



REGLEMENT PARTICULIER

MOTO / QUAD

www.africarace.com



SOMMAIRE

1	CARACTERISTIQUES DE L'ÉPREUVE	12-1	Attribution des numéros
1-1	Organisation	12-2	Ordre de départ
1-2	Programme de l'épreuve	13	ITINÉRAIRE OFFICIEL
1-3	Affichage	14	FONCTIONNEMENT DU GPS
1-4	Comité Organisation	14-1	Généralités
1-5	Service Concurrents	14-2	Point de passage obligatoire
1-6	Site Internet	14-3	Fonctionnement du GPS
2	TERMINOLOGIE	14-4	Non validation des CP sur une étape
3	OFFICIELS	14-5	Déblocage du GPS
4	REGLEMENTATION	15	ROAD BOOK
4-1	Définition	15-2	Confidentialité du parcours
4-2	Réclamation	15-3	Reconnaissances interdites
4-3	Règlementation en vigueur	15-4	Non communication du parcours
4-4	Litiges	15-5	Découpage étapes
4-5	Règlement final	15-6	Tracé général
5	MODIFICATION DU REGLEMENT - ADDITIFS	15-7	Remise du RB 1 ^{ère} étape
5-1	Conditions de publication	15-8	Remise du RB des étapes suivantes
5-2	Modifications du règlement - Additifs	15-9	Vigilance sur le parcours
5-3	Applications et interprétations	16	ZONE DE CONTROLE DE VITESSE
5-4	Langue officielle	16-1	Définition
6	MACHINES ADMISES	16-2	Procédure de contrôle
6-1	Conditions générales d'admission	16-3	Infraction
6-2	Système d'échappement et silencieux	17	CIRCULATION - VITESSE
6-3	Équipement lumineux et accessoires	17-1	Interdiction
6-4	Catégories admises	17-2	Traversées des zones de contrôle
6-5	Définitions des Groupes	17-3	Impulsion
7	ENGAGEMENTS	17-4	Limitation de vitesse
7-1	Demande	18	SYSTEME « ALARME VEHICULE A VEHICULE »
7-2	Droit d'engagement	19	SYSTEME DE SUIVI ET INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT
7-3	Versements	19-1	Accident
7-4	Dépôt de garantie	19-2	Assistance en cas d'accident
7-5	Forfait	19-3	Iritrack
7-6	Annulation ou report de l'épreuve	19-4	Code de conduite
8	PILOTES / EQUIPEMENT SECURITE	20	ACCESSOIRES ET NAVIGATION
8-1	Licence	20-1	Généralités
8-2	Transport membre équipage	20-2	Téléphone satellite – GSM
8-3	Équipements de survie obligatoires	20-3	Moyens radio et transmissions
8-4	Vêtements et casques	20-4	Navigation
8-5	Abandon - Exclusion	21	OUVERTURE DU PARCOURS
8-6	Nouveau départ après abandon, Super Rallye	21-1	Reconnaissances
8-7	Fermeture de la piste	21-2	Ouverture du parcours
9	IDENTIFICATION - MARQUAGE	22	ASSISTANCE
9-1	Marquage	22-1	Assistance autorisée
9-2	Bracelet d'identification	22-2	Assistance interdite
10	PUBLICITE	22-3	Panneautage
11	VERIFICATIONS	22-4	Team manager
11-1	Administratives et techniques	23	CARBURANT – AUTONOMIE – RAVITAILLEMENT
11-2	Documents administratifs et techniques	23-1	Carburant
11-3	Conformité du véhicule	23-2	Autonomie
11-4	Départ refusé	23-3	Ravitaillement
11-5	Vérifications pendant l'épreuve	24	ASSURANCES
11-6	Vérification techniques à la fin de l'épreuve	24-1	Assurance rapatriement
12	ATTRIBUTION DES NUMÉROS DE COURSE – ORDRE DE DEPART		

24-2	Assurance Responsabilité Civile
24-3	Assurances Individuelles
25	CARTON DE POINTAGE
26	ZONES DE CONTROLE
26-1	Signalisation des zones
26-2	Entrée / sortie dans une zone de contrôle
26-3	Ouverture et fermeture
26-4	Heure idéale de pointage
26-5	Instructions du chef de poste
27	CONTROLES HORAIRES
27-1	Généralités
27-2	Retard au CH de départ d'étape
27-3	Retard au CH d'un Secteur Sélectif
27-4	Temps maximum imparti
27-5	Changement du temps maximum imparti
27-6	Dépassement du temps maximum autorisé au CH d'arrivée d'étape
27-7	Dépassement du temps maximum autorisé
27-8	Interviews
28	SECTEURS SELECTIFS
29	CONTROLES DE PASSAGE
29-1	Fermeture des contrôles
29-2	Pénalités pour CP manquant

30	REGROUPEMENTS
31	PARC FERME
31-1	Généralités
31-2	Spécificités
32	CLASSEMENTS
33	LISTE DES PRIX
34	RECLAMATIONS - APPELS
35	PENALITES

ANNEXE N° 1

Matériel de sécurité

ANNEXE N° 2

Marque & Logo AFRICA ECO RACE

ANNEXE N° 3

Couverture d'images

ANNEXE N° 4

Caméras embarquées

ANNEXE N° 5

Transport/ Hébergement/ Visas

ANNEXE N°6

Règlement sportif et technique Assistance

Vous devez impérativement consulter :

Le Code Sportif International (CSI) de la FIM et à ses annexes,

Le règlement et annexes des Rallyes Tout Terrain (0.80),

Les dispositions des codes environnement et antidopage de la FIM.

Sur le site <http://www.fim-live.com/fr> :

Onglet Sport, Rallyes tout-terrain / Document officiels (CRT) Codes et Règlement.

1 - CARACTERISTIQUES DE L'EPREUVE

1-1 - Le Moto Club du Désert organise, avec le concours Déserts Aventures, mandataire agissant d'ordre et pour compte de la SARL OCT, le 8ème Rallye Tout-terrain, dénommé pour 2016, « AFRICA ECO RACE », épreuve internationale qui se disputera du 27 décembre 2015 au 10 janvier 2016, sous l'égide de la Fédération Internationale de Motocyclisme, de la Fédération Française de Motocyclisme et des FMN des pays traversés : Maroc, Mauritanie, Sénégal.

Ce règlement a reçu le permis d'organiser F.F.M. N° 2.

En cas de contestation sur l'interprétation des différents documents et autres publications de l'Organisateur, seuls les textes français du présent règlement particulier feront foi.

En cas de litige juridique, la France sera seule compétente pour toute contestation devant les tribunaux et le droit français sera seul applicable.

L'organisateur délègue la totalité de l'autorité et du pouvoir sportif aux Officiels de l'épreuve, garants du bon respect et de l'application du présent règlement et de ses annexes.

1-2 - PROGRAMME DE L'EPREUVE

15 novembre 2015 Clôture des engagements.

26 & 27 décembre 2015 Vérifications administratives et techniques à Monaco.

Les road-books pour la première étape au Maroc seront distribués lors des vérifications administratives.

1ère réunion des Membres du Jury.

Affichage de la liste des équipages admis à prendre le départ.

Transfert libre du lieu des vérifications administratives et techniques au port d'embarquement pour le Maroc.

29 décembre 2015 Débarquement du bateau à Nador (Maroc) et départ de la première étape.

3 janvier 2016 Jour de repos à Dakhla, Maroc.

10 janvier 2016 12ème étape et arrivée au Lac Rose – Dakar – Sénégal.

Le programme de la dernière étape ainsi que les ordres de départ feront l'objet d'un additif.

Affichage du classement officiel provisoire au Lac Rose à Dakar.

Remise des prix.

11 janvier 2016 Embarquement des véhicules sur le bateau de Dakar vers l'Europe.

Tous les lieux et horaires seront confirmés ultérieurement.

1-3 - AFFICHAGE

Toutes les informations concurrents, classements et notes d'ouverture, seront à consulter chaque jour, au panneau d'affichage, aux endroits suivants :

- Le 26 & 27 décembre 2015 sur le lieu des vérifications administratives.

- Du 29 décembre 2015 au 9 janvier 2016, au bivouac, à la tente du catering.

- Le 10 janvier 2016, à l'hôtel du Rallye à Dakar, le KING FAHD PALACE.

1-4 – COMITE D'ORGANISATION

Directeur Sportif :	René METGE
Coordinateur Général :	Véronique CAIRE
Responsable de la Logistique :	Thierry SCHARFF
Président du Moto Club du Désert :	Régis SELLIER

1-5 – SERVICE CONCURRENTS

Du lundi au vendredi de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 18h00.

Véronique CAIRE : E-mail : concurrents@africarace.com

Tél. : +33 (0)4 93 75 24 55 - Fax : +33 (0)9 82 63 59 35 - GSM : +33 (0)6 70 22 68 44

1.6 – SITE INTERNET

Toutes les informations relatives au Rallye sont consultables sur le site : www.africarace.com

2 – TERMINOLOGIE

2-3 - BIVOUAC

a) Le bivouac sera déterminé par une zone fictive dont le centre sera le véhicule PC course et la zone de restauration. Le PC course fonctionnera tant qu'un concurrent sera encore sur l'étape.

b) Endroit situé entre les Contrôles Horaires d'Arrivée et de Départ d'Etape où tous les concurrents se regroupent, localisé sur le road book, à assistance libre entre les concurrents encore en course et les véhicules et/ou personnes inscrits dans la catégorie Assistance. Il s'agit d'une surface contrôlée et sécurisée, à usage privatif dans le cadre de l'Africa Eco Race, dont l'accès est exclusivement et uniquement réservé à toute personne accréditée par l'organisation, ainsi qu'aux représentants des pouvoirs publics locaux.

c) L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée, sous peine d'une pénalisation à la discrétion des Commissaires Sportifs du Jury. Après avoir pointé au CH d'arrivée d'étape, les concurrents ou tout membre de l'équipe pourront uniquement ressortir la machine de course du bivouac pour ravitailler, laver les machines ou effectuer des essais techniques, en dehors du parcours de tout Secteur Sélectif et en respectant le code de la route du pays en vigueur. Le « Tracking » doit être obligatoirement branché lors de tout déplacement.

d) Il est interdit de circuler à vitesse excessive (plus de 20 km/h) et/ou conduite dangereuse dans la zone du bivouac, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion, sur décision du Jury des Commissaires Sportifs.

2-4 - BRIEFING

Un briefing général, concurrents et assistance, aura lieu à la clôture des vérifications à Monaco le dimanche 27 décembre 2015. **L'heure sera confirmée ultérieurement.**

La présence du pilote est obligatoire, sous peine d'une amende forfaitaire fixée à 500€.

Pendant l'épreuve, un briefing aura lieu chaque soir au bivouac, à 20h00 sur le site de restauration.

2-5 - CARTON DE POINTAGE

Document destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

2-6 - CONCURRENT

Entité physique ou légale utilisée pour la personne physique ou morale ayant engagé la machine.

2-7 - DUREE D'UNE EPREUVE

L'épreuve commence avec les vérifications administratives et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel,
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve entreprises en conformité avec le Code,
- fin de la remise des prix.

2-8 - ETAPE

Chacune des parties d'une Épreuve sera séparée de la suivante par un arrêt d'au moins 6 heures.

2-9 - POINT GPS (WPT)

Un point GPS est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de points GPS : WPV, WPM, WPE. Tous les points GPS sont des points de passages obligatoires.

2-10 - WPV (WAY POINT VISIBLE)

Point dont les coordonnées sont communiquées aux concurrents par le Road Book et mémorisées dans le « GPS ». Vers un Way point visible, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du « GPS ».

2-11 - WPM (WAY POINT MASQUE)

Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS et positionné dans le Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier.

2-12 - WPE (WAY POINT ECLIPSE)

Point vers lequel le GPS dirige le concurrent une fois que le waypoint précédent ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le waypoint et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.

2-13 - CP (CONTROLE DE PASSAGE)

Zone où le carton de pointage doit être tamponné par les Commissaires et qui doit obligatoirement être un WPM ou un WPE.

2-14 – DZ

Début de la zone de contrôle de vitesse matérialisé, dans la mesure du possible, par un repère précis et un point GPS (WPM ou WPE). En cas de divergence entre les deux, c'est le point GPS qui fait foi.

2-15 – FZ

Fin d'une zone de contrôle de vitesse matérialisée par un point GPS (WPE).

2-16 - PERIODE DE NEUTRALISATION

Il s'agit du temps pendant lequel les pilotes sont stoppés par la direction de course (Régime de Parc Fermé).

2-17 - NOTE D'INFORMATION

Il s'agit des renseignements communiqués par les Organisateurs et/ou la direction de course aux pilotes qui, après lecture, reconnaîtront en avoir pris connaissance par émargement. Cette note sera mise à la disposition des concurrents dans les meilleurs délais.

2-18 - REGROUPEMENT (REGIME DE PARC FERME)

a) Arrêt prévu par l'organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des pilotes restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les pilotes.

b) Le nouveau départ sera donné selon l'ordre d'arrivée des concurrents au CH d'entrée du regroupement. Leurs écarts au départ, pour les 10 premiers pilotes arrivés, seront de 2 minutes en 2 minutes.

2-19 - ROAD BOOK

a) - Tous les pilotes recevront un Road Book sous forme de rouleau comportant des lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et/ou les points de passage GPS qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion décidée par les Membres du Jury.

b) - Pour chaque localité traversée par les concurrents, le cap de sortie sera indiqué. L'entrée et la sortie de la localité seront mentionnées au minimum sous forme de points GPS et/ou de repère visuel.

2-20 - ITINERAIRE OFFICIEL

Il est représenté par le passage à chaque point GPS visible ou masqué figurant au Road Book.

2-21 - SECTEUR DE LIAISON

Tronçon d'itinéraire à temps imparti compris entre deux Contrôles Horaires successifs.

2-22 - PARCOURS

Il est défini par le Road Book officiel de l'Epreuve, confirmé par l'équipage de la voiture ouvreuse.

2-23 - SECTEUR SELECTIF

Épreuve de vitesse à temps réel. Les Secteurs Sélectifs peuvent se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de l'Épreuve.

Les départs des Secteurs Sélectifs sont soit précédés, soit jumelés à un Contrôle Horaire et suivis d'un Contrôle Horaire après l'arrivée.

Les secteurs sélectifs seront parcourus sur route ou piste ouverte, la plus grande prudence est requise.

2-24 - TEAM MANAGER

Personne dûment autorisée pour représenter une équipe engagée à une Epreuve.

2-25 - TEMPS IMPARTI

a) Chaque Secteur de Liaison se déroule dans un temps imparti que doivent respecter les concurrents.

b) Toute retard sur le temps imparti entraîne une pénalisation à la minute en secteur de liaison.

2-26 - TEMPS ESTIME

Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.

2-27 - TEMPS REEL

Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif.

2-28 - TEMPS MAXIMUM AUTORISE

Temps Maximum donné pour chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, entraîne l'application de la pénalisation forfaitaire.

A ce moment, le contrôle est dit fermé pour le coureur. Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque Secteur de Liaison et Temps Maximum donné pour chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, entraîne l'application de la pénalisation forfaitaire.

A ce moment, le contrôle est dit fermé pour le coureur.

2-29 - INFRACTION (ZONE DE CONTROLE DE VITESSE)

Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même zone de contrôle de vitesse, définie par une DZ et une FZ. La deuxième infraction interviendra lors d'un ou plusieurs dépassements à l'intérieur d'une nouvelle zone de contrôle de vitesse.

En cas de récidive au cours de l'épreuve, la 3^{ème} infraction (dans 3 zones différentes) pourra entraîner des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion en fonction des dépassements relevés décidées par les Membres du Jury.

2-30 - IMPULSION (ZONE DE CONTROLE DE VITESSE)

Conformément au mode de fonctionnement permanent du « GPS », une impulsion est enregistrée tous les 150 m environ et les dépassements de vitesse sont affichés dans la page speed du GPS.

A l'arrivée du Secteur Sélectif et/ou à l'arrivée au bivouac, le technicien contrôleur relève tous les dépassements et les fait constater au pilote et/ou au concurrent.

2-31 - PENALITE SPORTIVE

Une pénalité sportive (PS) est attribuée afin d'empêcher la disqualification d'un concurrent.

2-32 - PENALISATION FORFAITAIRE

Le temps total affecté au concurrent touché par l'application de la pénalité forfaitaire, pour chaque étape, sera calculé en additionnant le temps maximum autorisé du secteur sélectif de l'étape non effectué, et de la pénalité forfaitaire du jour ainsi que des éventuels WPT et CP manquants.

3 – OFFICIELS

3-1 - LISTE DES OFFICIELS

Président du Jury :	Jean François WULVERYCK
Membre du Jury :	Jef DELSALLE
Membre du Jury :	Chamseddine ZEMZEMI
Directeur de Course :	Mahmoud ESSOUSSI
Relations Concurrents :	Serge TISON
Secrétaire du meeting :	Christopher GALE
Médecin Chef :	Laurent MONIN
Commissaire technique :	Serge TISON

Toute personne de l'organisation détentrice d'une licence encadrement FFM ou FIM sera automatiquement considérée comme juge de fait, à l'exception des Membres du Jury.

4 – REGLEMENTATION

4-1 - L'Épreuve est disputée conformément :

- a) Au Code Sportif International (CSI) de la FIM et à ses annexes,
- b) Au règlement et annexes des Rallyes Tout Terrain 2015 (0.80),
- c) Aux dispositions des codes environnement et antidopage de la FIM,
- d) Au présent règlement.

Le Directeur de Course est chargé de l'application des règlements pendant le déroulement du Rallye Tout Terrain. Toute réclamation sur cette application ou tout cas non prévu seront étudiés par les Membres du Jury qui ont seuls le pouvoir de décision.

Des blâmes ou des amendes seront infligés pour toute cause de pénalité ne revêtant pas un caractère sportif (ex : retard aux vérifications).

