans la semaine qui précède une compétition.

Aucune visite médicale ne pourra se faire sur le lieu de l'Epreuve, en conséquence, tout pilote n'ayant pas effectué sa visite médicale préalable se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription.

Les pilotes venant de l'étranger devront impérativement produire un certificat d'aptitude émanant du médecin responsable de leur région. Dans le cas contraire, ils auront l'obligation de passer la visite médicale auprès du médecin fédéral de la FSAM.

Les pilotes venant de l'étranger, présentant une licence étrangère, devront impérativement produire un certificat d'aptitude émanant du médecin responsable agréé de leur ASN.

b. Contrôle après une maladie ou un accident

Les pilotes accidentés au cours d'une épreuve ou blessés à l'occasion d'autres activités pourront, à la demande du médecin fédéral, subir une visite médicale attestant de leur guérison ou consolidation, avant d'être autorisés à recourir.

29. Contrôle antidopage

a. Le dopage, c'est-à-dire l'usage de substances destinées à accroître artificiellement et passagèrement les possibilités physiques et susceptibles de nuire à la santé des pratiquants est interdit.

Les contrevenants et ceux ayant refusé de se soumettre au contrôle antidopage pourront être disqualifiés, et en outre, pourront faire l'objet de sanctions disciplinaires. L'obligation de respecter la réglementation interdisant le dopage et d'accepter les contrôles éventuels des médecins accrédités, figurera sur les bulletins d'engagement et sera signée par les conducteurs.

b. Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des conducteurs de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux conducteurs l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile. Il incombe aux conducteurs et aux autres personnes concernées de savoir ce qui constitue une violation des règles antidopage, ce qui implique la connaissance des substances et des méthodes incluses dans la liste des interdictions publiées par l'Agence Mondiale Antidopage (l'AMA).

c. Le dopage est défini comme une ou plusieurs violations des règles antidopage énoncées dans l'Annexe A (Règlement antidopage) de la FIA.

d. Contrôle de l'alcoolémie

Au cours d'une épreuve, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

La présence d'une odeur d'alcool est considérée comme un état d'ébriété. La FSAM pourra sanctionner sur le champ le concerné et le suspendre pour toute la saison, et plus si elle le juge nécessaire.

30. Organisation des secours

Elle recouvre toutes les catégories du sport mécanique ; Les obligations qui en résultent ne remplacent pas, mais complète les mesures qui pourraient par ailleurs être imposées par les pouvoirs publics.

Ces dispositions s'appliquent à toutes les épreuves inscrites au Calendrier F.S.A.M. Il est nécessaire de respecter les conditions suivantes :

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'ordre des médecins. En cas de force majeure il pourra être remplacé. Le Médecin-chef doit être à la direction de course en liaison permanente avec elle. Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, le Service Médical doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Les rallyes

a) Parcours de liaison

Un pilote accidenté au cours d'un parcours de liaison se trouve dans les mêmes conditions qu'un accidenté habituel de la circulation. Par conséquent, il n'est pas possible de prévoir un système de secours particulier. Toutefois, pour parer à cette éventualité, il est souhaité de prévoir une voiture balai avec un médecin à bord.

b) Epreuves spéciales chronométrées

La présence au départ de chaque secteur chronométré d'un médecin et d'une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration, ayant pour mission de se rendre par les moyens les plus rapides, auprès d'un blessé et de prendre sur place les dispositions nécessaires est obligatoire. Il est vivement conseillé, de choisir soit un médecin compétent en réanimation, soit à défaut un médecin éduqué pour effectuer les secours d'urgence. Pour les secteurs chronométrés de 20 km et plus, une ambulance intermédiaire comprenant une équipe médicale et équipée de communication est obligatoire.

Les autres catégories (slaloms, course de côte, runs, karting, ...)

La présence de deux ambulances avec le matériel prévu pour la réanimation à bord, accompagnée d'un médecin chef et d'une voiture de première intervention accompagnée d'un deuxième médecin adjoint devront être mise à la disposition du médecin chef par les organisateurs, pendant l'épreuve et les éventuels essais. Un service de secours approprié doit également être prévu pour les enceintes publiques payantes.

Trousse de 1^{er} secours

- Toutes les voitures concurrentes et ce dans les catégories précitées (rallye, run, slalom, cross car) doivent comprendre une trousse de premier secours, qui doit contenir, au minimum, les produits suivants : o Pommade anti brûlure – Mercurochrome – Solution antiseptique – Sparadrap en rouleau – bande en rouleau – anti inflammatoire – garrot – ciseaux - compresse

31. DIVERS DROITS

- Affiliation pour tout nouveau club	1.000.000 ar
- Cotisation club annuelle	750.000 ar
- Organisation rallye national Auto/T2	1.250.000 ar
- Organisation rallye national SSV/T1 (si 3 et plus)	625.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) Auto/T2	1.750.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) SSV/T1 (si 3 et plus)	750.000 ar
- Organisation Rallye international de Madagascar (RIM inscrit au calendrier FIA)	2.500.000 ar
- Organisation compétition de base (par titre de Champion)	300.000 ar
- Organisation slalom cross car	200.000 ar
- Organisation OPEN	2.000.000 ar
- Mutation Club	500.000 ar
- Contrôle de Conformité Rallye, Auto Slalom/Course de Côte, Run, karting (contrôle groupé)	50.000 ar
- Contrôle de Conformité Rallye, Auto Slalom/Course de Côte, Run, karting (contrôle à domicile)	200.000 ar
- Contrôle de Conformité Cross Car (contrôle groupé)	30.000 ar
- Contrôle de Conformité Cross Car (contrôle à domicile)	150.000 ar
- Visite Médicale	40.000 ar

Le coût du déplacement, en carburant, pour le contrôle de conformité est à la charge du concurrent, à convenir selon la distance

La cotisation annuelle devra être réglée en début de saison, avant la première course officielle.

Les droits d'organisation devront être réglés en cours ou juste après une course, au plus tard avant l'Assemblée Générale de la saison écoulée sous peine d'une amende complémentaire de 10% par année de manquement

En cas de manquement, et en sus des 10% pour chaque saison entamée, le club sera suspendu et interdit d'organisation jusqu'à épurement des arriérés.

Le licencié dudit club ne sera plus représentant et devra changer de club, qui sera conditionné par le paiement de la mutation, s'il souhaite prendre une licence.

REGLEMENT SPORTIF du Championnat de Madagascar des RALLYES 2025

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT

La FSAM organise le Championnat de Madagascar des Rallyes de la FSAM (le Championnat) qui est la propriété de la FSAM.

Le Championnat de Madagascar est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend

les articles applicables suivants : **TITRES NATIONAUX AUTOMOBILES / T2**

CHAMPION DE MADAGASCAR

- * Champion de Madagascar des Rallyes de la FSAM pour Pilotes et Copilotes (auto/T2)
- * 1^{er} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes de la FSAM pour Pilotes et Copilotes (auto/T2)
- * 2^{ème} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes de la FSAM pour Pilotes et Copilotes (auto/T2)

CHAMPION GROUPE/CLASSE

- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe FIA (N4/R4/R5) pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe M/A/R/N (M9/A5/R1/N1 – M10/A6/R2/N2 – M11/A7/R3/N3 – M12/2RM – M12/4RM) pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe T2/MT2 – Tout Terrain 4x4 pour Pilote et Copilote

CHAMPION CATEGORIE

- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Jeune Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. 2RM Propulsion pour Pilote et Copilote (Auto uniquement)
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. 2RM Traction pour Pilote et Copilote (Auto uniquement)
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Equipage Féminin pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Equipage Mixte 4RM pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Equipage Mixte 2RM pour Pilote et Copilote (Auto uniquement)
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Rookie pour Pilote et Copilote

TITRES NATIONAUX SSV (Side by Side Vehicles) / T1

CHAMPION DE MADAGASCAR

- * Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM pour Pilotes et Copilotes
- * 1^{er} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM pour Pilotes et Copilotes
- * 2^{ème} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM pour Pilotes et Copilotes

CHAMPION GROUPE/CLASSE

- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe 1 (000 à 999 cm³ Atmosphérique) pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe 2 (000 à 999 cm³ Turbocompressé) pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe 3 (1.000 à 1.050 cm³ Atmosphérique) pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe 4 (1.000 à 1.050 cm³ Turbocompressé) pour Pilote et Copilote * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Groupe et Classe T1 pour Pilote et Copilote

CHAMPION CATEGORIE

- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Jeune Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Equipage Féminin pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Equipage Mixte pour Pilote et Copilote
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion Cat. Rookie pour Pilote et Copilote

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du règlement particulier de chaque rallye.

Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les promoteurs de championnat, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

1.1.2 Seule la FSAM peut accorder des dérogations au présent règlement. Toute demande de dérogation aux règlements applicables pour les championnats doit être soumise et approuvée par la FSAM.

1.1.3 Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement du rallye. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application de ce règlement ou du

règlement particulier du rallye. Dans les situations spécifiquement prévues dans ce Règlement, et s'il le juge nécessaire par ailleurs, il doit également notifier par écrit toute application au(x) équipage(s) concerné(s).

1.1.5 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue par le **Code Sportif International**. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision comme prévu par le Code Sportif International. **1.2 LANGUE OFFICIELLE**

Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés en français.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FSAM pourra arbitrer. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle. En aucun cas, la jurisprudence ne pourra être évoquée.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier de la saison en cours.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RALLYE

Tout rallye débute le jour des vérifications administratives ou des reconnaissances (selon que l'un ou l'autre se produit le premier). La partie compétitive du rallye débute lors du premier contrôle horaire CHO.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier du rallye tel que précisé à l'**Annexe II**. Un additif ne peut changer ou amender le Règlement Sportif du Championnat de Madagascar. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FSAM

2.3 COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les commissaires sportifs.

2.4 ZONES DE CONTROLE

La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.5 EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignée comme pilote et copilote. Sauf indication contraire (Cat. Jeune), les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence nationale de compétition de pilote FSAM ainsi que d'un permis de conduire valide pour l'année en cours qui soit valable pour le Rallye. Lorsqu'ils participent à des compétitions hors de leur pays, les équipages doivent posséder une Licence Internationale Rallye délivrée par la FSAM et avoir souscrit une police d'assurance internationale couvrant leur rapatriement en cas d'accident, si nécessaire.

2.6 DECISION

Un document publié par le directeur de course ou les commissaires sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.7 FIN DU RALLYE

Le rallye se termine avec la publication du classement final. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.8 ETAPE

Chaque partie compétitive du rallye séparée par un regroupement pour la nuit (parc fermé). Si des épreuves super spéciales sont organisées la veille au soir de l'Etape 1, elles seront considérées comme Section 1 de l'Etape 1A.

2.9 NEUTRALISATION

Temps pendant lequel un équipage est arrêté par les organisateurs pour quelque raison que ce soit où les règles de parc fermé s'appliquent.

2.10 PARC FERME

Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le règlement particulier du rallye et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.11 NOTIFICATION Document écrit officiel, émis et publié par le Directeur de Course afin d'informer, lorsque nécessaire, un ou des concurrents de l'application de ce Règlement et/ou du Règlement Particulier

2.12 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides, sauf si fournis par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini à l'**Art. 49.2. (56.2 fia)**

2.13 RECONNAISSANCE

La présence sur une épreuve spéciale, de quelque manière que ce soit, d'un pilote et/ou copilote à tout moment ou de tout membre d'équipage ayant l'intention de s'engager dans un rallye après l'annonce de l'itinéraire.

2.14 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES

Programme spécifié dans le règlement particulier durant lequel les équipages ont la possibilité de se familiariser avec le parcours du rallye.

2.15 REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper les voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

2.16 SECTEUR DE LIAISON

Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées en tant qu'épreuves spéciales.

2.17 SECTION DU RALLYE

Chaque partie du rallye séparée par un regroupement

2.18 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé à l'**Art. 49 (56 fia)**

2.19 EPREUVE SPECIALE

Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée au public pour le rallye.

2.20 EPREUVE SUPER SPECIALE

Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit aux **Art 42 à 43** du présent règlement, détaillé dans le règlement particulier du rallye et identifié comme tel dans l'itinéraire.

2.21 EQUIPE

Une équipe est composée du concurrent, de l'équipage et du personnel de soutien. **2.22**

CARNET DE CONTROLE

Carnet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle prévus sur l'itinéraire.

CHAMPIONNATS ET POINTS**3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS****3.1 QUALIFICATION / DROIT D'UN RALLYE**

3.1.1 Pour qu'un rallye puisse compter pour un Championnat des Rallyes de la F.S.A.M, il faut obligatoirement que la demande ait été faite auprès de la F.S.A.M et qu'il ait été inscrit dans le calendrier établi au début de l'année en cours.

3.1.2 Le droit d'organisation devra être réglé au moment du dépôt du règlement particulier. Le droit de la FIA devra être réglé selon la procédure FIA.

ELIGIBILITES TITRES NATIONAUX

- NB : Les titres ne seront attribués que : ○ Si le pilote remplit les critères de participation des 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories. ○ Toutes créations de nouveaux titres, à partir de 2019, devront comprendre au moins cinq (05) concurrents pour être titrés par la FSAM
- Si le Groupe de classe ou la catégorie ne comprend qu'un seul pilote, le titre ne lui sera attribué que s'il réalise 100% d'arrivée des 65% dans les groupes/classes ; 100% d'arrivée des 65% dans les catégories.

CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR			
CALENDRIER 2025			
	MAI	16-17-18	RALLYE
	JUILLET	11-12-13	RALLYE
	AOUT	14-15-16	RALLYE
	SEPTEMBRE	19-20-21	RALLYE
	OCTOBRE	23-24-25	RALLYE
	NOVEMBRE	21-22-23	RALLYE

3.2 RAPPORTS

3.2.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par le Délégué de la Sécurité de la FSAM et éventuellement par d'autres Délégués de la FSAM et étudié par la Commission de la FSAM concernée.

3.2.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

3.2.3 A la fin de chaque rallye, et à la dernière réunion du Collège, une réunion d'évaluation devra se tenir. La présence de toutes les entités ayant officiés est obligatoire ainsi que la présence des organisateurs du prochain rallye.

3.3 ANNULATION / DEPLACEMENT D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

3.3.1 Tout club ayant inscrit une compétition au calendrier du Championnat de Madagascar est tenu de l'organiser sous peine d'être interdit d'organisation l'année suivante sauf cas de force majeure reconnu comme tel par la FSAM et par l'Assemblée Générale. En cas de manquement, l'organisateur sera soumis à une amende financière de :

- **45 jours avant la date inscrite au calendrier : 5.000.000 ar**
- **Dans les 45 jours de la date inscrite au calendrier : 10.000.000 ar**

3.3.2 L'amende pécuniaire devra être réglée au cours de l'année suivante. En cas de manquement, le club sera suspendu et interdit d'organisation jusqu'à épurement de l'amende. Les licenciés dudit club ne sera plus représenté et devra changer de club, sans être soumis à la mutation de club.

3.3.3 Le déplacement d'un Rallye inscrit au calendrier ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance

3.4 EPREUVES CANDIDATES

Tout rallye candidat de la FSAM doit être conforme au règlement du Championnat concerné.

3.5 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

3.5.1 Pour chaque titre du Championnat, les points sont attribués pour chaque rallye en tenant compte du classement général ; du classement par classe ; du classement par catégorie, selon le barème suivant :

1er	25 points
2e	18 points
3e	15 points
4e	12 points
5e	10 points
6e	8 points
7e	6 points
8e	4 points
9e	2 points
10e	1 points

COEFFICIENT

Le coefficient ne sera attribué, uniquement, au classement général, classement par classe et classement par catégorie.

- Les rallyes organisés dans la Région Analamanga ne bénéficieront pas de coefficient
- Les Rallyes organisés en province et/ou dont un P.C impliquant un déplacement de la logistique à un minimum de 100 kms, bénéficiera d'un coefficient forfaitaire de 1,5
- Le dernier rallye (hors GRM) inscrit dans le calendrier de la saison, bénéficiera d'un coefficient 1.5
- Le Grand Rallye de Madagascar (GRM) sera attribué d'un coefficient 2.0 **KILOMETRAGE & DUREE**
- Les Rallyes doivent comprendre au minimum 70 km épreuves spéciales, uniquement sur Analamanga et devra être d'une journée
- Les Rallyes organisés en province devront comprendre un minimum 120 km E.S et devra être de 2,5 jours.
- Le dernier rallye (hors RIM) inscrit dans le calendrier de la saison devra comprendre
 - Si en province : un minimum de 120 km E.S et devra être de 2,5 jours
 - Si à Analamanga : un minimum de 140 km E.S et devra être de 2,5 jours
- Le Grand Rallye de Madagascar (GRM) devra comprendre un minimum de 160 km E.S et devra être de 2,5 jours

3.5.1.1 A dater du 1^{er} janvier 2016, tous véhicules caducs FIA ou toute nouvelle homologation Gr. M, devra être équipé d'une bride de diamètre suivant les normes FIA Gr. N (33.7 mm – 2023). Les voitures Groupe M (Règlement Technique Gr. M – **art.6**) ayant des brides de Turbo supérieurs à la bride Gr. N FIA seront pénalisés d'un malus de 15%.

3.5.1.2 Les voitures Groupe prototype T1 et les T2/T2M devront suivre la réglementation FIA TT.

3.5.1.3 De plus, des points bonus, en tenant compte des coefficients, seront attribués pour chaque titre comme indiqué ci-après:

a) **5-4-3-2-1 du 1^{er} au 5^{ème} respectivement du classement de chaque regroupement de nuit du rallye. Ces points bonus sont soumis au système de malus concernés.**

b) L'étape 1 (1^{er} jour ou 1A) doit comprendre au moins une épreuve spéciale d'un minimum de 5 km (hors Epreuve Super Spéciale ou Epreuve style circuit) et chaque étape (2^{ème} jour ou 1B) doit comprendre au moins 25% du total des épreuves spéciales pour pouvoir être attribué.

c) Pour être éligible aux points bonus, la voiture doit intégrer le parc fermé à la fin de l'étape

3.5.1.4 Des points supplémentaires, pour chaque titre, selon le barème ci-après seront attribués conformément au classement de la « Spéciale Power » non soumis au malus

1 ^{er}	5 points
2 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	1 point

3.5.2 CONDITIONS SUPPLEMENTAIRES POUR MARQUER DES POINTS

Les pilotes et/ou copilotes éligibles peuvent marquer des points au classement général en tenant compte de sa position relative et sans tenir compte du classement des pilotes et/ou copilotes qui ne sont pas éligibles.

3.5.3 Attribution de points réduits

Dans le cas où l'un des rallyes ne pourrait se dérouler complètement, les points du championnat seraient attribués sur la base du classement établi :

- la totalité des points si 75 % ou plus de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus
- la moitié des points si 50 % ou plus mais moins de 75% de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus.
- Un tiers des points étant attribués si entre 25 % ou plus mais moins de 50 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus - Aucun point ne sera attribué si moins de 25 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus.

Ceci est applicable uniquement aux points de championnat.

Les points attribués pour la Spéciale Power, si disputée, ne sont pas soumis à cette attribution de points réduits.

3.6 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

Pour marquer des points dans l'un des championnats pour pilotes, la personne désignée comme pilote sur le formulaire d'engagement doit conduire la voiture sur au moins 70% (si 11 épreuves = 7,7 ou 7 si 12 épreuves = 8,4 ou 8 seul le nombre entier sera retenu) des nombres d'épreuves spéciales du rallye, sauf en cas de force majeure survenant pendant la compétition, notifié aux Commissaires Sportifs et reconnu comme tel par ces derniers.

3.6.1 Le nombre minimum de participations pour être classés à la fin de la saison au classement final est de 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories des rallyes organisés. Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur (0,5 à 0,9) ou inférieur (0 à 0,4) (ex : si 4 rallyes – 65% = 2,60 donne 3 – si 5 rallyes – 65% = 3,25 donne 3 – si 6 rallyes – 65% = 3,90 donne 4)

S'il est seul dans son groupe de classe et/ou dans sa catégorie, il devra faire 100% d'arrivée des 65%. Est considéré éligible, si le concurrent prend le départ officiel (départ de la 1^{ère} section CH 0).

3.6.2 Si les pilotes et copilotes ne participant pas au nombre minimal requis d'épreuves, ils seront retirés du classement final du Championnat. Dans ce cas, les points ne sont pas redistribués aux pilotes et copilotes encore dans le Championnat.

3.7 CLASSEMENT

Le classement est établi en prenant en compte le nombre total de rallyes organisés. Le pilote et le copilote qui ont totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points seront déclarés Champion de Madagascar des pilotes de rallye et Champion de Madagascar des copilotes de rallye ou Vainqueur du Groupe/Classe ou Catégorie correspondant.

3.8 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le nombre minimum de rallyes pour que ce Championnat ait lieu est fixé à 4.

4. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT**4.1 PILOTES ET COPILOTES**

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

- 4.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc. obtenues par eux aux classements finaux généraux, aux classements finaux par classes et aux classements finaux par catégories des rallyes et ayant servi à constituer leur total de points.
- 4.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux généraux, aux classements finaux par classes et aux classements finaux par catégories de tous les rallyes auxquels aura pris part chacun des pilotes et copilotes totalisant le même nombre de points ; une 1^{ère} place valant mieux que n'importe quel nombre de 2^e place, une 2^e place valant mieux que n'importe quel nombre de 3^e place, et ainsi de suite.
- 4.1.3 En cas de nouvel ex aequo, la meilleure place lors de la dernière compétition au classement général sera décisive.

5. CARACTERISTIQUES DU RALLYE**5.1 CONFIGURATION DU RALLYE**

- 5.1.1 Les revêtements de toutes les épreuves spéciales doivent demeurer les mêmes durant un rallye. Une épreuve super spéciale peut avoir des revêtements différents. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre, une demande de dérogation doit être envoyée à la FSAM.
- 5.1.2 La distance totale de l'ensemble des épreuves spéciales sera comprise entre 70 km et 300 km sauf si la Fédération organise un rallye de rechange.
 - La distance minimale pour une épreuve spéciale est de 5 km (hors Epreuve Super Spéciale ou Epreuve style circuit)
 - Il n'y aura pas de distance maximale pour une épreuve spéciale ; il n'y aura toutefois pas plus de 80 km d'épreuves spéciales entre deux visites aux parcs d'assistance.
 - Aucune épreuve spéciale ou partie d'épreuve spéciale ne peut être courue plus de trois fois dans un rallye, épreuves super spéciales exclues.

5.2 NOMBRE D'ÉPREUVES SPECIALES ENTRE LES ASSISTANCES

La construction de tout itinéraire comportant plus de 3 épreuves spéciales (à l'exclusion d'une super spéciale, le cas échéant) entre deux assistances est soumise à l'approbation écrite de la FSAM.

5.3 PROGRAMME DES RALLYES

En sus de respecter les critères ci-après, les organisateurs sont encouragés à développer les caractéristiques de leur rallye et peuvent élaborer leur propre itinéraire / programme de rallye.

5.3.1 Le programme d'un rallye se déroulera dans l'ordre suivant :

- Reconnaissances
- Administration (peut également avoir lieu avant le début des reconnaissances) - Vérifications techniques - Cérémonie de départ
- Rallye se terminant avec une « Spéciale Power » obligatoire conformément à l'article 44.
- Cérémonie de podium

5.3.2 Les rallyes doivent être disputés sur 1 jour, 2 jours ou 2,5 jours, départs ou arrivées de sections y compris. Toute variation par rapport à ce format sera sous réserve de l'accord de la FSAM.

5.3.2.1 Rallye d'un jour : Samedi après-midi : Visite technique + Cérémonie de Départ

Dimanche : Rallye et Cérémonie de podium

5.3.2.2 Rallye de 2 jours : Vendredi après-midi : Visite technique + Cérémonie de Départ

Samedi : Rallye

Dimanche : Rallye et Cérémonie de podium

5.3.2.3 Rallye de 2,5 jours : Vendredi matin : Visite technique + Cérémonie de Départ

Vendredi après-midi : super spéciale ou Rallye

Samedi : Rallye

Dimanche : Rallye et Cérémonie de podium

5.3.3 Les rallyes doivent débuter par une cérémonie de départ ou une épreuve super spéciale et se terminer un samedi ou, de préférence, un dimanche.

5.3.4 La cérémonie de podium aura lieu dans l'heure qui suit l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale.

5.3.5 Le programme des reconnaissances aura lieu sur un ou deux jours et uniquement sur un seul passage

6. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE 6.1 GENERALITES :

Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur du rallye qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et/ou recommandations de la FSAM. La sécurité est primordiale au moment de choisir les épreuves spéciales. Le choix du parcours du rallye devrait se faire en évitant les routes publiques sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

6.2 INSPECTIONS DE LA FSAM

6.2.1 Le parcours de tout rallye nouveau dans le Championnat peut être inspecté par la FSAM. Par la suite, la sélection des spéciales dans de futures manches du MRC demeure de la responsabilité de l'organisateur qui peut demander à la FSAM d'envoyer un observateur de sécurité (aux frais de l'organisateur).

6.2.2 Si le rapport d'un rallye contient des commentaires négatifs sur les spéciales d'un itinéraire, la FSAM peut demander une inspection avant la prochaine édition du rallye. Cette inspection sera à la charge de l'organisateur.

6.2.3 Un rapport d'inspection de la FSAM ou l'inclusion d'une spéciale dans un rallye du Championnat ne garantit ni n'implique en aucun cas qu'une spéciale peut être considérée comme sûre.

6.3 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

6.3.1 Sauf cas de force majeure, le directeur de course doit faire respecter dans son intégralité l'itinéraire.

6.3.2 Aucune nouvelle contestation émise soit immédiatement avant, soit pendant le déroulement du rallye ne doit être prise en considération à moins qu'elle n'ait été approuvée par le délégué à la sécurité de la FSAM.

OFFICIELS**7. OFFICIELS ET DELEGUES****7.1 COMMISSAIRES SPORTIFS (CS)**

Le Collège des Commissaires Sportifs (les commissaires sportifs) comprendra toujours trois membres. Le Président et un membre seront désignés par la FSAM. Le troisième membre sera désigné par l'organisateur du rallye. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course. Durant le déroulement du rallye, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye.

7.2 DELEGUES DE LA FSAM

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FSAM et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :

7.2.1 Délégué Sportif de la FSAM

Le Délégué Sportif de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FSAM.

7.2.2 Délégué Technique de la FSAM

Le Délégué Technique de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le Directeur de Course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

7.2.3 Délégué Médical de la FSAM

Le Délégué Médical de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant le rallye.

7.2.4 Délégué à la sécurité de la FSAM

Le/La délégué de la sécurité de la FSAM est chargé(e) spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il/Elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il/elle juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

7.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (CRAC)

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y en avoir au moins un chargé des relations avec les concurrents lors de chaque rallye qui doit être facilement identifiable par les concurrents.

7.4 COMMISSAIRES TECHNIQUES (CT)

7.4.1 Les commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications des *Automobiles*. Ils devront :

- a)** exercer leur contrôle, soit avant l'*Epreuve* à la requête de la FSAM ou du *Comité d'Organisation*, soit pendant (y compris les contrôles inopinés) ou après l'*Epreuve* à la requête du directeur de course et/ou des commissaires sportifs ;
- b)** employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par la FSAM ;
- c)** ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à la FSAM, au *Comité d'Organisation*, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tout autre ;
- d)** établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

7.4.2 Afin de permettre la bonne exécution de leur fonction, l'organisateur doit prévoir dans son budget le coût de carburant et/ou le coût des déplacements des Commissaires Techniques vers les différents endroits dont leurs présences sont requises.

VOITURES ADMISES**8. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DES CHAMPIONNATS DE LA FSAM****8.1 RESUME**

8.1.1 Voitures Groupes Internationales : se référer à la réglementation FIA (WRC)

8.1.2 Voitures Groupes régionales : se référer à la réglementation FIA Région Afrique (ARC)

8.1.3 Voitures Groupes Nationales

- Voitures du Groupe M et Classe 9 – 10 – 11 – 12
- Voitures Tout Terrain 4x2 / 4x4 Groupe et Classe T2/MT2 (Pick Up, SUV, Air Cross ...) - les voitures non comprises dans la liste FIA sont acceptées sous la condition de l'application de l'Article 282/283/284 de l'annexe J - Règlementation spécifique aux voitures tout-terrain de série (Groupe T2) de la FIA
- Voitures Tout Terrain 4x2 / 4x4 Prototype Groupe et classe T1/MT1 - les voitures non comprises dans la liste FIA sont acceptées sous la condition de l'application de l'Article 282/283/285 de l'annexe J - Règlementation spécifique aux voitures tout-terrain de série (Groupe T1) de la FIA
- Véhicules SSV 4x2 / 4x4 Groupe M et Classe SSV 1 – 2 – 3 – 4

Les immatriculations Garage ne sont pas acceptées.

Les immatriculations Concessionnaires (carte bleu et/ou rose), uniquement voitures neuves, ne sont acceptées que dans un délai limité de six (06) Mois sauf si le véhicule appartient au concessionnaire de la marque, auquel cas le délai sera limité à une année.

Les immatriculations étrangères doivent produire les documents douaniers relatifs à l'Admission Temporaire, qui est valable que pour un (01) Mois, pour pouvoir concourir. La prorogation de l'admission temporaire ne sera pas valable.