4-2 - Toute réclamation sur cette application ou tout cas non prévu sont étudiés par les Commissaires Sportifs qui ont seuls le pouvoir de décision.

4-3 - REGLEMENTATION EN VIGUEUR DANS LES PAYS TRAVERSES

Les pilotes devront respecter strictement les réglementations en vigueur dans les pays traversés et notamment sans que cela soit limitatif, les règles relatives au code de la route, à l'hygiène, à la sécurité et à l'environnement.

4-4 - LITIGES

En cas de litige, le Directeur de Course et les Membres du Jury pourront prendre en considération les images TV ou photographiques et les relevés « Tracking », GPS / Alarme de Véhicule à Véhicule.

4-5 - Le règlement approuvé par la FFM sera publié sur le site www.africarace.com et sera disponible pour les concurrents engagés et les officiels de l'épreuve sous forme imprimée.

5 – MODIFICATIONS DU REGLEMENT - ADDITIFS ET APPLICATION DU REGLEMENT

5-1 - CONDITIONS DE PUBLICATION

Le règlement particulier est conforme à toutes les stipulations édictées par :

- Le Code Sportif FFM et FIM.
- Le règlement des Rallyes Tout Terrain de la FIM (0.80).
- Toute autre réglementation ou interprétation publiée au Bulletin Officiel de la FIM.

5-2 - MODIFICATIONS DU REGLEMENT PARTICULIER - ADDITIFS

a) Les dispositions du règlement particulier ne peuvent être modifiées que conformément à l'article 080.3 des Annexes Rallye TT FIM.

b) Toutes les modifications, amendements, changements apportés à ce Règlement Particulier seront annoncés et publiés uniquement par voie d'additifs numérotés et datés, validés par la FFM, avant la première réunion des Membres du Jury (**lieu, date et heure à confirmer**), ensuite par les Membres du Jury. Ces additifs feront partie intégrante du règlement.

c) Ces additifs seront affichés au PC de l'Épreuve, et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils seront par ailleurs communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par émargement.

d) Ces additifs seront imprimés sur du papier jaune. La numérotation des pages apparaîtra (ex : 2/4)

5-3 - APPLICATIONS ET INTERPRETATIONS DU REGLEMENT

a) Le Directeur de Course doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus exigeant l'application des règlements FIM et/ou du présent règlement.

b) Toute réclamation portée par un concurrent sera envoyée aux Commissaires Sportifs pour délibération et décision.

c) De même, tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision.

d) Toute action incorrecte, frauduleuse ou antisportive effectuée par le pilote, le concurrent ou par des membres de son assistance avant ou pendant l'épreuve sera jugée par les Commissaires Sportifs, qui peuvent imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion ou permettre à un organisateur de refuser l'engagement ou le départ au(x) concurrent(s) incriminé(s).

Tout ce qui n'est pas autorisé par le présent règlement particulier est interdit.

5-4 - La langue officielle sera le FRANÇAIS. Tous les documents et briefings seront traduits au minimum en anglais. En cas de divergence d'interprétation du Règlement, seul le texte Français fera foi.

6 – MACHINES ADMISES

6-1 - CONDITIONS GENERALES D'ADMISSION

- Le Rallye AFRICA ECO RACE est ouvert aux machines répondants aux normes imposées par le code de la route français et conformes au Règlement Technique FIM Rallyes TT et à ses annexes.
- Toutes les machines devront être immatriculées et munies d'une carte grise définitive (certificat d'immatriculation). Toutes les immatriculations provisoires sont interdites.
- Toute modification technique est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le présent règlement dans la catégorie ou le groupe dans lequel la moto est engagée.
- A tout moment de l'épreuve, il est du devoir de chaque concurrent, de prouver aux commissaires techniques et aux commissaires sportifs que sa machine est en conformité avec le règlement dans son intégralité, ainsi qu'avec la Convention de Vienne régissant les véhicules circulant sur la voie publique.

6-2 - SYSTEME D'ECHAPPEMENT ET SILENCIEUX

a) Même lorsque les prescriptions particulières d'une catégorie autorisent le remplacement du silencieux d'origine ou de l'échappement complet, les machines participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement, conforme aux réglementations des pays parcourus au cours de l'épreuve.

b) Le positionnement et la forme géométrique du système devront être conformes aux prescriptions techniques F.I.M. de la discipline. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlure.

c) Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Les pièces du cadre ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation du gaz d'échappement.

d) Le niveau sonore maximum sera mesuré selon la méthode 2 mètre-max telle que décrite page 22 de l'annexe technique sous le N° 080-8-2-2.

Les contrôles seront effectués lors des vérifications techniques et toute irrégularité entraînera un refus de départ jusqu'à la mise en conformité. Le non respect de la limite du niveau sonore (voir Art. 79.11 des Règles Techniques FIM des rallyes Tout Terrain) sera pénalisé selon le règlement. Des contrôles inopinés pourront être faits.

6-3 – EQUIPEMENT LUMINEUX ET ACCESSOIRES MOTOS ET QUADS

Il devra être, en tous points, conforme à la Convention Internationale de la circulation routière.

De plus, chaque machine devra être équipée d'au moins :

- un phare avant (55 watts minimum ou équivalent en « lumens »),
- un feu arrière homologué avec feu stop,
- un feu rouge de brouillard (21W minimum ou équivalent en « lumens »), d'une surface minimum légale, qui peut être fractionné en deux éléments et ne peut pas être clignotant,
- un avertisseur sonore de 90 dBA (minimum mesuré à un mètre avec un angle de 45 degrés),
- un rétroviseur minimum,
- un réservoir fixe rigide de 3 litres d'eau (plus 2 litres en mobile). Cette eau devra pouvoir être sortie facilement et sans outil qu'elle que soit la position de la machine (selon l'art. 080.28 FIM).

Chaque quad devra être équipé d'un coupe circuit de sécurité, sans aucun système de neutralisation. Ce coupe circuit devra être relié en permanence au pilote. Au départ de chaque étape et tout au long du parcours des contrôles seront effectués.

Le(s) phare(s) et le(s) feu(x) arrière rouge(s), devront impérativement rester allumés pendant le déroulement complet de l'épreuve et ce, afin de faciliter les manœuvres de dépassement des concurrents ou des véhicules de l'organisation. Tout manquement entraînera des pénalisations horaires. Tous les concurrents prendront soin de se munir de pièces de rechange.

6-4 - CATEGORIES ADMISES

Catégorie 1 : 450 cc

Catégorie 2 : Quad

Groupe G - Quad de compétition : Propulsé par l'action de deux roues (2 roues motrices).

Groupe H - Quad de compétition : Propulsé par l'action de quatre roues (4 roues motrices)

Catégorie 3 : Féminine

Catégorie 4 : + 450 cc

Catégorie 5 : OPEN

Catégorie 6 : Junior

6-5 - DEFINITION DES CATEGORIES

Voir Regl. Tech. FIM ART.01, 01.59, 01.60 etc ...

Catégorie OPEN :

Cadre : Matériau libre à l'exclusion du Titane. L'utilisation du TITANE est interdite pour la fabrication du cadre, de la fourche avant les axes de roues, axes de suspensions

Le Moteur est libre.

Un seul échange Moteur (marqué aux vérifications) est autorisé en cours d'épreuve.

7 – ENGAGEMENT

7-1 - DEMANDE

- Est admise sur invitation toute personne de plus de 18 ans.
- Toute personne qui désire participer à l'épreuve doit :
 - s'inscrire en ligne depuis le site internet www.africarace.com
 - ou adresser, par mail ou courrier, au Service Concurrents de l'AFRICA ECO RACE la demande d'engagement dûment remplie,
- Toute demande d'inscription, pour être validée, devra être accompagnée du montant des droits d'engagement et des copies des papiers indispensables.
- Les demandes d'engagements seront sélectionnées en fonction de leur date d'arrivée au Secrétariat.
- Par le fait de s'engager, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le CSI, ainsi qu'aux dispositions des règlements de l'épreuve.
- Le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage s'engagent sur l'AFRICA ECO RACE en pleine connaissance des risques que le déroulement de cette épreuve peut l'amener à courir. Ils dégagent par avance les Organismes de toute responsabilité pénale en cas d'accident corporel ou matériel à l'occasion de l'AFRICA ECO RACE 2016.

Tous les pilotes devront obligatoirement être en possession d'une autorisation écrite de courir à l'étranger de leur ASN respective. Pour les français, l'organisation effectuera une demande globale auprès de la FFM.

7-2 – DROITS D'ENGAGEMENT EN COURSE

L'engagement Course se compose de :

1 Forfait « Plaque véhicule » (Moto, Quad) + 1 Forfait « Personne »

Pour les tarifs se référer aux fiches d'engagements et au site Internet : www.africarace.com

Les tarifs comprennent :

- Droits sportifs du (des) concurrent(s),
- L'hébergement (bivouacs en Afrique),
- Restauration en Afrique (petit-déjeuner, ration, dîner) et déjeuner à Dakar,
- Le ravitaillement essence pendant les spéciales,
- La remise des prix,
- Transport aller des participants en bateau (Sud de l'Espagne / Maroc)*,

- Transport aller/retour de la machine en bateau (Sud de l'Espagne / Maroc - Sénégal / Europe),
- Assurance des véhicules en Mauritanie et Sénégal,
- Assistance médicale, ostéopathes,
- Assurance rapatriement sanitaire vers l'Europe,
- Assurance responsabilité civile organisateur.

* Si le départ se fait depuis le nord de la Méditerranée, une contribution sera demandée

Seule la réception du règlement correspondant au montant de la première échéance aura valeur de demande d'inscription.

Respect des dates de paiements

LE RESPECT DES DATES DE PAIEMENT EST IMPERATIF.

Tout manquement à cette règle entraînera le passage au tarif supérieur augmenté d'une pénalité de 10%.

L'Organisateur se réserve le droit de ne pas valider les inscriptions qui n'auraient pas été réglées dans leur intégralité avant le 15 novembre 2015.

Les noms définitifs des équipages devront être confirmés avant le 15 novembre 2015.

Changement de nom ou de machine

Tout changement intervenant après cette date entraînera 300 euros de frais de dossier supplémentaires.

Clôture des engagements : le 15 novembre 2015.

7-3 – VERSEMENTS

Les paiements devront IMPERATIVEMENT être faits par virement bancaire SWIFT (coordonnées bancaires d'O.C.T mentionnées sur la fiche d'engagement). La référence de votre engagement sur le virement (Nom ou Nom du Team) devra être notifiée.

Seule la réception du règlement correspondant au montant de la première échéance aura valeur de demande d'inscription.

L'Organisateur se réserve le droit de ne pas valider les inscriptions qui n'auraient pas été réglées dans leur intégralité avant le 15 novembre 2015.

Le départ sera refusé à tout concurrent n'ayant pas acquitté ses droits d'engagements et remis son règlement de la caution.

Coordonnées bancaires :

IBAN : LU83 0027 1913 2000 6700
 BIC / SWIFT CODE : BILLULL
 Titulaire du compte : ORGANISATION DE COMPETITIONS ET DE TOURISME SARL
 Banque et adresse : DEXIA -69 Route d'Esch - L-2953 Luxembourg

Facturation

Une seule facture sera établie après la course, au nom et adresse d'un seul payeur détaillant l'ensemble des prestations payées à O.C.T.

7-4 – DEPOT DE GARANTIE

a) Pour chaque véhicule, un dépôt de garantie devra être obligatoirement déposé par le pilote, à l'effet de garantir le respect des obligations énumérées ci-après :

- Pendant le rallye, en **cas d'abandon et si l'équipage quitte la caravane du rallye**, il est impératif que le pilote prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais le PC Course. Le moyen de prévenir l'organisation est sous la seule responsabilité du pilote. Une tierce personne ne pourra être rendue responsable. Le non-respect de cette obligation entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des équipages n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation.
- **Obligation de signer une décharge si un participant quitte la caravane du rallye.**
- Obligation de satisfaire aux formalités douanières en vigueur dans les pays traversés.
- Obligation de respecter les clauses de l'article 14P.

- Obligation de restituer tout matériel ou équipement mis provisoirement à la disposition du concurrent ou de l'équipage pendant l'épreuve.
- Dans le cas où un pilote serait obligé d'abandonner son véhicule sur place, il devra impérativement en faire la déclaration auprès du poste de police le plus proche et remettre un duplicata de celle-ci au PC Course et au siège de l'organisation : Africa Race - Lot 103 - 460 Avenue de la Quiéra - 06370 Mouans Sartoux - FRANCE. Tous les véhicules devant ressortir des pays traversés, leur rapatriement jusqu'au port de Dakar est à la charge du concurrent.
- Obligation d'acquitter tout frais n'incombant pas à l'organisation, au sens du présent règlement (tels que : hébergement, voyage de retour autre que celui prévu, frais divers etc.).
- Obligation de respecter les règles de sécurité pendant la course.
- **Obligation de se soumettre aux décisions du médecin chef.**

b) Le dépôt de garantie se fera sous la forme d'un chèque ou par carte bancaire exclusivement ou d'un virement, avant les vérifications administratives.

L'Africa Race n'acceptera qu'un seul et même payeur par véhicule ou Team. Le dépôt de garantie sera restitué après le rallye, sauf en cas de :

- Non respect des règles de sécurité, à au moins un manquement aux obligations mentionnées dans l'article 7.4-a) du présent règlement, et de l'éthique sportive de l'épreuve.

c) Tout participant engagé bénéficiant d'une aide ou d'une assistance par une personne et/ou un véhicule non engagé auprès de l'organisation se verra signifier sa mise hors course et sa caution non restituée.

d) Nota : Tout défaut de paiement du dépôt de garantie entraînera l'interdiction de participer à l'Africa Race:

Montant du dépôt de garantie pour les Motos et les Quads : 1 000 euros

7-5 - FORFAIT

a) Les annulations de demande d'engagement doivent être exprimées par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception uniquement, afin d'éviter toute contestation. Elles doivent être envoyées à : Déserts Aventures - Lot 103, 460 Avenue de la Quiéra - 06370 Mouans Sartoux – France.

Pour toute annulation de demande d'engagement, les acomptes versés seront remboursés de la manière suivante :

- en cas d'annulation avant le 15 septembre 2015 = 1.500 euros de frais de dossier retenus,
- en cas d'annulation le 15 septembre 2015 et après cette date = 100% des sommes versées seront retenues.

En cas de problèmes médicaux graves, O.C.T. étudiera sur demande (lettre recommandée avec accusé de réception) la possibilité du remboursement partiel (dossier médical original complet à envoyer). 3000 euros de frais étant initialement retenus.

b) A la suite des vérifications administratives et techniques, tout équipage se voyant refuser le départ pour non conformité administrative ou technique, ne pourra prétendre à aucun remboursement de ses frais d'engagement.

c) En ce qui concerne le remboursement des prestations annexes, se référer aux conditions générales de vente des différents prestataires.

7-6 – ANNULATION OU REPORT DE L'EPREUVE

Dans l'hypothèse où le départ du Rallye ne pourrait pas avoir lieu, pour quelque motif que ce soit, et notamment pour les motifs non limitatifs suivants : non obtention et/ou retrait des agréments fédéraux, des autorisations de passage, troubles politiques dans l'un ou l'autre des pays traversés rendant impossible ou dangereux, du point de vue des Organisateurs, le maintien du Rallye, défection financière mettant en péril l'organisation technique et sportive du Rallye, problèmes d'embarquement ou de débarquement et d'acheminement des matériels et concurrents, etc... L'Organisateur ne serait redevable envers les concurrents que des montants perçus.

Les montants perçus par l'Organisateur seront remboursés au plus tard le 10 février 2016.

Au cas où le départ du Rallye serait retardé, l'Organisateur informera immédiatement chaque concurrent par lettre recommandée avec A.R. du nouveau calendrier de la course.

Dès lors les concurrents, faute de pouvoir participer à la course, de par ce changement de date, auront au maximum huit (8) jours francs, à compter de la réception de la lettre recommandée avec A.R., pour demander par lettre recommandée le remboursement de leurs droits d'engagement, forfait(s) versé(s) à l'Organisateur. Ce remboursement leur parviendra au plus tard le 10 février 2016.

Dans tous les cas, les participants ne pourront prétendre à aucune autre indemnité.

8 – PILOTES, EQUIPEMENT DE SECURITE

8-1 – Tous les pilotes devront obligatoirement être titulaires d'une licence internationale de pilote FIM 2016 annuelle ou pour une épreuve, valable pour l'AFRICA ECO RACE.

Dans le cas d'une licence une épreuve, valable pour l'AFRICA ECO RACE, une autorisation pour courir à l'étranger est obligatoire

Les originaux de la licence et de l'autorisation pour courir à l'étranger devront être présentés le jour des vérifications administratives.

En assistance, la licence n'est pas obligatoire.

8-3 – EQUIPEMENT DE SURVIE OBLIGATOIRE

a) Pour des raisons de sécurité, les pilotes devront transporter obligatoirement le matériel suivant:

- 1 briquet,
- 1 miroir de détresse,
- 1 lampe de poche,
- 1 réserve d'eau de 5 litres minimum : 1 réservoir fixe de 3 litres minimum sur la moto + 1 réservoir souple de 2 litres porté par le pilote au départ de chaque étape,
- 1 couverture de survie (Métalline) par équipier,
- 1 ration,
- 1 torche à éclats,
- 3 feux rouges à main, type fumigène,
- 1 boussole,
- 1 trousse médicale de premier secours,
- 1 Iritrack,
- 1 GPS / Sentinel,
- Protection dorsale et pectorales.

b) Tout pilote ne pouvant présenter au départ de l'une des étapes l'ensemble des équipements obligatoires de survie (réserve d'eau et matériel de sécurité) aura son départ retardé dans la limite de 30 minutes pour se mettre en conformité. Les minutes employées seront considérées comme autant de minutes de retard à un contrôle horaire et donneront lieu à une pénalité d'une minute par minute de retard. Une nouvelle heure de départ sera donnée. Tout retard supérieur à trente minutes entraînera l'exclusion. En cas de récurrence lors d'une étape ultérieure, cet équipage recevra une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion, à la discrétion des Membres du Jury. La récurrence ne sera admise qu'une seule fois.

c) Les équipements de sécurité et survie devront être accessibles sans démontage afin que la direction de course puisse les contrôler éventuellement avant chaque départ d'étape. La notice d'emploi des différents matériels devra impérativement être respectée et fera l'objet d'un contrôle de connaissances lors des vérifications administratives.

8-4 - VETEMENTS ET CASQUES

Sur la totalité du parcours, le port de protections dorsales et pectorales est **obligatoire**.

Sur la totalité du parcours, le port du collier cervical est recommandé.

Le port du casque homologué (normes F.I.M.) est **obligatoire** sur la totalité de l'épreuve sous peine d'exclusion.

Le casque, de moins de 5 ans, devra être présenté aux vérifications techniques, en même temps que la moto. Les casques de rechange seront marqués aux vérifications techniques initiales.

Les Officiels peuvent mener les vérifications de l'équipement de sécurité du pilote, au départ de chaque Secteur Sélectif de l'épreuve et à tout autre moment de l'épreuve. En cas de non-conformité, le départ sera refusé.

8-5 – ABANDON - EXCLUSION

a) En cas d'abandon, il est impératif que le pilote prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais le PC de l'AFRICA ECO RACE au +33 1 83 73 55 54.

Le non respect de cette clause importante de sécurité entraînera, de façon irrévocable le non remboursement de la caution.

De même, le non respect de cette obligation de prévenir l'organisation en cas d'abandon entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des équipages n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation et/ou des sanctions, sur décision des Membres du Jury.

b) Le transport d'un pilote en hélicoptère, ou à bord de toute autre moyen de transport pendant tout ou partie d'une étape, entraînera son exclusion.

c) Un pilote exclu ou ayant abandonné, devra obligatoirement quitter la course et enlever ses numéros et plaques de course. Il pourra rallier Dakar en tant que véhicule d'assistance sous réserve qu'il se conforme aux termes de l'article 22 et à l'annexe 6.

d) En cas d'abandon, il appartient au pilote de s'assurer au plus vite du retour de son matériel de sécurité aux prestataires dédiés : Iritrack, Sentinel et G.P.S. Ce matériel devra être remis aux préposés des prestataires leur ayant fourni ce matériel, localisés à proximité du PC Course. L'Africa Eco Race ne peut en aucun cas être responsable de la disparition ou perte de ce type de matériel.

8-6 – NOUVEAU DEPART APRES ABANDON (SUPER RALLYE)

Tout concurrent ayant abandonné dans l'étape du jour pourra réintégrer, s'il le souhaite, le rallye aux conditions suivantes :

- **avoir signifié par écrit** (personnellement ou personne assistance), **au plus tard au briefing du soir**, au Directeur de Course **sa décision de réintégrer la course pour l'étape suivante**.

- avoir soumis avec succès sa machine au contrôle des Commissaires Techniques au plus tard 1 heure avant le départ du premier concurrent de l'étape du jour.

Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/Etape

Le coureur qui ne se présentera pas au départ d'une Etape et qui n'aura pas averti de quelque manière que ce soit la direction de course sera disqualifié.

Le coureur qui ne désire pas prendre le départ d'une Etape doit quand même se présenter physiquement, se faire représenter au départ de l'Etape ou avoir averti le Directeur de Course avant le départ de l'Etape. Dans ce cas-là, il sera pénalisé comme suit :

6 heures pour l'étape non prise + Pénalité Sportive + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps imparti des Secteurs de Liaison non effectués + la valeur de tous les waypoints non validés.

Pour figurer au classement de l'épreuve, un coureur ne doit pas avoir plus de 3 Pénalités Sportives.

Les coureurs comptant plus de 3 Pénalités Sportives pourront poursuivre le rallye mais hors classement et ne pourront prétendre à aucun prix.

Dans tous les cas, pour figurer au classement final de l'épreuve, le coureur devra prendre le départ du dernier Secteur Sélectif, franchir la ligne d'arrivée et mettre son motorcycle/quad dans le Parc Fermé avant l'heure limite de sa fermeture.

8-7 – FERMETURE DE LA PISTE

a) Des véhicules « balai » de l'organisation fermeront la piste du Rallye.

Il est impossible de garantir que le camion balai passe à l'endroit exact où un véhicule serait tombé en panne. Il appartient au concurrent de signaler sa position au PC à l'aide du bouton bleu de l'Iritrack. Les véhicules « balai » ramèneront les personnes physiques dont les véhicules seraient en panne ou hors d'usage, mais en aucun cas, ils ne remorqueront les véhicules en panne. Aucun recours portant sur les conséquences d'un vol de leur machine ne pourra être engagé contre l'organisation.

b) Les pilotes qui refuseront de prendre place à bord du véhicule balai, le feront sous leur propre et entière responsabilité et devront signer une décharge qui leur sera présentée par les membres de l'organisation chargés de la fermeture de la piste.

Aucun recours portant sur les conséquences de ce refus ne pourra être engagé contre l'organisation. Pour autant, cette décharge n'entraînera pas l'exclusion du concurrent.

c) En cas d'abandon pour panne mécanique sur le parcours de la spéciale, le pilote devra attendre impérativement le véhicule balai.

9 – IDENTIFICATION - MARQUAGE

9-1 -

a) Dans toutes les catégories : le cadre, le moteur (et moteur de rechange éventuel) et le silencieux.

La machine et le pilote sont associés par un numéro de course et seront identifiés par un marquage lors des vérifications techniques.

Sont considérées comme cadres, toutes les parties soudées entourant le moteur et supportant la colonne de direction et les ancrages de suspension arrière.

b) Toute fraude constatée et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraîne également l'exclusion du pilote ou de l'équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjuger de sanctions plus graves qui pourront être demandées à la FMN, dont relève le concurrent ou le complice.

c) Tout changement de moteur devra être signalé à la Direction de Course et au Commissaire Technique avant le changement du moteur.

9-2 - Les pilotes seront reconnaissables au moyen d'un bracelet d'identification. Tout défaut constaté par un officiel peut entraîner une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement. Le n° d'appel d'urgence du PC sera inscrit sur ce bracelet.

En cas de détérioration du bracelet, la personne devra le remplacer auprès du Responsable des Relations Concurrents, en échange du bracelet détérioré.

10 - PUBLICITES

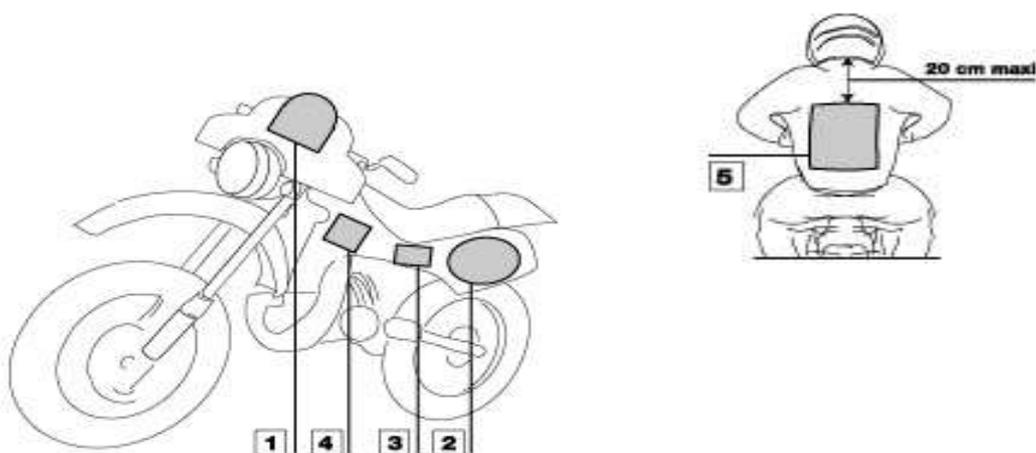
a) Il est permis aux pilotes d'apposer librement toute publicité sur leurs machines, pour autant que celle-ci :

- soit autorisée par les règlements de la FIM et la législation des pays traversés,
- ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous.

b) Les pilotes doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du Rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement pour le 1^{er} constat et de 100% à chaque récurrence.

c) Une publicité facultative se rapportant à une marque de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant, peut faire l'objet d'une majoration de 60 % sur le droit d'engagement pour un concurrent qui la refuserait.

d) Il sera fourni aux vérifications le dossard et les plaques de numéros de courses et de publicité. Le dossard ne peut être découpé et/ou modifié.



1	Plaque frontale 24 x 30 cm, obligatoire.
2	2 plaques latérales 24 x 30 cm, obligatoires.
3	2 plaques de publicité 12 x 8 cm, obligatoires.
4	2 plaques de publicité 12 x 12 cm, obligatoires.
5	1 dossard de n°, 26 x 30 cm, obligatoire.

11 - VERIFICATIONS

11-1 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

a) Les pilotes doivent se présenter obligatoirement aux vérifications administratives à Monaco. Chaque concurrent recevra, à cet effet, une convocation précisant le jour et l'heure exacte à laquelle il devra présenter sa machine aux Commissaires et Contrôleurs chargés d'effectuer ces vérifications.

Le non respect des heures de convocation entraînera une pénalisation de :

- 50 € pour la 1^{ère} heure de retard entamée
- 80 € pour les suivantes.

Un Contrôle Horaire sera placé à l'entrée du parc d'attente des vérifications administratives.

Le départ est refusé à tout pilote qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure, dûment reconnu comme tel, par les Commissaires Sportifs.

Au cours des vérifications administratives, il sera procédé à un stage de formation obligatoire sur la sécurité, le GPS, le «Tracking» et le système d'Alarme Véhicule à Véhicule. Toute absence sera pénalisée d'une amende de 500 €.

b) A la sortie des vérifications administratives, le pilote et sa machine auront 30 minutes pour se présenter aux vérifications techniques.

Au-delà de ses 30 minutes, tout retard sera sanctionné ainsi :

- 50 € pour la 1^{ère} heure de retard entamée
- 80 € pour les suivantes.

c) A l'issue des vérifications techniques, les machines seront placés en parc fermé. Au contrôle final des vérifications techniques, le pilote recevra un carton de pointage avec un temps imparti pour se présenter au parc fermé.

Tout retard sur l'heure d'entrée au parc fermé sera sanctionné ainsi :

- 50 € pour la 1^{ère} heure de retard entamée
- 80 € pour les suivantes.

d) Les Iritrack et GPS devront impérativement être connectés directement à la batterie pour un fonctionnement possible moteur coupé. Dans le cas contraire, le concurrent devra mettre son véhicule en conformité pour pouvoir passer les vérifications techniques. Le coupe-circuit principal du véhicule doit agir sur le positif mais le GPS doit être branché en direct.

Les véhicules devront être présentés aux vérifications techniques, avec les supports, câblages et antennes des différents matériels de sécurité montés, prêts à recevoir les systèmes (GPS, Sentinel - Alarme Véhicule à Véhicule, Tracking).

Tout manquement à cette règle entraînera une pénalisation de 150 € par matériel non installé.

Les machines devront être présentées aux vérifications techniques en condition de course. Aucune intervention ne sera autorisée entre la fin des vérifications et l'entrée en Parc Fermé.

Toute machine qui apparaîtrait non conforme ou non adapté aux normes du rallye lors des vérifications techniques, pourrait être soit changé de groupe, soit refusé au départ (décision des Membres du Jury).

Dans ce dernier cas, les droits d'engagement resteront acquis à l'organisation.

e) A l'issue des vérifications techniques, tous les véhicules seront placés en parc fermé.

11-2 - DOCUMENTS ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES

a) Chaque pilote devra présenter aux vérifications administratives les documents originaux suivants, en cours de validité:

• Licence internationale F.I.M. 2016.

- Une autorisation de courir à l'étranger (délivrée par les fédérations nationales) pour les pilotes n'étant pas de nationalité française et ayant souscrit à une licence annuelle.
- Permis de conduire national en cours de validité, correspondant à la catégorie du véhicule.
- Autorisation du propriétaire d'utiliser la machine, quand ce dernier n'est pas le pilote lui-même.
- Carte grise ou certificat d'immatriculation en règle (pas d'immatriculation provisoire).
- Carte verte d'attestation d'assurance.
- Passeport valable jusqu'au 31 juillet 2016.
- Visas : tous les participants devront se renseigner auprès des ambassades des pays traversés pour l'obtention des visas nécessaires, en fonction de leur nationalité.
- Photos couleur de la machine de trois quart avant.

b) Le concurrent s'engage sur l'honneur à présenter des papiers parfaitement en règle.

Aucune photocopie ou attestation de perte ou de vol de quelque document que ce soit, ne sera acceptée, sous peine de refus de départ.

11-3 - Seuls les pilotes ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur machine munie de ses plaques rallye et panneaux numéros aux vérifications techniques, qui sont d'ordre général : marque et modèle du véhicule, conformité apparente avec le groupe dans lequel il a été engagé, conformité des éléments de sécurité, conformité du véhicule avec le Code de la Route. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une machine à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai peut être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité.

11-4 - Le départ est refusé à tout véhicule qui n'est pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité FIM et du présent règlement.

11-5 - Conformément à l'Article 145 du Code Sportif, à tout instant, au cours d'une Épreuve, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant aussi bien les pilotes que le véhicule. À tout moment d'une Épreuve, le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule. Le fait de présenter un véhicule au contrôle technique est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

11-6 - Une vérification technique aura lieu à la fin de l'épreuve, les concurrents vérifiés et le type de vérifications décidées par les Membres du Jury sur avis du Directeur de Course fera l'objet d'un additif.

12 – ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE – ORDRE DE DEPART

12-1 – ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE

Le Comité d'Organisation est seul et unique juge pour l'attribution des numéros de course.

Il tiendra compte du classement scratch du Championnat du Monde FIM de l'année précédente ou du classement provisoire du Championnat en cours.

12-2 – ORDRE DE DEPART

a) Sur la **première étape**, l'ordre des départs se fera dans l'ordre des numéros de course. Ils seront donnés avec un écart de 2 minutes pour les 10 premiers et 1' pour les suivants.

b) A partir de la **2ème étape** les départs seront donnés dans l'ordre du classement du secteur sélectif de la veille. Les dix premières motos ou quads toutes les 2 minutes, les suivants toutes les minutes.

L'ordre de départ sera établi sur la base du temps réalisé dans le secteur sélectif, majoré des pénalités routières (vitesse, waypoints manquants etc.) obtenues dans ce secteur sélectif. Les prescriptions de l'article 8 doivent être respectées. En cas d'ex æquo, ils se font dans l'ordre des numéros de course.

A partir de la journée de repos l'ordre des départs pourra être établi d'une façon différente par la Direction de Course

et fera l'objet d'un additif.

c) Départs en groupe :

Sur une étape, les départs pourront être donnés en groupe, de la façon suivante :

- 1ère vague : les 10 premiers du classement sélectif de la veille,
- 10 minutes après, 2ème vague : les 20 suivants,
- puis, une vague de 20, toutes les 5 minutes.

d) Chaque soir à l'étape, les ordres de départ des 30 premiers seront affichés à 21h00. Les concurrents non parvenus à 23h00 partiront à la suite des autres, dans leur ordre de départ de la veille. La liste de départ de tous les participants sera affichée au plus tard à 23h00.

Un ordre de départ différent pourra être décidé par les Membres du Jury sur proposition du Directeur de Course.

Les heures et ordres de départ de la dernière étape au Sénégal feront l'objet d'un additif.

13 - ITINERAIRE OFFICIEL

13-1 - L'itinéraire officiel est celui décrit par le road book et les modifications éventuelles apportées par l'équipe d'ouverture ainsi que par tous les WPT visibles ou masqués.

13-2 - Les coordonnées GPS des départs et arrivées d'étape et des secteurs chronométrés seront mentionnées dans le road book.

13-3 - L'itinéraire officiel (Secteurs Sélectifs et liaisons) est mémorisé dans le(s) GPS fourni(s) aux concurrents. La validation de chaque Waypoint (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ) localisé dans le road-book, garantira le respect de cet itinéraire par le concurrent. Chaque point sera numéroté chronologiquement sur le road book et dans le GPS. Un WPM ou WPE est également affecté aux DZ et FZ ainsi qu'aux Contrôles de Passage.

14 – FONCTIONNEMENT DU GPS

14-1 – GENERALITES

Dans un souci d'égalisation des chances de chacun, les concurrents doivent louer le GPS obligatoire auprès du prestataire de l'Organisateur (ERTF). Les concurrents seront donc équipés d'un G.P.S. spécifique de modèle unique, aux fonctions volontairement limitées, afin de garder tout son sens à la navigation en Raid.

L'utilisation de cet appareil est obligatoire (sous peine de refus de départ), de même que son maintien en condition de fonctionnement, durant toute l'épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours, liaisons comprises.

Cet appareil pourra être monté en double.

Point GPS (WPT)

Un point GPS est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de points GPS : WPV, WPM, WPE. Tous les points GPS sont des points de passages obligatoires.

WPV (Waypoint visible)

Point dont les coordonnées sont communiquées aux concurrents par le Road Book et mémorisées dans le GPS. Vers un Waypoint visible, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du GPS.

WPM (Waypoint masqué)

Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS et positionné dans le Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3km de ce dernier.

WPE (Waypoint Eclipse)

Point vers lequel le GPS dirige le concurrent une fois que le Waypoint précédent ait été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le Waypoint et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.