8.2 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES	
RC1	Word Rally Cars : moteur 1.6 T	<p>- Rally 1 Voitures conformes à l'Art. 262 de l'annexe J 2022</p> <p>-Word Rally Cars, conforme à l'Art. 255A de l'Annexe J 2021, lorsque le pilote n'a pas marqué de points pour une Equipe Constructeur WRC au cours des cinq (5) saisons précédentes (pas une équipe WRC telle que définie à l'Art. 5.3). et lorsqu'elle est équipée d'une bride conforme à l'Art. 255A-334 à l'exception des points suivants :</p> <p>a) Le diamètre intérieur maximum de la bride est de 33,7 mm,</p> <p>b) Le diamètre extérieur de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 39,7 mm et maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté.</p> <p>-World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013, conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR et à son extension WR, ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises</p> <p>-World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014, conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises</p> <p>-World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015, conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises.</p>
RC2	Groupe Rally2 Groupe Rally2 Kit	<p>- Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Annexe J 2021, Art. 261.</p> <p>- Voitures équipées du Rally2 Kit conformes à l'Annexe J 2021, Art. 260E.</p>
RGT	Voitures RGT	<p>- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019.</p> <p>- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2022.</p>
RC3	Rally 3 (atmo entre 1390 et 2000 cm ³ et turbo entre 927 et 1620 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally 3 homologuées avant le 01/01/2021 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2022
RC4	Rally 4 (atmo entre 1390 cm ³ et 2000 cm ³ et turbo entre 927 cm ³ et 1333 cm ³)	<p>- Voitures du Groupe Rally4 homologuées à partir du le 01/01/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2022</p> <p>- Voitures du Groupe R2 homologuées avant le 31/12/2018 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018</p>
	R 3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe R homologuées à partir du le 31/12/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	R 3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal)	- Voitures du Groupe R homologuées à partir du le 31/12/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
RC5	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ et turbo jusqu'à 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally5 homologuées à partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2022
	Rally5-Kit (atmo ou turbo jusqu'à 1600 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally5-Kit homologuées à partir du 01/01/2024 et conformes à l'Art. 260B de l'Annexe J 2024
	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ et turbo jusqu'à 1067 cm ³)	- Voitures du Groupe R1 homologuées avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018
RCM	M9	-Voiture jusqu'à 1400cm ³
	M10	-Voiture de plus 1400 cm ³ jusqu'à 1600 cm ³
	M11	-Voiture de plus 1600 cm ³ jusqu'à 2000 cm ³
	M12	-Voiture plus de 2000 cm ³
	SSV 1	- SSV de série atmo jusqu'à 999 cm ³
	SSV 2	- SSV de série suralimentée jusqu'à 999 cm ³
	SSV 3	- SSV de série atmo de plus 1000 cm ³
	SSV 4	- SSV de série suralimentée de plus 1000 cm ³
	MT2/T2 – Tout Terrain	-Voiture du Groupe M/T2 – conforme aux Art. 282-283-284 de l'Annexe J 2022
MT1/T1 – Tout Terrain Prototype	-Voiture du Groupe M/T1 Prototype – conforme aux Art. 282-283-285 de l'Annexe J 2022	

PNEUMATIQUES ET ROUES

9. GENERALITES

9.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES

9.1.1 Conformité

Tous les marques de pneus et sculptures terres sont libres mais doivent être conformes au présent article ainsi qu'à l'Annexe

✓ Les pneus slicks et cloutés sont interdits sous peine de disqualification. **9.1.2 Pneus moulés**

Toutes les voitures doivent être équipées de pneus moulés dites « terre » ou dites « black star ».

9.1.3 Traitement des pneumatiques

a) Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit.

b) Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.

c) Conserver les pneus, qu'ils soient montés sur jantes ou non, dans un environnement chauffé artificiellement à une température inférieure à 35°C est autorisé

9.1.4 Dispositifs permettant au pneumatique de conserver ses performances

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite.

L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

9.1.5 Jantes

Tout dispositif conçu pour fixer le pneumatique à la jante est interdit.

9.1.6 Montage des pneus

La pression maximale pour le montage du pneu sur la jante est de 8 bars à 20°C. Cette pression doit permettre au pneu d'adhérer aux parois externes de la jante.

9.2 SECTEURS DE LIAISON

Des pneus au dessin non autorisé peuvent être utilisés sur les secteurs de liaison.

9.3 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :

- Quand le temps d'attente entre un CH précédant une spéciale et le départ de cette spéciale de plus de 13 minutes pour tout équipage.
- Dans les regroupements lorsqu'ils ne sont pas suivis par un secteur de liaison avant une épreuve spéciale ou une épreuve super spéciale.

9.4 ROUES DE SECOURS

Les voitures peuvent être équipées de 2 roues de secours maximum et elles doivent transporter au moins une roue de secours, Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone suivante où un changement de pneus est autorisé. Aucune roue complète ne peut être chargée dans, ou retirée de, la voiture ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones où un changement de pneus est autorisé.

COMPOSANTS MECANIQUES**10. COMPOSANTS MECANIQUES**

Après les vérifications techniques pré-rallye (contrôle de conformité), tout changement de composant plombé (voir ci-dessous) doit être notifié par le pilote auprès du DTN ou des Commissaires Techniques. Cette notification doit être reçue avant le changement de pièce.

10.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

- 10.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre la fin des vérifications techniques d'avant rallye et le CH 0, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité de 5 minutes sera appliquée. Dans ce cas, il est obligatoire d'informer le Délégué Technique de la FSAM qui procédera au plombage du nouveau moteur avant son utilisation.
- 10.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.
- 10.1.3 Le changement de moteur après le départ de la partie compétitive du rallye n'est pas autorisé.

10.2 TURBOCOMPRESSEURS

- 10.2.1 Le turbocompresseur et le compresseur seront désignés ci-après par le terme "compresseur".
- 10.2.2 Le règlement en vigueur concernant la bride et le marquage demeure applicable. (voir l'Annexe J).
- 10.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et le compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés à l'aide de plombages portant le même numéro lors des vérifications techniques avant le rallye.
- 10.2.4 Les compresseurs porteront le même numéro de la voiture et seront utilisés exclusivement sur cette voiture.
- 10.2.5 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye afin que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.
- 10.2.6 Les règles ci-dessus sont également obligatoires pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés d'une bride. Dans ce cas, les compresseurs seront marqués uniquement aux fins de les compter.
- 10.2.7 Pour les voitures Rally2, le système de contrôle de suralimentation FIA homologué (soupape de décharge, voir Liste Technique FIA n°43) doit être contrôlé et plombé (conformément à l'Article 261 de l'Annexe J) lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Il doit rester plombé jusqu'à la fin du rallye sauf approbation contraire du Délégué Technique FSAM.

10.3 TRANSMISSIONS

- 10.3.1 Pour chaque voiture, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye.
- 10.3.2 Ces pièces de rechange ainsi que celles installées sur la voiture seront marquées/plombées lors des vérifications techniques préliminaires.
- 10.3.3 Les plombages/marquages permettront aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.
- 10.3.4 Toutes les pièces sont identifiées par un numéro spécifique
- 10.3.5 Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA ou la FSAM pour les différents modèles de voitures.
- 10.3.6 Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance.
- 10.3.7 A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, les pièces pourront être réutilisées sur la même voiture.
- 10.3.8 Les plombages et les marquages devront rester intacts depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye. Les commissaires techniques pourront contrôler les marquages/plombages à tout moment et à la fin du rallye, ils pourront désassembler les pièces pour contrôler leur conformité.

10.4 PLOMBAGE DU MOTEUR

- 10.4.1 Le moteur de chaque voiture engagée est plombé lors des vérifications techniques pré-rallye (contrôle de conformité), Sauf indication contraire du DTN, il doit rester plombé jusqu'à la fin du dernier rallye de la saison et au-delà si ordonné par les Commissaires Sportifs du dernier rallye du championnat.

10.5 REMPLACEMENT DU CHASSIS

Le même châssis doit être utilisé depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

10.6 PIECES DE RECHANGE

Pour chaque voiture :

- Toute pièce de rechange installée à l'intérieur d'une voiture de rallye doit être déclarée au Délégué Technique de la FSAM ou aux Commissaires Techniques lors des vérifications techniques pré-rallye. Une liste détaillée doit être fournie et paraphée par les deux parties. – Les pièces énumérées pour une voiture en particulier ne peuvent pas être utilisées pour une autre voiture.
- Toute pièce de rechange installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au prochain parc d'assistance. Aucune pièce de rechange supplémentaire ne peut être chargée dans le, ou retirée du, véhicule ailleurs que dans les parcs d'assistance.

11. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE**11.1 CAMERA EMBARQUEE**

Des caméras peuvent être installés dans les voitures. Les films provenant d'une caméra embarquée pourront appuyer certains faits suite à une réclamation mais pas sur une réclamation sur le temps effectué d'une épreuve spéciale sauf pour confirmer la « minute tombée ». Uniquement à l'appréciation des Commissaires Sportifs

11.2 SYSTEME DE SUIVI

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité reconnu par la FSAM qui a été précédemment testé avec succès dans les voitures. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. L'installation de ce système pourra être amené à un coût supplémentaire sous forme de caution. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

11.3 IDR – ENREGISTREMENT DE DONNEES D'IMPACT

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'enregistrement de données sur l'impact des accidents. L'installation se fera lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système.

11.4 SYSTEME DE TRANSPONDEUR

- Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de Transpondeur MyLaps. Système de chronométrage reconnu par la FSAM qui a été précédemment testé avec succès dans les voitures.
- Un support métallique sera remis à chaque pilote qui devra l'installer solidement (soudé) sur la carrosserie/passage de roue entre l'amortisseur et la caisse. La solidité de l'installation est sous la responsabilité du pilote.
- L'installation du Transpondeur se fera lors de la visite de départ par un délégué technique
- Le transpondeur doit être remis au délégué technique à la fin de chaque rallye
En cas d'abandon et si le transpondeur n'est pas remis au délégué technique à la fin du rallye, le pilote a l'obligation de le remettre au plus tard le lendemain de l'arrivée final. Tout jour de retard sera sanctionné d'un montant de **cinquante** (50.000 ar) mille ariary par jour. En cas de perte, un règlement financier du coût du transpondeur chez le fournisseur officiel lui sera réclamé
- Tout oubli ou toute perte du transpondeur non relatif à un choc avéré sera soumis à un remboursement du coût du transpondeur ajouté au frais de transport / dédouanement d'un montant de **600 euros**.
- L'installation de ce système pourra être amené à un coût supplémentaire sous forme de caution

12. NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES

Dans une épreuve spéciale uniquement, il est recommandé, pour des raisons de sécurité, qu'il soit possible de court-circuiter le silencieux d'échappement, à condition que la sortie des gaz d'échappement soit **l'Annexe J** conforme à et, pour les voitures équipées d'un convertisseur catalytique, que les gaz mêmes passent par ce catalyseur. À tout moment dans les secteurs de liaison, le niveau de bruit devra être conforme à **l'Annexe J**

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FSAM

13. GENERALITES

13.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FSAM

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués à **l'Annexe II** doivent être suivis : -

- Règlement particulier (format électronique)
- Additifs (format électronique et imprimé)
- Itinéraire (format électronique)
- Road Book (format imprimé ou numérique) - Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'engagement (format électronique)
- Liste des Engagés (format électronique)
- Liste des partants et résultats du Rallye (format électronique et imprimé en affichage)

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les additifs et les décisions doivent être publiés sur le tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les concurrents et officiels n'en soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FSAM avant la publication ne sera pas amendée sans l'approbation de la FSAM.

13.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE

Tous les équipages reçoivent, par voie numérique sauf si l'organisateur décide de distribuer un format imprimé, un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire qui doit être suivi. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le road book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé. Sur les épreuves spéciales, les organisateurs peuvent en outre ériger des barrières ou tout autre obstacle lorsqu'ils estiment que les concurrents ont dévié du tracé durant les reconnaissances ou le premier passage des spéciales.

Toute déviation sera pénalisée de 05 minutes.

13.3 CARNET DE CONTROLE

13.3.1 Chaque équipage est responsable :

- de son carnet de contrôle ;
- de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
- de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

13.3.2 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, excepté pour les sections portant l'indication « à compléter par le concurrent ».

13.3.3 En cas d'absence de visa ou de signature de n'importe quel contrôle de passage, d'absence de pointage à un contrôle horaire, ou de non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle, le directeur de course peut, dans un cas exceptionnel, procéder à une enquête en utilisant les enregistrements électroniques (GPS), les documents officiels et/ ou toute autre ressource à sa disposition. S'il constate que l'équipage concerné a néanmoins passé le contrôle correctement, en dehors des cas mentionnés ci-dessus, il appliquera une pénalité d'une minute en plus de toute pénalité prévue à **l'Article 44.2.10**. Dans le cas contraire, l'équipage concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle. Cette information sera prononcée par le directeur de course à la fin de la section concernée, mais au plus tard à la section précédant le prochain regroupement de nuit.

Alternativement, en cas d'incertitude sur les circonstances, le directeur de course rapportera le cas aux Commissaires Sportifs pour qu'ils l'examinent.

13.3.4 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du directeur de course.

14. DELIVRANCE D'UN VISA

Avant de délivrer un visa, la FSAM évaluera les documents suivants :

14.1 ITINERAIRE

14.1.1 Une version en fichier word et excel transmise électroniquement du règlement particulier, de l'itinéraire et des cartes est à soumettre à : la FSAM, au Délégué de la sécurité de la FSAM, au délégué Technique de la FSAM au moins 45 jours avant le début du rallye. Si un organisateur souhaite modifier l'emplacement d'un parc d'assistance durant un rallye, une demande doit être adressée à la FSAM au moins 3 semaines avant le début du rallye.

14.1.2 Les nouvelles épreuves spéciales (y compris en sens inverse) sont à mettre en valeur.

14.1.3 Les nouvelles épreuves spéciales sont à décrire sous l'angle de la sécurité.

14.1.4 L'organisateur devra emmener les responsables de la FSAM, énumérés ci-dessus, pour vérification de l'itinéraire, plan de sécurité et road book.

14.1.5 La date limite pour tous commentaires ou modifications majeures est de 2 semaines après soumission à la FSAM.

14.2 PLAN DE SECURITE

14.2.1 Un projet envoyé par e-mail ou en copie papier du plan de sécurité doit être soumis directement à la FSAM, au délégué de la sécurité de la FSAM, au délégué Technique de la FSAM au moins 45 jours avant le début du rallye. Ce projet contiendra :

- l'itinéraire complet du rallye ;
- des indications précises sur les zones autorisées et interdites au public sur les épreuves spéciales ;
- une proposition de date et d'heure pour un briefing médical avant le rallye et un exercice de formation à l'extraction avant le rallye ;
- tout plan de sécurité spécial établi pour les épreuves spéciales disputées dans l'obscurité. Une réponse sera donnée dans les deux semaines qui suivent.

14.3 REGLEMENT PARTICULIER

Voir Annexe II.

14.4 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

14.4.1 Tous les organisateurs de rallyes doivent suivre le programme de Certification Environnementale mis en place par la FIA qui peut être consulté à l'adresse <https://www.fia.com/environmental-accréditation-programme>.

ASSURANCE

15. COUVERTURE D'ASSURANCE

15.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, de la FSAM et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts).

15.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

15.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile adéquate pour les dommages corporels ou matériels accidentels causés à l'égard des tiers (responsabilité civile).

15.2.2 La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant au rallye.

15.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve de mise au point, le cas échéant et pour les concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

15.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés pour les reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

ENGAGEMENTS

16. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

16.1 GENERAL

Dans le cas où Les engagements se feront, au siège de la FSAM pour les rallyes à Tana et au siège du club organisateur pour les provinces. Les règlements particuliers, road book et autres documents relatifs à la course devront être déposés à la FSAM, au plus tard, la veille du jour d'ouverture des engagements.

16.2 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Tout détenteur de licence de compétition de la FSAM souhaitant participer à un rallye doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye, avant la date de clôture qui sera spécifié dans le règlement particulier. Si cette demande est envoyée par fax ou électroniquement, le document original doit parvenir aux organisateurs dans les 2 jours suivant la clôture des engagements ou à la remise des packages.

16.2.1 Pour le 1^{er} engagement de la saison, le bulletin dûment rempli doit être accompagné de tous les documents (photocopie : Permis de conduire, carte grise, passeport technique, visite technique, assurance et, le cas échéant, l'autorisation du propriétaire) 16.2.2 A partir du 2^{ème} engagement, uniquement le bulletin dûment rempli sera exigé et, le cas échéant, les documents expirés.

16.2.3 Toute fiche d'engagement mal remplie sera sanctionnée par

- : o 1^{er} constat : avertissement noté sur la fiche o
- 2^{ème} constat : engagement refusé

16.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.

16.4 AUTORISATION DE L'ASN

Les concurrents, pilotes et copilotes étrangers, doivent présenter une autorisation en application de l'Article 3.9.4 du Code.

16.5 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE

Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à avant la clôture des engagements.

Après la clôture des engagements, un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :

- des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
- des commissaires sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste de départ.

Seule, la FIA (Championnat d'Afrique), la FSAM (Championnat National) peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage après la clôture des engagements.

16.6 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

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 et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier du rallye.

16.7 ENGAGEMENT NON VISE

Tout bulletin d'engagement mal rempli et non visé par les concurrents et/ou par le club d'appartenance sera refusé.

16.8 LICENCE

Le droit de licence et la fiche de visite médical doivent accompagner le bulletin d'engagement sous peine de refus de l'engagement.

17. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

17.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date standard de clôture des engagements sera fixée au plus tard avant le 1^{er} jour des reconnaissances

18. DROITS D'ENGAGEMENT

18.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT

18.1.1 Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier :

- Grand Rallye de Madagascar (GRM) de 2,5 jours : maximum 750.000 Ar.
- Rallye National de 2,5 jours : maximum 600.000 Ar.
- Rallye National de 2 jours : maximum 400.000 Ar.
- Rallye National 1 jour : maximum 300.000 Ar.
- Rallye Calendrier International et Régional (RIM) : maximum 1.500.000 Ar

18.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT

La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du concurrent. Tout envoi électronique sera considéré comme ferme et les droits devront être régularisés même si l'équipage est absent au départ.

18.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
- En cas d'annulation du rallye

18.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

19. CLASSES

19.1 CHANGEMENT DE CLASSE

S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, les Commissaires Sportifs pourront la transférer dans un groupe et/ou classe appropriés recommandés par le délégué technique de la FSAM.

IDENTIFICATION DES VOITURES

20 CEREMONIE DISTRIBUTION DES NUMEROS

Lors de la cérémonie de distribution des numéros, la présence des deux pilotes est obligatoire. L'absence d'un pilote sera soumise à une amende pécuniaire de **50.000 Ariary**. L'absence des deux pilotes à **100.000 Ar**. Amende qui devra être réglée à l'organisateur avant les VA/VT. La récidive, en cours de saison, de l'absence des deux pilotes sera sanctionnée du triple de l'amende. Une deuxième récidive sera sanctionnée par un refus de départ.

21. NUMEROS DE COURSE ATTRIBUES CHAQUE SAISON

21.1 Le pilote Champion de Madagascar de la saison précédente est pilote prioritaire et se voit attribuer le numéro 1. Les pilotes restants se verront attribuer des numéros par la FSAM.

21.2 Dans le cas où, la première manche est organisée par un club, la FSAM prendra en charge 50% des coûts de fabrication des numéros ; et le reste des 50% sera pris en charge par les clubs en fonction de l'appartenance du pilote (prorata).

21.3 En cours de saison, les autocollants seront répartis entre la FSAM 50% et les clubs en fonction de l'appartenance du pilote (prorata).

22. NUMEROS DE COURSE

22.1 GENERALITES

22.1.1 La FSAM et les organisateurs fourniront à chaque équipage un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques. Ce numéro est distribué au pilote pour la saison en cours. Toute détérioration ou perte devra être remplacé auprès de la FSAM contre un montant de 10.000 ar par plaque. L'équipage devra informer la FSAM au moment de son inscription.

22.1.2 Toute publicité (FSAM) à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il est interdit de modifier ces panneaux.

22.1.3 Absence de numéros, panneaux de course

Toute absence d'un numéro et/ou panneau de course sera sanctionnée d'une amende pécuniaire de 100.000 ar / constat.

22.1.4 Absence de plaque portière sponsor

Toute absence d'une plaque portière sponsor sera soumise à une amende pécuniaire de 100.000 ar / constat. A charge pour les organisateurs de mettre à disposition des concurrents pour leur remplacement.

22.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

22.2.1 Deux panneaux « plaques numéros » de portières avant de 17X17 cm dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux est réservé au numéro de course qui sera noir mat.

Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS 803).

22.2.1.1 Deux panneaux « plaques dénomination rallye » de portières avant de 50 cm de longueur sur 17 cm de hauteur sont réservés à la dénomination du rallye.

22.2.1.2 Deux panneaux « plaques sponsor » de portières avant de 50 cm de longueur sur 30 cm de hauteur sont réservés aux sponsors de l'organisateur.

22.2.2 Emplacement

22.2.2.1 Chaque panneau « plaques numéros » sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant. Le sommet du panneau devra se trouver entre 7 et 10 cm en dessous de la limite inférieure de la vitre.

22.2.2.2 Chaque panneau « plaques dénomination rallye » sera placé à l'horizontale, en prolongement de chaque panneau « plaques numéros » de portière.

22.2.2.3 Chaque panneau « plaques sponsor » sera placé juste en dessous de chaque panneau « plaque dénomination rallye ».

22.2.3 Aucune signalisation autre que la livrée de la voiture ne devra être placée à moins de 10 cm de ces panneaux.

22.3 VITRE ARRIERE

Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum sera placé au bas du centre de la vitre arrière. Un espace adjacent de 15cmx15cm fera apparaître un numéro de course sur une hauteur de 14 cm, en orange fluorescent (PMS 804) sur fond clair. Ce numéro pourra être réfléchissant et devra être visible de l'arrière à hauteur d'œil.

22.4 VITRES LATERALES

Deux numéros à apposer sur les vitres latérales arrière de 20 cm de hauteur et d'une largeur de trait d'au moins 25 mm, de couleur orange fluorescent (PMS 804), éventuellement réfléchissants. Ces numéros devront être placés sur les vitres latérales arrière, adjacents au nom de l'équipage.

22.5 PANNEAU AVANT

A l'avant : un panneau s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figurera le numéro de course et le nom complet du rallye.

23. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

23.1 VITRES LATERALES ARRIERES

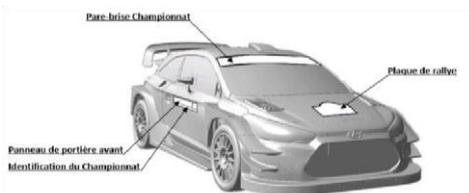
Les initiales des prénoms et noms de famille du pilote et du copilote ou leur pseudonyme ainsi que les drapeaux correspondant à la nationalité qui figure sur leurs passeports, doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, adjacents au numéro de course. Les noms devront être inscrits :

- en caractères Helvetica blancs
- en majuscules pour les initiales et la première lettre de chaque nom et en minuscules pour les autres lettres (Championnat régional) et en majuscules pour la première lettre du nom ou pseudo et en minuscules pour les autres lettres (Championnat national);
- sur une hauteur de 6 cm avec une largeur de trait de 1.0 cm.

Le nom ou pseudonyme du pilote figurera en haut des deux

23.2 Absence de nom et drapeau national

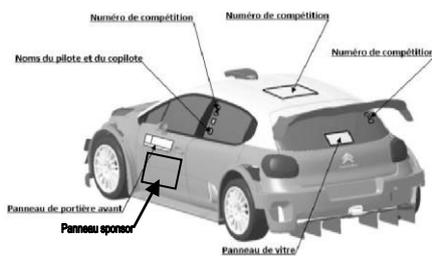
Toute absence de nom et drapeau national sera soumise à 100.000 ar / constat.



côtés de la voiture.

une amende pécuniaire de

COURSE



25. MATIERE DE PUBLICITE

25.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci : - Soit autorisée par les lois nationales, les règlements de la FIA et de la FSAM.

- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte l'Article **22.2.3**.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- Soit conforme aux dispositions de l'Article 10.6.2 du Code.

25.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être associé au nom du rallye ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

25.3 Le texte de toute publicité imposée par l'organisateur doit être clairement précisé dans le règlement particulier ou, si dans un additif officiel, avant la clôture des engagements du rallye.

25.4 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

25.1.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double.

25.1.2 Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

25.1.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements. Aucune modification de la publicité n'est autorisée.

25.1.4 La publicité facultative de l'organisateur doit être clairement indiquée dans le règlement particulier. Si la publicité facultative est publiée dans un additif et s'il devait y avoir des conflits avec la publicité du concurrent, le concurrent pourra refuser cette publicité facultative sans payer de droit supplémentaire.

25.1.5 Les organisateurs peuvent apposer de la publicité sur la moitié avant et la moitié supérieure de la portière avant et sur 50 % de la partie supérieure du pare-brise.

25.5 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU RALLYE

Les espaces suivants sont réservés à l'organisateur pour apposer l'identification et la publicité du rallye au moyen de jeux d'autocollants :

25.5.1 Un espace (de 15cm de haut sur toute la largeur du pare-brise) (sous l'espace existant de 15 cm de haut réservé aux concurrents au sommet du pare-brise) à condition qu'il soit conforme à la législation nationale.

25.5.2 Toute l'espace des portières avant est réservée à l'organisateur. Ces jeux d'autocollants seront obligatoirement apposés sur les portières avant même si le véhicule est peint aux couleurs du sponsor de l'équipage.

25.6 Chaque voiture engagée dans un rallye doit utiliser le jeu d'autocollants approprié fourni par l'Organisateur.

25.7 Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités pendant toute la durée de l'épreuve. Une mauvaise apposition d'une publicité entraînera une pénalité de **20.000 Ar** pour le premier constat et une pénalité de **30.000 Ar** en cas de récidive. L'organisateur devra prévoir des publicités de remplacement.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

26. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

26.1 HORAIRE

Les Pilotes et Copilotes (ou leurs représentants) participant au rallye doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

Une convocation individuelle, adressée à chaque équipage, précisera la date et l'heure, le lieu de sa présentation pour les visites administratives et techniques.

Tout retard sur l'heure de présentation prescrite sur la convocation, qu'il s'agisse d'un retard du pilote / copilote ou de son représentant ou d'un retard du véhicule, sera sanctionné par une amende pécuniaire. Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 15minutes.....	50.000 Ar
- de 16 minutes à 30 minutes.....	100.000 Ar
- de 31 minutes à 60 minutes.....	150.000 Ar
- Par heure supplémentaire.....	100.000 Ar

26.2 DOCUMENTS REQUIS

Lors des contrôles administratifs, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :

- Licences du Pilote et du Copilote
- Permis de conduire en cours de validité du Pilote et du Copilote
- Autorisation de l'ASN pour les concurrents et/ou pilotes étrangers
- Toutes les informations du formulaire d'engagement - Certificat d'immatriculation de la voiture

Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple certificat d'assurance de la voiture) doit être mentionné dans le Règlement Particulier.

27. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE 27.1

GENERALITES

27.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier.

27.1.2 Lors des vérifications techniques, les concurrents doivent présenter tous les vêtements, casques et dispositif de retenue de la tête y compris, qu'ils entendent utiliser. La conformité avec **l'Annexe L, Chapitre III** sera vérifiée.

27.1.3 Les protège-carter de toutes les voitures doivent être enlevés pour le plombage et ou le contrôle de plombage des boîtes de vitesses et des différentiels et être gardés avec la voiture aux fins du pesage.

27.1.4 L'équipage doit présenter la fiche d'homologation FIA d'origine certifiée complète, et/ou le passeport technique FSAM certifiée, complète de la voiture.

27.1.5 Les commissaires techniques demanderont d'identifier la voiture. Le châssis et le bloc moteur seront marqués.

27.1.6 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du rallye. Ces composants devront rester plombés sous peine de disqualification.

27.1.7 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, les commissaires sportifs peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou la reclasser selon **l'Article 19.1** ou refuser le départ.

28. VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE

28.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

A tout instant durant le rallye, diverses vérifications peuvent être effectuées concernant les éléments de sécurité, dont les vêtements des pilotes, la voiture ainsi que la conformité et l'admissibilité, à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FSAM, après que les Commissaires Sportifs en ont été informés.

28.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES

28.2.1 Les équipages sont responsables de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye.

28.2.2 Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification (voir Art. **27.1.4**) seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages, leur absence sera signalée aux commissaires sportifs.

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

28.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux commissaires sportifs.

29. CONTROLE FINAL

29.1 PARC FERMÉ FINAL

29.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à son ouverture sur instruction des commissaires sportifs.

29.1.2 Le classement provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le règlement particulier (ou dans un additif) dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

29.1.3 Lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré, les Commissaires Sportifs pourront ouvrir le parc fermé, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

29.1.4 Au parc fermé de chaque fin d'étape, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant les éléments de Code de la route (feux de position, éclairage de route, klaxon, essuie glace, feux de police ...). Toute absence et/ou mal fonction sera sanctionné d'une amende pécuniaire de 5.000 ar / constat.

29.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques après le rallye, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des commissaires sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du directeur de course et/ou du délégué technique aux commissaires sportifs.

CONDUITE**30. COMPORTEMENT****30.1 REGLES GENERALES**

- 30.1.1 Les équipages doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.
 - 30.1.2 Les voitures ne peuvent être que remorquées, transportées ou poussées pour être ramenées sur la chaussée du rallye ou pour libérer le parcours du rallye ou comme autorisé dans le présent Règlement.
 - 30.1.3 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le règlement particulier du rallye l'autorise.
 - 30.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de l'épreuve spéciale (excepté pour faire demi-tour uniquement) sous peine de disqualification
 - 30.1.5 Sur un secteur de liaison qui est une route publique et au départ d'une spéciale, une voiture de compétition ne peut être conduite que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement. Toute voiture non conforme à cet article sera considérée comme ayant abandonné. Une pénalité supplémentaire pourra être imposée par les Commissaires Sportifs.
 - 30.1.6 La conduite en compétition avec un pare-brise gravement endommagé et obstruant significativement le champ de vision du pilote est interdite. L'équipage concerné pourrait se voir refuser de poursuivre la compétition sur instruction des Commissaires Sportifs. Après réparation, l'équipage pourrait repartir selon l'Article 48 (si applicable).
 - 30.1.7 Toute conduite sur une épreuve spéciale sans pare-brise est permise seulement si les membres de l'équipage portent des lunettes protectrices répondant à la spécification EN 1938 ou un casque intégral avec visière fermée.
- Dans tous les cas ci-dessus, la police peut néanmoins arrêter une voiture et l'empêcher de circuler en vertu de la réglementation routière nationale.

30.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES

- 30.2.1 Il est rappelé que les reconnaissances ne sont pas des essais. Le code de la route du pays traversé par le rallye doit être scrupuleusement observé, et la sécurité et les droits des autres usagers de la route doivent être respectés pendant les créneaux horaires des reconnaissances.
- 30.2.2 Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances entraînera une amende appliquée par le directeur de course comme suit **Par kilomètre/heure au-delà de la vitesse autorisée 100.000 ar**
- 30.2.3 Le montant de l'amende sera doublé en cas de seconde infraction commise lors du même rallye
- 30.2.4 A la troisième constatation, le départ sera refusé au concurrent et le cas sera porté en Conseil de Discipline.
- 30.2.5 Le montant de l'amende ne sera pas modifié en cas d'amende infligée par la police.
- 30.2.6 En cas d'accident responsable et/ou jugé d'avoir provoqué un accident (après enquête de la gendarmerie nationale et/ou de la FSAM), l'équipage incriminé se verra refusé le départ du rallye concerné ou le départ du rallye suivant (si l'enquête n'a pas encore abouti) et cela sans préjudice du remboursement des droits. Une récidive sera portée au Conseil de Discipline.
- 30.2.7 En cas de sortie de route avérée (après enquête de la FSAM), l'équipage incriminé se verra refusé le départ du rallye concerné ou le départ du rallye suivant (si l'enquête n'a pas encore abouti) et cela sans préjudice du remboursement des droits. Une récidive sera portée au Conseil de Discipline.

30.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

- 30.3.1 Pendant toute la durée du rallye, les deux membres de l'équipage qui conduisent doivent être en possession d'un permis de conduire valable et doivent observer les règles de circulation nationales.
 - 30.3.1.1 Dans le cas spécifique d'un navigateur et/ou d'un copilote ne possédant pas le permis de conduire, il devra le signifier au Directeur de course avec l'engagement de ne conduire sous aucun prétexte.
- 30.3.2 Les agents de police ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.
- 30.3.3 Dans le cas où la police ou les officiels décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement particulier du rallye, sous réserve que :
 - La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement final provisoire.
 - Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.
 - Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

30.4 Pénalités pour infractions durant la partie compétitive du rallye : a) Première infraction :

- excès de vitesse : Une amende 100.000 ar par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le Directeur de course
- autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les commissaires sportifs
- b) Deuxième infraction :
 - excès de vitesse : Une amende 500.000 ar par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le Directeur de course
 - autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les commissaires sportifs
- c) Troisième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes appliquée par le directeur de course
- d) Quatrième infraction : disqualification appliquée uniquement par les commissaires sportifs.

RECONNAISSANCES**31. RECONNAISSANCES****31.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE**

Exigences communes pour toutes les voitures utilisées pour les reconnaissances

- Les voitures sont libres (**SSV interdit**)
- Les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformes au règlement Groupe N).
- Deux phares supplémentaires de route seront autorisés
- L'équipage pourra utiliser un système d'intercommunication "léger" (sans casque). - Du matériel de navigation embarqué pourra être installé.

Les voitures conformes aux spécifications ci-après peuvent être utilisées :

31.1.1 Voitures standard

- Voitures entièrement non modifiées telles que proposées à la vente au grand public. - des véhicules de type SUV ou de type tout-terrain (SSV interdits).

31.1.2 Voitures de série

- Le moteur sera de série (conforme à la réglementation Groupe N). - La boîte de vitesses est libre.
- L'échappement sera de série avec un niveau de bruit maximal situé dans les tolérances légales autorisées du pays organisateur. - Les suspensions sont libres.

- Le montage d'un arceau de sécurité en acier conforme à l'Annexe J (**Article 253-8.1 à 8.3**) sera autorisé.
- Les sièges baquets seront autorisés. - Les jantes seront libres.

31.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE

- Les pneus utilisés pour les reconnaissances seront des : a)
Pneus de série homologués route pour l'asphalte.
b) Pneus libres homologués standards route pour la terre, sauf indication contraire dans le règlement particulier.
c) Les pneus, dits « terre », sont interdits en reconnaissance, toutes infractions seront sanctionnées d'un refus de départ.

31.3 RESTRICTION EN MATIÈRE DE RECONNAISSANCE

Tout pilote ou son copilote, qui est, ou qui au cours des deux dernières années a été, un pilote ou copilote qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye et souhaitant conduire sur une route utilisée ou susceptible d'être utilisée comme une épreuve spéciale de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite de la FSAM. Ceci ne s'applique pas lorsque la personne est réputée vivre dans la zone. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux commissaires sportifs et l'Art. **31.4.3.4** (Reco hors programme) s'appliquera.

31.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

31.4.1 Horaire pourra entraîner la

Les reconnaissances se dérouleront de 6H à 17H sous le contrôle du système de tracking. Toute absence ou appareil inactif entraînera l'arrêt IMMEDIAT des reconnaissances, sera signalé aux commissaires sportifs par les commissaires de contrôle et pourra entraîner la disqualification. La participation aux reconnaissances n'est pas obligatoire.

31.4.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances

A partir de la publication du Règlement Particulier du rallye et jusqu'à ce que l'épreuve spéciale soit terminée, que la route soit réouverte au trafic et qu'elle ne soit plus utilisée pour la suite du rallye, tout déplacement (sauf à pied) sur le parcours d'une épreuve spéciale du rallye est interdit à toute personne ayant un quelconque lien avec un équipage engagé, sauf autorisation expresse du directeur de course.

31.4.3 Nombre de passages et jours autorisés

31.4.3.1 Le programme des reconnaissances aura lieu uniquement sur un ou deux jours

31.4.3.2 doit être obligatoirement, ou le week-end (samedi, dimanche) précédant le rallye ou les deux jours (mardi, mercredi) précédant le rallye. Les organisateurs peuvent toutefois présenter un justificatif à la FSAM pour toute modification du programme.

31.4.3.3 Les pilotes devront signifier leurs jours de reconnaissances sur la feuille d'engagement,

- a) ou un des deux jours ou les deux jours du week-end précédant le rallye
- b) ou un des deux jours ou les deux jours précédant le rallye
- c) ou un jour du week-end précédant le rallye et un jour précédant le rallye
- d) mais aucunement sur les quatre jours.

31.4.3.4 Le nombre de passage est limité à deux (2) pour chaque équipage sur chaque épreuve spéciale (les spéciales disputées deux fois ou plus sont considérées comme une seule spéciale). Durant les reconnaissances, il y aura des commissaires de contrôle au départ et au point stop de chaque épreuve spéciale pour enregistrer le nombre de passages. D'autres contrôles peuvent également être effectués dans les épreuves spéciales.

Tout non respect sera porté à l'attention des commissaires sportifs.

Reconnaissance hors programme :

1^{ère} infraction : 05 minutes

2^{ème} infraction (récidive) : refus de départ et Conseil de discipline

31.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances

Les organisateurs ont le droit de préciser la limitation de vitesse dans les épreuves spéciales.

Ces limites doivent figurer dans le règlement particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances par des appareils de mesure de vitesse et/ou à l'aide d'enregistreurs GPS qui équiperont toutes les voitures. L'utilisation de ces enregistreurs peut impliquer des droits supplémentaires.

31.4.5 Epreuve de mise au point

Il n'est pas obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point dans le programme des reconnaissances.

31.4.6 Contrôle des reconnaissances

L'organisateur mettra en place tous contrôles nécessaires afin de faire respecter les articles **31.4**, principalement sur le respect des passages en épreuves spéciales.

31.4.7 Boîtier Tracking GPS autonome

- a) Ce boîtier GPS autonome contrôlé par la FSAM et en bon état de marche, sera remis à l'équipage avant les reconnaissances.
- b) Cet appareil servira à contrôler et vérifier le parcours et la vitesse durant les reconnaissances.
- c) Cet appareil devra être placé et resté impérativement dans le véhicule pendant les reconnaissances. Toute absence ou appareil inactif pourra entraîner la disqualification.
- d) L'installation du boîtier GPS dans la voiture de reconnaissance est sous la responsabilité du concurrent, qui devra s'assurer de la solidité de sa fixation dans la voiture.
- e) Cet appareil ne devra pas être enlevé/déplacé sauf pour le rendre aux officiels. Tout déplacement et/ou manipulation de cet appareil provoquera une alerte au niveau de notre contrôle et pourra être sanctionné par la Direction de Course.
- f) Cet appareil, en bon état de fonctionnement, devra être remis à la fin des reconnaissances/journée aux officiels. En cas de non-retour, une amende de 400.000 Ar sera infligée au concurrent. En cas de perte et/ou détérioration, un paiement de 500.000 Ar sera exigé pouvant aller jusqu'à un refus de départ.
- g) Aucune reconnaissance ne pourra être effectuée en l'absence du boîtier GPS sauf dérogation de la FSAM.

MISE AU POINT

32. Si applicable (se référer à l'Art.36 – 2024_wrc_sr)

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

33. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur.

L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.

Si un équipage dans sa voiture de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du rallye, conformément à l'horaire qui lui aura été attribué, à condition que les commissaires sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

34. ZONE DE DEPART

34.1 DEPART DU RALLYE

Avant le départ de la partie compétitive du rallye, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites avant le départ aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier. Aucune assistance n'est autorisée dans la zone de départ.

34.2 DEPART D'UNE SECTION

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.

35. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

35.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité et après que les commissaires sportifs en ont été informés, repositionner les pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les voitures.

35.2 ORDRE DE DEPART DURANT LE RALLYE

35.2.1 L'ordre de départ du Championnat national sera déterminé par le système suivant : En prenant en compte les critères suivants :

- Pilote prioritaire
 - liste des inscrits selon performance voiture par Groupe de Classes et performance pilote
 - Ordre du Championnat en cours
- Avec avis consultatif de la Commission Technique de la Fédération

35.2.2 Pour le premier rallye :

L'ordre de départ de l'Etape 1 est la suivante :

- Le premier du Championnat national précédent (Pilote de Priorité FSAM) sauf s'il se présente avec une voiture moins performante
- Pilotes de Priorité FIA
- Conducteurs de notoriété selon la classe de leur véhicule
- Tous les autres concurrents suivant un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs.

35.2.3 Pour les rallyes suivants, il sera comme suit : L'ordre de départ de l'Etape 1 est la suivante :

Le premier du Championnat en cours

Pilotes de Priorité FIA

Conducteurs de notoriété selon la classe de leur véhicule

Tous les autres concurrents suivant un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs.

35.3 ORDRE DE DEPART DES JOURS SUIVANTS

35.3.1 L'ordre de départ de la deuxième journée, après un regroupement de nuit, reste inchangée si la première journée ne comprend qu'une ou que des épreuves spéciales spectateurs (styles circuits fermés, parcours en ville,, slaloms ...)

35.3.2 L'ordre de départ des Etapes suivantes sera fondé sur le classement établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale de l'Etape précédente, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin de l'Etape. **35.4 INTERVALLES DE DEPART**

Toutes les voitures prendront le départ avec un intervalle de 02 minutes sauf indication contraire dans le règlement particulier.

CONTROLES

36. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

36.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales incluant les contrôles stop et zones de regroupement sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA et/ou FSAM conformes aux dessins et distances de l'Annexe I et sont indiqués dans le road book.

36.2 BARRIERES DE PROTECTION

Une zone d'au moins 5 m avant et après le poste de contrôle, des deux côtés de la route, sera protégée par des barrières afin de permettre le bon déroulement des opérations de contrôle.

36.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE

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

36.4 HORAIRE

36.4.1 Les postes de contrôle commencent à fonctionner au moins 45 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.

36.4.2 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du retard maximum autorisée.

36.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

36.5.1 Les équipages sont astreints à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours sous peine de disqualification.

36.5.2 Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle sous peine de disqualification.

36.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

36.6.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires préposés à un poste de contrôle, sous peine d'être signalés aux commissaires sportifs.

36.6.2 Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive.

36.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS (LE CAS ECHEANT)

Une zone réservée aux médias délimitée par des barrières pourra être établie avant le panneau jaune du Contrôle Horaire dans les parcs d'assistance, les zones d'assistance ou les parcs de regroupement et dans le parc d'attente avant la procédure de podium à l'arrivée. L'accès à cette zone sera limité au personnel détenteur du laissez-passer approprié.

36.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES (LE CAS ECHEANT)

Les données des caméras embarquées peuvent être échangées en présence d'un membre de l'équipe dans la zone réservée aux médias, dans les regroupements ou parcs fermés et à la sortie des zones de ravitaillement éloignées.

Les organisateurs peuvent également prévoir des points d'échange des données des caméras embarquées le long de l'itinéraire. Ces points doivent être indiqués au moyen d'une communication du directeur de course et servent uniquement pour l'échange des données vidéos.

37. CONTROLES DE PASSAGE

A ces contrôles, identifiés par les panneaux indiqués à l'Annexe I, les commissaires 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.

38. CONTROLES HORAIRES

38.1 FONCTIONNEMENT

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

38.2 PROCEDURE DE POINTAGE

38.2.1 La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

38.2.2 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

38.2.3 Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

38.2.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.

38.2.5 Celui-ci inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

38.2.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps idéal accordé à l'heure de départ de la spéciale ou à l'heure du précédent CH, ces temps étant exprimés à la minute.

38.2.7 L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle ou sur le chronomètre de l'officiel. Les commissaires ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

38.2.8 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.

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

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

a) pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.

b) pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.

38.2.11 Les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le règlement particulier du rallye ou par un additif ultérieur.

38.2.12 Toute infraction d'un équipage aux règles de la procédure de pointage devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit à envoyer immédiatement au directeur de course.

38.2.13 A l'appréciation du directeur de course, un équipage qui a été pénalisé pour une arrivée anticipée peut être neutralisé pendant le temps nécessaire pour qu'il parte au moment initialement prévu.

38.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

38.3.1 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet à la fois l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ de spéciale provisoire. Il devra y avoir un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ et se rendre sur la ligne de départ.

38.3.2 Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute, leur heure de départ provisoire pour cette épreuve spéciale est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si leur heure d'arrivée au précédent contrôle horaire est identique, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.

38.3.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite au poste de départ de l'épreuve spéciale depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement

38.3.4 S'il existe une divergence entre les heures de départ provisoires et les heures effectives, l'heure inscrite par le commissaire au départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire des commissaires sportifs.

38.3.5 L'heure de départ de la spéciale sera alors l'heure de départ pour le calcul de l'heure de pointage du prochain contrôle horaire.

39. DISQUALIFICATION POUR RETARD

39.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

39.1.1 Tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire individuel imparti, ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes dans toutes les sections entre deux regroupements pour la nuit, aura pour conséquence que le concurrent concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle et la pénalité totale encourue pour une arrivée tardive conformément à l'Art. 38.2.10.a) sera celle prévue pour un retard de 30 minutes. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées à l'Art. 48. Pour le calcul d'un tel retard, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

39.2 AVANCE

Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire ce retard maximum autorisé.

39.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMUM AUTORISE

La notification du dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section. A charge pour chaque équipage, de savoir par lui-même, qu'il a dépassé son délai du dépassement du retard maximum autorisé.

40. CONTROLES DE REGROUPEMENT

40.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

40.1.1 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires.

40.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Excepté après un regroupement pour la nuit, les voitures devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement. Toutefois, si une ou plusieurs voitures sont retardées en raison de l'interruption ou de l'arrêt d'une épreuve spéciale ou pour toute autre raison et arrivent ainsi au regroupement dans un ordre anormal, le Directeur de Course peut, après en avoir informé les Commissaires Sportifs, ordonner que cette ou ces voitures soient repositionnées

EPREUVES SPECIALES

41. GENERALITES

41.1 EPREUVE SPECIALE DE NUIT

Dans la région Analamanga, les spéciales de nuit ne sont pas autorisées aux alentours de la ville d'Antananarivo (épreuves spéciales classées rouges) sauf autorisation spécifique de la FSAM suite à une demande de l'organisateur. Cette spéciale de nuit ne devra pas excéder 10 kms.

En province, une seule spéciale de nuit par Etape (hors épreuves super spéciale) sera autorisée par rallye mais elle ne doit pas excéder 10 kms. La spéciale sera soumise à des critères de sécurité (drapeau rouge avec communication tous les 01 km). Le Directeur Technique National ou le délégué sportif de la FSAM devra approuver la spéciale. Il aura l'obligation de contrôler la mise en place, au moins une heure avant le passage de la 1^{ère} voiture concurrente ; si les conditions ne sont pas réunies, il pourra annuler, à son libre arbitre, purement et simplement la spéciale de nuit.

41.2 CHRONOMETRAGE

Pour les épreuves spéciales, le chronométrage est effectué au dixième de seconde.

41.3 DELEGUE FSAM (MRC) ET OFFICIELS FIA (ARC)

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués de la FSAM (MRC) et officiels FIA (ARC) sur le parcours des épreuves spéciales devront intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du délégué à la sécurité de la FSAM (MRC) et/ou FIA (ARC) sur le parcours des épreuves spéciales pourront intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N°0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

42. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

42.1 POINT DE DEPART

Le départ de l'épreuve spéciale est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

42.2 PROCEDURE DE DEPART

42.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Si la séquence des feux de départ est différente de celle de l'Annexe VII, elle doit être décrite dans le règlement particulier du rallye.

42.2.2 Il doit y avoir une ligne de départ permanente et la photocellule du départ lancé devrait se trouver à 50 cm après la ligne de départ.

42.2.3 Après que l'heure de départ effective a été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.

42.2.4 Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, le commissaire de piste doit se positionner devant elle avec un bâton perche pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, mais pas avant que la voiture se soit arrêtée à sa position exacte, le commissaire de piste doit quitter cette position et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique. Tout changement ultérieur de la position de la voiture jusqu'à son heure de départ n'est pas autorisé et sera signalé aux Commissaires Sportifs.

42.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, après avoir remis le carnet de contrôle à l'équipage, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

42.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

42.4.1 En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure sur le carnet de contrôle, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.

42.4.2 Tout équipage refusant de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure qui lui a été attribuée sera signalé aux commissaires sportifs, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

42.4.3 Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera considérée comme ayant abandonné et immédiatement déplacée vers un endroit sûr. Cette voiture sera autorisée à prendre un nouveau départ le jour suivant conformément à l'Article 48.

42.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale est retardé de plus de 20 minutes, les spectateurs doivent être avertis que l'épreuve spéciale est sur le point de reprendre avant le passage de la prochaine voiture de compétition. Autrement, la spéciale sera arrêtée.

42.6 FAUX DEPART

La procédure de départ électronique peut être couplée à un dispositif permettant de détecter et d'enregistrer si une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct (faux départ ou départ anticipé).

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

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

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2ème infraction : 1 minute
- 3ème infraction : 3 minutes
- Infractions ultérieures : à l'appréciation des commissaires sportifs.

Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire. Pour le calcul de l'heure, l'heure de départ effective doit être utilisée.

43. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

43.1 LIGNE D'ARRIVEE

L'heure d'arrivée d'une épreuve spéciale est enregistrée à l'arrivée lancée qui doit être située en un point où les voitures sont censées rouler plus lentement et au moins 200 m avant la ligne stop. La zone entre l'arrivée lancée et la ligne stop devrait être exempte de courbes, virages serrés ou potentiellement dangereux ou d'obstacles tels que grilles ou tout autre élément dangereux. L'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine d'être signalé aux commissaires sportifs. Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, à l'aide de faisceaux électroniques ou par système de transpondeur, et sera doublé par des chronomètres. Les chronométrateurs doivent se tenir au niveau de la ligne d'arrivée marquée par un panneau représentant un drapeau à damier sur fond rouge.

43.2 POINT STOP

L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur le carnet de contrôle son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde le cas échéant). Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci pourront uniquement apposer leur visa sur le carnet de contrôle de l'équipage, et les temps seront inscrits lors du regroupement suivant.

43.3 SYSTEME DE CHRONOMETRAGE

43.3.1 TRANSPONDEUR

Un appareil transpondeur sera installé par le délégué technique sur chaque voiture afin de pouvoir enregistrer son temps sur la ligne d'arrivée. En cas d'abandon et si le transpondeur n'est pas remis au délégué technique à la fin du slalom, le pilote a l'obligation de le remettre au plus tard le lendemain de l'arrivée final. Tout jour de retard sera sanctionné d'un montant de **cinquante** (50.000 ar) mille ariary par jour. En cas de perte, un règlement financier du coût du transpondeur chez le fournisseur officiel lui sera réclamé

43.3.2 RECEPTEUR

Des appareils de chronométrage sur pieds sont installés sur les zones d'arrivées, relativement éloignés du bord de route/piste. Toute détérioration entraînant la responsabilité de l'équipage sera soumise à un règlement financier du coût du matériel chez le fournisseur officiel qui lui sera réclamé sous peine d'un retrait de licence jusqu'à apurement.

44. SPECIALE « POWER »

44.1 Annonce

Lors de chaque rallye du Championnat de la FSAM, l'organisateur inclura une épreuve spéciale dénommée « spéciale power » aux fins d'une meilleure couverture TV. **44.2 Caractéristiques** Cette spéciale :

- Sera la dernière spéciale du rallye, même si le rallye ne se déroule pas complètement (hors spéciale PC/Slalom et/ou Spéciale Spectateur PC).
- Sera disputée comme une spéciale de l'épreuve pour tous les concurrents classés.
- Les concurrents courent dans l'ordre du départ de la section précédente.

44.3 Des informations détaillées concernant le déroulement de la spéciale doivent être incluse dans le règlement particulier.

44.4 Attribution de points "Spéciale Power"

- Les points seront attribués selon le barème décrit à **l'Art. 3.5.1.4**
- Aux fins de l'attribution des points, le Classement de la "Spéciale Power" sera établi en additionnant le temps de la spéciale à toute autre pénalité en temps infligée sur cette spéciale, y compris toute pénalité pour faux départ.
- Pour marquer des points, un pilote doit figurer au classement final du rallye.
- Si la "Spéciale Power" est définitivement arrêtée avant que tous les pilotes admis à prendre le départ de la "Spéciale Power" aient eu la possibilité d'achever la spéciale, la FSAM pourra décider qu'aucun point ne sera attribué pour la "Spéciale Power".

45. EPREUVE SUPER SPECIALE

Généralité

Elle doit être la première ou la dernière épreuve spéciale de la première journée (Etape 1A) du rallye de type slalom en circuit fermé.

45.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

45.1.1 Lorsque plusieurs voitures prennent le départ au même moment, la conception de la piste à chaque point de départ doit être semblable. La même procédure de départ doit s'appliquer à chaque voiture. Il est par ailleurs permis de décaler la ligne de départ des voitures de façon à égaliser la longueur de l'épreuve à partir des différentes positions de départ.

45.1.2 L'organisation d'une épreuve super spéciale est facultative.

45.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une épreuve super spéciale sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur. Ces informations doivent être comprises dans le règlement particulier du rallye.

45.3 SECURITE

45.3.1 Un système de drapeaux rouges déployés par les commissaires ou de feux rouges doit être mis en place pour signaler aux concurrents de s'arrêter ou de ralentir. Voir également **l'Art. 47.5**

45.3.2 Afin de garantir la sécurité, la voiture d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale sera transportée à la fin de l'épreuve spéciale par les organisateurs.

45.4 NON ACHEVEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Si une voiture ne parvient pas à terminer une épreuve super spéciale ou une épreuve spectateur (uniquement une par rallye, peut être disputée deux fois comme A et B), elle sera placée sur le secteur de liaison situé après le contrôle d'arrivée de la spéciale et l'équipage se verra allouer un temps de spéciale de 5 minutes additionné au meilleur temps. Si elle est disputée en deux fois A et B, l'équipage se verra allouer un temps de spéciale de 10 minutes additionné au meilleur temps de A et de B.

Dans ce cas, le concurrent sera considéré comme ayant terminé la spéciale dans les temps et sera soumis aux mêmes règlements, dispositions, restrictions en matière d'assistance qui s'appliquent au rallye.

Tout équipage qui obtiendra un temps effectif supérieur à 5 minutes additionné au meilleur temps se verra allouer un temps de 5 minutes additionné au meilleur temps.

45.5 REPARATIONS POUR PRENDRE LE DEPART DE L'ETAPE SUIVANTE

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à **l'Article 48.2.2** et le concurrent pourra prendre le départ de la Section après le regroupement de nuit.

Le concurrent sera considéré comme ayant terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison et n'aura pas abandonné la course. Le règlement particulier spécifiera l'heure d'entrée au parc fermé pour les concurrents qui ne sont pas parvenus à terminer l'épreuve super spéciale et/ou le secteur de liaison.

46 INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra alloué par le directeur de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

47. SECURITE DES CONCURRENTS

47.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur une épreuve spéciale et jusqu'au point stop, l'équipage doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à **l'Annexe L, Chapitre III** – Equipement du pilote comme prévu par le fabricant de

l'équipement et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Dans le cas où un équipage se rend compte que l'un de ses casques et/ou la ceinture de sécurité n'est pas correctement attachée, il peut s'arrêter dans un endroit sûr sur la spéciale et le refixer sans pénalité. Toute infraction sera pénalisée par les commissaires sportifs.

47.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

47.2.1 Boîtier de suivi et de sécurité de la FSAM

47.2.1.1 Pour tous les rallyes, toutes les voitures doivent être équipées d'un boîtier de suivi en direct et de sécurité pour contrôler la position, les déplacements et le statut de toutes les voitures concurrentes en permanence pendant le rallye.

47.2.1.2 Les voitures concurrentes seront équipées de systèmes d'acquisition de données et de suivi qui donneront une trace précise de la position, des déplacements et du statut de toutes les voitures concurrentes sur les épreuves spéciales et les secteurs de liaison du rallye.

47.2.1.3 Sur les épreuves spéciales, il y aura une tolérance de 10 (dix) mètres pour tout écart par rapport à la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs.

47.2.1.4 Toute voiture qui s'écarte de ce parcours au-delà de la tolérance pourra faire l'objet d'une pénalité de 05 (cinq) minutes qui sera imposée par les Commissaires Sportifs, après un examen des circonstances de l'infraction.

47.2.2 SIGNES SOS/OK

Chaque voiture de compétition aura à son bord un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3) ou faisant partie du road book.

47.2.3 Triangle rouge

Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant.

47.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE

47.3.1 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique :

- le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes.

- Dès que possible, le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

47.3.2 Tout équipage à qui le signe "SOS" rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge "SOS", devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance, à moins que le signe « OK » ne soit montré. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 46.

47.3.3 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, où d'une voiture s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'une épreuve spéciale, de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :

- le signe "OK" vert devra être montré immédiatement aux véhicules suivants. Si l'équipage quitte le véhicule, le signe "OK" devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.

- Le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

47.3.4 S'il n'est pas possible, pour une quelconque raison, de montrer le signe OK/SOS dans une des situations précédentes, l'équipage doit utiliser un signal gestuel évident et clairement compréhensible en dehors de la voiture : – un bras et le pouce levé pour indiquer «OK»

– les bras en croix au dessus de la tête pour indiquer «SOS»

47.3.5 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer à l'une des règles ci-dessus sera signalé par le directeur de course aux Commissaires Sportifs.

47.3.6 Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.

47.3.7 Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon définitif aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

47.4 INCIDENTS SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE

Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel une personne qui n'est pas un membre de l'équipage est blessé, la voiture doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Art 47.3.1 doit être suivie.

47.5 DRAPEAUX ROUGES

47.5.1 Drapeaux rouges aux points radio

Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du directeur de course. Les drapeaux ne pourront être déployés qu'aux points radio indiqués dans le road book et que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable de la couleur stipulée à l'Annexe III, Article 5.2.6 sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Les drapeaux seront affichés à tous les points radio précédant l'incident. Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).

Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé en tout point sur une épreuve spéciale.

47.5.2 Significations du drapeau rouge

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

47.5.3 Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale, conformément à l'Art. 46.

47.5.4 Si différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) sont utilisés lors des épreuves super spéciales, tous les détails devront figurer dans le règlement particulier.

47.5.5 Si une spéciale est interrompue ou arrêtée et que les équipages doivent traverser l'épreuve spéciale, un drapeau rouge devra être déployé au départ pour informer les pilotes de la façon dont ils doivent procéder.

48. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / Rallye B (LE CAS ECHEANT) Un seul nouveau départ après un abandon par rallye national est autorisé

48.1 Généralités

48.1.1 Sauf indication contraire dans le règlement particulier du rallye, un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye, en Rallye B, obligatoirement, à compter du départ de la section suivante après le regroupement pour la nuit, uniquement s'il confirme son intention au directeur de course une heure avant la publication de la liste du nouveau départ.

48.1.2 Le concurrent doit informer le directeur de course et le commissaire technique de la raison de son abandon (accident, problèmes techniques, etc ...) et remettre son carnet de contrôle.

48.1.3 Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs.

48.1.4 Tout concurrent qui prend un nouveau départ (en Rallye B) figurera au classement de l'étape, au classement général final et pourra prétendre aux points du Championnat réduit de 50% sauf pour la Power Stage qui est attribué comme décrit à l'Art. 3.5.1.4.

48.1.5 il se verra affecté d'une pénalité en temps de :

- pour chaque épreuve spéciale non terminée ou non effectuée ; du plus mauvais temps réalisé augmenté de 10 minutes pleines, - pour chaque liaison non terminée, ou non effectuée, une pénalité de 15 minute pleine

- Si l'équipage ne reprend pas le départ à la section suivante après le regroupement pour la nuit, il sera disqualifié définitivement.

48.1.6 Son départ se fera après la dernière voiture classée (Rallye A) et leur reclassement, s'il y a plusieurs voitures, selon leurs temps de pénalités.

48.1.7 Tout équipage ayant abandonné lors d'une section le dernier jour du rallye ne sera pas classé.

48.2 REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

48.2.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une Etape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'Etape suivante, au plus tard deux heures avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

48.2.2 Exigences techniques pour les voitures réparées

48.2.2.1 Une voiture réparée ne pourra prendre le départ de la section suivante comme indiqué ci-dessus que si elle a passé l'inspection des commissaires techniques.

48.2.2.2 Le même bloc-moteur et la même carrosserie devront être utilisés pendant toute la durée du rallye.

48.2.2.3 Le changement de moteur après le départ de la partie compétitive du rallye n'est pas autorisé.

48.2.2.4 Seules les pièces ayant été plombées lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisées lors du rallye. Ces pièces devront rester plombées.

ASSISTANCE

49. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

49.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

49.1.1 A partir du CH0, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance et des zones d'assistance éloignées, à l'exception des réparations des voitures de pilotes ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ.

49.1.2 Les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

49.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

49.2.1 La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe (y compris les hélicoptères) est interdite dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture de compétition, sauf : - dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignées,

- lorsque les voitures se trouvent dans un regroupement

- dans les zones de ravitaillement,

- pour un membre d'équipe par voiture dans les zones de lavage officielles des voitures,

- dans les endroits autorisés au moyen d'un additif

- sur les épreuves spéciales (à partir du panneau jaune au début du contrôle horaire jusqu'au panneau Stop à la fin de l'épreuve spéciale), - lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias

- lorsqu'il est demandé aux voitures de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le road book d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment par le personnel de l'équipe, à condition qu'elles ne s'arrêtent pas simultanément au même endroit.

49.2.2 La transmission à ou par l'équipage de nourriture, boissons, vêtements et informations (carnet de données, road book, etc.) est autorisée dans les parcs d'assistance, les zones d'assistance éloignées, dans les zones de regroupement ou lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias

49.2.3 Si une voiture ne peut être redémarrée et se rendre par ses propres moyens du Parc Fermé à la zone d'assistance avant l'assistance, les commissaires de piste et/ou le personnel d'équipe seront autorisés à la pousser ou à la remorquer vers sa zone d'assistance uniquement si la zone d'assistance se trouve à proximité (dans le même site).

49.2.4 Sur un secteur de liaison, si une voiture se trouve en défaillance de quelque nature que ce soit, il est interdit de la remorquer ou la pousser par d'autres moyens extérieurs, considérés comme assistance extérieur, sous peine de disqualification.

49.2.5 Dans une épreuve spéciale

a) en cas de sortie de route et/ou de tonneau, les voitures ne peuvent être que poussées et/ou qu'aïdées humainement, pour être ramenées et/ou remises, sur la chaussée (route/piste) du rallye ou pour libérer le parcours du rallye, sous peine de disqualification.

b) une fois remis sur la chaussée (route/piste) et/ou déjà sur la chaussée (route/piste), il est interdit de la remorquer ou la pousser par d'autres moyens extérieurs, considérés comme assistance extérieur, sous peine de disqualification.

c) si une voiture se trouve en défaillance de quelque nature que ce soit, il est interdit de la remorquer ou la pousser par d'autres moyens extérieurs, considérés comme assistance extérieur, sous peine de disqualification.

49.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL

Libre

50. PARCS D'ASSISTANCE

50.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

Pendant toute la durée du rallye, un parc d'assistance principal doit être prévu. Les organisateurs pourront toutefois faire valoir à la FSAM une raison d'ordre promotionnel pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye.

Chaque équipage est responsable de son stand, il leur est conseillé de délimiter par cordes ou rubalises le périmètre qui leur est attribué. La pose d'une bâche dont la dimension doit être supérieure au gabarit du véhicule et la présence d'un extincteur de 4kgs minimum, en état de marche, est obligatoire par stand sous peine d'une amende pécuniaire de **200.000 Ar**. Hormis dans le Parc de réparation, toute forme de publicité sur le parcours du Rallye est soumise à l'approbation préalable de l'organisateur sous peine de pénalité pécuniaire. Dimensions maxi. emplacement parc de réparation : H: 4m, L: 8m, l: 6m par stand. La publicité dans un stand ne devra pas excéder la hauteur du stand sous peine d'une amende de **1.000.000 ar**.

50.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance est le suivant :

50.2.1 Option 15 minutes avant la première ES de la 1^{ère} journée -

Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

50.2.2 15 minutes avant la première ES suivant un regroupement pour la nuit - Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

50.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales.

- Peut être précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement

50.2.3 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit excepté après la dernière section du rallye.

50.2.4 60 minutes (si l'article **50.2.2** n'est pas appliqué) à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit excepté après la dernière section du rallye.

50.2.5 Option 10 minutes avant l'arrivée finale.

- Précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement

50.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie (La distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).

50.3.1 ASSISTANCE EN PARC DE REGROUPEMENT

Si une assistance « restreinte » est autorisée dans un parc de regroupement, elle doit être spécifiée clairement dans le règlement particulier. Seuls les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture. Toute aide extérieure sera signalée aux commissaires sportifs qui pourront prononcer jusqu'à la disqualification

50.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par le directeur de course comme suit :

- 100.000 ar par constatation.

Le Directeur de Course devra notifier toute application du règlement au concurrent concerné.

50.5 ASSISTANCE EXTERNE

A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis pour les officiels/les commissaires de route et/ou le personnel d'équipe de remorquer, transporter ou pousser une voiture.

50.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

50.6.1 L'organisateur doit attribuer une "Zone de Parc d'Assistance" (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur "zone". Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance.

50.6.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.

50.7 RETARD AUTORISE A LA SORTIE D'UN PARC D'ASSISTANCE EN FIN D'ETAPE (uniquement en rallye national)

50.7.1 Au-delà du temps imparti de réparation ajouté du retard maximum autorisé, et cela uniquement en fin d'étape avant un regroupement pour la nuit, il sera accordé un délai supplémentaire de soixante (60) minutes qui sera sanctionné par une amende pécuniaire suivant :

- Les premières 05mn : 50.000 ar
- De 06mn à 10mn : 75.000 ar
- De 11mn à 15mn : 100.000 ar
- De 16mn à 20mn : 125.000 ar
- De 21mn à 30mn : 150.000 ar
- De 31mn à 45mn : 200.000 ar
- De 46mn à 60mn : 250.000 ar

50.7.2 Tout retard supplémentaire supérieur à 60 minutes entraînera la disqualification du concurrent concerné par le directeur de course. Pour le calcul d'une disqualification, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué. Le temps de pointage à la sortie du parc de réparation servira de référence pour le calcul de l'amende pécuniaire ; cette amende devra être réglée à la FSAM avant le départ de la prochaine étape.

51. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance : (à savoir changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant), la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni par le concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;
- seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

52. FLEXI-ASSISTANCE

Non applicable en rallye national

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

53. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

53.1 EMLACEMENT

53.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant (**Art. 51**), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées sur le parcours du rallye sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye. Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :

- la sortie des parcs d'assistance
- des emplacements éloignés sur le parcours du rallye.

53.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye et dans le road book. Deux ZR différentes au maximum entre deux regroupements pour la nuit, une se trouvant dans le parc d'assistance, peuvent être prévues.

53.1.3 L'entrée/sortie des zones de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence ou une pompe.

53.1.4 La présence d'un véhicule de pompier et des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement.

53.2 PROCEDURE

- 53.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.
- 53.2.2 Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.
- 53.2.3 Il est recommandé au personnel impliqué dans les opérations de ravitaillement de porter des vêtements offrant une protection adéquate contre le feu et comprenant au minimum : pantalon long, haut à manches longues, gants et une cagoule (tissu nylon interdit).
- 53.2.4 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
- 53.2.5 Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.
- 53.2.6 L'équipage doit se tenir en dehors de la voiture au cours du ravitaillement.
- 53.2.7 Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à la ZR.
- 53.2.8 Une voiture peut être poussée en dehors de la ZR par l'équipage, des officiels et / ou par les deux membres de l'équipe sans encourir de pénalité. 53.2.9 L'organisateur est responsable de la gestion de la zone de ravitaillement et doit protéger le sol à l'aide d'un tapis étanche (bâche plastique)

53.3 UTILISATION DU CARBURANT

53.3.1 TYPES DE CARBURANT

La qualité de carburant essence distribuée à Madagascar est du sans plomb : 95 octanes (RON) Le Gas-Oil est autorisé L'AVGAS est autorisée.

PARC FERME

54. REGLES DU PARC FERME

54.1 APPLICATION

Les voitures sont en régime de parc fermé :

- 54.1.1 Dès leur entrée dans un parc de regroupement entre deux sections et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- 54.1.2 Dès leur entrée et/ou pointage dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.
- 54.1.3 Dès leur arrivée à la fin de la partie compétitive du rallye jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les commissaires sportifs.

54.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ

- 54.2.1 Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.
- 54.2.2 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

54.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ

Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser une voiture de compétition à l'intérieur du parc fermé ou dans une zone sous régime de parc fermé sous peine de disqualification. **54.4 BACHES**

Les bâches ne peuvent pas être utilisées.

54.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

- 54.3.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du délégué technique de la FSAM et en présence d'un commissaire technique, un membre de l'équipage pourra réparer ou remplacer les éléments de sécurité homologués par la FIA/FSAM conformément à l'Annexe J qui figurent sur une liste technique de la FIA/FSAM et sont montés sur la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc ...)
- 54.3.2 Avec l'accord préalable du directeur de course et sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage et jusqu'à 3 membres du personnel d'équipe de procéder au changement de la / des vitre(s).
- 54.3.3 Si le temps pris pour effectuer les réparations susmentionnées entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ après l'achèvement de la réparation, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute mais ne pouvant dépasser le retard maximal autorisé, comme indiqué à l'Article 39.1.

54.6 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

Les dispositifs de système de suivi et les transpondeurs de chronométrage peuvent être enlevés dans le Parc Fermé par un délégué technique et sous le contrôle des commissaires.

55. INFRACTIONS / AMENDES / PENALITES

DESCRIPTIONS DES INFRACTIONS	PENALITES
Véhicule n'ayant pas effectué de Contrôle de Conformité (P.G 10.1 – E)	Départ refusé
Visite Médicale non effectuée (P.G 28 a)	Départ refusé
Refus de contrôle antidopage (P.G 29 a)	Disqualification + sanction disciplinaire
Présence d'une odeur d'alcool (P.G 29 d)	Suspension
Pneus slicks ou cloutés (RS 9.1.1)	Disqualification
Remplacement du moteur entre les vérifications techniques et le 1 ^{er} contrôle horaire (RS 10.1.1)	05 minutes
Déviations du parcours selon road book (RS 13.2)	05 minutes
Absence de visa, pointage, non remise du carnet de contrôle (RS 13.3.3)	Abandon
Bulletin d'engagement mal rempli (RS 16.2.3) – 1 ^{er} constat 2 ^{ème} constat	Avertissement Bulletin refusé
Bulletin d'engagement – Absence visa pilote ou club (RS 16.7)	Bulletin refusé
Absence des deux pilotes à la remise des numéros : 2 ^{ème} récidive (RS 20)	Départ refusé

REGLEMENT STANDARD RALLYE – 2025 (date d'application 10 Avril 2025)

Non-conformité technique et/ou de sécurité ... (RS 27.1.7)	Départ refusé
Fraude de marque d'identification (RS 28.2.4)	A la discrétion des commissaires sportifs
Sens inverse en épreuve spéciale (RS 30.1.4)	Disqualification
En liaison, une voiture ne roulant pas sur quatre roues tournant librement et quatre pneus (RS 30.1.5)	Abandon
Pare brise gravement endommagé (RS 30.1.6)	Départ refusé
Excès de vitesse en reconnaissance, au-delà de 55 km/h. 3 ^{ème} constatation (RS 30.2.4) récidive	Départ refusé Conseil de discipline, suspension
Accident responsable en reconnaissance (RS 30.2.6) Récidive	Départ refusé Conseil de discipline
Sortie de route en reconnaissance (RS 30.2.7) Récidive	Départ refusé Conseil de discipline
Infraction Code de la route autre qu'un excès de vitesse : 1 ^{ère} infraction (RS 30.4) 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction 4 ^{ème} infraction	A la discrétion du CS A la discrétion du CS 05 minutes Disqualification appliqué uniquement par les CS
Pneus « terre » en reconnaissance (RS 31.2)	Départ refusé
Reconnaissance hors programme : 1 ^{ère} infraction (RS 31.4.3.4) récidive	05 minutes Départ refusé et Conseil de discipline
Retard supérieur à 15mn au départ d'une section (RS 34.2)	Départ refusé
Présentation dans l'ordre incorrect des contrôles et dans le sens inverse du parcours (RS 36.5.1)	Disqualification
Revenir dans la zone de contrôle (RS 36.5.2)	Disqualification
Pointage en liaison (RS 38.2.10)	Retard : 10 secondes par minute Avance : 01 minute par minute
Retard maximum autorisé : supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti (RS 39.1.1) Cumul supérieur à 30 minutes dans toutes les sections entre deux regroupements pour la nuit	Disqualification Disqualification
Refus de départ d'une épreuve spéciale (RS 42.4.2)	A la discrétion des commissaires sportifs
Voiture ne pouvant démarrer au-delà des 20 secondes au départ d'une épreuve spéciale (RS 42.4.3)	Abandon
Faux départ : (RS 42.6) 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction Infractions ultérieures	10secondes 01 minute 03 minutes A la discrétion des commissaires sportifs
Arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop en fin de spéciale (RS 43)	A la discrétion des commissaires sportifs
Super spéciale : Abandon ou temps effectif + de 5 minutes additionné au meilleur temps (RS 45.4)	05 minutes additionné au meilleur temps
Absence d'équipements de sécurité, harnais non bouclé en spéciale (RS 47)	A la discrétion des commissaires sportifs
Tout écart de plus de 10 mètres de la route suivant le road book : (RS 47.2.1.3 / 2.1.4)	05 minutes
Non respect de la procédure SOS / OK – Triangle Rouge (RS 47.3.5)	A la discrétion du directeur de course
Equipage n'ayant pas signalé son abandon (RS 47.3.7)	A la discrétion des commissaires sportifs
Nouveau départ après un abandon / rallye B (le cas échéant) (RS 48.1.5) - pour chaque épreuve spéciale non terminée ou non effectuée ; - pour chaque liaison non terminée, ou non effectuée, - non présentation de l'équipage au départ de l'étape suivante,	plus mauvais temps réalisé + 10 minutes pleines 15 minutes pleines, Disqualification définitive
Assistance extérieur dans une liaison (RS 49.2.4)	Disqualification
Assistance extérieur dans une épreuve spéciale (RS 49.2.5)	Disqualification
Pousser une voiture dans le parc fermé ou dans une zone sous régime de parc fermé (RS 54.3)	Disqualification
DESCRIPTIONS DES INFRACTIONS	AMENDES (ar)
Absence d'un pilote à la remise des numéros (RS 20) Absence des deux pilotes à la remise des numéros 1 ^{ère} récidive en cours de saison	50.000 100.000 100.000 ou 200.000
Absence N° et/ou panneau (RS 22.1.3)	100.000 / constat
Absence de plaque portière sponsor (RS 22.1.4)	100.000 / constat
Absence de noms, drapeau national (RS 23.2)	100.000 / constat
Mauvaise apposition d'une publicité : 1 ^{ère} infraction (RS 25.7) Récidive par constat	20.000 30.000
Retard aux vérifications : jusqu'à 15 minutes (RS 26.1) De 16 minutes à 30 minutes	50.000 100.000
De 31 minutes à 60 minutes Par heure supplémentaire	150.000 100.000
Mal fonction des feux, klaxon, essuie glace ... à chaque fin d'étape (RS 29.1.4)	5.000 / constat
Excès de vitesse en reconnaissance, au-delà de 55 km/h. 1 ^{ère} constatation (RS 30.2.2) 2 ^{ème} constatation (RS 30.2.3)	100.000 par km/h 200.000 par km/h
Code de la route – Excès de vitesse pendant un rallye 1 ^{ère} infraction (RS 30.4) 2 ^{ème} infraction	100.000 par km/h 500.000 par km/h
Absence de bâche ou d'extincteur 4kgs minimum au stand de réparation (RS 50.1)	200.000
Publicité stand Parc de Réparation maxi 4m en hauteur et 6m de face (RS 50.1)	1.000.000
Vitesse supérieur à 30km/h en parc de réparation (RS 50.4)	100.000 / constat

Retard autorisé sortie parc de réparation en fin d'étape : (RS 50.7.1) uniquement en rallye national jusqu'à 05mn	50.000
De 06mn à 10mn	75.000
De 11mn à 15mn	100.000
De 16mn à 20mn	125.000
De 21mn à 30mn	150.000
De 31mn à 45mn	200.000
De 46mn à 60mn	250.000
Non port de combinaison fermée à la remise des trophées d'un rallye (RS 56.5)	200.000
Absence à la remise des prix d'un rallye (RS 58.2)	1.000.000 + réduction de 50% points au Chpt
Absence à la cérémonie annuelle de remise des prix de la FSAM (RS 59.3)	100.000 pour récupérer son trophée

Toutes infractions n'ayant pas un degré de sanction seront soumises à la discrétion des Commissaires Sportifs.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

56. RESULTATS DES RALLYES

56.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant toutes les épreuves spéciales et les pénalités en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps. **56.2 PUBLICATION DES RESULTATS**

Au cours du rallye, les classements seront publiés comme suit :

56.2.1 Classements officiels : classements distribués par l'organisateur pendant le rallye.

56.2.2 Classements partiels officiels : classements publiés à la fin d'une section avant un regroupement pour la nuit.

56.2.3 Classement final provisoire : classement publié par l'organisateur à la fin du rallye, sous réserve des vérifications techniques finales.

56.2.4 Classement final : classement approuvé par les commissaires sportifs.

56.2.5 Au cas où l'heure de la publication d'une liste de départ et/ou de classement final provisoire serait retardé, cette nouvelle heure devra être notifiée dans une Communication du Directeur de Course sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

56.3 EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

En cas d'ex aequo, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc... épreuves spéciales seront alors pris en considération. Ce principe peut être appliqué à tout moment du rallye.

56.4 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'un rallye devra s'assurer que le rallye est couvert de façon équitable et impartiale et que les résultats de ce dernier ne sont pas déformés.

56.5 PODIUM D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

Lors de la remise des trophées, les pilotes appelés sur le podium devront porter leur combinaison fermée sous peine d'une amende pécuniaire de 200.000 ariary.

57. RECLAMATIONS ET APPELS

57.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles **13** et **15** du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FSAM.

57.2 CAUTION DE RECLAMATION

La caution de réclamation est de 500.000ar (national) et devra obligatoirement accompagner la lettre de réclamation.

57.3 DEPOT DE GARANTIE

Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire devra être précisé dans le règlement particulier du rallye

57.4 REPARTITION DES COUTS

57.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture 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. Si la réclamation est partiellement fondée, le dépôt de garantie supplémentaire peut être remboursé en partie sur la base d'une décision des Commissaires Sportifs.

57.4.2 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 supplémentaire, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

57.5 APPELS

Le montant de la caution d'appel national est de 2.000.000ar.

57.5.1 L'équipage doit, sous peine de déchéance, notifier aux commissaires sportifs, par écrit et dans les quinze minutes qui suit la publication de la décision, leur intention de faire appel de cette décision

57.5.2 La caution d'appel est exigible dès l'instant où l'intéressé a notifié aux commissaires sportifs son intention de faire appel et elle reste due si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

57.5.3 La caution d'appel doit être payée au plus tard 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs. A défaut, la Licence de l'appelant sera automatiquement suspendue jusqu'au paiement.

57.5.4 Le délai d'introduction de l'appel devant la FSAM expire 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux commissaires sportifs dans les quinze minutes qui a suivi la publication de leur décision.

57.5.5 En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, la FSAM pourra lui infliger une des pénalités prévues au Règlement Intérieur de la FSAM et au Code de la FIA

57.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE

Pendant le déroulement du rallye, les réunions des commissaires sportifs feront l'objet de procès verbaux. Ces procès-verbaux ainsi que le classement final officiel devront être adressés à la FSAM dans les sept jours suivant la fin du rallye.

58. REMISES DES PRIX RALLYES

58.1 CEREMONIE DE PODIUM

La partie compétitive du rallye se terminera au dernier Contrôle Horaire. A partir de cet endroit, la cérémonie de podium du Championnat

(Annexe IV) doit être suivie. Toute non-participation à la cérémonie de podium pour tout équipage qui recevra un prix sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger à l'équipage absent une amende pécuniaire de 1.000.000 Ar

58.2 REMISE DES PRIX

Des prix seront remis à tous les concurrents sur la rampe, exceptée pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé. L'absence d'un pilote et/ou copilote sera sanctionnée d'une amende pécuniaire de 1.000.000 Ar accompagné d'une diminution de 50% des points attribués au championnat en cas de mauvaise volonté avérée.

L'organisateur informera les Commissaires Sportifs qui notifieront le(s) pilote(s).

Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des équipages est attendue, cela devra figurer dans le règlement particulier.

59. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FSAM

59.1 LISTE DE TITRES FSAM

Les titres suivants seront attribués par la FSAM pour chaque saison de Championnat :

- * Champion de Madagascar des Rallyes Auto/T2 et SSV/T1 de la FSAM
- * Champion Groupe et Classe Auto/T2 et SSV/T1 de la FSAM
- * Champion Catégorie Auto/T2 et SSV/T1 de la FSAM

La présence des personnes suivantes lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FSAM est obligatoire :

CHAMPION DE MADAGASCAR

- * Le Pilote et Copilote Champion de Madagascar des Rallyes Auto/T2 de la FSAM
- * Le Pilote et Copilote 1^{er} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes Auto/T2 de la FSAM
- * Le Pilote et Copilote 2^e Vice-Champion de Madagascar des Rallyes Auto/T2 de la FSAM
- * Le Pilote et Copilote Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM
- * Le Pilote et Copilote 1^{er} Vice-Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM
- * Le Pilote et Copilote 2^e Vice-Champion de Madagascar des Rallyes SSV/T1 de la FSAM

CHAMPION GROUPE ET CLASSE

- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion du Groupe et Classe N/R (N4/ N4/R4/R5)
- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion du Groupe et Classe T2/M//A/N/R (T2 – M12 – M11A7/N3/ R3 – M10/A6/N2/R2 – M9/A5/N1/R1)
- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion du Groupe et Classe Tout Terrain Prototype T1 – 4x2 / 4x4 *
- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion du Groupe et Classe SSV (1-2-3-4)

CHAMPION CATEGORIE

- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion de la Catégorie Auto/T2 (JEUNE – FEMININ – 2RM TRACTION – 2RM PROPULSION – 4RM MIXTE – 2RM MIXTE – ROOKIE)
- * Le Pilote et Copilote Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^e Vice-Champion de la Catégorie SSV/T1 (JEUNE – FEMININ – MIXTE – ROOKIE)

59.3 ABSENCE

Sauf cas de force majeure et si la FSAM n'est pas informé, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par la FSAM d'un montant de 100.000 ariary pour prétendre à récupérer son trophée.

ANNEXES – INDEX

Le titre et le logo de l'épreuve, le logo officiel du MRC et le logo officiel de la FSAM doivent figurer au haut de tout document officiel. Le logo de l'épreuve devrait être placé du côté gauche et le logo du MRC suivi du logo de la FSAM du côté droit.

ANNEXE I : SIGNALISATION DES CONTROLES

ANNEXE II : DOCUMENTS STANDARD

	DOCUMENT	DISPONIBILITE
1	Règlement particulier	Site Web + papier
2	Additifs	Site Web + papier
3	Guides du Rallye (1 et/ou 2)	Facultatif
4	Itinéraire	Site Web + papier (facultatif)
5	Road Book	Numérique + Papier (facultatif)
6	Carnet de contrôle	Papier
7	Bulletin d'engagement standard	Site Web + papier
8	Listes des engagés	Site Web + papier
9	Liste des partants et Résultats du rallye	Site Web + papier en affichage

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :

- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation - Documents internes

ANNEXE III : SECURITE

ANNEXE IV : CEREMONIE DE PODIUM

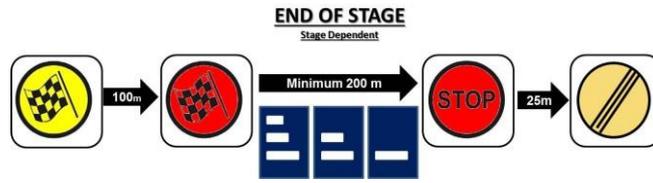
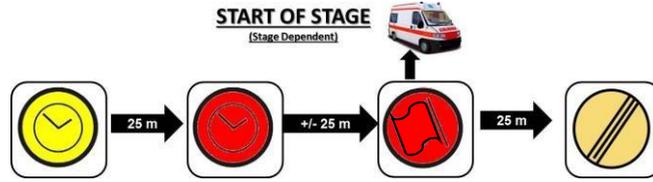
ANNEXE V : PNEUMATIQUES

ANNEXE VI : SEQUENCE CHRONO DE DEPART

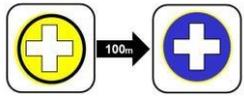
ANNEXE VII : GESTION ENVIRONNEMENTALE

REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T2/T2M »
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T1 »

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES



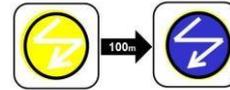
MEDICAL VEHICLE POINT



WARNING SIGN

MEDICAL VEHICLE POINT

RADIO POINT



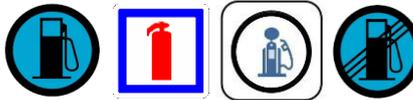
WARNING SIGN

RADIO POINT

Parc Assistance

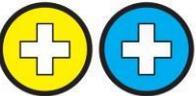


FUEL ZONE



ALL OPERATIONS

PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA

<p>TIME CONTROL CONTROLE HORAIRE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>SS START DEPART D'ES</p>  <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	<p>FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE LANCEE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>
<p>STOP CONTROL CONTROLE STOP</p>  <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	<p>PASSAGE CONTROL CONTROLE DE PASSAGE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>BEGIN OF MEDIA ZONE DEBUT DE LA ZONE MEDIAS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
<p>BEGIN OF SERVICE ZONE DEBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VERIFICATION PNEUS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>BEGIN OF REFUEL ZONE DEBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
<p>RADIO POINT POINT RADIO</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>END OF AREA FIN DE LA ZONE</p>  <p>Color: BEIGE Couleur : BEIGE</p>

ANNEXE II – DOCUMENTS STANDARD

Aux fins du calcul des dates de publication des documents, le début du rallye correspondra au jour des vérifications administratives ou début des reconnaissances.

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque rallye doit fournir un règlement particulier en accord avec le Code Sportif International

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FSAM, au moins 45 jours avant le début du rallye.

Dans les deux semaines suivant la réception du projet, la FSAM avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier approuvé par la FSAM doit être disponible sur le site Web officiel du rallye au moins 15 jours avant le début du rallye.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les concurrents et officiels du rallye au moins 15 jours avant le début du rallye.

Le règlement particulier final doit être adressé à la FSAM en deux exemplaires dès sa publication.