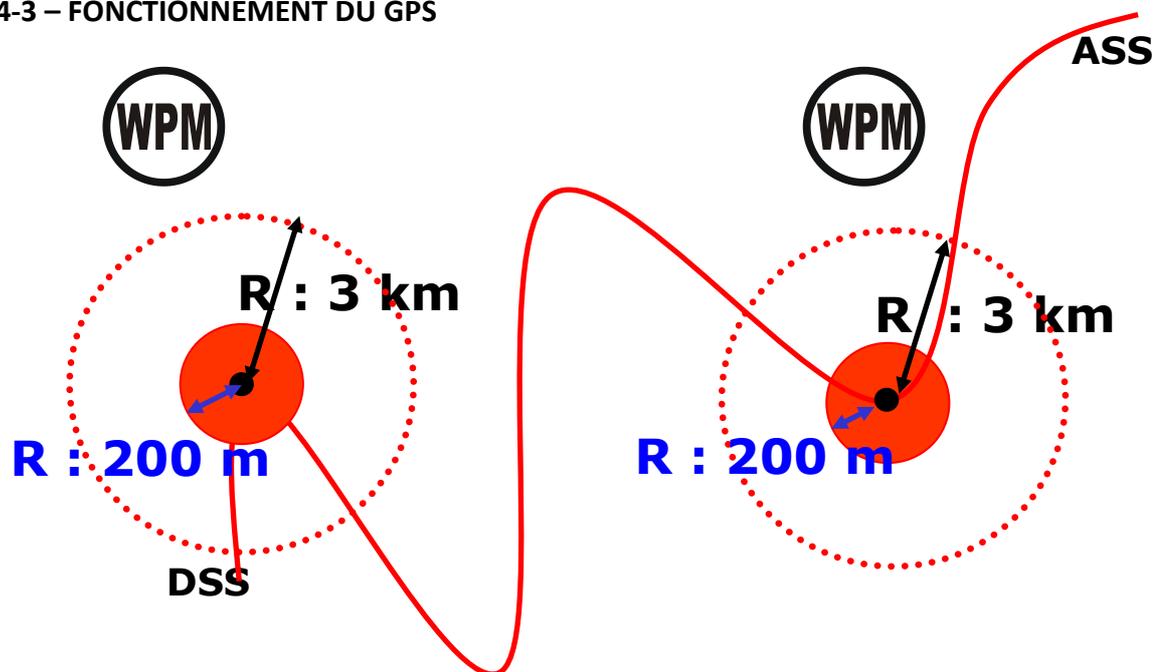
14-2 - Chaque Waypoint est considéré comme un point de passage obligatoire. Pour valider ce point de passage le concurrent doit passer à moins de :

- 200 mètres de tous les Waypoint
- 90 mètres d'une DZ et FZ.

Toute absence de validation d'un WPT, DZ, FZ sera pénalisé d'une valeur égale à celle d'un CP manqué.

La valeur de la pénalité des CP sera inscrite sur le tableau d'itinéraire remis lors de vérifications administratives.

14-3 – FONCTIONNEMENT DU GPS



Seuls seront communiqués les points GPS de départ et d'arrivée des étapes et secteurs sélectifs.

Entre 2 WPM, le GPS n'affiche que le cap suivi et la vitesse. Lorsque le concurrent pénètre dans un cercle de 3 km de rayon autour d'un WPM, le GPS affiche toutes les informations habituelles : COG, SOG, CTW, DTW

Pour valider son passage, le concurrent devra passer à moins de 200 m d'un WPM.

Le concurrent devra respecter l'ordre chronologique des WPT de l'étape considérée. Dans le cas contraire, le GPS n'affichera uniquement que le cap suivi et la vitesse.

Toutefois, le concurrent peut forcer le GPS à se caler sur un autre WPT par la touche « WPT + » ou « WPT - ».

14-4 – En cas où le concurrent ne validerait aucun CP sur une étape, cela entraînerait des pénalités décidées par les Membres du Jury, pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

14-5 - DEBLOCAGE DU GPS

a) Pour des raisons de sécurité, les concurrents disposent d'une possibilité de déblocage du GPS par l'introduction d'un code spécifique. Ce code permet d'activer le GPS dans ses fonctions habituelles et rend visible les Points GPS de l'étape.

b) Pour obtenir ce code de déblocage, le concurrent doit en faire la demande au PC Course qui, sur accord du Directeur de Course, pourra fournir le code de déblocage de l'étape en cours. Ce code ne peut être utilisé que pour des raisons de sécurité.

c) Chaque utilisation de ce code entraîne une pénalité forfaitaire **de 2 heures**. Ceci, avec un maximum de **4 utilisations** pendant le rallye sous peine d'exclusion.

d) Il devra manifester **OBLIGATOIREMENT** auprès du Relation Concurrents ou du Directeur de Course, son intention de prendre part à l'étape du lendemain. Si ce n'est le cas, il sera considéré comme non partant.

15 – ROAD BOOK

15-2 - Le parcours restera secret jusqu'à la remise du road book aux pilotes.

15-3 - Avant et pendant l'AFRICA ECO RACE, il est interdit aux concurrents engagés ou susceptibles de s'engager d'effectuer ou de faire effectuer la moindre reconnaissance de parcours pouvant leur donner un avantage même mineur. La possession de notes de road book autres que celles de l'organisateur (road book et notes d'ouverture de l'étape considérée) est interdite. La possession de cartes est autorisée, à l'exception des photos satellite. Les concurrents qui ne respecteront pas ces interdictions se verront refuser le départ ou seront exclus.

15-4 - Aucune information concernant l'itinéraire officiel et le parcours n'a été et ne sera divulguée à quiconque jusqu'à la fin de l'épreuve à l'exception des communiqués destinés à tous les concurrents.

15-5 - Le découpage kilométrique des étapes sera communiqué aux concurrents à partir du 30 novembre 2015.

15-6 - Tous les équipages recevront un road book et un tracé général sur une carte pour chaque étape.

15-7 - Le premier road book sera distribué lors des vérifications administratives.

15-8 - Le road book du lendemain sera remis au CH Arrivée Bivouac, validé par l'émargement d'un des membres de l'équipage uniquement. Après la fermeture du contrôle horaire de fin d'étape, le road book de l'étape suivante sera à retirer au PC Course.

Les modifications faites par la voiture ouvreuse seront affichées au plus tard à 20h00 la veille du secteur sélectif sous le contrôle du Directeur de Course.

15-9 - Les concurrents devront, dans tous les cas, adapter leur conduite aux conditions du terrain qui évolue fréquemment et la plus grande attention sera toujours nécessaire, quel que soit le type de parcours (sélectifs, liaisons, hors piste, ...).

16 – ZONE DE CONTROLE DE VITESSE

16-1- DEFINITION

a) Le début : DZ

- le début de la zone de contrôle de vitesse enregistré dans le G.P.S. sera matérialisé sur le road book par une case indiquant : « DZ » et par un Waypoint de Sécurité ou Eclipse (WPS ou WPE). Pour valider le début de zone « DZ » le véhicule doit obligatoirement passer à moins de 90 m (rayon autour du waypoint DZ) sous peine de pénalité pour waypoint manquant,
- dans un rayon de 3km de ce point (dans le cas d'un WPS), le G.P.S. du concurrent s'activera (DTW, CTW et flèche) pour guider le concurrent jusqu'au point,
- 90m avant ce point G.P.S., le concurrent aura l'indication sur son G.P.S. qu'il entre en approche de la zone de contrôle (décélération),
- les 90m situés après ce point G.P.S. sont considérés comme zone « tampon » de décélération (zone de tolérance), avant de pénétrer dans la zone de contrôle.

b) La zone de contrôle de vitesse

La zone de contrôle apparaîtra en permanence sur l'écran G.P.S. du concurrent lorsque le rayon d'entrée du waypoint est validé. La vitesse du concurrent sera limitée à 50 km/h entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quel que soit l'itinéraire emprunté entre ces 2 points.

La visibilité des Waypoints DZS et CP sera de 3000m.

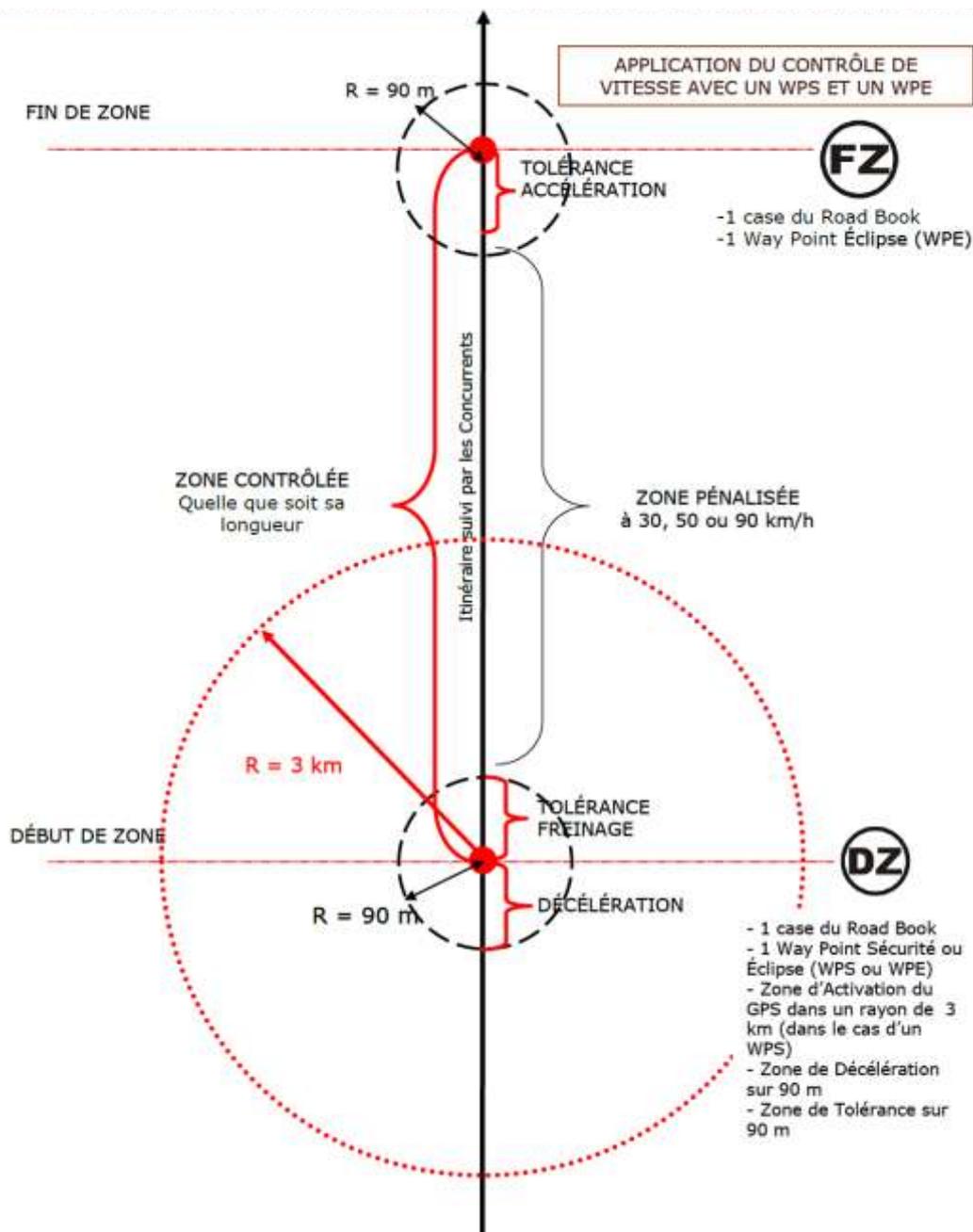
Seules les informations affichées sur le GPS feront foi.

c) La fin : FZ

- La fin de la zone de contrôle de vitesse par le GPS sera matérialisée sur le road book par une case indiquant « FZ » et par un Waypoint éclipse (WPE).
 - Autour de ce point, une zone de tolérance de 90m sera instaurée afin d'éviter toute contestation sur la prise de vitesse.
 - A partir de ce point, le concurrent pourra accélérer de nouveau. Le point de sortie de la zone de contrôle de vitesse est un point de passage obligatoire.
- Pour valider la fin de zone « FZ », le concurrent doit obligatoirement passer à moins de 90m (rayon autour du WPE « FZ ») sous peine d'une pénalité identique à celle d'un WPT manqué.

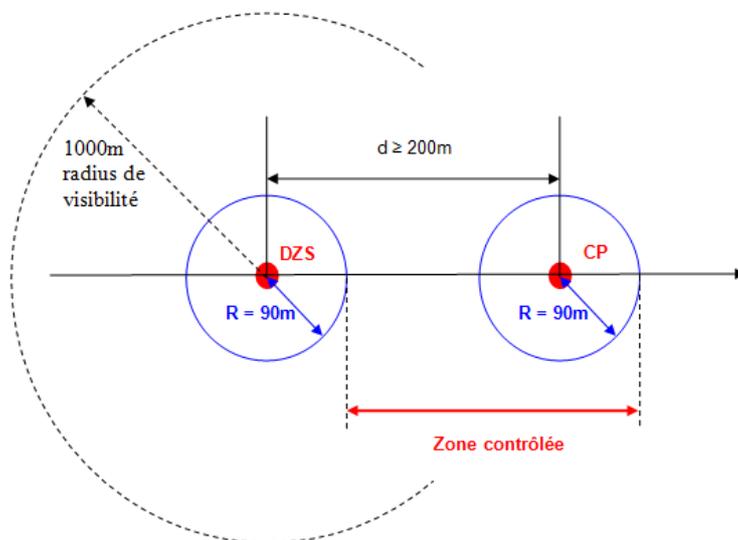
Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même zone de contrôle de vitesse, définie par une DZ et une FZ. La deuxième infraction interviendra lors d'un ou plusieurs dépassements à l'intérieur d'une nouvelle zone de contrôle de vitesse. En cas de récidive au cours de l'épreuve, la 3ème infraction (dans 3 zones différentes) pourra entraîner des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion en fonction des dépassements relevés décidées par le Jury des Commissaires Sportifs

16.1.1 - La vitesse du concurrent sera limitée à 50 km/h entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quelque soit l'itinéraire emprunté entre ces 2 points.



16-1.2. ZONE DE SECURITE CP

- Dans le but de sécuriser la zone des CP, une « zone de sécurité » sera installée à chaque CP.
- La vitesse y sera limitée à 50km/h et contrôlée par GPS.
- Le contrôle de la vitesse sera effectué selon le croquis ci-dessous.



d) Les panneaux réglementaires d'entrée de zone de CP n'indiquent pas le Début de Zone de Sécurité (DZS). Seules les informations affichées sur l'écran du GPS feront foi.

e) En cas d'infraction : CF ART 17.2 TRAVERSEE DES ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

16-2 – PROCEDURE DE CONTROLE

16-2.1 - Tout incident, du fait du concurrent (perte, destruction, mise hors tension etc.), rendant impossible la lecture du(des) GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation décidée par le Jury des Commissaires Sportifs et pouvant aller jusqu'à l'exclusion. Les pénalités appliquées seront identiques pour un équipage n'ayant pas saisi le code du jour dans le(s) G.P.S.

16-2.2 - Le contrôle sera effectué aux arrivées d'étapes. L'équipage doit mettre son GPS sur la page de contrôle à l'arrivée au CH. Tous les Waypoints et excès de vitesse apparaissent sur une page-écran en clair ou grisés selon leur état : non validés ou validés. Le contrôleur relève les infractions et les fait constater et contre signer par un membre de l'équipage ou le concurrent. Il remet ensuite un feuillet de sa fiche de contrôle au concurrent et en transmet un double à la Direction de Course.

16-2.3 -En cas de réclamation, accompagnée de sa caution, le concurrent disposera d'une demie heure après la notification pour en informer par écrit la Direction de Course. Le(s) GPS est(sont) alors démonté(s) et plombé(s) par un commissaire technique en présence du concurrent (ou de son représentant), pour être ensuite deloadé(s) par un technicien spécialisé qui remettra son rapport d'analyse à la Direction de Course et au concurrent.

16-3 - INFRACTION (ZONE DE CONTROLE DE VITESSE)

Chaque Waypoint est considéré comme un point de passage obligatoire, pour valider ce point de passage le concurrent doit passer à moins de :

- 200 mètres de tous les Waypoint
- 90 mètres d'une DZ et FZ.

Toute absence de validation d'un WPT, DZ, FZ sera pénalisé d'une pénalité de 2 heures.

17 – CIRCULATION - VITESSE

17-1 - Il est interdit sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la mise hors course, décidée par les Membres du Jury de bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.

Pendant toute la durée d'une Épreuve, les pilotes doivent se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation des passagers.

Les agents, fonctionnaires, juges de fait ou officiels de l'Épreuve qui constateront une infraction aux règles de la circulation commise par un pilote, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalisations prévues, sous réserve que :

- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'étape durant laquelle a été commise l'infraction,
- 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.

17-2 - TRAVERSEE DES ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

a) Dans les zones définies comme zones de contrôle de vitesse, la vitesse de passage des concurrents dans les villes et villages traversés sur le parcours, aussi bien en liaison qu'en sélectif, sera limitée à 50 km/h.

b) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci est applicable. Par ailleurs, il appartient au concurrent d'adapter leur vitesse à la population et à la circulation.

c) Des zones à vitesse limitée seront indiquées sur le road book par les mentions « DZ » et « FZ ». La présence ou l'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne pourra donner lieu à aucune réclamation. Les dépassements sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

d) Dans les zones à vitesse limitée, si les limites de 50 km/h sont dépassées, un sigle s'inscrira sur l'écran du G.P.S. pour indiquer le dépassement et l'enregistrement de ce dernier. Le GPS pourra être contrôlé à l'arrivée de la spéciale et/ou à l'arrivée au bivouac, selon des procédures identiques à celles décrites dans l'article 16.

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

- entre 1 et 15 km/h : 3' x par le nombre d'impulsions + 100 €
- entre 16 et 40 km/h : 6' x par le nombre d'impulsions + 200 €
- au delà de 40 km/h : 1^{ère} impulsion : 20' + 300 €
2^{ème} impulsion successive : 1h00 + 500 €
3^{ème} impulsion successive : à la discrétion de la Direction de Course.

En cas de récidive au cours du rallye, la 3^{ème} infraction pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'exclusion, en fonction des dépassements relevés à la discrétion du Jury International.

f) Le paiement des amendes devra être effectué sous 24h00 après notification, sous peine de refus de départ.