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER

INDEX

1. Introduction

1.1 Texte semblable à ce qui suit :

"Ce rallye sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif du Championnat de Madagascar des Rallyes de la FSAM qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Des informations supplémentaires seront publiées dans le Guide du Rallye, publié le... [Date de publication]

*Le Règlement Sportif des Championnats des Rallyes de la FSAM de l'année en cours figure à l'adresse à la page Facebook suivant **Informations de la fédération du sport automobile de madagascar***

1.2 Revêtement de la route

1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire

2. Organisation

2.1 Titres FSAM pour lesquels le Rallye compte

2.2 Numéros de visa – FSAM

2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées

2.4 Comité d'organisation

- 2.5 Commissaires sportifs
- 2.6 Délégués FSAM
- 2.7 Principaux officiels
- 2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax) 2.9 Panneau d'affichage officiel – Emplacement(s)

3. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)

- Publication du Road Book,
- de la carte et du Guide du Rallye (version électronique uniquement)
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Panneau d'affichage officiel – emplacement
- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances (s'il y a lieu)
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias (s'il y a lieu) - Ramassage des systèmes de suivi FSAM pour la sécurité en rallyes (s'il y a lieu)
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des pilotes et des directeurs de course (s'il y a lieu)
- Mise au point "Shakedown" et horaire (s'il y a lieu)
- Conférence de presse avant le rallye
- Publication de l'ordre de départ et temps d'arrivée au CH pour les "shakedown" (s'il y a lieu)
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et l'Etape 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Etapes suivantes
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement final provisoire

4. Engagements

- 4.1 Date de clôture des engagements
- 4.2 Procédure d'engagement
- 4.3 Nombre de concurrents acceptés et classes
- 4.4 Droits d'engagement / packages d'engagement
- 4.5 Informations détaillées sur le paiement
- 4.6 Remboursements

5. Assurance

6. Publicité et identification

7. Pneumatiques (non applicable)

8. Carburant (non applicable)

9. Reconnaissances

- 9.1 Procédure d'inscription (s'il y a lieu)
- 9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales

10. Vérifications administratives 10.1 Documents à présenter :

- Licences de compétition des pilotes et copilotes
 - Permis de conduire valides des pilotes et copilotes (s'il y a lieu)
 - Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes (s'il y a lieu)
 - Autorisation de l'ASN, pour tous les pilotes étrangers
 - Inscription de toutes les informations sur le bulletin d'engagement
 - Certificat d'assurance de la voiture
 - Certificat de visite technique
 - Documents d'immatriculation de la voiture (carte grise ou carte rose)
 - Tout document requis par l'organisateur
- 10.2 Echancier

11. Vérifications techniques, Plombage et Marquage

- 11.1 Lieu et horaire des vérifications techniques
- 11.2 Bavettes (Annexe J Article 252.7.7)
- 11.3 Vitres/Filets (Annexe J Article 253.11)
- 11.4 Equipement de sécurité du pilote
- 11.5 Niveau de bruit
- 11.6 Exigences nationales spécifiques
- 11.7 Installation d'un système de suivi de la sécurité

12. Autres procédures

- 12.1 Procédure de la cérémonie de départ et ordre
- 12.2 Procédure d'arrivée (uniquement si différente du règlement)
- 12.3 Pointage en avance autorisé
- 12.4 Epreuve Super Spéciale procédure et ordre de départ (s'il y a lieu)
- 12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur
- 12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye

12.7 Nouveau départ après abandon (s’il y a lieu)

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales

15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer, emplacement

15.2 Droits de réclamation

15.3 Caution d’appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents, et leurs numéros de portable pendant le rallye **Annexe 4** Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire

Annexe 5 Extraits de l’Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité

Annexes 6 Système de suivi FSAM – Instructions d’installation et de fonctionnement

Annexes 7 et 8, etc. Points selon décision des organisateurs.

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l’Article 2.2 du présent règlement. Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu’au début des vérifications techniques avec l’approbation de la FSAM.

Exceptionnellement, des modifications relatives à l’itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l’organisateur. La FSAM doit néanmoins en être informée.

Soit ou

- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des additifs détaillant des modifications de l’itinéraire du rallye peuvent être publiés par le directeur de course. Néanmoins, de telles modifications doivent être communiquées aux Commissaires.

Les additifs doivent être numérotés et datés.

Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d’affichage officiel(s) et être simultanément publiés sur le site Web du rallye.

Dans la mesure du possible, il est recommandé d’informer les concurrents par voie électronique de la publication d’un bulletin.

Les membres de l’équipage doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Un additif ne peut être publié qu’après l’approbation de la FSAM ou après avoir été promulgué par les Commissaires (le cas échéant).

3. GUIDE du RALLYE 1 et 2 (non valable en rallye national)

SE REFERER AU REGLEMENT REGIONAL DE LA FIA

4. EXEMPLES DE PRESENTATION D’ITINERAIRE

4.1. MISE AU POINT

SD		THURSDAY 13 FEBRUARY			Sunrise 07:53	Version 2.0
					Sunset 16:51	2019-11-11
TC/SS	Location	SS	Distance Liaison	Total	Target Time	First car due
	Service Park <u>Torsby</u>					
TC SD	Shakedown		8,64	8,64		08:56
SD	Shakedown <u>Skalla</u>	6,86				09:01
	Service Park <u>Torsby</u>		12,64	19,50		
	SD Totals	6,86	21,28	28,14		

4.2. ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Start (Section 1)							Thursday 20 June 2019						
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due							
0	Start (Anytown Pavilion)					18:15							
RZ	Refuel - All competitors												
1	Distance to next refuel	(2.06)	(24.98)	(27.04)									
1			10.49	10.49	00:25	18:40							
SS1	SSS Trotting Track 1	2.06				19:00							
1A	Parc fermé IN		14.49	16.55	00:30	19:30							
Overnight regroup													
Re-Start (Sections 2, 3, 4...)							Friday 21 June 2019						
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due							
1B	Parc fermé OUT - Service IN					06:00							
	Service A - Anytown Pavilion	(2.06)	(24.98)	(27.04)	00:15								
1C	Service OUT					06:15							
RZ	Refuel - All competitors												
2	Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)									

NOTES

- Les encadrés indiquant les visites au parc d'assistance et aux zones d'assistance éloignées doivent être délimités par un trait noir épais et, en cas d'impression couleur, colorés en bleu clair.
- Les encadrés indiquant les regroupements ou autres activités de CH doivent être délimités par un trait noir fin, sans remplissage.
- Les encadrés indiquant un ravitaillement doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en jaune.
- Les encadrés indiquant les totaux pour les distances des sections avant un regroupement pour la nuit ou la Fin du Rallye doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en gris clair.
- Toutes les visites au parc d'assistance portent la lettre A, B, C, etc.
- Le CH 0 est toujours le départ de la partie compétitive du rallye. Une cérémonie de départ "indépendante" n'est pas considérée comme CH 0. - Les numéros de section doivent être indiqués dans la marge à droite.

4.3. ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR

SS10	Vesuvius 1		22.80			11:40							
10A	Regroup & Technical Zone IN			50.68	73.48	01:25	13:05						
10B	Regroup OUT - Service IN					00:15	13:20						
	Service E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:30								
10C	Service OUT						13:50						

NOTES

Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.15). Lorsqu'il n'y a pas de regroupement, il devrait y avoir une zone technique de 3 minutes avant l'entrée du parc d'assistance.

4.4. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT ELOIGNES

Start (Sections 1, 2...)							Friday 21 June 2019						
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due							
0	Start - Skrunda					06:00							
RZ	Refuel - City												
1	Distance to next refuel		(136.00)	(136.00)									
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[136.00]										
2	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)									
1			165.00	165.00	03:22	09:22							
SS1	Talsi 1	32.14				09:25							
2			3.17	35.31	00:38								
SS2	Pampal 1	5.13				10:06							
3			5.79	10.92	00:15								
SS3	Roja 1	27.88				10:24							
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[23.50]										
3	Distance to next refuel	(0.00)	(57.03)	(57.03)									
3A	Regroup & Technical Zone IN		53.50	81.38	01:33	11:57							
3B	Regroup & Technical Zone OUT - Service IN		0.03	0.03	00:10	12:07							
	Remote Service A - Dundaga	(65.15)	(227.49)	(292.64)	00:15								
3C	Remote Service OUT					12:22							
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[27.00]										
4	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)									

NOTES

- "RZ2" signifie zone réservée aux utilisateurs du carburant FIA uniquement. - Voir **Article 53.1.2** sur le nombre de zones de ravitaillement par jour.

4.6. FIN TYPE D'UN RALLYE

17B Regroup OUT				11:45	Section 9
18	14.12	14.12	00:17	12:02	
SS18 Roja 2 (Power Stage)	7.25			12:05	
18A Regroup & Technical Zone IN	65.13	81.38	01:15*	13:20	
18B Regroup OUT - Service IN			00:03	13:23	
Service J (Football Stadium)	(79.97)	(188.53)	(268.50)	00:10	
18C Service OUT - Finish - Holding IN				13:33	
Podium				14:00	
Sunday totals	79.97	188.53	268.50		

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	Liaison	Total	%**
Friday 18 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.70%
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.10%
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.80%
Total - 18 SS	361.36	803.63	1164.99	31.00%

NOTES

* Prévoir le temps supplémentaire dans les secteurs de liaison si nécessaire pour toute présentation TV à la fin d'une spéciale. **

% = le pourcentage de la distance totale des épreuves spéciales.

Un tableau tel que ci-dessus devrait figurer à la dernière page de l'itinéraire.

5. ROAD BOOK

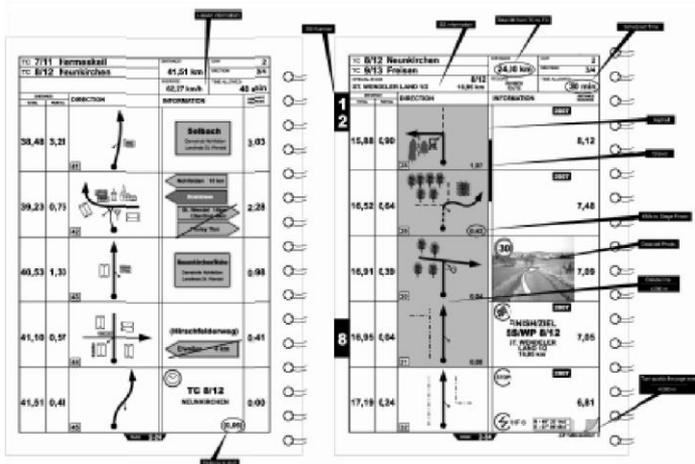
CONTENU ET PRESENTATION

- Le Road Book doit être distribué au moins 07 jours avant le début du rallye et/ou avant le début des 1ères reconnaissances.
- Les intitulés seront en français (National FSAM).
- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour les Sections appropriées, ce qui est recommandée. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.
- L'itinéraire de l'ensemble du rallye doit apparaître dans chaque Road Book.
- Une page contenant tous les symboles utilisés doit figurer au début du Road Book.
- Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. La mention "revenir à la page X" doit être clairement indiquée pour le second passage.
- Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite.
- Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH. Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance.
- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné et d'assistance éloignée devraient être inclus.
- Les instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, la boucle "retour au départ" (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.
- Les parcours de remplacement doivent être inclus comme une section à la fin du Road Book.
- Des instructions pour la calibration du tripmaster peuvent être incluses.
- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes. - Autres exigences :
 - Formulaire d'abandon
 - Formulaire de renseignements
 - Procédure en cas d'accident (voir **Article 47.3 et 47.4**).
- Le Road Book sera de format A5 et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.
- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/m2 ou plus doit être utilisé.
- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, il n'y a pas besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne "Direction" (voir modèle). Pour les parcours de remplacement, du papier d'une couleur différente peut être utilisé.
- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :
 - une échelle
 - la direction du Nord
 - le parcours de reconnaissance
 - un parcours de remplacement
 - l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS
- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).
- Lorsqu'un secteur de liaison est suivi par une épreuve spéciale, le diagramme illustrant le départ de l'épreuve spéciale doit également être indiqué à la fin du secteur de liaison dans la case 1.
- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire EXCEPTÉ entre le CH et le départ de l'ES.
- La ligne verticale épaisse entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.

- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.
- Tous les points SOS et les points d'ambulance doivent être indiqués par les symboles appropriés.
- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36. 379'. - Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page.
- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.
- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.
- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.

AUTRES INFORMATIONS UTILES

- Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds points.
- Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES.
- Une liste d'hôpitaux/centres médicaux
- Les numéros de téléphone du PC du rallye et des services d'urgence
- Les numéros des cases des ES du Road Book placés sur le parcours
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication de bas de chaque succèdent



la distance partielle jusqu'à la prochaine intersection au page (notamment lorsque les intersections se rapidement).

6. CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FSAM

6.1 GENERALITES

- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section du rallye.
- Les temps impartis pour parcourir la distance d'un secteur de liaison figureront sur le carnet de contrôle.
- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées.
- Les carnets de contrôle devraient être distribués et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats. Dans l'idéal, un nouveau carnet distinct devrait être utilisé pour l'assistance de fin d'Etape de 45 min.
- Un organisateur peut proposer à la FIA et/ou FSAM l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA et/ou FSAM au préalable.

6.2 PRESENTATION

- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case "heure de départ facultative".
- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm
- Taille des cases : 1 cm
- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/m2 ou sur du papier polyester 270 µm (en cas de mauvaises conditions météorologiques). A noter que le papier polyester, bien que résistant à l'eau, ne se plie pas facilement. Une autre solution consiste à réaliser un carnet de contrôle avec une couverture – c.à.d.- un carton de 22 x 18.5 cm plié avec une couverture pour protéger la partie écrite.
- Lorsqu'il y a de nombreux CH, une impression au verso ou une présentation sur deux colonnes (et repliée vers l'intérieur) peuvent être utilisées.
- La couleur d'impression est libre. Par exemple, un organisateur peut utiliser une couleur d'un commanditaire ou une couleur différente pour chaque section ou simplement du gris et du noir.

Logo of Rally	Car No.	Timecard A	WRC
		15 Jan 2012	FIA
TC 0	Start	ACTUAL START	TARGET TIME 01 10
TC 1	SS 1 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 00 35
TC 2	SS 2 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 01 05
TC 3	SS 3 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 01 30
TC 3A	Regroup/TechZone	ACTUAL START	TARGET TIME 00 03
TC 3B		ACTUAL START	TARGET TIME 00 13

Logo of Rally	Car No.	Timecard B	WRC
		15 Jan 2012	FIA
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN	ACTUAL START	TARGET TIME 00 30
TC 3C	Service OUT	ACTUAL START	TARGET TIME 01 12
TC 4	SS 4 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 02 00
TC 5	SS 5 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 00 47
TC 6	SS 6 Stage Name	ACTUAL START	TARGET TIME 01 15
TC 6A		ACTUAL START	TARGET TIME

Dans le carnet de contrôle ci-après :
"Power Stage Delay Time, if applicable"

Logo of Rally	Car No.	Timecard F	WRC
		17 Jan 2012	FIA
TC 21	SS 21 PowerStage	ACTUAL START	TARGET TIME 01 23
TC 21A		DELAY TIME	START TIME + TARGET TIME - DELAY TIME = DUE TIME
TC 21A	Technical Zone	ACTUAL START	TARGET TIME 00 03
TC 21B		ACTUAL START	TARGET TIME
TC 218	TechZone OUT/Service IN	ACTUAL START	TARGET TIME 00 10
TC 21C		ACTUAL START	TARGET TIME

Logo of Rally	Car No.	Flexi Service B	WRC
		15 Jan 2012	FIA
TC 6B	Flexi Service A	ACTUAL START	TARGET TIME 00 45
TC 6C		ACTUAL START	TARGET TIME

Logo of Rally	Car No.	Restart Rally 2	WRC
			FIA
	Parc Fermé OUT/Service IN	ACTUAL START	TARGET TIME 03 00
		ACTUAL START	TARGET TIME

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

CLUB / SPONSOR

NOM DU RALLYE

FSAM + CHAMPIONNAT LOGO

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	TEAM	PREMIER PILOTE	COPILOTE
Nom du Team			
Nom de famille			
Prénom			
Pseudonyme			
Date de naissance			
Nationalité (comme passeport)			
Adresse pour la correspondance			
N° GSM MOBILE (en course)			
N° GSM MOBILE (team manager)			
Adresse Email			
N° de licence compétition			
Club d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré le à (Pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Appellation de la voiture			
Marque		Immatriculation véhicule	
Modèle		Cylindrée cm ³	
Année de fabrication		Chassis N°	
Groupe / Classe		Moteur N°	
N° d'homologation		Couleur prédominante	
Pays d'enregistrement		Passeport technique	
Nom du titulaire de la carte grise			

TYPE D'ENGAGEMENT

Publicité proposée par les organisateurs oui non

CATEGORIE D'ENGAGEMENT

<u>2RM Traction</u>	<input type="checkbox"/>	<u>2RM Propulsion</u>	<input type="checkbox"/>	<u>FEMININ</u>	<input type="checkbox"/>	<u>MIXTE</u>	<input type="checkbox"/>
---------------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------	----------------	--------------------------	--------------	--------------------------

<u>JEUNE Pilote</u>	<input type="checkbox"/>	<u>JEUNE Copilote</u>	<input type="checkbox"/>	<u>ROOKIE Pilote</u>	<input type="checkbox"/>	<u>ROOKIE Copilote</u>	<input type="checkbox"/>
---------------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------	----------------------	--------------------------	------------------------	--------------------------

JOURS DE RECONNAISSANCE

<u>SAMEDI 01 JANVIER 2017</u>	<input type="checkbox"/>	<u>MARDI 04 JANVIER 2017</u>	<input type="checkbox"/>
<u>DIMANCHE 02 JANVIER 2017</u>	<input type="checkbox"/>	<u>MERCREDI 05 JANVIER 2017</u>	<input type="checkbox"/>

DROITS D'ENGAGEMENT

Pour que ce formulaire d'engagement soit valable, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'un reçu de la somme totale payée etc ...

DROITS D'ENGAGEMENT	NATIONAL	AUTRES	DATE DE CLOTURE
Tarif avec publicité	Ar. 000.000,00	Ar. 000.000,00	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif sans publicité	Ar. 000.000,00	Ar. 000.000,00	10H00 30 SEPTEMBRE

DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE**(Texte variant en fonction des Lois et règlements nationaux en vigueur)****RECONNAISSANCE ET ACCORD**

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à cette épreuve. (Libellé variant en fonction des Lois et Règlements nationaux en vigueur)

Cachet du Club

Signature du concurrent

Signature du Pilote

Signature du Copilote

• Outre une lettre du Club du concurrent autorisant et approuvant l'engagement

Date le, _____

8. LISTES DES ENGAGES

A la clôture des engagements, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre numérique des groupes pour contrôle, avant publication sur le site web de l'organisateur. La FSAM fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FSAM, la liste des engagés pourra être publiée. La liste des engagés comprendra :

- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du Team (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote
- La marque et le modèle de la voiture engagée • La classe de la voiture engagée
- L'appellation de la voiture.

RALLY RANDOM ZUGLAND 2019



Entry List

Row	No.	Competitor	Driver Co-driver	Nat	Car	Class Group	Priority Eligibility
1	1	CITROEN TOTAL WRT	Sebastien OGIER Julien INGRASSIA	FRA FRA	CITROEN C3	RC1 WRC	P1 M
2	3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Teemu SUNINEN Jarmo LEHTINEN	FIN FIN	FORD FIESTA WRC	RC1 WRC	P1 M
3	4	CITROEN TOTAL WRT	Ezapekka LAPPI Janne FERM	FIN FIN	CITROEN C3	RC1 WRC	P1 M
4	5	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Kris MEEKE Sebastian MARSHALL	GBR GBR	TOYOTA YARIS WRC	RC1 WRC	P1 M
5	6	HYUNDAI SHELL MOBIS WRC	Daniel SORDO Carlos DEL BARRIO	ESP ESP	HYUNDAI i20 COUPE WRC	RC1 WRC	P1 M
6	8	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Ott TÄNÄK Martin JÄRVEOJA	EST EST	TOYOTA YARIS WRC	RC1 WRC	P1 M
7	10	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Jari-Matti LATVALA Mikka ANTILA	FIN FIN	TOYOTA YARIS WRC	RC1 WRC	P1 M
8	11	HYUNDAI SHELL MOBIS WRC	Thierry NEUVILLE Nicolas GILSOUL	BEL BEL	HYUNDAI i20 COUPE WRC	RC1 WRC	P1 M
9	33	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Eifyn EVANS Scott MARTIN	GBR GBR	FORD FIESTA WRC	RC1 WRC	P1 M
10	69	TOMMI MÄKINEN RACING OY	Juha HÄNNINEN Tomi TUOMINEN	FIN FIN	TOYOTA YARIS WRC	RC1 WRC	P1 M
11	89	HYUNDAI SHELL MOBIS WRC	Andreas MIKKELSEN Anders JAEGER-SYNNNEVAAG	NOR NOR	HYUNDAI i20 COUPE WRC	RC1 WRC	P1 M
12	21	CITROEN TOTAL	Mads ØSTBERG Torstein ERIKSEN	NOR NOR	CITROEN C3 R5	RC2 R5	P2P WRC2Pro
13	22	SKODA MOTORSPORT	Kalle ROVANPERÄ Jonne HALTUNEN	FIN FIN	SKODA FABIA R5 EVO	RC2 R5	P2P WRC2Pro
14	23	SKODA MOTORSPORT	Jan KOPECKY Pavel DRESLER	CZE CZE	SKODA FABIA R5 EVO	RC2 R5	P2P WRC2Pro
15	24	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Gus GREENSMITH Elliott EDMONDSON	GBR GBR	FORD FIESTA R5	RC2 R5	P2P WRC2Pro
16	25	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Lukasz PIENIAZEK Jakub GERBER	POL POL	FORD FIESTA R5	RC2 R5	P2P WRC2Pro
17	26	MP-SPORTS	Martin PROKOP Jan TOMANEK	CZE CZE	FORD FIESTA R5 WRC	RC1 WRC	
18	41	TAKAMOTO KATSUTA	Takamoto KATSUTA Daniel BARRITT	JPN GBR	FORD FIESTA R5	RC2 R5	P2 WRC2
19	42	OLE CHRISTIAN VEIBY	Ole Christian VEIBY Jonas Anders ANDERSSON	NOR SWE	VOLKSWAGEN POLO GTI R5	RC2 R5	P2 WRC2
20	43	NIKOLAY GRYZIN	Nikolay GRYZIN Yaroslav FEDOROV	RUS RUS	SKODA FABIA R5	RC2 R5	P2 WRC2
21	44	FABIO ANDOLFI	Fabio ANDOLFI Simone SCATTOLIN	ITA ITA	SKODA FABIA R5	RC2 R5	P2 WRC2
22	45	MARCO BULACIA WILKINSON	Marco BULACIA WILKINSON Fabian CRETU	BOL ARG	SKODA FABIA R5	RC2 R5	P2 WRC2
23	46	KAJETAN KAJETANOWICZ	Kajetan KAJETANOWICZ Maciej SZCZEPANIAK	POL POL	VOLKSWAGEN POLO GTI R5	RC2 R5	P2 WRC2
24	47	EMIL BERGKVIST	Emil BERGKVIST Patrik BARTH	SWE SWE	FORD FIESTA R5	RC2 R5	P2 WRC2
25	48	GUILLAUME DE MEVIUS	Guillaume DE MEVIUS Martijn WYDAEGHE	BEL BEL	CITROEN C3 R5	RC2 R5	P2 WRC2
26	49	PIERRE-LOUIS LOUBET	Pierre-Louis LOUBET Vincent LANDAIS	FRA FRA	SKODA FABIA R5	RC2 R5	P2 WRC2
27	50	SIMONE TEMPESTINI	Simone TEMPESTINI Sergiu ITU	ROU ROU	HYUNDAI i20 R5	RC2 R5	P2 WRC2
28	51	NIL SOLANS BALDO	Nil SOLANS BALDO Marc MARTI	ESP ESP	FORD FIESTA R5	RC2 R5	P2 WRC2
29	71	TOM KRISTENSSON	Tom KRISTENSSON	SWE	FORD	RC4	P3

9. LISTES DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE

Introduction :

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le règlement particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes DOIVENT TOUJOURS être ceux qui sont mentionnés dans le règlement particulier ou dans un additif.

Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le directeur de course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage.

9.1 CEREMONIE DE DEPART ET ETAPE 1 / SECTION 1**Liste des partants pour la cérémonie de départ**

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents ou

Liste des partants de l'Etape 1 / Section 1

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier - Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques » pour la/les voiture(s) N° ... ».

9.2 CHAQUE ETAPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPE)

a) Classement officieux à l'issue de la dernière ES (ESS non comprise) - Doit être présenté pour examen par les commissaires sportifs, non signé.

b) Liste des partants pour la section après un regroupement pour la nuit

- Doit être proposée par le directeur de course. Repositionnement, le cas échéant, conformément à l'Art. 35.1
- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye si la possibilité de prendre un nouveau départ est prévu dans le règlement particulier
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour toutes les voitures ayant abandonné et prenant un nouveau départ N°, s'il y a lieu.

c) Classement officieux partiel à l'issue de la section avant un regroupement pour la nuit

- Doit être signé par le directeur de course et publié avec l'heure d'affichage effective
- Doit être publié lorsque toutes les pénalités sont connues

9.3 DERNIERE SECTION DU RALLYE**e) Classement final provisoire**

- Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé les sections après le dernier regroupement pour la nuit
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publié à temps dans le règlement particulier
- "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales" (pour tout le classement)
- "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors de l'épreuve)
- "Sous réserve de la décision des commissaires sportifs N°... pour la voiture N°...."
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
- "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les pilotes / copilotes suivants : ..."

Classement final provisoire de la Spéciale « Power » Non applicable

f) Classement officiel final

- Doit être approuvé et signé par les Commissaires Sportifs puis publié après le délai pour les réclamations et après la conclusion des vérifications techniques finales et toute éventuelle décision des Commissaires Sportifs qui suit la publication du classement final provisoire
- "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
- "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FSAM pour la voiture N° ... »
- "Sous réserve de la décision des Commissaires Sportifs pour la voiture N°..."
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."

ANNEXE III – SECURITE

Ce qui suit est extrait de l'Annexe H (Recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention) du Code Sportif International de la FIA et sert de guide pour les organisateurs de rallyes. Le texte complet figure à l'Annexe H.

ARTICLE 5 DE L'ANNEXE H : RALLYES**5.1 GENERALITES**

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le règlement particulier du rallye.

Il est vivement recommandé aux organisateurs de tout épreuve de se conformer à la dernière version des Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye. Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FSAM est obligatoire pour les épreuves du Championnat des Rallyes de la FSAM.

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

5.2.1 Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la direction de course) ; - Le nom et les coordonnées des différents responsables :
 Délégué à la Sécurité ASN,
 Directeur de Course,
 Directeurs de course adjoints,
 Médecin-Chef,
 Responsable sécurité,
 Responsable de spéciale sur chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 Gendarmerie,
 Hôpitaux,
 Service médical d'urgence,
 Service d'incendie,
 Service de dépannage,
 Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.
- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.
- Les organisateurs et le Directeur de Course devraient prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation.

5.2.2 Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants : Sécurité du public,

Sécurité des équipages concurrents, Sécurité des officiels de l'épreuve, et comprend : les lieux de stationnement des secours, les consignes d'intervention, les itinéraires d'évacuation, les hôpitaux prévus et contactés pour la réception des blessés.

5.2.3 Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

Au plus tard 15 jours avant le rallye il faudrait prendre contact par écrit avec les hôpitaux prévus, pour leur demander la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 Responsable Sécurité

Un responsable sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la direction de course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio). Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve Spéciale

Le responsable sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un chef de sécurité.

Le chef de sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture 0.

5.2.6 Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger.

Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

Commissaires préposés à la sécurité :	orange
Responsable de la sécurité :	orange avec bande blanche et texte
Chef de poste :	bleu avec bande blanche et texte
Médias :	vert
Responsable de spéciale :	rouge avec texte
Chargé des relations avec les concurrents :	veste rouge ou chasuble rouge
Médical :	blanc
Radio :	jaune avec marque bleue
Commissaire technique :	noir

5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DES SERVICES MEDICAUX ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités :

Les services médicaux et de secours devraient être conformes aux prescriptions rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces prescriptions s'appliquent à toute épreuve internationale. Elles ne s'appliquent pas aux essais privés.

A l'occasion de toute épreuve internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Des informations médico-techniques et des instructions pratiques indispensables sont rassemblées dans un tableau récapitulatif à la fin de l'Annexe.

5.3.2 Personnel

A la Direction de Course :

- Un Médecin-Chef ou son adjoint :

Tous deux doivent être agréés par leur ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms devront figurer sur le règlement particulier de la compétition.

Le Médecin-Chef a autorité sur tous les services médicaux du rallye, y compris sur les personnes en charge de l'extraction pour leur recrutement, leur entraînement régulier et leur fonctionnement, ainsi que sur le déroulement des secours incluant les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission. Les documents nécessaires pour la formation des personnes en charge de l'extraction sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com.

Un Médecin-Chef adjoint peut l'assister et se voir déléguer certaines missions, voire le remplacer en cas de force majeure. Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une compétition, le Médecin-Chef demeure présent à la Direction de la Course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le Directeur de Course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par son adjoint. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint.

Avant la compétition :

Le Médecin-Chef est responsable de la partie médicale du Plan de Sécurité, ou du Plan de Sécurité Médical, comme le sont le Directeur de Course et le Responsable Sécurité.

Il doit se rendre sur toutes les épreuves spéciales bien avant le rallye, accompagné du Responsable Sécurité et/ou du Directeur de Course, avec une voiture semblable à une voiture d'intervention médicale, afin de déterminer le bon emplacement de la ligne de départ et des points intermédiaires et s'assurer que toutes les installations médicales et de sécurité sont bien situées conformément au règlement.

Il doit confirmer la viabilité et la qualité des ambulances, de l'hélicoptère médicalisé (s'il y a lieu) et des véhicules de lutte contre les incendies.

Il doit minutieusement contrôler que l'équipement et le matériel sont en parfait état de fonctionnement dans les voitures médicalisées et de secours.

Il doit vérifier que les médicaments ne sont pas périmés.

Il est responsable de la capacité et de la qualité des hôpitaux désignés pour la couverture du rallye. Il doit, dans la mesure du possible, choisir au maximum un ou deux hôpitaux, qui seront utilisés pour les pilotes et les copilotes. Ces hôpitaux pourront être agréés par la FIA et constituer un point de référence pour les futures compétitions nationales, régionales et de la FIA.

Durant la compétition :

Il doit procéder tous les soirs à un examen de tous les pilotes et copilotes qui ont eu un accident pendant la journée, même si une intervention médicale n'a pas été nécessaire, pour s'assurer qu'ils peuvent prendre le départ le jour suivant (comme le Délégué Technique pour que les voitures puissent prendre un nouveau départ après un abandon). **Après la compétition :**

Dans les deux semaines qui suivent le rallye, le Médecin-Chef doit envoyer à la FSAM, à l'attention du Délégué Médical et de la Commission Médicale, un rapport sur toutes les interventions médicales effectuées sur les pilotes, les officiels et les spectateurs. Ce rapport doit faire état des circonstances de l'incident ou accident, de la chronologie des interventions, de l'état de santé initial, des traitements et du suivi médical.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- **Des médecins** compétents en réanimation et expérimentés dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents
- **Des auxiliaires médicaux** dont la compétence pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin compétent en réanimation avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
- **Des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
- des personnes formées à l'extraction des blessés

5.3.3. Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident : -
d'une part les secours médicaux adéquats ;
- d'autre part le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées :

a) **Deux véhicules distincts, un pour le « médical » l'autre pour le « technique ».** Le véhicule d'intervention médicale transportant : - un équipage conforme à l'Article 5.3.2.

- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique formé aux procédures et techniques d'extraction des blessés muni d'un équipement conforme au Supplément 3,
- 2 extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,
- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,
- un kit de matériel de secours de base défini par le Médecin-Chef en collaboration avec le commissaire technique en chef, basé sur les Suppléments 7 (Extraction) et 3 (Désincarcération).

b) **Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».** Il aura à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel (au minimum 3 personnes formées à l'extraction et au maniement du matériel technique) et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale.

Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Pour les voitures d'intervention un arceau de sécurité pourrait être souhaitable selon la nature du terrain et le port du casque est conseillé pour l'ensemble de l'équipe à bord

Dans tous les cas de figure le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétant en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin compétent en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

5.3.5 Unité de soins

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Tout le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

Les centres médicaux et les unités de réanimation sont avant tout destinés à recevoir toute personne victime de blessures survenues à l'occasion de la compétition automobile concernée. On pourrait toutefois être amené à y recevoir des personnes, pilotes, membres des équipes, officiels et spectateurs pour des problèmes médicaux d'ordre général.

Ils doivent donc être équipés pour couvrir un éventail de pathologies médicales d'ordre général, traumatiques ou non (équipement au choix et sous la responsabilité du Médecin-Chef). Une certaine attention devrait être accordée aux pathologies locales, qu'elles soient liées au climat (par exemple, lésions dues à la chaleur ou au froid) ou non.

5.3.6 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans médecin à bord. Lors du transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin compétent dans cette discipline serait nécessaire.

5.3.7 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné et être muni d'un brancard fixe.

5.3.8 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes de 1 catégorie internationaux :

5.4.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les épreuves)

- durée 30 secondes ;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ; - ne devrait montrer aucun accident ; - devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 Contrôle des Spectateurs

- a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que ceux qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.
- b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.
- c) Le Directeur de Course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de Sécurité ainsi que de l'équipage des voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FSAM s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé par des équipements de sécurité spéciaux tels que mur de pneus, mur de bottes de paille, etc.
- e) Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture zéro et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une veste clairement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6.
- i) Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.
- j) L'accès des spectateurs aux spéciales ne devrait être recommandé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- k) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de grillages ou de rubans, tel qu'indiqué dans le plan de sécurité.
- l) Les zones interdites devraient être clairement signalées.
- m) Les voies de secours devraient être surveillées par des officiers de police et/ou des commissaires de route/agents de sécurité, à partir du point où elles rejoignent les routes principales menant aux spéciales et devraient être maintenues ouvertes pour permettre le passage des véhicules d'intervention d'urgence.
- n) Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux spéciaux et d'informations complémentaires.
- o) Dans la mesure du possible, des aires de stationnement réservées aux médias devraient être aménagées à proximité des aires réservées aux photographes. Des commissaires spéciaux devraient être disponibles pour aider les photographes et empêcher les spectateurs de s'approcher de ces lieux.
- p) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de barrières ou de panneaux. Le cas échéant, ces zones devraient être situées à distance de la route afin de maintenir les spectateurs en sécurité.

5.4.3 Zones de ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que des précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

5.4.4 Voitures de Sécurité

Toutes les Voitures de Sécurité, qu'il s'agisse des voitures chargées de la sécurité des spectateurs, de la sécurité aux points intermédiaires, des voitures 000, 00 ou des Voitures Balais, seront dénommées Voitures de Sécurité. La seule voiture appelée Voiture Zéro sera celle qui ne comporte qu'un seul 0 sur le côté. Les autres véhicules seront qualifiés de Voitures Officielles.

- a) Toutes les Voitures de Sécurité devraient être clairement identifiées et tous les membres de l'équipage des Voitures de Sécurité devraient également être clairement identifiables lorsqu'ils sont à l'extérieur de leur véhicule.
- b) Chaque équipage devrait disposer d'un moyen de communication avec les autres Voitures de Sécurité et avec la Direction de Course / le Directeur de Course.
- c) Toutes les Voitures de Sécurité devraient parcourir les épreuves spéciales à une vitesse adaptée au véhicule conduit et aux conditions rencontrées sur la spéciale. A aucun moment une Voiture de Sécurité ne doit être conduite d'une manière qui ferait courir un risque à ses occupants, aux officiels de la spéciale ou aux membres du public.
- d) Les Voitures de Sécurité ne devraient utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. (Elles ne devraient pas utiliser des carnets de notes).
- e) Les Voitures de Sécurité devraient toujours respecter leur horaire préétabli et veiller à le moduler pour compenser les éventuels retards au niveau du déroulement de l'épreuve.
- f) Toutes les Voitures de Sécurité (à l'exception de la Voiture Zéro) devraient être équipées de gyrophares sur le toit, d'une sirène et d'un système de sonorisation. La Voiture Zéro peut être équipée de ces dispositifs ou de voyants d'avertissement si le véhicule est adapté, mais les sirènes sont fortement recommandées.
- g) Les épreuves DOIVENT compter au minimum un véhicule de sécurité (pour les spectateurs) et une Voiture Zéro.
- h) Les Voitures de Sécurité devraient avoir un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et portant le numéro 000 ou 00 s'il y a lieu.
- i) Les Voitures de Sécurité doivent rouler à une vitesse appropriée permettant d'identifier les problèmes et elles doivent être prêtes à s'arrêter et à régler les problèmes en cas de besoin.

5.4.5 Voitures de Sécurité 000 / 00

- a) Idéalement, les voitures 000 et 00 devraient être des véhicules aptes à remplir leurs fonctions dans toutes les conditions. Le véhicule choisi devrait être déterminé en fonction du lieu et des besoins.
- b) Les équipages ne devraient pas porter de combinaisons et de casques.
- c) Seuls des équipages expérimentés devraient être utilisés.
- d) Ils doivent disposer d'une méthode de communication avec toutes les autres Voitures de Sécurité et la Direction de Course et travailler en équipe pour répondre à toute demande relative au déplacement et à la localisation des spectateurs.
- e) Si un système de suivi est utilisé dans le cadre de la compétition, ces voitures devraient en être équipées.

5.4.6 Voiture Zéro (0)

- a) Comme la Voiture Zéro devrait être un véhicule préparé pour le rallye, elle devrait être présentée aux vérifications techniques pour que son équipement de sécurité soit contrôlé.
- b) L'équipage doit en permanence respecter les mêmes règles que tous les autres concurrents, c'est-à-dire porter des harnais, des dispositifs RFT ainsi que des combinaisons et des casques agréés.
- c) Il n'est pas nécessaire d'éloigner la Voiture Zéro de la spéciale avant le départ de la première voiture.
- d) Il convient d'avoir recours à un équipage composé d'au moins un membre ayant à la fois de l'expérience en matière de sécurité sur les épreuves et de Voiture de Sécurité. Le conducteur d'une Voiture Zéro devrait être titulaire d'une licence de compétition en cours de validité ou avoir déjà détenu une licence de compétition.
- e) La Voiture Zéro ne devrait pas être conduite par un pilote de priorité de la FIA ou par un pilote s'étant retiré de l'épreuve.
- f) La Voiture Zéro ne devrait utiliser que les road books et autres documents imprimés fournis par les organisateurs de l'épreuve. Normalement l'équipage ne devrait pas utiliser de carnets de notes. L'équipage de la Voiture Zéro doit être prêt à s'arrêter en cas de besoin pour s'assurer qu'il n'y a pas d'irrégularité s'agissant de la configuration de l'épreuve spéciale ou de la position des spectateurs.

5.4.7 Voitures Balais

Une Voiture de Sécurité («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.8 Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens : -

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.9 Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régies par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS**5.5.1 Déploiement des services de secours**

- a) Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les « shakedown » le cas échéant) :
 - un ou des véhicule(s) d'intervention médicale ; ils devraient, pour chaque poste, être placés à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention technique (désincarcération, incendie etc.),
 - une ambulance équipée pour la réanimation, - éventuellement une ambulance d'évacuation,
 - un médecin compétent en réanimation, expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents et formé à l'extraction,

- un auxiliaire médical, voire deux, formé(s) à l'extraction,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

L'emplacement de stationnement de ce(s) véhicule(s) susmentionné(s) devrait se situer après le point de départ, bien en vue et au maximum 150 mètres après ce dernier. Le point de départ lui-même devrait être modifié si nécessaire pour permettre cette disposition.

b) Aux points intermédiaires du parcours (voir ci-dessous)

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale,
- une ambulance d'évacuation,
- un médecin compétent en réanimation et formé à l'extraction, ou éventuellement un auxiliaire médical compétent en réanimation et formé à l'extraction,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité, lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre. **c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale :**

- deux (minimum) extincteurs de 4 kg avec opérateur(s).

5.5.2 Déclenchement des secours

5.5.2.1 Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le Directeur de Course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Directeur de l'épreuve spéciale. Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (voir les Articles 5.2.2 et 5.5.3 a).

5.5.2.2 Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin du véhicule d'intervention concerné (éventuellement l'auxiliaire médical qualifié dans le cas d'un véhicule de point intermédiaire). Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de son véhicule d'intervention médicale et en outre formé à l'extraction des blessés.

5.5.3 Evacuation

a) Un itinéraire d'évacuation devrait être prévu pour chaque épreuve spéciale et être clairement indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).

b) Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devraient être en état d'alerte (voir l'Article 5.2).

c) Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin compétent en réanimation.

d) Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les paramètres suivants devraient être respectés : - lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du Directeur de Course et du Responsable de la Sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef ;

- la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant

des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin compétent en réanimation éventuellement assisté d'un paramédical compétent ;

- le délai d'évacuation par hélicoptère ou par ambulance ne devrait pas excéder environ 60 minutes. Voir également l'Article 5.3.7.

5.5.4 Surveillance et signalisation

5.5.4.1 Balisage des Epreuves Spéciales

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

a) Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.

b) Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.), par exemple au moyen d'une bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de l'épreuve et du danger d'entrer.

Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (Direction de Course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ; - avertir les équipages dans la mesure du possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux rouges s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

- a)** Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b)** Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.
- c)** Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié au point 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.
- d)** Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.
- e)** Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.
- f)** Différents systèmes de signalisation (par ex. feux clignotants) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.

5.5.4.4 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu.

Dans une spéciale, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant au PC du rallye tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

a) Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs. Ce triangle doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans les règlements des Championnats Régionaux et du WRC de la FIA.

d) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux Organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.6.1 Accident impliquant un membre du public

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le Road Book.

Les lois du pays où se déroule la compétition doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence à des fins de saisie dans la Base de Données Mondiale des Accidents (WADB).

ANNEXE IV - CEREMONIE DE PODIUM

1. EXIGENCES

1.1 La cérémonie de rampe d'arrivée et de podium devra se dérouler dans l'heure suivant l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale. L'horaire d'arrivée de la première voiture à l'assistance finale devra faire l'objet d'un accord entre la FSAM et l'Organisateur.

1.2 L'organisateur devra prévoir une zone d'attente d'arrivée de sorte que les équipages traversent la rampe dans le bon ordre. Les médias et le personnel dotés d'un laissez-passer approprié devront pouvoir accéder à cette zone.

1.3 L'organisateur devra désigner un officiel (Maître de Cérémonie) chargé de la procédure, laquelle devra être répétée au préalable. Le nom de cet officiel, ainsi que l'horaire prévu pour la répétition, devront être transmis au Délégué Médias de la FSAM et au Promoteur du Championnat préalablement au rallye.

1.4 La rampe d'arrivée devra comprendre une arche, sur laquelle figureront clairement le nom et le logo du rallye ainsi que les marques, conformément aux instructions disponibles auprès de la FSAM. La tour des photographes devra se trouver en face de la rampe et devra être placée et installée conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA (*FIA Media Facilities and Operations Guide*). La voie menant à la rampe et permettant d'en sortir devra être délimitée par des barrières métalliques empêchant l'accès du public.

1.5 L'arche de la rampe ne devra pas gêner l'ouverture des portières de la voiture ou la sortie de l'équipage de son véhicule lorsque ce dernier sera correctement positionné, à savoir le nez du véhicule dirigé vers la sortie de la rampe.

1.6 A l'arrière ou sur le côté du podium, des mâts de drapeaux devront être prévus sur lesquels seront déployés, de gauche à droite depuis la tour des photographes, le drapeau de l'ASN (facultatif), le drapeau national du pays hôte, le drapeau de la FIA (tous ces drapeaux devront flotter en permanence) et les drapeaux nationaux du/des vainqueur(s) de Priorité 3 et du constructeur gagnant, ainsi que les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes au classement général. Les drapeaux nationaux d'autres concurrents pourront être déployés selon l'appréciation de l'organisateur (ces drapeaux devront flotter en permanence).

1.7 L'organisateur devra prévoir un podium à marches de "style olympique" qui sera uniquement utilisé par les trois premiers équipages au classement général ; il sera placé de manière à permettre aux photographes / équipes télévisées de prendre des photos depuis la tour des photographes (conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA). Si ce podium à marches doit être mis en place pendant la cérémonie, des points indiquant son emplacement devront être préalablement marqués sur le sol.

1.8 Seul un prix (coupe ou trophée) par personne pourra être décerné, un à chaque membre d'équipage et un au représentant du constructeur gagnant. Le modèle des coupes et trophées devra être approuvé par le Délégué Médias de la FIA préalablement à leur achat. L'organisateur devra veiller à ce que les personnes remettant les récompenses s'approchent depuis le côté et quittent rapidement le podium.

1.9 Six personnes au maximum pourront remettre les prix. A part ces personnes, seul l'officiel chargé des procédures sera autorisé dans la zone de la rampe et du podium. Des instructions claires, par écrit, comprenant notamment des recommandations concernant la tenue vestimentaire, devront être remises à chaque personne décernant un prix.

1.10 Un parking adjacent (ou le parc fermé d'arrivée) devra être prévu pour les trois premières voitures au classement général et l'(les) équipage(s) gagnant(s) de Priorité 3 ; une zone d'attente protégée devra également être prévue pour les équipages en cas de mauvais temps.

1.11 L'organisateur prévoira des moyens de transport pour au moins douze pilotes / copilotes (WRC et Priorité 3), pour un représentant du concurrent et pour le Délégué Médias de la FIA, depuis la zone d'arrivée jusqu'à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.

1.12 Les équipes participant à la cérémonie de podium et celles tenues de présenter leur voiture aux vérifications techniques finales devront prévoir un représentant pour acheminer leur voiture jusqu'au parc fermé ou aux vérifications techniques finales.

1.13 Il est de la responsabilité de l'organisateur d'informer les concurrents de la procédure d'arrivée.

1.14 Une zone réservée devra être prévue d'un côté de la rampe, hors des limites de la zone de la rampe et du podium, pour permettre à l'équipe gagnante d'assister à l'arrivée.

2. PROCEDURE (qui devra être contrôlée par l'officiel chargé de la cérémonie)**Résumé – Procédure**

L'ordre de départ idéal est tel qu'indiqué ci-dessous ; des amendements peuvent toutefois être apportés à cette procédure pour que la cérémonie de podium se déroule le plus rapidement possible à l'issue de la Spéciale Power et de l'assistance finale. Les amendements devraient être étudiés de concert avec le Promoteur et le Délégué Médias de la FIA.

Equipage national le mieux placé - Vainqueur WRC2 - Vainqueur WRC3 - Vainqueurs P4 - L'équipe rejoint les équipages gagnants, si elle y est invitée et après approbation - Pilotes à l'arrivée, du 10ème au 4ème - 3ème - 2ème - 1er - Douche au champagne (si podium non de style F1) - L'équipe rejoint l'équipage gagnant, si elle y est invitée

3 premiers équipages au classement général appelés - Présentations - Présentation au concurrent - Hymnes et drapeaux - Douche au champagne - Transport vers la conférence de presse de la FIA (trois premiers, concurrent gagnant, vainqueurs P2 et P3)

2.1 L'organisateur est invité à prévoir des animations préalablement à la cérémonie d'arrivée et à installer un système de sonorisation à l'intention du public et des écrans télévisés géants montrant des images du rallye (disponibles gratuitement auprès du Promoteur du Championnat).

2.2 Il ne devra pas y avoir plus de deux VIP sur la rampe en même temps.

2.3 Depuis la zone d'attente d'arrivée (délimitée par des barrières et contrôlée - seuls les médias et le personnel portant un laissez-passer approprié y seront admis), la procédure devra se dérouler comme suit :

2.4 Si l'horaire le permet, l'équipage national le mieux placé se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense, repart et se dirige en voiture vers le parc fermé ou les vérifications techniques finales.

2.6 Le vainqueur WRC 2 se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, le pilote est interviewé et reçoit sa récompense. L'équipage monte alors sur le capot où il reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable (si podium non de style F1 où le champagne est agité sur un podium différent) et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20"). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30"). L'équipage remonte dans la voiture et se rend directement dans la zone de parking ou au Parc Fermé (s'il est adjacent). Les équipages gagnants retournent alors à pied dans la zone d'arrivée et attendent d'être transportés vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA (même procédure pour le(s) vainqueur(s) P3).

2.7 Les équipages occupant de la 10ème à la 4ème place au classement général se rendent en voiture jusqu'au sommet de la rampe, ouvrent les portières, sortent de leur voiture, reçoivent une récompense puis se dirigent en voiture directement vers le Parc Fermé ou les vérifications techniques finales.

2.8 L'équipage arrivé troisième au classement général se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. Les membres de l'équipage sortent de la voiture et se placent de chaque côté de la voiture, les portières ouvertes. Le pilote est interviewé puis l'équipage quitte la rampe à bord de sa voiture et se dirige vers le parking ou le Parc Fermé (s'il est adjacent), où le représentant de l'équipe prend en charge la voiture. L'équipage rejoint à pied la zone d'attente.

2.9 Deuxième au classement général – même procédure que pour le troisième au classement général.

2.10 L'équipage gagnant se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, ferme les portières et est interviewé par l'officiel. L'équipage monte alors sur le capot, reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20"). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30"). Le personnel de l'équipe repart et la voiture reste sur la rampe jusqu'à la clôture de la cérémonie de podium.

2.11 Si ce n'est pas encore le cas, le podium est mis en place au sol en face de la rampe et de la voiture gagnante.

2.12 Les équipages gagnants se trouvant dans la zone d'attente sont ensuite appelés pour se placer derrière la marche du podium qui leur est réservée.

2.13 Il est demandé aux dignitaires politiques et/ou aux commanditaires (six au maximum) de présenter les récompenses.

2.14 Les équipages sont invités à monter sur le podium dans l'ordre suivant : 3ème, 2ème et 1er. En commençant par l'équipage arrivé troisième, les personnes chargées de remettre les récompenses présentent les trophées individuellement, équipage par équipage, en terminant par les gagnants. Ils se retirent immédiatement du champ des photographes et des équipes TV.

2.15 Après que chaque équipage a reçu ses prix, il est demandé à un représentant du concurrent gagnant de les rejoindre. Le trophée lui est remis alors qu'il se trouve devant l'équipage ; il se déplace ensuite sur le côté.

2.16 Les hymnes du pilote gagnant (conformément à la nationalité indiquée sur son passeport) ainsi que celui du concurrent (conformément au pays dans lequel la voiture a été homologuée) sont joués. Au moment où l'hymne du pilote vainqueur est joué, les drapeaux des pays des trois premiers pilotes sont hissés conformément au protocole olympique standard.

Les équipages ne doivent pas porter de casquette pendant les hymnes. Les lunettes de soleil sont interdites. Immédiatement après, si la nationalité du concurrent gagnant est différente de celle du pilote, l'hymne national de ce concurrent est joué pendant que son drapeau est hissé. Si le pilote et le constructeur sont de même nationalité, l'hymne n'est joué qu'une seule fois et tous les drapeaux sont hissés simultanément. La durée du hissage des drapeaux doit être strictement identique à celle des hymnes. Après les hymnes, une autre douche au champagne devrait être prévue avec six bouteilles préalablement ouvertes.

2.17 Les équipages sont ensuite transportés vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.

2.18 La voiture gagnante est conduite au Parc Fermé par un représentant de l'équipe.

2.19 L'(les) équipage(s) gagnant(s) P2P, P2 et P3, les trois premiers équipages au classement général, le représentant du constructeur gagnant et le Délégué Médias de la FIA sont amenés à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA. L'accès aux moyens de transport de ces derniers ne doit pas être entravé par des spectateurs.

2.20 Les voitures gagnantes sont ensuite amenées par les techniciens au parc fermé ou aux vérifications techniques finales, sous escorte prévue par l'organisateur.

2.21 Tous les autres équipages traversent la rampe selon l'horaire/l'ordre prévus, l'organisateur étant libre de donner la vedette à tel ou tel équipage.

ANNEXE V – RÉGLEMENTATION PNEUMATIQUES**NON APPLICABLE EN CHAMPIONNAT NATIONAL****Pendant l'épreuve**

Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture lors de l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante où un changement de pneumatiques est autorisé. Aucune roue complète ne pourra être embarquée ou retirée de la voiture en dehors des parcs ou zones d'assistance où un changement de pneumatiques est autorisé.

ANNEXE VI – SEQUENCE CHRONO DEPART / ARRIVEE

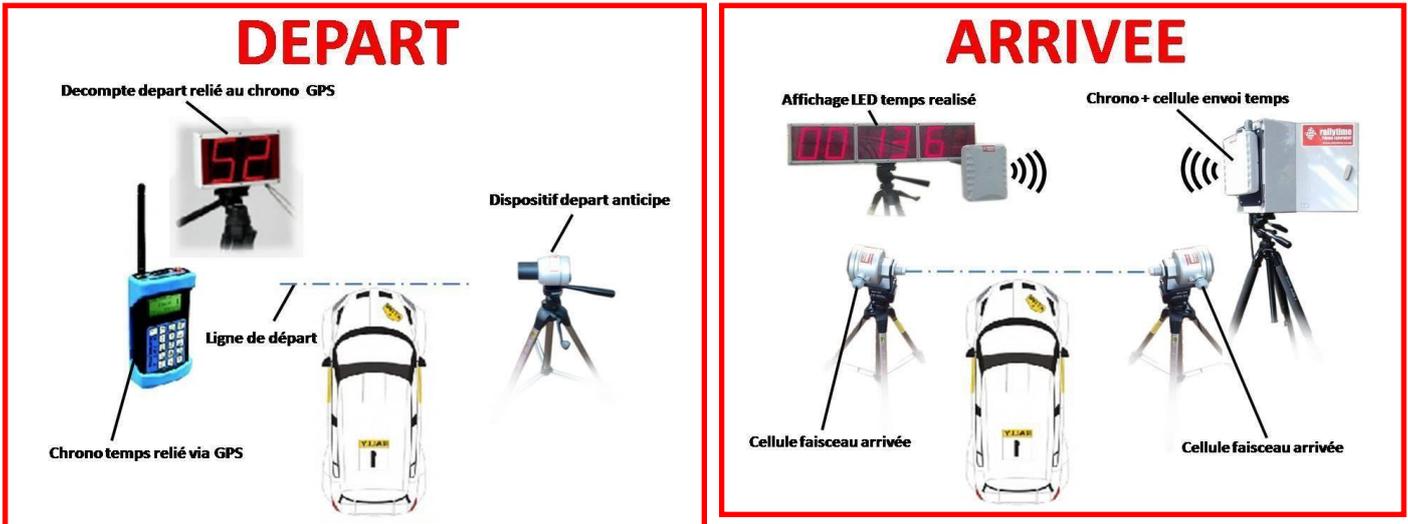
PROCEDURE DE DEPART

Compte à rebours :

- 01 minute avant le départ : affichage **59**
- 30 secondes avant le départ : affichage **30**
- 10 secondes avant le départ : affichage **10**
- 5 secondes avant le départ : affichage **05**

Signal de départ : affichage **00**

Après le **Signal de départ** : si départ anticipé, affichage des secondes anticipées



Il est fortement recommandé d'appliquer la procédure suivante :

- Après que l'heure de départ effective a été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.
- Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, le commissaire de piste doit se positionner devant elle avec un bâton pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, le commissaire de piste doit quitter cette position et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique.

ANNEXE VII – GESTION ENVIRONNEMENTALE

1 GESTION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Tous les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC (les organisations qui sont responsables de la gestion et de la tenue des épreuves) doivent pour la saison 2020 mettre en place et suivre le Cadre de Certification Environnementale élaboré par l'Institut FIA et atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence, avant la fin de la saison du Championnat. A compter de la saison 2020, le plus haut niveau d'accréditation, Achievement of Excellence, sera obligatoire pour que les organisateurs puissent faire partie du Championnat du Monde des Rallyes.

1.2 Les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC sont chargés de gérer le processus d'accréditation conformément au programme établi à l'Art. 20.5.1.

1.3 Il appartient à chaque organisateur d'identifier le nombre total de sections pertinentes pour ses opérations dans le Cadre de Certification Environnementale, mais les sections suivantes sont obligatoires pour toutes les épreuves :

Principes fondamentaux de la gestion environnementale :

1. Engagement en faveur de la gestion environnementale.
2. Cibles et objectifs environnementaux.
3. Formation et communication environnementale.
4. Respect des réglementations environnementales.
5. Mesure de la performance environnementale. Domaines clés pour l'impact environnemental :
8. Consommation d'énergie
10. Gestion des déchets
11. Prévention de la pollution du sol et de l'eau
12. Chaîne d'approvisionnement, conception et matériaux (stratégies d'approvisionnement)
13. Transport
17. Surveillance des émissions de carbone

1.4 Les lignes directrices en matière d'accréditation peuvent être consultées à l'adresse : <https://www.fia.com/sustainability-programme>. Les organisateurs WRC doivent compléter le formulaire d'inscription disponible à l'adresse : <http://bit.ly/wrcform>.

REGLEMENTATION TECHNIQUE Groupe M

1. Définition :

Rappel : Définition du Groupe M

Véhicules à quatre et/ou deux roues motrices ayant été homologués par la FSAM.

Véhicules à quatre et/ou deux roues motrices ayant été homologués par la FIA jusqu'aux véhicules caducs des groupes N-A dont la référence de fin d'homologation apparaît sur les listes FIA, enregistrés et identifiés par le passeport technique 3 volets.

Sont admises, les voitures non-homologuées FIA ; les voitures Groupe FIA (caduques de 4 ans et plus); les voitures T2 (voiture Tout Terrain de série). Ils doivent être en bon état de marche pour pouvoir participer aux épreuves et inclure tous les critères de sécurité du véhicule tels que prévus aux articles **253** et **283** de l'Annexe J.