17-3 - IMPULSION

Pendant les dépassements de vitesse, une impulsion est enregistrée dans le GPS tous les 150 m et les vitesses sont affichées dans la page speed du GPS. A l'arrivée de la spéciale et/ou à l'arrivée au bivouac, le contrôleur relève tous les dépassements et les fait constater au concurrent. Si le concurrent conteste les infractions relevées, il devra établir une réclamation écrite, accompagnée de sa caution, qu'il transmettra à la Direction de Course dans la demi-heure suivant sa notification, pour procéder au deloadage du GPS.

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par les pénalités notifiées dans l'article 17.2.e).

17-4 - LIMITATION DE VITESSE

17-4-1 - LIMITATION DE VITESSE – LIAISONS

Sur certaines liaisons (précisées par additif), la vitesse maximum sera limitée.

Les pénalités infligées seront identiques à celles de l'article 17.

18 – SYSTEME « ALARME VEHICULE A VEHICULE »

a) En vue de sécuriser les dépassements des autos et camions sur les motos, le système Alarme Véhicule à Véhicule (Sentinel : dispositif permettant de signaler à un concurrent qu'il peut être dépassé) est obligatoire pour toutes les catégories.

b) Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque Etape et doit être branché directement sur la batterie du véhicule. La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent.

f) Tous les cas litigieux seront traités par les membres du Jury, après audition des 2 parties concernées. Celui-ci pourra, selon les circonstances, appliquer d'autres pénalités (temps ou financière), notamment à l'équipage le mieux classé du team de l'équipage fautif.

19 – SYSTEME DE SUIVIE ET INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT

19-1 - ACCIDENT

- 1) En cas d'accident avec blessés, il est impératif que le concurrent informe le PC Course par tous les moyens et dans les plus brefs délais, de façon à ce que ce dernier puisse envoyer au plus vite le moyen d'intervention approprié.
- 2) Le concurrent doit :
 - sécuriser la zone, en poussant simultanément les 2 boutons bleus du GPS pour activer la fonction alarme du Sentinel, de façon à informer les équipages qui arrivent sur le lieu,
 - appuyer sur le bouton rouge de l'Irtrack, pour signaler un accident au PC Course,
 - appuyer sur le bouton bleu de l'Irtrack, pour entrer en communication avec le PC Course et rendre compte de la situation.
- 3) Si le véhicule représente un danger pour les autres concurrents ou, pour sécuriser les lieux de l'accident, le pilote doit pousser sur les 2 boutons bleus de l'alarme du GPS. Tout équipage enfreignant cette règle est passible d'une pénalité à la discrétion des Commissaires sportifs.
- 4) Tout équipage impliqué dans un accident entraînant des dommages corporels, fera l'objet d'une enquête par les Membres du Jury. En fonction des circonstances, des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion pourront être appliquées.
- 5) Tout équipage qui enfreint les prescriptions du présent article fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs qui pourront lui infliger des pénalités telles que prévues au Code.

19-2 - ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT D'UN AUTRE CONCURRENT

- 1) Il est rappelé que l'éthique commande de s'arrêter lorsqu'un accident est constaté par un concurrent afin que celui-ci s'assure du mode d'intervention le plus approprié entre son intervention et l'arrivée des secours. En outre, il est rappelé que d'importants moyens sont mis en œuvre pour raccourcir les temps d'intervention.
- 2) Tout concurrent témoin d'un accident mettant en danger physique un autre concurrent, doit dans l'ordre :
 - s'arrêter,
 - sécuriser la zone, en poussant simultanément les 2 boutons bleus du GPS pour activer la fonction alarme du Sentinel, de façon à informer les équipages qui arrivent sur le lieu,
 - appuyer sur le bouton rouge de son Irtrack,
 - apporter les 1ers secours aux membres de l'équipage et s'informer de leur condition,
 - appuyer sur le bouton bleu de l'Irtrack, pour entrer en communication avec le PC Course et rendre compte de la situation,
 - attendre l'arrivée des secours ou d'un autre concurrent,
 - appuyer sur le bouton vert de son Irtrack pour signaler qu'il repart.
- 3) Le temps d'arrêt total (s'il est supérieur à 3 minutes) entre les 2 alertes Irtrack (bouton rouge en arrivant et vert en repartant) sera décompté du temps effectué pour la spéciale le jour même, seulement pour les 2 premiers pilotes arrêtés sur l'accident, sur demande du concurrent à la Direction de Course au maximum 30 minutes après son arrivée à l'étape du jour.

Le temps d'arrêt total pourra être vérifié et validé par l'Irtrack et/ou par le GPS Unik.
- 4) Tout pilote qui enfreint les prescriptions du présent article fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs qui pourront lui infliger des pénalités telles que prévues au Code.

19-3 – IRITRACK

- 1) L'Irtrack est un système de suivi des véhicules par satellite, mis en place par l'organisation et obligatoire pour tous les concurrents.

Les alarmes et alertes peuvent être déclenchées soit automatiquement, soit manuellement.

 - a) mode automatique :
 - alarme sur choc violent (décéléromètre), suivie d'un stop de 3 minutes,
 - inclinaisons anormales (inclinomètre), suivies d'un stop de 3 minutes.
 - b) mode manuel :
 - bouton bleu : appel phonie vers le PC Course,
 - bouton rouge : accident avec dommages corporels,
 - bouton vert : accident sans dommages corporels ou panne.
 - c) Par ailleurs, à tout moment, le PC Course peut pratiquer la levée de doute par interrogation phonique.

- 2) Pendant toute la durée du Rallye, le concurrent est tenu responsable du bon fonctionnement de son Irtrack. Il devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée

de chaque étape. Tout incident, du fait du concurrent (perte, destruction, mise hors tension etc.) et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation décidée par les Membres du Jury et pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

19-4 - CODE DE CONDUITE

1) Comportement général

a) Les concurrents se doivent d'avoir un comportement respectueux tant sur la route que face :

- aux populations des pays traversés,
- aux autres concurrents,
- aux personnels de l'organisation.

Toute incivilité constatée donnera lieu à une pénalité de 500 €.

b) Toute action incorrecte, frauduleuse ou antisportive effectuée par le concurrent ou par des membres de l'équipage avant ou pendant l'épreuve sera jugée par les Commissaires Sportifs, qui peuvent imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion ou permettre à un organisateur de refuser l'engagement ou le départ au(x) concurrent(s) incriminé(s).

c) Il est interdit de laisser ses roues et pneus crevés ou endommagés sur le parcours. Tout concurrent surpris à enfreindre cette règle sera pénalisé de 1.000 € par pneu ou roue. Toute récidive entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

2) Vente / cession de véhicule interdite

En cas d'abandon ou à l'issue du rallye, il est formellement interdit à un équipage, à un pilote, à un team manager, au propriétaire d'un véhicule ou tout autre personne du team de céder ou vendre son (ses) véhicule(s) dans un pays traversés. En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule/des passagers, etc.), toute infraction à cette règle pourra entraîner un refus d'inscription sur l'épreuve AFRICA ECO RACE pour les années à venir pour toutes les personnes qui pourraient être concernées et/ou liées dans une affaire.

20 – ACCESSOIRES ET NAVIGATION

20-1 - GENERALITES

Tout ce qui n'est pas expressément autorisé et décrit ci-dessous est considéré comme interdit.

20-2 - TELEPHONE SATELLITE / GSM

Pour des raisons de sécurité, la présence d'un téléphone satellite et/ou d'un GSM (hors PDA et/ou GSM/smartphone disposant d'un GPS et/ou d'une cartographie intégrée) à bord des véhicules est autorisée. Le(s) numéro(s) d'appel devra(ont) être signalé(s) lors des vérifications administratives. Ils ne peuvent en aucun cas être conservés en mode allumé pendant les secteurs sélectifs. Des contrôles inopinés seront effectués. En cas de problème exclusivement, ces téléphones pourront être utilisés, uniquement machine à l'arrêt, pour signaler un abandon, un accident, une panne. Au préalable, le pilote devra prévenir le PC Course de sa situation, par le biais de son Iritrack.

Ces téléphones pourront être utilisés à l'arrêt sur les secteurs de liaison.

Toute infraction pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'exclusion.

20-3 - MOYENS RADIO ET TRANSMISSIONS

Seuls seront autorisés les montages d'antennes :

- G.P.S. simples, fournies par les prestataires de l'organisation,
- Iridium associé à l'Iritrack et fourni par le prestataire de l'organisation

à l'exclusion de toute autre antenne, couplée ou non, de type Standard C, D+, M, mini M, Argos, radios, téléphone etc.

Toute infraction pourra entraîner l'exclusion.

A/ Radios : Seul l'usage des postes Talkie Walkie sera autorisé sur le périmètre exclusif du lieu des bivouacs, dans la mesure où il s'agira de postes bloqués sur une fréquence unique. S'ils ne sont pas fournis par le prestataire radio de l'Organisation (Astrium), des demandes d'autorisation devront être effectuées auprès des autorités des pays traversés et les fréquences utilisées devront être transmises à l'organisateur.

B/ Moyens satellitaires : Tout système de liaison satellite ou autre entre une machine et une base extérieure ou un autre véhicule, autre que l'Iritrack, est interdit.

C/ Data : Tout système de transmission de données, de suivi de véhicules ou gestion de flotte est interdit.

Et ce quels que soient les moyens ou supports techniques utilisés, sous peine d'exclusion, à l'exception des systèmes Iritrack et Sentinel.

20-4 - NAVIGATION

Les systèmes et appareils de navigation quels qu'ils soient, sont réglementés et notamment la fonction G.P.S. Le fait d'emporter ou de posséder des systèmes non explicitement décrits ci-dessous est interdit et entraînera l'exclusion et ce quels que soient le mode et la technologie utilisés pour évaluer ou estimer la position. Les conditions d'obtention de ces matériels sont décrites en annexe 3.

b) Répétiteurs de cap G.P.S. et de vitesse et d'odomètre (optionnel)

Seuls les équipements de marque ERTF peuvent être couplés au GPS Unik II. De modèles uniques homologués par l'Organisateur, ils devront être couplés au GPS fixe. Le couplage au GPS de tout autre marque, modèle ou système est interdit et notamment les ordinateurs et/ou organiseurs par quelque moyen que ce soit.

Cet appareil pourra être monté en double.

c) Tripmeter (odomètre) d'un modèle libre (obligatoire à bord du véhicule)

Compteur de distance totale basé uniquement sur une mesure de rotation des roues ou d'un arbre de transmission. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil possible. Cet appareil pourra être monté en double.

La fonction dite « odomètre » du GPS Unik ne peut être considérée comme répondant à cette définition, et ne peut donc pas se substituer au Tripmeter.

d) Compas magnétique ou électronique d'un modèle libre (optionnel)

Indicateur de cap du véhicule, basé sur la mesure du champ magnétique terrestre. Cet appareil pourra comporter un système de compensation électronique interne. Son afficheur pourra être analogique et/ ou digital. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant possible un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil. Aucune connectique ne devra permettre l'entrée ou la sortie de données numériques.

Cet appareil pourra être monté en double.

e) Généralités

- L'utilisation de points G.P.S., autres que ceux fournis par l'Organisateur pour l'Africa Eco Race, est interdite. Chaque appareil, en dehors du GPS Unik, ne devra assurer qu'une seule fonction (compas, odomètre etc.) à l'exception de l'option odomètre du GPS Unik
Seuls les couplages des fonctions G.P.S. et répétiteurs de cap G.P.S. (modèles uniques) sont autorisés.
- Tout autre appareil de type G.P.S. fixe, portable, intégré ou possédant des capacités de type G.P.S., ou tout autre système de navigation par satellite, d'enregistrement du parcours à l'estime, inertiel ou autre est interdit. Ils ne pourront en aucun cas être utilisés ou mis en fonction pendant la course.
Le fait d'emporter ou de posséder tout système qui n'est pas explicitement décrit dans le règlement, est interdit, et notamment tout système informatique ou électronique d'aide à la navigation, de positionnement de cartographie informatisée ou capture et stockage de position.
Tout couplage ou dialogue, de quelque nature que ce soit (filaire, radio, infrarouge etc.) entre les différents appareils est interdit. Ceux-ci ne devront permettre aucune communication vers l'extérieur.
- La présence sur la machine de tout pré-câblage non justifié est interdite (alimentation électrique, antenne, capteurs etc.).
L'Organisateur se réserve le droit de procéder à tout moment à des vérifications physiques ou électroniques visant à vérifier :
 - a) le bon fonctionnement des appareils obligatoires,
 - b) l'absence ou la détention de systèmes interdits.
 - c) l'absence de pré équipement ou câblage permettant l'installation à posteriori d'un appareil non homologué.

La possession ou l'utilisation d'un système interdit pourra entraîner l'exclusion.

En cas de doute sur les fonctionnalités d'un appareil autorisé mais d'un modèle libre, son transport pourra être interdit.

20-5 – CAMERAS EMBARQUEES

Les pilotes peuvent accepter le montage et la pose de caméras de type GoPro, proposées par l'Organisation.

Ces caméras seront posées :

- sur leur casque par l'intermédiaire d'un bandeau, de fixations adhésives ou tout autre système qui pourrait être fixé sur les casques sans en modifier les paramètres de sécurité.

- sur les machines par l'intermédiaire de ventouses ou tout autre système qui pourrait être fixé sur les machines sans en modifier les paramètres de sécurité.

21 – OUVERTURE DU PARCOURS

21-1 - RECONNAISSANCES

L'équipage de reconnaissance vérifiera que le parcours est accessible à tous les véhicules.

21-2 - OUVERTURE DU PARCOURS

L'ouverture du parcours se fera par 2 voitures avec les équipages suivants:

José Maria SERVIA et Fina ROMAN

Manuel PLAZA et Jean Jacques HORB.

22 – ASSISTANCE

Une machine doit se mouvoir par ses propres moyens.

Dans le cas contraire, le remorquage et/ou le transport par un concurrent en course sont autorisés, de même que par un véhicule/équipage d'assistance, quand la course et l'assistance bénéficient du même itinéraire.

Dans les zones de contrôle, ces actions entraîneront les pénalités suivantes :

- Zone de départ d'étape et/ou zone de départ de Secteur Sélectif : départ refusé,
- Zone de CP : 5 minutes,
- Zone de CH : 15 minutes (Sauf dans le cas prévu à l'Article16).

Dans les zones de contrôle, une fois l'infraction constatée, la machine pourra être sortie de la zone avec une aide extérieure.

Toute machine en course remorquée par un autre moyen qu'un véhicule en course ou en assistance, se verra exclure immédiatement.

Tout participant engagé bénéficiant d'une aide ou d'une assistance par une personne et/ou un véhicule non engagé auprès de l'organisation se verra signifier sa mise hors course et sa caution non restituée.

22-1 - ASSISTANCE AUTORISEE

Seuls les véhicules / personnes régulièrement engagés en course ou en assistance sont autorisés à transporter du matériel d'assistance dans les limites de poids imposées par la Convention Internationale de la circulation routière.

Toute infraction à la réglementation sur l'assistance entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion. Tout concurrent assisté sera solidairement responsable de son assistance.

Un concurrent pourra être temporairement ou définitivement privé de son véhicule d'assistance et du matériel qu'il transporte, selon la gravité des infractions commises par celui-ci (cf règlement Assistance).

L'assistance est autorisée :

1- Sur le tracé d'un Secteur Sélectif :

Par un véhicule de la catégorie assistance, après la fermeture du contrôle d'arrivée de ce Secteur Sélectif.

2- Sur le parcours d'une étape :

Par l'équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course. Par les véhicules du groupe Assistance quand les véhicules d'assistance ont un itinéraire commun à celui de la course, à l'exception du ravitaillement en carburant.

3- Entre l'arrivée d'une étape et le départ de l'étape suivante (au bivouac) :

Par l'équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course, par les véhicules du groupe Assistance.

A la journée de repos, par des mécaniciens inscrits en assistance avion, auprès de L'Organisateur.

4- Au bivouac, après le départ d'un Secteur Sélectif :

Une fois qu'un concurrent a pris le départ d'un Secteur Sélectif, l'assistance au bivouac (dans les conditions décrites au point 3) est autorisée si le retour du concurrent au bivouac ne s'effectue pas par la prise en sens inverse de l'itinéraire du rallye.

Sur piste unique, tout retour est interdit, sous peine d'exclusion.

En cas de hors piste, pour des raisons de sécurité et afin de ne pas être à contresens, le concurrent devra s'écarter des traces pour retourner au bivouac, sans encourir de pénalité.

5- Au croisement d'itinéraires :

Si l'itinéraire du road book et l'itinéraire assistance se croisent, un point d'assistance et/ou de panneautage pourra être autorisé.

6- Dans les zones autorisées :

Des zones d'assistance et/ou de panneautage pourront être autorisées et figureront dans le road book.

7- Au bivouac :

Après avoir pointé au CH d'arrivée d'étape, les concurrents (ou personnes inscrites en assistance dans le même team) pourront ressortir la machine de course du bivouac pour des essais techniques uniquement, en dehors du parcours de tout Secteur Sélectif et en respectant le code de la route du pays en vigueur. A cette occasion, le « Tracking » doit être branché, sous peine d'une pénalisation à la discrétion des Membres du Jury.

22-2 - ASSISTANCE INTERDITE

Compte tenu de la réglementation sur les assistances, des juges de fait seront en place pour constater la présence d'éventuelles assistances non accréditées par l'organisation, sur le bivouac et sur l'ensemble du parcours.