Les véhicules devront être enregistrés et identifiés par le Passeport Technique 3 volets de la F.S.A.M

Pour les voitures caduques FIA : toute modification est interdite sur la voiture et/ou le moteur de base;

Pour les voitures non homologuées FIA : toute modification est interdite sur la voiture et/ou le moteur de base si elle n'est pas expressément autorisée par le présent règlement.

2. Eléments mécaniques :

Aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie de la voiture.

3. Bloc -Moteur -Cylindre :

a) Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et orienté comme sur la voiture de base.

b) Le montage du moteur ne doit pas entraîner une modification du châssis/coque de la voiture de base par déformation ou retrait de matière.

Les supports moteurs sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support moteur. c)

Classes de cylindrée :

- M9 : jusqu'à 1.400 cm³

- M10 : de 1401 cm³ à 1600 cm³

- M11 : de 1601 cm³ à 2000 cm³

- M12 : de 2001 cm³ et plus

d) Equivalence moteurs à pistons alternatifs/rotatifs (du type couvert par les brevets NSUWANKEL) : La cylindrée équivalente est égale au volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

Moteur

Le nombre de cylindre est limité à 6 La cylindrée est limitée comme suit :

a) Moteurs atmosphériques - 3500 cm³ maximum.

b) Moteurs suralimentés

Essence : La cylindrée nominale est limitée à 2500 cm³ maximum Diesel

: La cylindrée nominale est limitée à 3500 cm³ maximum

Le système de suralimentation doit être celui du moteur d'origine **Coefficient**

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale pour le groupe M sera affectée d'un coefficient : 1,7

pour les moteurs à essence

1,5 pour les moteurs diesel

4. Culasse : Libre 5. Alimentation : Libre

6. Suralimentation :

6.1 Libre pour les véhicules dont l'année de mise en circulation date de 1993 et moins, ayant obtenu une homologation FSAM antérieur au 31 décembre 2005

6.2 Pour les véhicules dont l'année de mise en circulation date de 1994 et plus, et/ou pour les nouvelles homologations à dater de l'année 2006, l'entrée d'air du compresseur ou turbocompresseur doit être équipé d'une bride de diamètre 36 mm au maximum ainsi que pour les véhicules A et N caduques FIA qui passeront en Gr. M

6.3 A dater du 1^{er} janvier 2016, tous véhicules caducs FIA ou toute nouvelle homologation Gr. M, devra être équipé d'une bride de diamètre suivant les normes FIA Gr. N (c/f art. 3.5.1.1 règlement sportif)

7. **Echappement** : Libre à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits dans les pays traversés par l'épreuve, s'il s'agit d'une épreuve sur route ouverte. A l'arrière, il sera à plus ou moins 10 cm de l'aplomb de la partie arrière de la projection de la carrosserie sur le sol, dispositifs aérodynamiques non compris. Latéral, il sera situé dans la moitié arrière de l'empattement, ne sera pas en retrait de la projection de la carrosserie sur le sol de plus de 10 cm et ne pourra dépasser cette projection. La hauteur maximale sera de 45 cm par rapport au sol.

8. **Autres éléments mécaniques** : Libres.

9. **Transmission** : La transmission est libre mais le mode de transmission d'origine doit être conservé : - une traction restera une traction

- une propulsion restera une propulsion

- maximum 06 vitesses avant + marche arrière

- commande manuelle exclusivement mécanique de type en H ou séquentiel

10. **Carrosserie** : La largeur hors tout de la voiture ne devra pas excéder 2 m. La forme et le matériau de la carrosserie d'origine doivent être conservés sauf :

A - Les ailes : Sont libres de forme et de matériau. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins 1/3 de la circonférence et au moins sur toute la largeur du pneumatique. Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et les secondes. Les ailes n'auront pas un caractère provisoire et seront solidement fixées. Les ailes sont libres d'être intégrées au capot et aux masques avant et arrière.

B - Les portières : Les portières avant sont celles d'origine. Elles comporteront une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide. Encadrement, charnière, ferrure, commandes seront conservés. Seul le panneau extérieur normalement opaque sera libre dans son matériau.

Les portières arrière sont libres en matériau et peuvent être fixes.

C - Capots : Libres dans la ligne générale de la carrosserie d'origine ; 4 points de fixation obligatoires.

D - Masques avant et arrière : Sont libres d'être intégrés dans le capot avant et arrière. La rigidité ainsi perdue, sera compensée par un tube transversal, en acier, d'un diamètre de 20 mm minimum et d'une épaisseur de 0.5 mm minimum.

E - Garde au sol : Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques, situés d'un même côté, sont dégonflés.

11. **Surfaces vitrées** : Sauf en ce qui concerne le pare-brise qui sera feuilleté. Toutefois, la vitre de la portière du conducteur et celle du passager (au cas où le règlement particulier de l'épreuve le permet) doivent avoir une ouverture/fermeture d'au moins 300 cm². L'utilisation de plexiglass est interdite en remplacement des vitres de portières avant, seul le polycarbonate est autorisé.

11.1 L'utilisation de film anti-déflagrant sur les vitres latérales avant est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns

12. **Coque - Châssis** : aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou châssis, sauf en ce qui concerne :

- l'adjonction de renforts épousant les formes originales,

- l'ajout de barres anti-rapprochement,

- les points de levage du cric peuvent être renforcés changés de places, et on peut en augmenter le nombre.

- les éléments en matière plastiques ou synthétiques peuvent être supprimés ou modifiés ou remplacés par des pièces mécaniques équivalentes.

12.1 Définition :

- **Châssis** : structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

- **Coque** : Structure constitué d'élément de carrosserie et possédants les fonctions du châssis.

RAPPEL : Tous berceaux, traverses, ou supports de bras de suspension démontables entrent dans la définition du châssis.

12.2 **Toit ouvrant** : autorisés (y compris les toits ouvrants à volet). Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. La vitre devra être constituée de verre feuilleté. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire,

leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote.

13. Suspension : Libre

14. Dispositifs aérodynamiques :

A – Vu du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture, mais ne pourront en aucun cas dépasser la largeur de la carrosserie mesurée aux axes de roues.

B – Les dispositifs aérodynamiques qui ne sont pas homologués sur la voiture de série doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture. C – A l'avant : Ils ne pourront pas dépasser de plus de 100mm la limite hors tout de la carrosserie d'origine et dans le respect de la projection verticale de la carrosserie d'origine.

D – A l'arrière : Ils ne pourront pas dépasser de plus de 200mm la limite hors tout de la carrosserie d'origine et le profil de la projection verticale de la carrosserie d'origine.

15. Pare-chocs : pourront être supprimés avec leurs ferrures, sauf pare-chocs intégrés. L'avant et l'arrière du véhicule ne devront pas être nus (spoiler, jupe AV ou jupe AR, à conserver).

16. Vitres latérales arrières : Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote.

17. Habitacle : Toutes les garnitures peuvent être supprimées. Les portières avant seront équipées d'une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide. Le tableau de bord est libre mais ne doit pas comporter de parties saillantes pouvant être dangereuses.

Il est permis d'enlever le ou les sièges arrière. Il est conseillé à ce que les containers pour les casques et les outils situés dans l'habitacle soient constitués de matériaux ininflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager de vapeurs toxiques. Les outils et accessoires doivent être solidement fixés. Les fixations élastiques type Sandow sont interdites.

Il n'est pas autorisé de monter des systèmes mécaniques à l'intérieur de l'habitacle.

18. Batterie : Dans le cas où la batterie doit être déplacée dans l'habitacle, elle doit être couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide. La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant et devra utiliser des boulons de diamètre 08 mm minimum et, sous chaque boulon, une contreplaque métallique au-dessous de la tôle de carrosserie d'au moins 03 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

19. Essuie-glaces : Un essuie-glace avant au moins, en état de fonctionnement, est obligatoire côté pilote.

20. Siège : Les sièges baquets sont obligatoires, Il est vivement conseillé d'installer des sièges conforme à la norme FIA 8855-1999 (La limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication) ou 8862-2009 (La limite d'utilisation est de 10 ans à compter de l'année de fabrication). Les armatures tubulaires sont interdites.

21. Rétro vision minimale :

- 02 rétroviseurs extérieurs (Rallyes et Rondes)

22. Fixe capot : Les fixations seront de deux au minimum par capot (avant et arrière) en conservant les charnières d'origine. Les fixations seront de 4 au minimum par capot si les charnières d'origine sont supprimées. Les fermetures d'origine se manœuvrant de l'intérieur pourront être supprimées. Dans tous les cas, les fixations supplémentaires seront du type à goupille ou sangle en cuir type ceinture. Les fixations en caoutchouc sont interdites.

23. Harnais : Il est vivement conseillé d'installer des harnais conforme à la norme FIA 8853-2016

Un harnais quatre points est obligatoire pour les voitures. Un harnais quatre points se compose de 2 sangles d'épaules et d'une de deux sangles abdominales et doit être homologué F.I.A ou F.S.A.M.

Points de fixation à la coque : 2 pour la sangle abdominale, 2 symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaules, les sangles d'épaules formant un angle de 45° au maximum avec l'horizontale.

24. Récupérateur d'huile : capacité limitée à 2 litres maximum.

25. Mise en route des moteurs autorisés seulement à l'aide de la source d'énergie du démarreur de la voiture, actionné par le pilote de son siège.

26. Coupe-circuit : Obligatoire. Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, allumage etc.). Ce coupe-circuit doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote sangle dans son siège

27. Freins : Libres. Le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce sur toutes les roues. Dans le cas d'une défaillance quelconque, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer sur au moins deux roues d'un même essieu. Un frein à main est obligatoire en rallyes et rondes.

28. Equipements lumineux : Les véhicules seront équipés à l'arrière de 2 feux de stop (minimum 21 Watts) et de 2 feux rouges, clairement visibles de l'arrière. En outre, les voitures de rallyes et de rondes seront obligatoirement équipées des équipements prescrits par le code de la route. L'équipement lumineux doit être en état de fonctionnement pendant toute la journée de la course, même si cette dernière se déroule entièrement de jour. Le nombre de phares ne doit pas dépasser le total de 10.

29. Réservoirs d'huile : tous les réservoirs d'huile doivent être efficacement protégés et être en dehors de l'habitacle.

30. Réservoirs d'essence : seront :

A - Le réservoir d'origine à l'emplacement d'origine, sous réserve d'une cloison étanche entre le réservoir et l'habitacle.

B - Il est vivement conseillé d'installer un réservoir conforme à la norme FIA FT3-1999 ou FT3.5-1999 ou FT5-1999 dans une structure étanche au liquide et au feu, avec trappe de visite laissant voir la date de validité (durée maximale de 5 ans).

C - Un réservoir artisanal métallique de moins de 20 L, qui devra être hors habitacle et hors compartiment moteur, dans le compartiment à bagage et être séparé de l'habitacle par une cloison pare-feu. Dans tous les cas, une évacuation doit être prévue en cas de fuite ainsi qu'une mise à l'air libre du réservoir vers l'extérieur.

D - Un réservoir tampon artisanal métallique ou en aluminium de moins de 05 L, qui pourra être fixé solidement dans habitacle et hors compartiment moteur, et devra fixer sur la paroi métallique séparant l'habitacle et la malle (voiture à 3 volumes) ou devra être fixé solidement dans le compartiment à bagage sur une paroi métallique (voiture à 2 volumes) à l'opposé ou éloigné de la batterie (le cas échéant).

30.1 Carburant : distribué dans le commerce (AFGAS autorisé).

31. Protections supplémentaires : Au cas où les conduits, canalisations et équipements électriques passeraient par l'habitacle, ils doivent être isolés par une couverture en matériau étanche non inflammable.

32. Anneau de remorquage : Un anneau de remorquage devra être solidement monté à l'avant et à l'arrière. Il sera de couleur jaune ou rouge et clairement visible et aura un diamètre intérieur de 40 mm au minimum.

33. Extincteurs - Système d'extinction minimum 4 kgs :

Il est vivement conseillé d'installer des extincteurs conforme à la norme FIA 8865-2015 soit 1 x 4 kgs ; soit 2 x 2 kgs à cadran, vérifiés et plombés par un organisme mandaté par la F.S.A.M. et valables pour l'année en cours.

Note : Le halon 1 301 est interdit.

- 33.1 Fixation :** Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G qu'elle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide sont acceptées.
- 33.2 Fonctionnement, déclenchement :** L'(les) extincteur(s) devra (devront) être facilement accessible(s) au pilote et au copilote ; emplacement obligatoire sur le devant du siège du copilote.
- 33.3 Vérifications :** Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).
- 34. Poids minimum :** C'est le poids minimum réel de la voiture vide (sans personne ou bagages à bord), et sans outillage, ni cric et avec au maximum une roue de secours.

Tous les éléments de sécurité normalement prévus sont compris dans ce poids.

Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui doivent être vides. Le réservoir de carburant sera vide de carburant utilisable.

Toutes épreuves (uniquement 2 RM)	Gr./Clas	2 soupapes par cylindre ou suralimentée	Plus de 2 soupapes par cylindre
Jusqu'à 1.150 cm ³		650 kg	700 kg
Au-dessus de 1.150 jusqu'à 1.400 cm ³	M 9	710 kg	790 kg
Au-dessus de 1.400 jusqu'à 1.600 cm ³	M 10	780 kg	880 kg
Au-dessus de 1.600 jusqu'à 2.000 cm ³	M 11	860 kg	960 kg
Au-dessus de 2.000 cm ³	M 12	1.010 kg	1.060 kg

Toutes épreuves (uniquement 4 RM)	
M 12 – ex homologation FIA	Se référer au poids d'homologation fia
M 12 – homologation ASN	Se référer au poids d'homologation fia

NOTA : LEST

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellages, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires. Par ailleurs, pour parfaire le poids minimum, il est autorisé l'adjonction de renforts (plaques, équerres, tubes etc.), sous réserve qu'ils soient inamovibles et ne présentent pas un caractère provisoire ou dangereux (soudure soignée, rivetage, métal noyé dans le polyester). Il sera en particulier possible de doubler le plancher d'une voiture dans les conditions énoncées ci-dessus. Lest maximum autorisé = 10 KG

35. Arceau de sécurité :

35.1 Définition :

35.1.1 - Armature de sécurité : armature structurale composée de tubes, de connexions et de points d'implantation. Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante en cas d'accrochage ou de tonneau.

35.1.2 - Arceau de sécurité : armature structurale composée d'un arceau principal, de connexions et de points d'implantation (non admis en Gr M). **35.1.3 - Cage de sécurité :** armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant, ou composée de 2 arceaux latéraux, de connexions et de points d'implantation.

35.1.4 - Arceau principal : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

35.1.5 - Arceau avant : identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

35.1.6 - Arceau latéral : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit et le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège avant : Le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord, le conducteur et son équipier ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

35.1.7 - Entretoise longitudinale : tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal ni à l'arceau avant.

35.1.8 - Entretoise diagonale : tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou d'entretoise longitudinale arrière.

35.1.9 - Renfort d'armature : tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

35.1.10 - Plaque de renfort : plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

35.1.11 - Plaque d'implantation : plaque solidaire du tube permettant l'implantation sur le châssis.

35.1.12 - Connexion amovible : implantation des entretoises latérales ou diagonales et des renforts aux tubes de l'armature de sécurité. Ces dispositions doivent être démontables.

35.2 Spécifications :

35.2.1 - Remarques générales

35.2.1.1 - Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc, réduisent les risques de blessures des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquide. L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière.

35.2.1.2 - Armature de sécurité de base : cage de sécurité.

35.2.1.3 - Possibilités d'installation de l'entretoise obligatoire : Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessin 3). La combinaison de plusieurs entretoises (dessins 4 à 6) est autorisée.

35.2.1.4 - Possibilités d'installation de renforts facultatifs de l'armature de sécurité. Chaque type de renfort (dessins 7 à 17) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres. Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base.

35.2.2 - Spécifications techniques

35.2.2.1 - Arceau principal avant et latéral : les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures. Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

Arrondi minimum de rayon $R_m = 3 \times \text{diamètre du tube}$

Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation). Ceci ne vaut que pour les montants verticaux des colonnes A et B, ainsi que pour les montants longitudinaux au niveau des portes avant.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

35.2.2.2 - Implantation des arceaux sur la caisse : fixation minimale de l'armature de sécurité :

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière
- 1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit, est recommandée.

La fixation des montants de l'arceau devra se faire avec au moins 3 boulons. Les points d'attache des arceaux sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm² soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les dessins 16 à 22.

Des boulons à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO) seront utilisés. Les écrous seront auto filetés, "freinés" ou munis de rondelles.

35.2.2.3 - Entretoises longitudinales : sont obligatoires et doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral.

Une construction avec arrondi (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon. Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devront correspondre aux normes fixées par les armatures de sécurité.

Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces.

35.2.2.4 - Entretoises diagonales : L'installation d'au moins une entretoise diagonale est obligatoire. Leur construction devra être effectuée conformément aux dessins 3 à 5 sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner de blessures. Elles doivent avoir, de préférence, le même diamètre que les tubes de la structure principale.

35.2.2.5 - Renforts facultatifs de l'armature de sécurité : le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible (obligatoire pour le renfort transversal avant). Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie elle-même.

35.2.2.5.1 - Renfort transversal : il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur le dessin 7. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes du (des) occupant(s). Il doit être placé aussi haut que possible sous le tableau de bord et obligatoirement amovible.

35.2.2.5.2 - Renfort longitudinal (protection latérale) obligatoire : il est obligatoire de monter un renfort longitudinal sur le(s) côté(s) du véhicule au niveau de la portière. Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale ne doit pas excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant). Aucun point de renfort longitudinal ne doit se trouver plus au-dessus du seuil de porte que le tiers de la hauteur verticale de l'ouverture de la portière.

35.2.2.5.3 - Renfort du toit : il est autorisé de renforcer la partie supérieure de l'armature de sécurité par une (des) entretoise(s) diagonale(s) telle(s) que représentée(s) au dessin 9.

35.2.2.5.4 - Renfort d'angle : il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, respecter les angles supérieurs arrières avec les arceaux latéraux, tels que représentés aux dessins 10 et 16. La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas plus basse que le milieu du montant vertical de l'arceau.

35.2.2.6 - Garniture : Il est recommandé que les points critiques des arceaux de sécurité soient garnis pour empêcher les blessures. Il est autorisé de garnir les armatures de sécurité d'une gaine de protection amovible.

35.2.2.7 - Connexions amovibles : Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la F.I.A (voir dessins 27 à 36). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité.

35.2.2.8 - Indications pour soudure : Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudures protectrices à l'hélium). Il faut surtout remarquer que la fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (crique d'allongement) et une absence de flexibilité.

35.3 Prescriptions matérielles :

35.3.1 : Matériaux

SECURITE (mesures obligatoires)

- Arceau de sécurité,
 - o Arceau central habitacle, en gris, d'une seule pièce (minimum)
 - Qualité des tubes : tube rond serrurier sans soudure
 - Diamètre des tubes : 40 mm
 - Epaisseur des tubes : 02 mm

Différents tendeurs devront être rajoutés obligatoirement pour tous les Groupes, à savoir :

- o Autres éléments (minimum)
 - Qualité des tubes : tube rond serrurier sans soudure
 - Diamètre des tubes : 40 mm
 - Epaisseur des tubes : 02 mm

Ces dimensions représentent les minima admissibles. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

35.4 Homologation :

Les arceaux en acier décrits sur la fiche d'homologation F.I.A (F.I.S.A.) de la voiture considérée seront acceptés sur présentation de cette V.O.

35.5 - Arceaux aluminium :

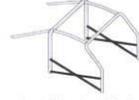
Les arceaux aluminium, même dûment homologués, sont interdits.



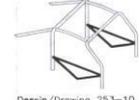
Dessin/Drawing 253-1



Dessin/Drawing 253-2



Dessin/Drawing 253-9



Dessin/Drawing 253-10

Tendeur derrière les sièges baquets



Dessin/Drawing 253-7



Dessin/Drawing 253-6

Tendeur arceau arrière



Dessin/Drawing 253-19



Dessin/Drawing 253-21

Renfort de toit :

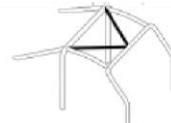
La partie supérieure de l'armature de sécurité doit être conforme à l'un des Dessins 253-12, 253-13 et 253-14.

Les renforts peuvent suivre la courbure du toit.

Les extrémités des renforts doivent se trouver à moins de 100 mm des jonctions entre les arceaux et entretoises (non applicable au sommet du V formé par les renforts des Dessins 253-13 et 253-14)



253-12



253-13



253-14

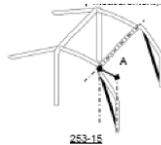
Renfort de montant de pare-brise :

Il doit être monté de chaque côté de l'arceau avant (Dessin 253-15).

Il peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

Son extrémité supérieure doit se trouver à moins de 100 mm de la jonction entre l'arceau avant (latéral) et l'entretoise longitudinale (transversale).

Son extrémité inférieure doit se trouver à moins de 100 mm du pied d'ancrage (avant) de l'arceau avant (latéral) (voir Dessin 253-52 pour la mesure).



253-15

Les tubes en acier galvanisés sont interdits. Ces rajouts (tendeurs) ne pourront être peints qu'après vérification et approbation du DTN

interdits. Ces rajouts (tendeurs) ne pourront être peints qu'après vérification et approbation du DTN

36. Bavettes (en rallye uniquement) :

A condition que le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose, les bavettes transversales sont acceptées dans les conditions suivantes :

- ▣ Elles seront en matériau souple
- ▣ Elles doivent couvrir au moins la largeur de chaque roue, mais au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre derrière les roues avant et les roues arrière.
- ▣ Au moins 20 cm d'écart entre la bavette droite et la bavette gauche en avant des roues arrière ▣ le bas de ces bavettes doit être à plus de 10 cm du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord
- ▣ Ces bavettes ne pourront dépasser en projection verticale la carrosserie. Des bavettes contre les projections frontales, en matériau souple, pourront être installées à l'avant du véhicule, si le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose. Elles ne pourront dépasser la largeur hors tout de la voiture, ni dépasser de plus de 10 cm sa longueur hors tout originale, et au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre devant la roue avant.

37. Equipements vestimentaires (en rallye uniquement) :

Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
- Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée Fortement conseillé :
- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée, fortement conseillé pour la catégorie M12 – 4 roues motrices

38. Trousse de 1^{er} secours :

Pommade anti-brûlure – Mercurochrome – Solution Antiseptique – Sparadrap en rouleau – Bande en rouleau – Anti Inflammatoire – Garrot – Ciseau – Compresse

REGLEMENTATION TECHNIQUE SIDE BY SIDE VEHICULE (SSV)

Le présent règlement est rédigé en termes d'autorisations.

Par conséquent, toute modification est interdite si elle n'est pas autorisée par le présent règlement. Par ailleurs, toute modification autorisée ne peut justifier une modification non autorisée.

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

ARTICLE 2. GROUPES ET CLASSES

ARTICLE 3. DEFINITIONS

ARTICLE 4. MODIFICATIONS AUTORISEES

ARTICLE 5. RESERVOIRS DE CARBURANT ET CANALISATIONS D'HUILE ARTICLE 6.

ARMATURES DE SECURITE

6.1. CLASSES 1-2-3-4

6.2. OBLIGATOIRE POUR TOUS LES VEHICULES

ARTICLE 7. EQUIPEMENTS DES VEHICULES

7.1. ROUES

7.2. BAVETTES

7.3. SIEGES (VOIR AUSSI ART. 283.19)

7.4. HARNAIS (VOIR AUSSI ART. 283.6)

7.5. COUPE CEINTURE

7.6. FILETS

7.7. EXTINCTEURS

7.8. RETROVISEURS

7.9. ANNEAU DE REMORQUAGE

7.10. PARE-BRISE

7.11. COUPE CIRCUIT

7.12. EQUIPEMENT LUMINEUX

7.13. AVERTISSEUR SONORE

7.14. FIXATIONS SUPPLEMENTAIRES

7.15. BRUIT

7.16. POIDS MINIMUM

ARTICLE 8. EQUIPEMENTS DE SECUTITE DES PILOTES

8.1. EQUIPEMENT - CASQUE et TROUSSE DE SECOURS ARTICLE

9. IDENTIFICATION DES VEHICULES

9.1. IDENTIFICATION DES SSV

ANNEXE 1

ANNEXE 2

PREAMBULE

Le présent règlement s’applique à tout véhicule SSV engagé en Championnat de Madagascar des rallyes ou d’Endurance tout terrain.

Afin d’éviter toute mauvaise interprétation, à moins qu’elle ne soit explicitement autorisée ou rendue obligatoire par le présent règlement, toute modification est interdite.

☐ Les véhicules SSV sont des véhicules de série, dont le modèle de base a été régulièrement produit et commercialisé à au moins 1000 exemplaires en 12 mois consécutifs.

☐ Un tableau informel décrivant les modifications obligatoires à apporter à un SSV de série afin qu’il puisse participer à une épreuve inscrite en championnat de Madagascar figure en fin de chapitre (voir Annexe 1)

☐ Les voitures des groupes SSV FSAM devront être conformes aux prescriptions générales et aux équipements de sécurité définis aux Articles 282 et 283 respectivement sauf si le présent règlement ne prévoit pas de prescriptions plus strictes ou différentes et obligatoires.

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

Les Véhicules admis sont de type SSV, 2 ou 4 roues motrices. Tous les véhicules devront être biplaces.

Il est à la charge du concurrent de présenter tous les documents nécessaires au contrôle du véhicule. Tout concurrent s’engageant dans une épreuve doit être en possession du passeport technique FSAM ou FIA du véhicule qu’il engage.

Tout nouveau modèle SSV pouvant être engagé dans les différentes classes devra être soumis pour validation au service technique de la FSAM, au minimum 3 mois avant de pouvoir participer à une compétition FSAM.

ARTICLE 2. GROUPES ET CLASSES

GROUPE SSV		
Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique	Cylindrée de 0 à 999 cm3	Classe 1
Véhicule SSV de série avec moteur suralimenté	Cylindrée de 0 à 999 cm3	Classe 2

Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique	Cylindrée de 1000 cm3 commercial	Classe 3
Véhicule SSV de série avec moteur suralimenté	Cylindrée de 1000 cm3 commercial	Classe 4

ARTICLE 3. DEFINITIONS

3.1 VEHICULES SSV

Les véhicules SSV se définissent comme suit :

a) Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique 2 ou 4 roues motrices (classes 1-3).

Véhicule SSV dont la limite de préparation est définie dans l'article 4.1

b) Véhicule SSV de série à moteur suralimenté 2 ou 4 roues motrices (classes 2-4).

Véhicule SSV dont la limite de préparation est définie dans l'article 4.2

Toutes les caractéristiques des véhicules SSV de série devront être définies par une fiche Technique FSAM spécifique renseignée par le constructeur du véhicule (application : classes 1-2-3-4).

Toute option/variante/kit figurant sur la fiche technique, non disponible sur le catalogue commercial du constructeur du véhicule et/ou modifiant le type du moteur, le type d'admission ou d'alimentation du véhicule d'origine n'est pas admise. La FSAM se réserve le droit d'accepter ou de refuser dans les différents groupes/classes toute option/variante/kit.

ARTICLE 4. MODIFICATIONS AUTORISEES

4.1 VEHICULE SSV DE SERIE A MOTEUR ATMOSPHERIQUE (CLASSES 1 - 3)

Véhicule SSV strictement de série, à l'exception des points suivants :

4.1.1 Moteur

Les poulies et les courroies pour l'entraînement des servitudes sont libres.

Les composants internes du boîtier CDI pourront être modifiés, mais non les connecteurs, les entrées (senseurs actuateurs etc...), et les sorties, le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est-à-dire que le véhicule doit démarrer lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série). Les boîtiers additionnels et toute modification du faisceau sont strictement interdits.

Le filtre à air et son emplacement sont libres. Les canalisations d'admission d'air sont libres jusqu'au corps du papillon. Le silencieux d'échappement peut être changé, sous réserve que la partie terminale de l'échappement soit située à l'arrière et à l'intérieur du périmètre du véhicule.

4.1.2 Suspension

a) **Les suspensions sont libres**

4.1.3 Transmission

a) Boîte de vitesses CVT (variateur) : Le variateur est libre, à l'exception du carter et du système de courroie qui devront rester strictement de série.

Le nombre de courroie d'entraînement est limité à trois (03) par étape

Les canalisations du variateur sont libres, des ventilateurs pourront être ajoutés à l'intérieur de ces canalisations.

b) Boîte à vitesses mécanique : Celle-ci doit figurer sur le catalogue constructeur du véhicule SSV concerné régulièrement produit et commercialisé à 1000 exemplaires minimum par an et devra rester strictement de série.

c) Le diamètre des arbres de transmissions peut être modifié mais leurs connexions côté moyeu et côté boîte/pont doivent être interchangeables avec celles d'origine.

Si ainsi changés, les arbres de transmission doivent être faits en acier.

d) Un mécanisme de différentiel actif sera admis uniquement si celui-ci est monté de série sur le véhicule de base utilisé / aucune modification (voir aussi article 3.1).

4.1.4 Châssis

Il est autorisé de renforcer les triangles et le châssis à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci. Les tubes constituant les triangles pourront être changés par des tubes plus épais en acier, mais la forme et les dimensions extérieures de ceux-ci devront être identiques à l'origine.

La voie du véhicule d'origine pourra être augmentée de 50mm maximum. Si les voies avant et arrière ne sont pas identiques, il est autorisé d'aligner la voie la moins large sur celle la plus large (50mm inclus) par ajout de cales et/ou le changement des jantes d'origine par des jantes déportées.

La largeur maximale hors tout du véhicule est limitée 1900 mm hors rétroviseurs.

4.1.5 Carrosserie

Les ailes doivent recouvrir en projection verticale au minimum 120° de la partie supérieure des roues (située au-dessus de l'axe de roue en vue de côté). Si nécessaire, il faudra ajouter soit des extensions d'ailes soit des ailes en plastique rigide telles que représentées sur le dessin N°1

(fixation libre). Ces ailes pourront également servir à fixer les bavettes obligatoires (voir article 7.2) 4.1.6

Système de freinage

Le frein de parking est obligatoire.

Un frein à main supplémentaire pourra être ajouté, mais le verrouillage de celui-ci devra être exclusivement effectué au moyen de pièces métalliques.

Les plaquettes de freins et la surface de freinage sont libres.

4.1.7 *Roues et pneumatiques*

Voir article 7.1

4.2 **VEHICULE SSV DE SERIE D'UNE CYLINDREE DE BASE DE 1000cm3 MAXI AVEC MOTEUR SURALIMENTE (CLASSE 2-4)**

Véhicule SSV strictement de série, à l'exception des points suivants :

4.2.1 *Moteur*

Les poulies et les courroies pour l'entraînement des servitudes sont libres.

Les composants internes du boîtier CDI pourront être modifiés, mais non les connecteurs, les entrées (senseurs actuateurs etc...), et les sorties, le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est-à-dire que le véhicule doit démarrer lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série). Les boîtiers additionnels et toute modification du faisceau sont strictement interdits.

Le filtre à air et son emplacement sont libres. Les canalisations d'admission d'air sont libres jusqu'au corps du papillon. Le silencieux d'échappement peut être changé, sous réserve que la partie terminale de l'échappement soit située à l'arrière et à l'intérieur du périmètre du véhicule.

Le coefficient de suralimentation est égal à 1,7.

4.2.2 *Suspension*

a) **Les suspensions sont libres.**

4.2.3 *Transmission*

a) Boîte à vitesses CVT (variateur) : Le variateur est libre, à l'exception du carter et du système de courroie qui devront rester strictement de série.

Le nombre de courroie d'entraînement est limité à trois (03) par étape

Les canalisations du variateur sont libres, des ventilateurs pourront être ajoutés à l'intérieur de ces canalisations.

b) Boîte à vitesses mécanique : Celle-ci doit figurer sur le catalogue constructeur du véhicule SSV concerné régulièrement produit et commercialisé à 1000 exemplaires minimum par an et devra rester strictement de série.

c) Le diamètre des arbres de transmissions peut être modifié mais leurs connexions côté moyeu et côté boîte/pont doivent être interchangeables avec celles d'origine.

Si ainsi changés les arbres de transmission doivent être faits en acier.

d) Un mécanisme de différentiel actif sera admis uniquement si celui-ci est monté de série sur le véhicule de base utilisé/aucune modification

(voir aussi article 3.1)

4.2.4 *Châssis*

Il est autorisé de renforcer les triangles et le châssis à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

Les tubes constituant les triangles pourront être changés par des tubes plus épais en acier mais la forme et les dimensions extérieures de ceux-ci devront être identiques à l'origine.

La voie du véhicule d'origine pourra être augmentée de 50mm maximum.

Si les voies avant et arrière ne sont pas identiques, il est autorisé d'aligner la voie la moins large sur celle la plus large (50mm inclus) par ajout de cales et/ou le changement des jantes d'origine par des jantes déportées. La largeur maximale hors tout du véhicule est limitée

1900 mm hors rétroviseurs.

4.2.5 *Carrosserie*

Les ailes doivent recouvrir en projection verticale au minimum 120° de la partie supérieure des roues (située au-dessus de l'axe de roue en vue de côté). Si nécessaire, il faudra ajouter soit des extensions d'ailes soit des ailes en plastique rigide telles que représentées sur le dessin N°1 (fixation libre). Ces ailes pourront également servir à fixer les bavettes obligatoires (voir article 7.2).

4.2.6 *Système de freinage*

Le frein de parking est obligatoire.

Un frein à main supplémentaire pourra être ajouté, mais le verrouillage de celui-ci devra être exclusivement effectué au moyen de pièces métalliques.

Les plaquettes de freins et la surface de freinage sont libres.

4.2.7 *Roues et pneumatiques*

Voir article 7.1

4.3 **APPLICABLE AUX VEHICULES DU GROUPE SSV**

4.3.1 **Radiateur d'eau**

4.3.1.1 **Classes 1 - 2 - 3 - 4**

L'emplacement du radiateur d'eau, l'échangeur air/air et son (ses) ventilateurs sont libre(s). -

ARTICLE 5. RESERVOIR DE CARBURANT ET CANALISATION D'HUILE

5.1. **GROUPE SSV CLASSES 1 - 2 - 3 - 4**

Pour les véhicules dont le modèle de base a été régulièrement produit et commercialisé à au moins 1000 exemplaires en 12 mois consécutifs, le réservoir d'origine ainsi que ses canalisations pourront être conservés sous réserve de respecter la position d'origine, que cette position ne présente pas de danger, ne soit pas située en avant des sièges et que la capacité d'origine de celui-ci n'excède pas 40 litres. Il est accepté, un réservoir

additionnel en aluminium d'une épaisseur de paroi minimum à 3mm, devra être recouvert par un/des caisson(s) ininflammables en supplément du caisson du réservoir de carburant.

Exception pour la position: Si le réservoir de carburant d'origine est situé en avant des sièges, celui-ci pourra être conservé dans sa position d'origine sous réserve que le constructeur du véhicule s'engage à ce que cette position ne présente aucun danger pour un usage du véhicule en compétition automobile.

Tout réservoir d'huile, et tout réservoir de carburant, doit être situé dans la structure principale du véhicule.

ARTICLE 6. ARMATURES DE SECURITE (ANNEXE 2)

6.1. CLASSES 1-2-3-4

L'armature de sécurité devra être soit :

- a) Une armature de sécurité de substitution pour les SSV de/ou issus de la série. A cet effet un schéma type en fonction du châssis utilisé est disponible auprès du service technique de la FSAM. Cette armature se monte en lieu et place de l'armature de sécurité d'origine et évite la modification du châssis d'origine qui est obligatoire.
- b) Dans tous les cas l'armature de sécurité devra être soit homologuée par la FIA ou par une ASN, soit faire l'objet d'une demande d'homologation auprès du service technique de la FSAM.

6.2. OBLIGATOIRE POUR TOUS LES VEHICULES SSV

Au cas où l'implantation des croix de portes entrainerait la suppression des portes ou en cas d'absence de celles-ci, un panneau de matériau dur et opaque fixé sur les croix de portes, tel que représenté sur le dessin N° 2 est obligatoire. Un toit devra être présent. Si celui-ci n'est pas monté sur le véhicule d'origine, un panneau en matériau libre dur (fibre, aluminium ou acier) devra couvrir le cadre supérieur formé par l'armature de sécurité. Il est interdit de percer les tubes de l'armature sécurité pour la fixation de ce panneau, ou de souder des pattes de fixation sur ceux-ci. La fixation de ce panneau ne pourra se faire qu'au moyen de brides.

Une structure tubulaire horizontale anti-encastrement située entre les roues complètes avant et arrière et affleurant en largeur l'extérieur des roues complètes devra être fixée au bas du châssis.

ARTICLE 7. EQUIPEMENTS DES VEHICULES

7.1. ROUES

Applicable à tous les groupes

Le diamètre des jantes (jantes ou flasque +jante) est libre. Le diamètre extérieur des roues complètes est libre.

Roue de secours

La roue de secours identique à celles montées sur le véhicule est obligatoire en rallye, leur nombre est limité à 2.

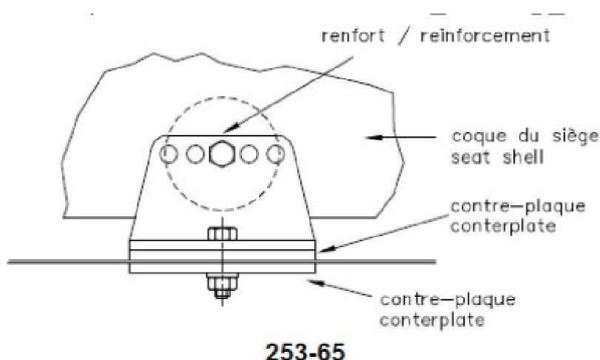
7.2. BAVETTES

Afin d'éviter toute projection à l'arrière du véhicule, des bavettes efficaces en toile caoutchoutée ou en plastique (épaisseur minimale 5 mm) sont obligatoires derrière les roues motrices. Celles-ci doivent couvrir au minimum la largeur de chaque roue complète, et se trouver à 10 cm maximum du sol lorsque le véhicule est à l'arrêt.

7.3. SIEGES (VOIR AUSSI ART. 283.19)

- 1) Les sièges baquets homologués FIA 8855 1999 ou FIA 8862 2009 ou caduques à coque monobloc sont obligatoires pour tous les véhicules
- 2) Les supports de sièges devront être rigidement fixés au châssis par soudure ou au moyen de boulons d'un diamètre minimum de 8mm. L'épaisseur minimale de ces supports devra être de 3mm pour l'acier et de 5mm pour l'aluminium, et leur longueur de 60 mm minimum. Si la fixation de ces supports est faite par boulons, les supports devront être renforcés au moyen de contreplaques de 3mm d'épaisseur.

(voir dessin 253-65).



7.4. HARNAIS (VOIR AUSSI ART. 283.6)

Les harnais conformes à la norme FIA 8853-2016 (au moins 4 points) sont obligatoires.

Points de fixation à la coque ou au châssis : 2 pour la sangle abdominale, 2 pour les sangles d'épaules (en arrière vers le bas formant un angle de 45° au maximum avec l'horizontale), 1 ou 2 pour la ou les sangles pelviennes.

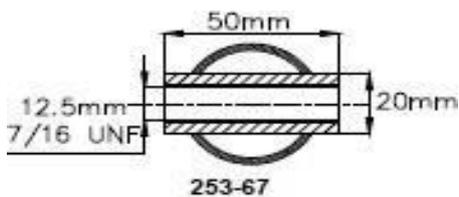
Installation

Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Les points d'ancrage du véhicule d'origine doivent être utilisés. Si le montage sur ces ancrages s'avère impossible, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, un séparé pour chaque sangle. Pour cela, une plaque/équerre d'une épaisseur minimale de 3mm en acier et d'une longueur minimale de 40 mm sera rapportée par soudure ou par vissage avec des boulons de 8mm minimum sur le châssis. Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes.

Si la fixation de ces supports est faite par boulons, les supports devront être renforcés au moyen de contreplaques de 3mm d'épaisseur.

Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives. Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti- rapprochement par une boucle, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé à l'armature de sécurité. (Arceau principal de préférence). Si une fixation par vissage est utilisée pour les sangles d'épaule, un insert doit être soudé pour chaque point d'ancrage

(voir pour



Dessin 253-67 les dimensions).



7.5. *COUPE CEINTURE*

Un coupe-ceintures par véhicule doit être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote ou le copilote installés dans leur siège avec leur harnais bouclé.



7.6. *FILETS*

Les filets conformes à l'article 283.11.3.2 sont obligatoires et devront recouvrir entièrement en longueur la zone située entre l'arceau avant et l'arceau principal et en hauteur s'étendre du bas de la porte ou de la croix de porte au sommet de l'armature de sécurité. Le filet sera obligatoirement fixé sur le cadre servant d'ouverture, le haut de ce filet étant fixé de façon permanente et le bas aisément détachable de l'intérieur comme de l'extérieur.

Pour ce faire, Il est interdit de percer les tubes de l'armature de sécurité ou de souder des supports sur ceux-ci.

7.7. *EXTINCTEURS*

Chaque véhicule doit être équipé au moins d'un extincteur manuel de 2 kg conforme à l'article 283.7. Celui-ci devra être accessible au pilote et au copilote sans qu'il soit nécessaire de descendre du véhicule.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G qu'elle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide sont acceptées.

Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).

7.8. *RETROVISEURS*

La vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par deux rétroviseurs extérieurs (un de chaque côté du véhicule).

7.9. *ANNEAU DE REMORQUAGE*

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant (au point milieu du châssis) ainsi qu'à l'arrière (point milieu du châssis). Ils seront très solidement fixés. Ces anneaux seront clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange. Ils devront être inscrits à l'intérieur du périmètre du véhicule.

Diamètre intérieur minimum : 60 mm épaisseur minimum : 10mm.

Les sangles FIA régulièrement commercialisées d'une largeur minimale de 50mm sont acceptées.

7.10. *PARE-BRISE*

Facultatif, cependant si un pare-brise est monté il devra être en verre feuilleté, en polycarbonate épaisseur 5mm ou remplacé par un grillage métallique faisant office de pare pierres. Les mailles du grillage seront au plus de 30mmx30mm et le fil de 1mm de diamètre.

Rallye et Endurance : Un pare-brise en verre feuilleté ou en polycarbonate transparent épaisseur 5mm est recommandé. Dans les 2 cas un essuie-glace efficace et un système de lave glace devront être installés.

Le pare-brise peut être remplacé par un grillage métallique dont les mailles du grillage seront de 30mmx30mm maximum et le fil de 1mm de diamètre minimum.

7.12 EQUIPEMENT LUMINEUX

Il devra être en tout point conforme à la convention internationale sur la circulation routière. Chaque véhicule devra être équipée d'au moins :

- 1) 2 phares (Feux croisement/feux de route)
- 2) 2 feux de position avant
- 3) 2 feux de position à l'arrière
- 4) 2 feux stop,

Chaque véhicule doit être équipé à l'arrière des feux suivants :

Deux feux rouges "stop" de type à LED (hauteur ou diamètre minimum de 50 mm/ 36 diodes minimum) placés symétriquement par rapport à l'axe du véhicule.

Ils devront être situés à au moins 120 cm du sol et / ou + / - 10 cm du point le plus haut du véhicule, dirigés verticalement vers l'arrière et fixés à l'extérieur. La qualité du montage de ces feux devra assurer une résistance adaptée aux conditions de course.

Deux feux rouges dit "de brouillard", de type à LED (hauteur ou diamètre minimum de 50 mm/ 36 diodes minimum) jumelés ou juxtaposés aux deux feux "stop" additionnels.

Des phares supplémentaires à LED, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de quatre phares (non compris les lanternes ou feux de position). (Voir article 283.16 « Note France » pour l'équivalence phare-led).

7.13 AVERTISSEUR SONORE

Chaque véhicule devra être équipé d'un avertisseur sonore puissant en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve. Les avertisseurs à plusieurs tonalités sont interdits.

7.14 FIXATIONS SUPPLEMENTAIRES

Les objets importants transportés à bord de la voiture (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.) doivent être solidement fixés. Il est interdit d'utiliser des sandows.

7.15 BRUIT

Le niveau sonore de l'échappement du véhicule ne devra pas excéder 100 décibels.

7.16 POIDS MINIMUM

a) Poids minimum des véhicules équipements de sécurité inclus

Véhicule SSV de série 2 ou 4 roues motrices à moteur Poids d'origine spécifié sur la fiche constructeur atmosphérique	
Véhicule SSV de série 2 ou 4 roues motrices à moteur De cylindrée de base de 1000cm3 maxi suralimenté	800kg

C'est le poids du véhicule sans carburant à tout moment de la compétition. Les niveaux du liquide de refroidissement et d'huile de lubrification moteur ainsi que du liquide de frein doivent être à leurs positions normales.

Les autres réservoirs de liquides consommables doivent être vidangés et les éléments suivants retirés de la voiture :

- Occupants, et leurs équipements
- Outillages, cric de levage et pièces de rechange

Si une roue de secours est utilisée (obligatoire en rallye uniquement) le poids indiqué dans le tableau ci-dessus sera majoré de 10 kg.

b) Si une pesée est effectuée durant l'épreuve, réservoirs non vidangés, le poids sera le poids minimum indiqué dans le tableau 7.17 a) majoré de 5 kg.

De plus le poids minimum défini dans le tableau 7.16 a) devra également être respecté.

ARTICLE 8. EQUIPEMENTS DE SECURITE DES PILOTES

8.1. EQUIPEMENT - CASQUE ET TROUSSE DE 1^{er} SECOURS

Se référer aux tableaux de sécurité sur le site internet de la FIA 1)

Pour le championnat de Madagascar des rallyes :

Règlementation et sécurité > Règlementation sportive > Règlementation Rallye > Equipements de sécurité Rallye.

2) En l'absence de pare-brise, les casques ouverts type Jet sont autorisés à condition d'être utilisés avec des lunettes motocross. Les masques de protection clipsés sur les lunettes motocross sont recommandés.

Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
- Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée Fortement conseillé :
- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée 3)

Trousse de 1^{er} secours :

Pommade anti-brûlure - Mercurochrome - Solution Antiseptique - Sparadrap en rouleau - Bande en rouleau - Anti Inflammatoire - Garrot - Ciseau - Compresse

ARTICLE 9. IDENTIFICATION DES VEHICULES

9.1. IDENTIFICATION DES SSV

L'identification des véhicules SSV se fera par l'apposition de quatre numéros, l'un situé à l'avant du véhicule, l'autre à l'arrière et les deux autres de chaque côté du véhicule. Le numéro d'identification sera celui attribué par l'organisateur en tant que numéro de course, Il est interdit de percer l'arceau avant ou de souder le support de N° sur celui-ci, la fixation recommandée étant effectuée au moyen de brides.

A l'arrière du véhicule, les numéros d'identification doit être positionné sur les cotés en haut de l'armature de sécurité à l'arrière des occupants.

A l'avant du véhicule, les numéros d'identification doit être positionné sur les portières de chaques côtés

Les 4 numéros devront respecter les points suivants : (voir règlement standard FSAM - Article 22)

9.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

9.2.1 Deux panneaux « numéros » de portières avant de 17X17 cm dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux est reserve au numéro de course qui sera noir mat.

Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS803). 9.2.1.1 Deux panneaux de «plaques » rallyes portières» avant de 50 cm de longueur sur 17 cm de hauteur sont reserves à la denomination du rallye.

9.2.1.2 Deux panneaux de « plaques portières sponsor » avant de 50 cm de longueur sur 30 cm de hauteur sont reserves aux sponsors de l'organisateur.

9.2.2 Emplacement

9.2.2.1 Chaque panneau « numéros » sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant.

9.2.2.2 Chaque panneau « plaques rallyes portières » sera placé à l'horizontale, en prolongement de chaque panneau « numéro » de portière.

9.2.2.3 Chaque panneau « plaques portières sponsor » sera placé juste en dessous de chaque panneau « plaque rallye portiere ».

10. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

10.1 a) En l'absence de vitre latérale arrière, les initiales des prénoms et noms de famille du pilote et du copilote ou leur pseudonyme ainsi que les drapeaux correspondant à la nationalité qui figure sur leurs passeports, doivent apparaître sur les deux côtés de la voiture Les noms devront être inscrits:

- en caractères Helvetica blancs

- en majuscules pour les initiales et la première lettre de chaque nom et en minuscules pour les autres lettres (Championnat Régional) et en majuscules pour la première lettre du nom ou pseudo et en minuscules pour les autres lettres (Championnat National); - sur une hauteur de 6 cm avec une largeur de trait de 1.0cm.

Le nom ou pseudonyme du pilote figurera en haut des deux côtés de la voiture.

ANNEXE 1

ELEMENTS DE SECURITE OBLIGATOIRES POUR UN VEHICULE SSV REGULIEREMENT ENGAGE A UNE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR DES RALLYES OU D'ENDURANCE TOUT TERRAIN

Ce qui suit est un tableau récapitulatif et uniquement informel concernant les modifications minimales à apporter sur un véhicule SSV de série afin qu'il puisse participer à une épreuve du Championnat de Madagascar des rallyes ou d'endurance Tout Terrain. Toutes les précisions concernant ces modifications sont énumérées dans la REGLEMENTATION TECHNIQUE SSV FSAM ci-dessus qui seule fera foi en cas de contestation.

ELEMENTS DE SECURITE OBLIGATOIRES

Réservoir et canalisations de carburant	Voir article 5.1
Canalisations d'huile de lubrification	Voir article 5.1
Armature de sécurité	Une armature de sécurité FFSA ou FIA est obligatoire. Voir article 6
Bavettes	Les bavettes sont obligatoires. Voir article 7.2
Sièges	Voir article 7.3
Harnais de sécurité	Des harnais de sécurité à 4 points sont obligatoires. Voir article 7.4
Coupe ceinture	1 coupe ceinture par véhicule est obligatoire. Voir article 7.5
Filets de protection	Des filets de protection pour le pilote et le copilote sont obligatoires. Voir l'article 7.6
Extincteur	Au moins 1 extincteur de 2kg est obligatoire. Voir article 7.7
Rétroviseurs	2 rétroviseurs extérieurs sont obligatoires. Voir article 7.8
Anneau de prise en remorque	1 anneau de remorquage est obligatoire à l'avant et à l'arrière. Voir article 7.9
Pare-brise	Un pare-brise ou un grillage pourront être ajoutés. Voir article 7.10
Équipement lumineux	En plus de l'équipement de série, les 2 feux stop doivent être doublés et 2 feux de brouillard doivent être ajoutés. Ces feux devront être de type à Led. Voir article 7.12
Avertisseur sonore	Un avertisseur sonore est obligatoire. Voir article 7.13
Roue de secours	Une roue de secours est obligatoire en rallye. Voir article 7.1

CLASSIFICATION DES VEHICULES SSV

Les véhicules SSV sont classés en SSV de série ou SSV modifiés en fonction de la préparation du véhicule. Ces préparations sont limitées et strictement réglementées par les articles 4.3 à 4.6 du présent règlement.

ANNEXE 2

Arceau de sécurité : 1

Définition :

1.1 - Armature de sécurité : armature structurale composée de tubes, de connexions et de points d'implantation. Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante en cas d'accrochage ou de tonneau.

1.2 - Arceau de sécurité : armature structurale composée d'un arceau principal, de connexions et de points d'implantation

1.3 - Cage de sécurité : armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant, ou composée de 2 arceaux latéraux, de connexions et de points d'implantation.

1.4 - Arceau principal : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

1.5 - Arceau avant : identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

1.6 - Arceau latéral : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit et le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège avant : Le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord, le conducteur et son équipier ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

1.7 - Entretoise longitudinale : tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal ni à l'arceau avant.

1.8 - Entretoise diagonale : tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou d'entretoise longitudinale arrière.

1.9 - Renfort d'armature : tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

1.10 - Plaque de renfort : plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

1.11 - Plaque d'implantation : plaque solidaire du tube permettant l'implantation sur le châssis.

1.12 - Connexion amovible : implantation des entretoises latérales ou diagonales et des renforts aux tubes de l'armature de sécurité. Ces dispositions doivent être démontables.

2 Spécifications :

2.1 - Remarques générales

2.1.1 - Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc, réduisent les risques de blessures des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquide. L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière.

2.1.2 - Armature de sécurité de base : cage de sécurité.

2.1.3- Possibilités d'installation de l'entretoise obligatoire : Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessin 3). La combinaison de plusieurs entretoises (dessins 4 à 6) est autorisée.

2.1.4- Possibilités d'installation de renforts facultatifs de l'armature de sécurité. Chaque type de renfort (dessins 7 à 17) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres. Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base.

2.2 - Spécifications techniques

2.2.1 - Arceau principal avant et latéral : les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures. Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

Arrondi minimum de rayon $R_m = 3 \times \text{diamètre du tube}$

Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation). Ceci ne vaut que pour les montants verticaux des colonnes A et B, ainsi que pour les montants longitudinaux au niveau des portes avant.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

2.2.2 - Implantation des arceaux sur la caisse : fixation minimale de l'armature de sécurité :

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière
- 1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit, est recommandée.

La fixation des montants de l'arceau devra se faire avec au moins 3 boulons. Les points d'attache des arceaux sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm² soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les dessins 16 à 22.

Des boulons à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO) seront utilisés. Les écrous seront auto filetés, "freinés" ou munis de rondelles.

2.2.3 - Entretoises longitudinales : sont obligatoires et doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral.

Une construction avec arrondi (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon. Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devront correspondre aux norms fixes par les armatures de sécurité.

Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces.

2.2.4 - Entretoises diagonales : L'installation d'au moins une entretoise diagonale est obligatoire. Leur construction devra être effectuée conformément aux dessins 3 à 5 sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner de blessures. Elles doivent avoir, de préférence, le même diamètre que les tubes de la structure principale.

2.2.5 - Renforts facultatifs de l'armature de sécurité : le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible (obligatoire pour le renfort transversal avant). Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie elle-même.

2.2.5.1 - Renfort transversal : il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur le dessin 7. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes du (des) occupant(s). Il doit être placé aussi haut que possible sous le tableau de bord et obligatoirement amovible.

2.2.5.2 - Renfort longitudinal (protection latérale) obligatoire : il est obligatoire de monter un renfort longitudinal sur le(s) côté(s) du véhicule au niveau de la portière. Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale de ne pas excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant). Aucun point de renfort longitudinal ne doit se trouver plus au-dessus du seuil de porte que le tiers de la hauteur verticale de l'ouverture de la portière.

2.2.5.3 - Renfort du toit : il est autorisé de renforcer la partie supérieure de l'armature de sécurité par une (des) entretoise(s) diagonale(s) telle(s) que représentée(s) au dessin 9.

2.2.5.4 - Renfort d'angle : il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, respecter les angles supérieurs arrières avec les arceaux latéraux, tels que représentés aux dessins 10 et 16. La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas plus basse que le milieu du montant vertical de l'arceau.

2.2.6 - Garniture : Il est recommandé que les points critiques des arceaux de sécurité soient garnis pour empêcher les blessures. Il est autorisé de garnir les armatures de sécurité d'une gaine de protection amovible.

2.2.7 - Connexions amovibles

: Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la F.I.A (voir dessins 27 à 36). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité.

2.2.8 - Indications pour soudure : Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudures protectrices à l'hélium). Il faut surtout remarquer que la fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (crique d'allongement) et une absence de flexibilité.

3 Prescriptions matérielles :

1 : Matériaux

SECURITE (mesures obligatoires)

- Arceau de sécurité,

o Arceau central habitacle d'une seule pièce (minimum)

- Qualité des tubes : tube rond étiré sans soudure
- Diamètre des tubes : 42 mm
- Epaisseur des tubes : 03 mm

Différents tendeurs devront être rajoutés obligatoirement pour tous les Groupes, à savoir :

- Autres éléments (minimum)
- Qualité des tubes : tube rond étiré sans soudure
- Diamètre des tubes : 40 mm
- Epaisseur des tubes : 02 mm

Ces dimensions représentent les minima admissibles. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

2 - Arceaux aluminium :

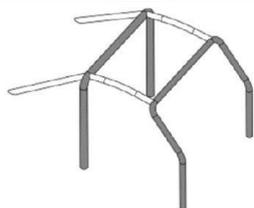
Les arceaux aluminium, même dûment homologués, sont interdits.

3 - Tubes galvanisés

Les tubes en acier galvanisés sont interdits.

Ces arceaux de sécurité ne pourront être peints qu'après vérification et approbation du DTN

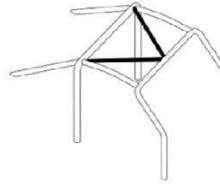
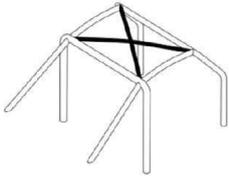
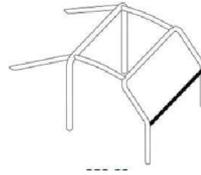
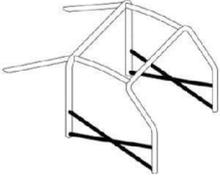
Arceau central habitacle (structure de base)



Entretoise portière G/D



Entretoise transversale



Renfort de toit

REGLEMENTATION TECHNIQUE Groupe T2 / MT2

LES T2 / MT2 DEVRA SUIVRE LA REGLEMENTATION FIA TOUT – TERRAIN GROUPE T2

ANNEXE J – ARTICLE 282 – FIA : LES PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 283 – FIA : EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 284 – FIA : REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT – TERRAIN (Gr T2)

Si en cours de saison, le pilote décide de modifier/changer tout ou en partie le véhicule homologué en début de saison, il perdra les points marqués lors des compétitions précédentes et marquera de nouveaux points dans le championnat.

S'il décide, par la suite, de revenir à sa voiture homologuée en début de saison, il pourra récupérer les points marqués précédemment dans le championnat.

REGLEMENTATION TECHNIQUE VOITURE TOUT-TERRAIN PROTOTYPE – Groupe T1

LES T1 4x2 et 4x4 DEVRA SUIVRE LA REGLEMENTATION FIA TOUT – TERRAIN PROTOTYPE GROUPE T1

ANNEXE J – ARTICLE 282 – FIA : LES PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 283 – FIA : EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT – TERRAIN

**ANNEXE J – ARTICLE 285 – FIA : REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT – TERRAIN PROTOTYPE
(Gr T1)**