Sont interdits sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion :

- 1- Le transport de la machine de course sur tout ou partie de l'itinéraire, quel qu'en soit le moyen entraînera l'exclusion immédiate,
 - 2- Le transport de pièces et/ou de tout effet personnel (bottes, casques etc.) ou l'assistance par un véhicule et/ou une personne autre qu'une voiture et/ou une personne inscrite en course ou en assistance, ou qu'un camion inscrit en course et/ou en assistance,
 - 3- Le dépôt, le largage, le parachutage des pièces, outillages, personnels, carburant (en dehors des bivouacs signalés comme autorisés), sur l'ensemble du territoire des pays traversés par le Rallye,
 - 4- L'assistance en dehors du bivouac à chaque étape, sauf le ravitaillement en carburant aux stations service des différentes villes étapes, le carburant du commerce, à l'exception de tout dépôt de carburant spécifique (en dehors de l'art. 23),
 - 5- Toute assistance dans un lieu clos, fermé ou gardienné, même si ce lieu se trouve dans la zone du bivouac. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos,
 - 6- Toute assistance aérienne non gérée par l'organisation. Par assistance aérienne, nous considérons toute présence sur une étape d'un aéronef ayant à son bord au moins une personne ayant un lien quelconque avec un concurrent,
 - 7- La présence de tout moyen de locomotion (auto, moto, camion, avion, hélicoptère, etc.) effectuant le parcours du Rallye le même jour ou à quelques jours d'avance, ainsi que le survol prolongé de véhicules avec des moyens officiels ou non, embarquant à leur bord un membre ayant un lien quelconque avec les équipages encore en course, excluraient immédiatement tous les participants ayant un lien avec un de ces moyens,
 - 8- Le transport du matériel d'assistance (outils, groupes électrogènes, éclairages, compresseurs etc.) dans des avions privés ou affrétés par l'organisation,
 - 9- Présence d'un véhicule d'assistance sur l'itinéraire course (Spéciale ou Liaison) quand il bénéficie d'un itinéraire différent,
 - 10- Lors de la journée de repos, la présence de tout assistant non inscrit comme tel par l'organisation. La livraison de pièces par un autre moyen que celui prévu par l'Organisateur,
 - 11- La présence de tout véhicule ou toute personne inscrits en assistance sur l'itinéraire de la spéciale (sauf dans le cas de l'article 22.1),
 - 12- L'assistance par un véhicule non accrédité par l'organisation.
- 13- Tout participant engagé bénéficiant d'une aide ou d'une assistance par une personne et/ou un véhicule non engagé auprès de l'organisation se verra signifier sa mise hors course et sa caution non restituée.**

22-3 - PANNEAUTAGE

Le panneautage sera autorisé sur la zone où le parcours de course croise celui d'assistance.

22-4 - TEAM MANAGER

a) Les Team Managers et/ou la personne ayant engagé les véhicules en course en tant que personne morale (licence concurrent) devront, lors des vérifications, approuver et signer la liste des véhicules de la catégorie Assistance qui sont engagés pour eux et dont ils sont sportivement responsables.

b) L'Organisateur est seul habilité à accepter, ou non, toute personne en tant que Team Manager.

Les inscriptions se feront sur invitation après réception des demandes qui devront nous parvenir avant la clôture des engagements. Elles devront être envoyées par email : concurrents@africarace.com.

23 – CARBURANT – AUTONOMIE - RAVITAILLEMENT

23-1 - CARBURANT

L'organisateur se chargera de la mise à disposition du carburant pour tous les concurrents motos et quads sur les Secteurs Sélectifs.

a) Les stations services de carburant locales seront indiquées sur les road book course et assistance. Ce carburant devra être réglé dans la monnaie locale.

b) Quand il n'y a pas de station à proximité du bivouac, l'Organisateur mettra en place du carburant au bivouac qui sera livré en fûts. Un bon de commande sera transmis ultérieurement par l'organisation. Des tickets correspondant aux commandes effectuées seront remis aux concurrents de façon à ce qu'ils puissent retirer le carburant sur les bivouacs concernés. Ces tickets ne seront ni échangeables, ni remboursables.

23-2 - AUTONOMIE

Chaque concurrent sera responsable du calcul de son autonomie. Il ne pourra, en aucun cas, se retourner contre l'organisation si sa machine ne parvenait pas à couvrir la distance minimale de 250 kms en Secteur Sélectif, quelle que soit la nature du terrain.

Par sécurité, une autonomie supplémentaire de 10 % est recommandée.

23-3 - RAVITAILLEMENT EN ESSENCE EN COURS DE SECTEUR SELECTIF

Un ravitaillement essence, pendant les spéciales, est compris dans votre forfait plaque Moto ou Quad.

La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

Le ravitaillement en carburant doit être effectué moteur arrêté.

Chaque ravitaillement en cours de spéciale fera l'objet d'une neutralisation de 15'.

Chaque ravitaillement sera précédé d'un C.P. Après avoir donné son carnet de bord, chaque concurrent devra avancer sa machine jusqu'au camion de ravitaillement. Le carburant sera distribué dans l'ordre d'arrivée au C.P.

Après avoir été ravitaillé, le concurrent se présentera au contrôle de neutralisation, il récupèrera son carnet de bord, un nouveau départ lui sera donné à l'issue de la neutralisation.

Toute aide extérieure sur la machine est interdite pendant le ravitaillement, sous peine de pénalités à la discrétion du Jury des Commissaires Sportifs. Seule l'aide entre concurrents en course est autorisée.

24 – ASSURANCES

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile à l'égard des tiers ainsi que l'assurance rapatriement sanitaire.

Vous trouverez ci-après les résumés de garanties des polices mises en place.

Les garanties sont délivrées dans les conditions et limites des contrats auxquels elles se réfèrent.

24-1 - ASSISTANCE RAPATRIEMENT

A - DEFINITIONS

A.1 Organisateur : l'Organisateur confie la mise en œuvre des prestations à INTERNATIONAL SOS.

A.2 Bénéficiaires :

Toutes personnes (Pilotes & co-pilotes / Assistance / RAID / Organisation & Presse) mobilisées autour de l'événement sportif AFRICA ECO RACE 2016

A.3 Domicile : Le lieu de résidence principal et habituel du bénéficiaire. En cas de litige, l'adresse fiscale constituera le domicile.

A.4 Pays d'origine : Pays dont le bénéficiaire est ressortissant

A.5 Accident corporel : Altération brutale de la santé du bénéficiaire ayant pour cause un événement extérieur, soudain, imprévisible et violent et indépendant de la victime, le lien de causalité devant être établi entre la cause extérieure et l'atteinte corporelle.

A.6 Champ d'application : Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet de l'AFRICA ECO RACE du 27 décembre 2015 au 10 janvier 2016.

Pendant cette période, les concurrents exclus ou ayant abandonné continuent à être garantis au Maroc, Mauritanie et Sénégal sur le seul et unique trajet le plus direct pour rejoindre la ville de Dakar ou le port d'embarquement vers l'Europe le plus proche, ou leur domicile par le moyen le plus direct, depuis leur lieu d'abandon.

B – GARANTIES / CHAMP D'APPLICATION

B.1 - Rapatriement médical

En cas d'atteinte corporelle grave, les médecins de l'Assisteur contactent les médecins traitants sur place et prennent les décisions les mieux adaptées à l'état du bénéficiaire en fonction des informations recueillies et des seules exigences médicales.

Si l'équipe médicale de l'Assisteur recommande le rapatriement du bénéficiaire, l'Assisteur organise et prend en charge sa réalisation en fonction des seuls impératifs médicaux retenus par son équipe médicale.

La destination de rapatriement est :

- soit le centre hospitalier le mieux adapté,
- soit un centre hospitalier le plus proche du domicile dans le pays de domicile ou un des pays traversés par le rallye,
- soit le domicile dans le pays de domicile ou un des pays traversés par le rallye.

Si le bénéficiaire est hospitalisé dans un centre de soins hors du secteur hospitalier du domicile dans le pays de domicile ou d'affectation, l'Assisteur organise, le moment venu, son retour après consolidation médicalement constatée et prend en charge son transfert à son domicile dans le pays de domicile ou les pays traversés par le rallye.

Les moyens de rapatriement peuvent être le véhicule sanitaire léger, l'ambulance, le train, l'avion de ligne, l'avion sanitaire.

Le choix final du lieu d'hospitalisation, de la date, de la nécessité d'un accompagnement du bénéficiaire et des moyens utilisés relèvent exclusivement de la décision de l'équipe médicale.

Tout refus de la solution proposée par l'équipe médicale de l'Assisteur entraîne l'annulation de la garantie assistance aux personnes.

L'Assisteur peut demander au bénéficiaire d'utiliser son titre de transport si ce dernier peut être utilisé ou modifié.

Dans le cas contraire, lorsque le service d'assistance a pris en charge son retour, le bénéficiaire est tenu de transmettre à l'Assisteur son titre de transport original non utilisé ou le montant qui lui sera remboursé par tout organisme habilité.

B.2 – Rapatriement en cas de décès

L'Assisteur organise et prend en charge le rapatriement du corps du bénéficiaire ou de ses cendres du lieu du décès jusqu'au lieu d'inhumation dans son pays de domicile ou dans son pays d'origine en accord avec la famille du défunt.

L'Assisteur prend en charge les frais de traitement post mortem, de mise en bière et d'aménagement nécessaires au transport.

Les frais de cercueil liés au transport ainsi organisé sont pris en charge à concurrence de 2 300 €.

Les frais d'obsèques, de cérémonie, de convois locaux, d'inhumation ou d'incinération restent à la charge de la famille du bénéficiaire.

Le choix des sociétés intervenant dans le processus du rapatriement est du ressort exclusif de l'Assisteur.

Rapatriement en cas de décès : Frais de cercueil non couverts. Les frais d'obsèques peuvent être couverts si la famille du défunt décide qu'ils auront lieu sur le lieu du décès.

B.3 - Remboursement des frais médicaux d'urgence

La garantie ci-après est acquise uniquement lorsque le bénéficiaire est affilié à une caisse d'assurance maladie et / ou tout autre régime de prévoyance individuelle ou collective le garantissant pour le remboursement des frais médicaux et d'hospitalisation. A défaut, la garantie 8.02 « avance de frais médicaux » s'applique.

1/ Objet de la garantie

Le bénéficiaire est garanti pour le remboursement de ses frais médicaux et/ ou d'hospitalisation consécutifs à une atteinte corporelle grave survenue et constatée à l'étranger pendant la durée de validité des garanties, et restant à sa charge après intervention de la caisse d'assurance maladie, de sa mutuelle et / ou de tout autre organisme de prévoyance individuelle ou collective dont il bénéficie.

Dans le cas où ces organismes payeurs ne prendraient pas en charge les frais médicaux et / ou d'hospitalisation engagés, l'Assisteur rembourse ces frais au bénéficiaire dans la limite du plafond garanti à condition qu'il communique à l'Assisteur :

- les factures originales des frais médicaux et chirurgicaux ;
- l'attestation de refus de prise en charge émise par l'organisme payeur.

Frais ouvrant droit à prestation : les frais de visite, de consultation, de pharmacie, de soins infirmiers, d'hospitalisation médicale et chirurgicale y compris les honoraires médicaux et chirurgicaux, d'une manière générale, tout acte médical ou chirurgical lié à sa pathologie.

2/ Conditions et montants de la garantie

Cette garantie est acquise exclusivement aux conditions suivantes :

- La garantie est acquise uniquement lorsque le bénéficiaire est affilié à une caisse d'assurance maladie et / ou tout autre régime de prévoyance individuelle ou collective le garantissant pour le remboursement des frais médicaux et d'hospitalisation.
- La garantie ne s'applique qu'aux frais consécutifs à une atteinte corporelle grave survenue et constatée à l'étranger.
- La garantie ne s'applique qu'aux frais prescrits par une autorité médicale et engagés à l'étranger pendant la période de validité des garanties.
- La garantie ne s'applique qu'aux frais ayant fait l'objet d'un accord des services de l'Assisteur matérialisé par la communication d'un numéro de dossier au bénéficiaire ou à toute personne agissant en son nom, dès lors que le bien fondé de la demande est constaté.
- En cas d'hospitalisation, sauf cas de force majeure, l'Assisteur doit être avisée de l'hospitalisation dans les 24 heures suivant la date mentionnée au certificat d'hospitalisation.
- Le bénéficiaire doit accepter tout changement de centre hospitalier préconisé par les services de l'Assisteur.
- Dans tous les cas, le médecin missionné par l'Assisteur doit pouvoir rendre visite au bénéficiaire et avoir libre accès à son dossier médical, dans le respect le plus strict des règles déontologiques.
- La garantie cesse automatiquement à la date où l'Assisteur procède au rapatriement du bénéficiaire.

B.4 - Avance des frais d'hospitalisation à l'étranger

En cas d'hospitalisation, et à la demande du bénéficiaire, l'Assisteur peut procéder à l'avance des frais d'hospitalisation pour son compte dans la limite de 150 000 € / Dentaire 250 € (avec une franchise de 75€ appliquée - soins ambulatoires) contre remise d'une « déclaration de frais d'hospitalisation » l'engageant sur les démarches à suivre.

Afin de préserver ses droits ultérieurs, l'Assisteur se réserve le droit de demander au bénéficiaire ou à ses ayants droit soit une empreinte de sa carte bancaire, soit un chèque de caution.

A compter de la réception des factures de frais médicaux envoyés par les services de l'Assisteur, le bénéficiaire s'engage alors à effectuer ces démarches auprès des organismes de prévoyance sous 15 jours. Sans réponse de sa part dans un délai de 3 mois, l'Assisteur sera en droit d'exiger le remboursement des sommes avancées pour son compte majorées, en outre, des frais et intérêts légaux.

B.5 - Avance des frais médicaux à l'étranger

La garantie ci-après est la seule qui puisse être accordée lorsque le bénéficiaire n'est pas affilié à une caisse d'assurance maladie et / ou tout autre régime de prévoyance individuelle ou collective.

En cas d'hospitalisation du bénéficiaire à l'étranger suite à une atteinte corporelle grave, l'Assisteur procède à l'avance des frais médicaux et chirurgicaux prescrits par toute autorité médicale à concurrence de 150 000 euros.

L'entreprise souscriptrice s'engage à rembourser à l'Assisteur la totalité des sommes avancées dans un délai de 30 jours calculé à partir de la date de l'avance.

Des poursuites seront engagées si le remboursement des frais médicaux n'est pas effectué dans le délai prévu.

Cette garantie d'assistance ne se cumule pas avec la garantie Assurance « frais médicaux et chirurgicaux à l'étranger » ci-dessus.

B.7 - Exclusions

1/ Les traitements, conditions, activités et services suivants et les frais qui en résultent ne seront pas couverts pour les Articles 1 et 2 sauf si un accord en ce sens a été demandé et obtenu avec Intl.SOS et sous réserve du versement de la cotisation additionnelle afférente.

- Toute dépense encourue suite à une Condition Médicale Antérieurement Constituée.
- Toute dépense encourue pour plus d'une évacuation d'urgence et/ou rapatriement par condition médicale et par Bénéficiaire pendant toute période de 12 mois commençant à la Date d'Effet ou à la Date de Renouvellement.
- Toute dépense non couverte au titre du présent Contrat et non approuvée préalablement et par écrit par Intl.SOS et/ou non organisés par Intl.SOS. Cette exclusion ne s'applique pas aux évacuations sanitaires depuis des sites très isolés ou non développés où il a été impossible de contacter Intl.SOS et pour lequel on peut estimer que tout retard aurait occasionné le décès ou une détérioration grave des perspectives de santé du Bénéficiaire.
- Toute dépense encourue lorsque le Voyageur se trouve dans son Pays d'Origine.
- Toute dépense encourue pour des Bénéficiaires étant Voyageurs contre l'avis d'un médecin, ou dans le but d'obtenir un traitement médical, ainsi que toute dépense encourue pour la convalescence ou le repos consécutif à un accident, une maladie ou une condition médicale antérieurement constituée.
- Toute dépense encourue pour une évacuation médicale ou un rapatriement dès lors que le Bénéficiaire ne se trouve pas dans une Condition Médicale Grave, et/ou si, selon l'avis d'un médecin d'Intl.SOS, le Bénéficiaire peut recevoir un traitement sur place adéquat ou si le traitement peut être raisonnablement reporté au retour du Bénéficiaire dans son Pays d'Origine.
- Toute dépense encourue pour une évacuation médicale ou un rapatriement alors que le Bénéficiaire, selon l'avis d'un médecin d'Intl.SOS, peut voyager sur un vol commercial comme un passager ordinaire sans escorte médicale.

l. Toute dépense encourue par un Bénéficiaire se trouvant sur un vol aérien, à l'exception des vols commerciaux réguliers, des vols affrétés et agréés sur une route officielle ou des vols professionnels sur des aéronefs à voilure fixe détenus ou loués par l'Adhérent .

m. Toute dépense encourue issue d'un acte illégal, ou d'une tentative d'acte illégal, au regard des lois du pays de survenance.

n. Toute dépense encourue consécutivement à un traitement réalisé ou prescrit par tout membre du corps médical non diplômé, non conforme aux pratiques médicales standards telles que définies dans le pays où a lieu le traitement.

t. Toute dépense encourue pour des nouveau-nés de moins de quarante-cinq (45) jours ou pour des Bénéficiaires de plus de soixante-dix (70) ans.

3/ tI.SOS pourra, à sa seule discrétion, apporter son assistance aux Bénéficiaires pour des Interventions n'étant pas couvertes du fait d'Exclusions sur la base d'une rémunération à l'acte et sous réserve de l'accord préalable d'une Personne Autorisée. Intl.SOS se réserve le droit de demander, à sa seule discrétion, des garanties financières additionnelles à l'Adhérent et/ou au Bénéficiaire avant la fourniture des services sur la base d'une rémunération à l'acte.

24-2 - ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE

L'organisateur a souscrit auprès de la compagnie d'assurance l'EQUITE, un contrat d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux manifestations sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation en vigueur en France.

Contrat N° : AC487496/9

Les garanties souscrites sont acquises en France, Maroc, Mauritanie et Sénégal. Ledit contrat a ainsi pour objet de garantir en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenus au cours du rallye les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux participants et envers les agents de l'Etat ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre, à l'organisation ou au contrôle du rallye ou envers leurs ayants droit du fait des dommages corporels ou matériels causés aux dits agents dans les conditions délimitées du contrat et des dispositions du code du sport R331-30, A331-32, D321-4 et du décret 2007-1118 du 19 juillet 2007.

De même, le contrat couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile des pilotes envers leurs coéquipiers et passagers du fait d'incidents survenus sur les parties de la voie publique à usage non privatif (ex liaison) et au cours des spéciales sous réserve que la responsabilité du pilote puisse être démontrée.

Cette garantie prend effet au moment de l'entrée du véhicule dans l'enceinte du lieu des vérifications, le 27/12/2015. La garantie prendra fin, au plus tard, le 10/01/2016 au Lac Rose.

Les véhicules et leurs équipages mis hors course ou ayant abandonné continueront à être couverts à condition qu'ils rejoignent l'arrivée et/ou le port d'embarquement par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou de mise hors course.

En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration par écrit, au plus tard dans les 24h00, auprès du directeur de course ou des chargés des relations concurrents en mentionnant les circonstances de l'accident ainsi que les noms et adresses des témoins.

Ce contrat d'assurance n'a pas vocation à garantir :

- LES ACCIDENTS OCCASIONNES PAR DES GREVES, EMEUTES OU MOUVEMENTS POPULAIRES, PAR UNE GUERRE CIVILE OU ETRANGERE OU PAR LA DESINTEGRATION DU NOYAU ATOMIQUE
- LA RESPONSABILITE D'UN ASSURE DU FAIT D'UN ACCIDENT RESULTANT DE SA FAUTE INTENTIONNELLE OU DOLOSIVE
- LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR OU D'UN PARTICIPANT EN RAISON DES DOMMAGES SUBIS PAR LES BIENS DONT ILS SONT PROPRIETAIRES, LOCATAIRES, DEPOSITAIRES OU GARDIENS
- LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR OU D'UN PARTICIPANT DU FAIT D'UN ACCIDENT, A L'EGARD DE SES PREPOSES, SALARIES OU AUXILIAIRES, LORSQUE CEUX-CI BENEFICIENT, A L'OCCASION DE CET ACCIDENT, DE LA LEGISLATION SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL
- L'AMENDE (QUI EST UNE PEINE)
- LE VOL DES VEHICULES DES PIECES DETACHEES OU DE TOUT AUTRE BIEN.

En cas de vol survenant dans un pays traversé par le Rallye, la responsabilité de l'Organisateur ne pourra en aucun cas être recherchée.

Le concurrent et/ou le(s) pilote(s) s'engagent sur le Rallye Tout Terrain AFRICA ECO RACE 2016, en pleine connaissance des risques que le déroulement de cette épreuve peut les amener à courir. Ils dégagent par avance les Organisateurs et les Officiels de toute responsabilité pénale ou civile en cas d'accident corporel ou matériel à l'occasion du Rallye Tout Terrain AFRICA ECO RACE 2016.

Le participant est seul responsable de la validité des différents documents administratifs requis pour participer, en France, Maroc, Mauritanie et Sénégal à l'AFRICA ECO RACE 2016 et en particulier de la validité du permis de conduire, passeport, de la carte grise et de l'assurance.

24-3 - ASSURANCES INDIVIDUELLES FACULTATIVES

La licence sportive des compétiteurs français prévoit une garantie individuelle accident : capital décès, capital invalidité et frais médicaux.

Pour les autres compétiteurs, il est indispensable qu'ils vérifient le niveau de garantie accordé par leur licence.

Pour l'ensemble des compétiteurs, il est vivement conseillé de souscrire à défaut ou en complément des garanties une garantie individuelles accident auprès de l'assureur de leur choix.

Dans les conditions et limites de ce contrat, la garantie permet le versement d'un capital en cas de décès ou d'invalidité permanente consécutifs à un accident corporel pendant le rallye.

Cette police peut être souscrite auprès de notre courtier en assurance Filhet-Allard. Il s'agit d'une assurance facultative mais vivement conseillée.

25 – CARTON DE POINTAGE

a) Au départ d'une Etape, les pilotes reçoivent un carton de pointage sur lequel figurent respectivement les temps impartis et les temps maximum autorisés, pour parcourir chaque Secteur de Liaison et chaque Secteur Sélectif. Ce carton de pointage est rendu au Contrôle Horaire d'arrivée de chaque Etape et est remplacé par un nouveau carton de pointage au départ de l'Etape suivante. Le pilote est seul responsable de son carton de pointage.

b) Toute rectification ou modification apportée sur le carton de pointage, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne l'exclusion.

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

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

e) La perte ou la détérioration ne permettant pas la lecture d'un carton de pointage entraînera une pénalité en temps de 5 minutes, le pilote perdant tous les droits de toute réclamation.

f) Le carton de pointage devra être obligatoirement placé sur le réservoir. Dans le cas contraire, les commissaires n'interviendront pas pour chercher le carton de pointage dans une poche ou tout endroit autre que celui défini ci-dessus.

g) En cas d'abandon en cours d'étape, le concurrent doit remettre son carton à un officiel dès son arrivée au bivouac ou prévenir le PC Course. L'assistance est autorisée dans cette circonstance.

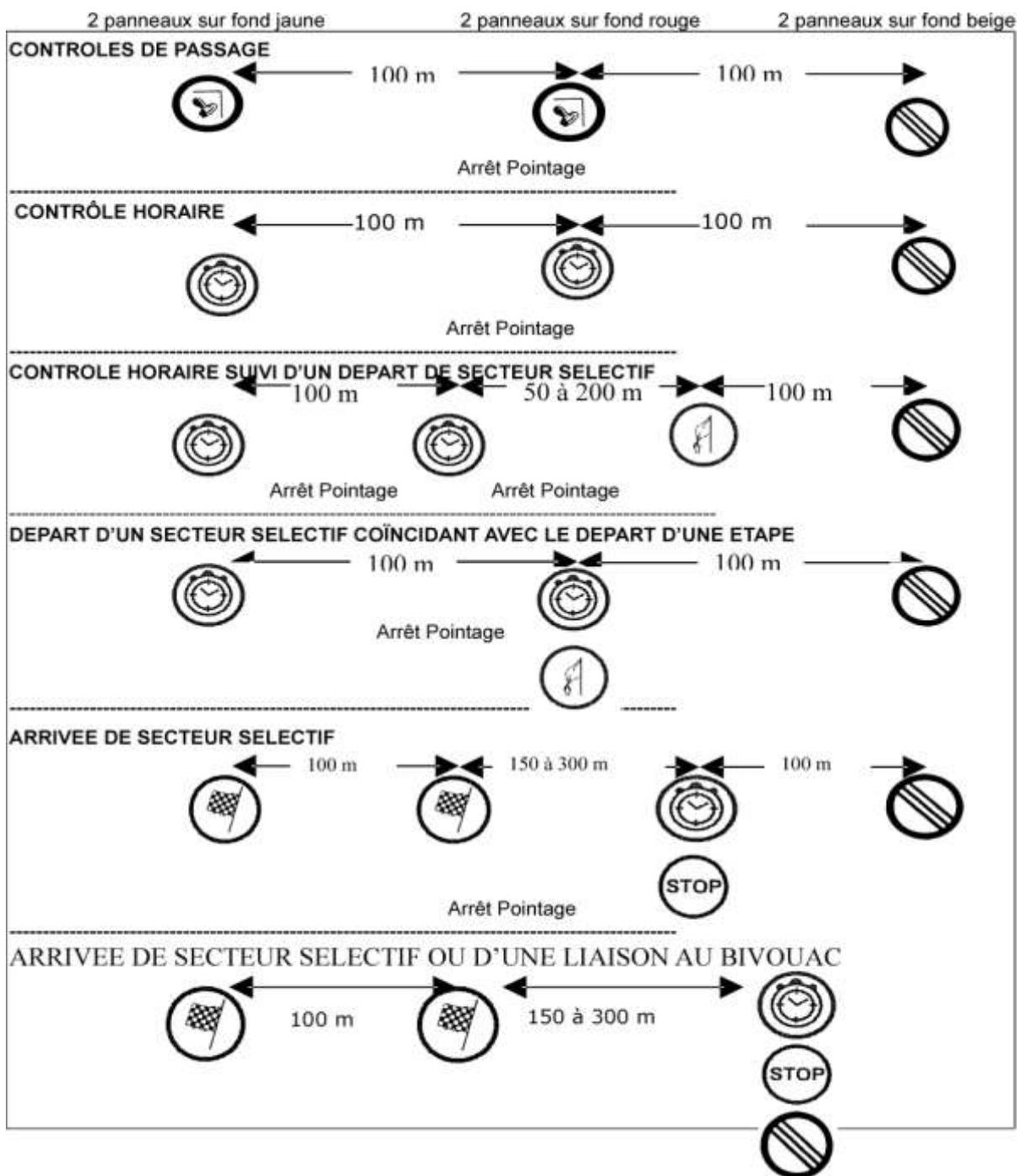
26 – ZONES DE CONTROLE

26-1 – SIGNALISATION DES ZONES DE CONTROLE

Tous les contrôles, c'est à dire : Contrôles Horaires, départ et arrivée des Secteurs Sélectifs, Contrôles de Passage sont indiqués au moyen d'un double panneau standardisé.

DÉBUT DE ZONE CONTROLE

FIN DE ZONE



26-2 - Il est strictement interdit de pénétrer dans ou sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire d'une épreuve et de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle, lorsque le carton de pointage a déjà été pointé à ce contrôle. Dans ce cas :

- 1^{ère} infraction : pénalisation de 10 minutes,
- 1^{ère} récidive : pénalisation de 1 heure,
- 2^{ème} récidive : pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course décidée par les Membres du Jury.

26-3 - Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 1 heure avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Ils cesseront d'opérer 30 minutes après l'heure idéale du dernier, calculée en tenant compte du temps maximum autorisé précédant ce contrôle pour le dernier concurrent classé.

26-4 - L'heure idéale de pointage, est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

26-5 - Les équipages sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion, de suivre les instructions du chef de poste responsable du contrôle, lequel doit être obligatoirement assisté d'un contrôleur (tous les cas éventuels sont examinés par les Commissaires Sportifs sur rapport écrit du chef de poste).

27 – CONTROLES HORAIRES

27-1 – GENERALITES

L'heure officielle est celle du GPS.

a) Aux Contrôles Horaires les contrôleurs en poste indiquent sur le carton de pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où le pilote présente le carton de pointage au contrôleur. Le pointage du carton de pointage ne peut être effectué que si le pilote ainsi que la machine se trouvent à proximité immédiate de la table de contrôle.

b) La procédure de pointage commence au moment où la machine franchit le panneau d'entrée dans la zone de Contrôle Horaire.

c) Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit au pilote d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente. Un pilote ne peut rester dans la zone de contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage, aux vérifications techniques et aux contrôles G.P.S.

d) Un pilote devant passer à un contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18h58'00" et 18h58'59".

e) Le pilote n'encourt aucune pénalité pour arrivée anticipée si la machine entre dans la zone de contrôle durant la minute qui précède la minute idéale de pointage.

f) Pour les Secteurs de Liaison, l'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le Secteur de Liaison à l'heure de départ de ce Secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.

g) Pour les Secteurs de Liaison, le pilote n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carton de pointage au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

h) Si le départ d'un Secteur Sélectif est situé à la fin d'un secteur de liaison, le départ du Secteur Sélectif est identique à l'arrivée du secteur de liaison (contrôle horaire jumelé).

- Au Départ du Secteur Sélectif, lorsque le pilote arrive de la liaison, le contrôleur lui prend son carton après pointage et range le pilote en fonction de son heure de départ prévisionnelle.
- Au moment de son départ du Secteur Sélectif, le contrôleur inscrit l'heure réelle de départ du Secteur Sélectif lui remet son carton et donne le départ à l'équipage.
- Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux heures de pointage notées, l'heure de départ du Secteur Sélectif fait foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.
- Lorsqu'un Contrôle Horaire est suivi d'un départ de Secteur Sélectif, les deux postes sont compris dans une seule zone de contrôle (disposition des panneaux, Art 26).

i) Si le départ d'un Secteur Sélectif coïncide avec le début d'une Etape, l'heure de départ du Secteur Sélectif est aussi celle de l'Etape.

j) À l'arrivée d'un Secteur Sélectif, le point stop est jumelé avec un Contrôle Horaire.

k) À un Contrôle Horaire, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison d'1 minute par minute ou fraction de minute de retard et de 2 minutes par minute ou fraction de minute pour avance.

l) Pour les Secteurs Sélectifs les temps d'arrivée sont pris au maximum à la seconde.

m) Aux Contrôles Horaires de fin d'Etape, ainsi qu'au parc fermé de fin d'Épreuve, les pilotes sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

n) Toute inobservation relevée à l'encontre d'un pilote concernant les règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) fera l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit qui sera transmis au Directeur de Course.

o) Le délai d'exclusion, ou un/des temps maximum, peut être modifié à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les pilotes en sont informés aussitôt que possible. L'exclusion ou la pénalisation forfaitaire pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin d'Etape.

27-2 - RETARD AU CH DE DEPART D'ETAPE

Tout retard d'un concurrent pour se présenter au départ d'une étape sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard sur son heure théorique de départ. Au delà de 30 minutes de retard, le départ sera refusé et le concurrent sera disqualifié.

Une nouvelle heure et un nouvel ordre de départ seront donnés au concurrent, à la discrétion du chef de poste.

27-3 - RETARD AU CH DE DEPART D'UN SECTEUR SELECTIF

Tout retard pour se présenter au départ d'un Secteur Sélectif sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard, jusqu'à 5 minutes avant le départ de la 1ère auto. Passé ce délai, une nouvelle heure et un nouvel ordre de départ seront donnés au concurrent, à la discrétion du chef de poste.

27-4 - TEMPS MAXIMUM IMPARTI

a) Liaison

Un temps imparti est défini pour chaque secteur de liaison. Tout retard sur ce temps imparti sera pénalisé de 1 minute par minute de retard.

b) Secteurs Sélectifs

Les secteurs sélectifs seront courus en temps réel, avec un temps imparti maximum. Le dépassement de ce temps maximum entraînera l'application de la pénalité forfaitaire du jour. Si l'arrivée du Secteur Sélectif est également l'arrivée de l'étape, les procédures prévues à l'article 21-6 s'appliqueront.

Les temps d'arrivée seront pris au maximum à la seconde.

c) Timing (itinéraire horaire)

Les temps impartis, les temps maximum, les ordres de départ seront communiqués lors des vérifications administratives, ainsi que les heures de fermeture des contrôles (CP et CH), les pénalités forfaitaires et les pénalités pour waypoints manquants.

27-5 - CHANGEMENT DU TEMPS MAXIMUM AUTORISE

Si, au soir d'une étape à 22h00, 50% des concurrents ayant pris le départ de l'étape, n'ont pas franchi l'arrivée du Secteur Sélectif du jour, la valeur du temps maxi du jour sera révisable, sur proposition du Directeur de Course, à la discrétion des membres du Jury.

27-6 - DEPASSEMENT DU TEMPS MAXIMUM AUTORISE AU CH D'ARRIVEE D'ETAPE

a) Tout concurrent se présentant au CH d'arrivée d'étape au delà du temps maximum autorisé sera pénalisé d'une minute par minute de retard.

b) Après la fermeture du contrôle, le pointage s'effectuera impérativement au camion PC Course, auprès de l'officiel de permanence.

c) Tout concurrent arrivant à la fin d'une étape, après le départ du camion PC Course pourra prendre le départ de l'étape suivante, sous réserve de :

- Se présenter au contrôle horaire de départ d'étape jusqu'à 5 minutes avant le départ de la 1ère auto,
- Faire pointer son carnet de contrôle de l'étape précédente et le remettre au Directeur de Course ou au chef du contrôle horaire de départ,
- Justifier de 6h00 de repos entre les 2 étapes ou bénéficier de l'avis favorable du médecin.

Une nouvelle heure et un nouvel ordre de départ seront donnés au concurrent, à la discrétion du chef de poste.

d) Tout pilote n'arrivant pas à reprendre le départ d'une étape dans ces conditions se verra exclu.

27-7 - DEPASSEMENT DU TEMPS MAXIMUM AUTORISE

Pour chaque Secteur Sélectif non réalisé, le concurrent se verra infliger la pénalité forfaitaire du jour, ainsi que les éventuelles pénalités pour retards (temps max + contrôles horaires + CP, WPV, WPM et WPE manquants).

27-8 - INTERVIEWS

Les 5 premiers du classement du Secteur Sélectif (du jour) et du classement général (de la veille), ainsi que les concurrents désignés, sont tenus de s'arrêter dans les zones interviews situées après les contrôles horaires d'arrivée. Toute infraction à cette règle ou incivilité constatée donnera lieu à pénalisation de 500 €.

28 – SECTEURS SELECTIFS

a) Il est interdit aux pilotes de circuler dans le sens inverse sur le tracé des Secteurs Sélectifs, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

b) Au départ des Secteurs Sélectifs lorsque le pilote, avec sa machine, vient s'arrêter devant le contrôleur de départ, le contrôleur en poste inscrit sur son carton de pointage l'heure réelle de départ de la machine concernée (heure et minute) puis lui annonce les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ est donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat de la machine. Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ est pénalisé de 2 minutes.

c) Le départ d'un Secteur Sélectif à l'heure indiquée sur le carton de pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.

d) Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le contrôleur ne donne le signal, est pénalisé d'1 minute au minimum ou augmenté en temps, pénalisation appliquée par les Commissaires Sportifs suivant le rapport du contrôleur. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs et particulièrement en cas de récidive.

e) L'arrivée des Secteurs Sélectifs sera jugée lancée (disposition des panneaux, Art 26).

Un arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité en temps de 15 minutes. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

À une distance de 150 à 300 m après l'arrivée, le pilote doit s'arrêter au Contrôle Horaire signalisé par une montre rouge et par un panneau rouge STOP. Le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui est également l'heure de départ du Secteur de Liaison suivant (heure et minute). En cas d'arrivée de plusieurs concurrents dans la même minute, le chef de poste diffère le départ de ces concurrents à des intervalles d'au moins 30" dans leur ordre d'arrivée.

Si le concurrent ne peut s'arrêter dans la zone ou repartir de la zone par ses propres moyens, les pénalités prévues à l'Article 26 sont appliquées. S'il ne s'arrête pas au point Stop pour y faire inscrire ses temps, une pénalité d'1 heure est appliquée.

f) Sauf dans le cas de l'article 26, l'assistance au cours d'un Secteur Sélectif par un moyen autre que celui d'un équipage en course avec des pièces transportées par un autre équipage en course est interdite. Des zones à assistance réglementée peuvent être mises en place par l'organisation.

g) Les intervalles de départ pour les Secteurs Sélectifs doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ des Etapes sauf en cas de pénalisation routière.

h) Tout pilote ne partant pas du départ d'un Secteur Sélectif à son heure et à son rang, se verra infliger une pénalisation de 15 minutes et devra se tenir à la disposition du chef de poste qui lui indiquera sa nouvelle heure de départ. Tout départ anticipé par rapport à l'heure et au rang initial impliquera la mise hors course du concurrent.

i) Interruption d'un Secteur Sélectif

Dans des cas exceptionnels, pour raisons de sécurité, le Directeur de Course peut interrompre un Secteur Sélectif au Contrôle de Passage précédent et les concurrents peuvent continuer le Secteur Sélectif une fois la zone dangereuse franchie. Le classement est établi en faisant la somme des temps des deux portions de ce Secteur Sélectif.

j) Le coureur qui prend le départ d'un Secteur Sélectif puis qui quitte le Secteur Sélectif, sera pénalisé comme suit : 3 heures pour avoir quitté le Secteur Sélectif + Pénalité Sportive + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps impartis des Secteurs de Liaison non effectués + la valeur de tous les waypoints non validés.

Rappel : Les Secteurs Sélectifs sont des tronçons « routiers » à usage non privatif. La plus grande prudence est recommandée vis à vis des autres usagers éventuels.

29 – CONTROLE DE PASSAGE

a) Afin de vérifier que les pilotes respectent l'itinéraire du Road Book, des Contrôles de Passage sont implantés à un emplacement significatif mentionné et numéroté du Road Book.

La disposition de la zone de contrôle est définie à l'Art. 26.

L'emplacement de ces Contrôles de Passage doit être visible et signalé aux pilotes avec des drapeaux et, autant que possible, localisé sur un terrain plutôt plat.

L'heure de passage du concurrent, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le responsable du poste.

b) Heure de fermeture des Contrôles de Passage

L'heure de fermeture des Contrôles de Passage est prononcée en tenant compte :

- de la distance parcourue depuis le départ du Secteur concerné,
- de la moyenne horaire du Secteur considéré (Sélectif ou Horaire) imposée par le temps maximum autorisé,
- de l'heure idéale du dernier concurrent majorée de 60 minutes.

Cette heure sera mentionnée sur le timing distribué lors des vérifications administratives.

29-1 - FERMETURE DES CONTROLES DE PASSAGE

Après la fermeture d'un contrôle de passage, la validation par le GPS du WPM / WPE correspondant sera prise en compte et attestera du respect de l'itinéraire officiel par le concurrent. Dans ce cas, il n'y aura donc pas de pénalité pour CP manquant.

29-2 - PENALITES POUR CP MANQUANT

a) Tout CP manquant entraînera une pénalité. Cette pénalité horaire sera mentionnée sur le timing distribué lors des vérifications administratives.

Au cas où le tracé officiel ne serait pas suivi intégralement ou que le concurrent ne validerait aucun CP sur l'étape, des sanctions pouvant aller jusqu'à la mise hors course pourront être infligées par les Membres du Jury.

b) En complément de l'examen du carton de pointage, l'analyse du GPS et à défaut du relevé Iritrack seront effectués pour contrôler le tracé réellement suivi.

30 – REGROUPEMENTS

a) Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et/ou d'abandons.

b) À leur arrivée aux regroupements, les pilotes doivent remettre leur carton de pointage au contrôleur. Ils reçoivent des instructions concernant leur heure de départ.

Ils doivent ensuite conduire immédiatement et directement leur machine au Parc Fermé, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée au Contrôle Horaire de regroupement. La distance entre le CH et le parc fermé sera considérée comme une zone de parc fermé.

c) Sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent, pour raisons de sécurité, décider d'arrêter une Etape avant son terme. Un Contrôle Horaire est alors installé faisant office de fin d'Etape (idem pour les Secteurs Sélectifs, le Contrôle Horaire étant jumelé avec le contrôle de fin de Secteur Sélectif), où les temps relevés servent à établir le classement de cette Etape.

31 – PARC FERME

Sur décision de la Direction de Course, cette Etape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du Parc Fermé.

31-1 - GENERALITES

a) Les règles suivantes sont d'application :

- Il est interdit de procéder à tout ravitaillement ou réparation - au Parc Fermé de départ d'Épreuve,
- La mise en route par remorquage ou poussée par un autre concurrent encore en course à l'intérieur du Parc Fermé sera pénalisée de 1 minute,
- Les machines sont en Parc Fermé dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'Etape et jusqu'à leur départ de ceux-ci,
- Les machines sont en Parc Fermé dès leur entrée dans une zone de contrôle. Du point Stop jusqu'à la sortie de la zone, en cas d'incapacité à repartir, la machine ne peut être que remorquée ou poussée pour être sortie de la zone avec une aide extérieure sans encourir de pénalité, sous la supervision du chef de poste,
- Les machines sont en Parc Fermé dès leur arrivée à la fin de la dernière Etape (et au moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations),

b) Sauf dans le cas du Contrôle Horaire de liaison arrivée - bivouac, toute infraction à la réglementation du Parc Fermé entraîne une pénalité minimum de 10 heures pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

c) Avant la sortie de tous les parcs ou au départ d'une Etape, lorsque les commissaires techniques de l'Épreuve constatent qu'une machine semble être dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils doivent en informer immédiatement le Directeur de Course, qui peut demander sa remise en état.

Dans ce cas, les minutes pleines employées pour effectuer l'intervention sont considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un Secteur de Liaison. Afin de ne pas permettre au pilote de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci reçoit une nouvelle heure de départ.

d) Par exception au régime du Parc Fermé, mais sous la responsabilité d'un officiel, il est permis au pilote dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin d'Etape - de changer, avec les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé, un phare ou feux arrière endommagés.

Cette intervention doit être totalement terminée avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraîne une pénalisation d'1 minute par minute de retard.

e) Pour sortir son véhicule d'un Parc Fermé de départ, de regroupement ou de fin d'Etape, le pilote est autorisé à pénétrer dans le parc 30 minutes avant son heure de départ.

f) À l'intérieur du Parc Fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure qui sera apportée et ressortie par un assistant de l'équipe sous le contrôle d'un officiel de l'Épreuve.

31-2 - SPECIFICITES

Les machines seront placées sous le régime de parc fermé :

- a) à l'issue des vérifications,
- b) à l'arrivée du Rallye, le 10 janvier 2016 jusqu'à 30 minutes après l'affichage des résultats sur le tableau d'affichage officiel au KING FAHD PALACE - DAKAR.

Il sera autorisé de bâcher les machines avec des bâches transparentes la nuit ou en cas d'intempérie, sous la responsabilité d'un officiel.

32 – CLASSEMENTS

32-1 – GENERALITES

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course.

a) Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes. Il y a un classement séparé pour les quads. Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les Secteurs Sélectifs et des pénalisations (encourues au cours des Secteurs de Liaison, Secteurs Sélectifs et autres pénalisations exprimées en temps).

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe sont établis de la même façon.

b) En cas d'ex æquo est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier Secteur Sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les ex æquo, les temps des Secteurs Sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération, sauf pour les Etapes où aucun Secteur Sélectif n'a été disputé ; les ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des numéros. Cette règle pour départager les ex æquo peut être appliquée à tout moment du Rallye.

32-2 - CLASSEMENTS

a) Les classements suivants seront affichés chaque soir à 19h00, à la restauration et au PC course :

- Classement scratch
- 450 cc
- + 450 cc
- Féminine
- Quad
- Junior (-25 ans)
- OPEN

Annexe : Vétéran (+45 ans), Malle Moto.

b) L'affichage du classement partiel officiel se fera à 19h00 le lendemain de l'étape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier concurrent en course aura pris le départ de l'étape qui suivra cet affichage.

Etant précisé que le classement deviendra définitif en ce qui concerne les éléments qui ont servi à son élaboration, ces éléments et eux seuls ne pourront alors faire l'objet d'une quelconque réclamation ultérieure lors de l'affichage du classement final officiel en fin d'épreuve.

c) Les classements officiels du AFRICA ECO RACE seront affichés au tableau officiel d'affichage au parc fermé à Dakar, à l'hôtel KING FAHD PALACE, au plus tard 6h après l'arrivée de la 1^{ère} machine, le 10 janvier 2016.

Ils deviendront définitifs 30 minutes après leur affichage.

33 – LISTE DES PRIX

33-1 – LISTE DE PRIX

Classement scratch :	1 ^{er} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème}
450 cc :	1 ^{er} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème}
+450 cc :	1 ^{er} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème}
OPEN :	1 ^{er}
Féminine :	1 ^{ère}
Moto Expérimentale :	1 ^{er}
Moto Africaine :	1 ^{er}
Moto Sénégalaise :	1 ^{er}
Quad :	1 ^{er}
Junior (-25 ans) :	1 ^{er}
Vétéran (+45 ans) :	1 ^{er}
Malle Moto :	1 ^{er}

33-2 – REMISE DES PRIX

Les trophées seront remis aux vainqueurs lors de la remise des prix officielle, le 10 janvier 2016 au Lac Rose.

34 – RECLAMATIONS - APPELS

Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International. Elle doit être faite par écrit et remise au directeur de course, accompagnée de la somme de 120€ (selon l'article 4.2 du code Discipline et Arbitrage) montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée non fondée et injustifiée.

Cette décision pourra être contestée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage de la Fédération Française de Motocyclisme conformément à l'article 4.6 et suivants du Code de Discipline et d'Arbitrage de la Fédération Internationale de Motocyclisme. Pour un appel sur décision du Jury d'épreuve, il sera demandé la somme de 150 euros (selon l'article 4.7.1 du Code Discipline et Arbitrage).

Aucune réclamation ne pourra être avancée contre une constatation de fait (Art 4.1.2 du Code Disciplinaire et d'arbitrage de la FIM).

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

- 230 € pour un moteur 2 temps
- 460 € pour un moteur 4 temps

Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations des articles 4.1 et suivants du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM, sauf pour raisons de sécurité.

Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la machine sont à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, et à la charge du concurrent visé par la réclamation dans le cas contraire.

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

Tout pilote mis en cause devra être entendu par le Jury International.

35 – PENALITES

Tableau récapitulatif des pénalités

COURSE	ART. N°	Départ refusé	Pénalité en temps	Pénalité financière	Pénalité des Commissaires	Exclusion
Assistance dans un lieu clos ou privatif au bivouac Conduite pour essai sans tracking Circulation dans la zone du bivouac : + 20km/h	2-3				A discrétion des Commissaires Pouvant aller jusqu'à l'exclusion Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Absence au 1 ^{er} Briefing	2-4			500 €		
Non suivi des points GPS	2-19				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Avance ou retard en liaison sur temps imparti	2-25		1 minute pour 1 minute			
Dépassement du temps maximum autorisé	2-28		Pénalité forfaitaire		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
3ème infraction zone de contrôle de vitesse (dans 3 zones différentes)	2-29				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Action incorrecte, frauduleuse ou antisportive du pilote	5-3				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Phares et feux arrière non allumés pendant l'étape	6-3		■			
Non respect de paiement aux dates d'échéance	7-2			Application tarif standard		
Changement de noms après clôture des engagements	7-2			300 €		
Droits d'engagements non acquittés et chèque de caution non remis	7-3	■				
Non conformité du véhicule après verifs.	7-5			Non remboursement des droits d'engagements		
Transport d'un membre de l'équipage par organisation	8-2					■
Non présentation des équipements de sécurité	8-3		Départ retardé jusqu'à 30' 1 min/min de retard			■ au delà de 30'

Non port des équipements de sécurité	8-4					■
Abandon non communiqué à la DC ou non présentation au départ	8-5					■
Départ non pris dans une étape	8.6		6h/étape +PS+tps maxi du SS + tps imparti des secteurs de liaison non effectués + valeur des wpt non validés			
Départ pris d'un SS et qui quitte le SS	8.6		3h + PS + tps maxi du SS + tps imparti des secteurs de liaison non effectués + valeur les wpt non validés			
PS	8-6		2h			
Fraudes sur les marques d'identification	9-1				A la discrétion de la FMN	
Non port du bracelet d'identification	9-2			10% des droits d'engagement		
Non Mauvaise apposition de publicités : 1 ^{ère} constat Récidive	10-b			10% des droits d'engagement 100% des droits		
Apposition publicité facultative d'une marque de carburant, pneumatique ou lubrifiant	10-c			Majoration droits d'engagement de 60%		
Non respect des heures de convocations 1h de retard : Au-delà :	11-1			50 € 80 €/h		
Absence aux stages de formation du GPS et Iritrack	11-1			500 €		
Non montage des supports, câblage et antennes du matériel de sécurité	11-1			150 €/matériel non installé		
Véhicule non conforme	11-1 11-4	■			Changement groupe	
Non présentation des documents originaux	11-2	■				
Non utilisation du GPS ERTF	14-1	■				
Absence de validation de WPT, DZ, FZ	14-2		CP manqué			
Aucune validation de CP sur 1 étape	14-4				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Utilisation du code WPM 1 ^{ère} , 2 ^e et 3 ^e utilisation 4 ^e utilisation	14-5		2h		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	

Reconnaissance du parcours. Possession de notes	15-3	■			Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Eloignement de plus de 90m des DZ et FZ	16-1.1		CP manqué			
Dépassement vitesse dans la zone de sécurité CP Entre 01 et 15 km/h Entre 16 et 40 km/h Au delà de 40km/h : 1ère impulsion 2ème impulsion 3ème impulsion	16.1.2		3'/impulsion 6'/impulsion 20mn 1h	100€ 200€ 300€ 1.000€	Appréciation des Commissaires	
Incident et tentative de fraude sur GPS	16-2.1				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Absence de validation de WPT, DZ, FZ	16-3		CP manqué			
Blocage du passage, Empêchement de doubler	17-1				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Dépassement vitesse Entre 01 et 15 km/h Entre 16 et 40 km/h Au delà de 40km/h : 1 ^{ère} impulsion 2 ^{ème} impulsion 3 ^{ème} impulsion	17-3		3'/impulsion 6'/impulsion 20mn 1h	100€ 200€ 300€ 1.000€	Appréciation des Commissaires	
Equipage impliqué dans un accident	19-1.4				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Action frauduleuse, antisportive	19-1				Appréciation des Commissaires	
Incident et tentative de fraude sur Iritrack	19-3				Appréciation des Commissaires	
Incivilité envers un tiers quel qu'il soit	19-4			500 €		
Non respect environnement	19-4			1000 €		Récidive
Non respect	22-2					■
Aide extérieure pendant ravitaillement en SS, autre que celle de concurrents encore en course	23-3				Appréciation des Commissaires	
Rectification, modification du carnet de pointage	25					■
Absence de visa sur carton de pointage, non remise du carton	25				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Perte du carton de pointage	25		5 min			
Non respect sens de circulation dans un contrôle, ou retour dans la zone 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	26-2		10 min 1 h		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Non respect des instructions du chef de poste	26-5				Appréciation des Commissaires	
Retard au CH de départ d'étape Au-delà de 30min de retard	27-2	■	1 mn pour 1mn en retard			
Retard au CH départ d'un SS jusqu'à 5min avant le départ de la 1 ^{ère} auto	27-3	■	1 mn pour 1mn en retard			
Dépassement temps imparti en liaison	27-4		1 mn pour 1mn en retard			
Dépassement temps imparti en SS	27-4		PF			

Dépassement du maxi autorisé au CH d'arrivée d'étape	27-6		1 mn pour 1mn en retard			
Non respect de l'art 27-6-c	27-6-d					■
Chaque SS non réalisé	27-7		PF + pénalités pour retard			
Non respect art	27-8			500 €		
Circulation en sens inverse dans secteur sélectif	28-2				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Stationnement de + 20s sur la ligne de départ	28		2 min			
Faux départ	28		Minimum 1 min			
Arrêt entre le panneau jaune et Stop	28		15 min			
Non arrêt au point Stop	28		1 h			
Départ en retard	28		15 min			
Départ anticipé	28					■
Remorquage dans parc fermé	31-1		1 min			
Infraction à réglementation du parc fermé	31-1		10 h		Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Dépassement temps réparation parc fermé autorisé	31-1		1 min/ min de retard			
Montant d'une réclamation	34			120 €		
Caution si démontage	34			230 € 2tps 460 € 4 tps		
ASSISTANCE	ART. N°	Départ refusé	Pénalité en temps	Amende	Pénalité des Commissaires	Exclusion
Absence au briefing	2-2			50 €		
Changement/permutation équipage	2-6			500 €		
Infraction à l'art.	2-6					■
Véhicule non adapté	6-1	■				
Non respect du règlement	7-1					■ Véh. En course
Non respect de paiement aux dates d'échéance	7-2			Application tarif supérieur +10%		
Changement de noms après clôture des engagements	7-2			300 €		
Droits d'engagements non acquittés et caution non remis	7-3	■				
Assistance par une personne non engagées	7-4					■ Véh. En course
Non port de la ceinture de sécurité/harnais 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	8-3			100 € 500 €		■
Non présentation de l'équipement de survie	8-3	■				
Abandon non communiqué au PC course	8-5			Caution encaissée		
Recherches en cas d'abandon non signalé	8-5			Caution encaissée Frais à la charge de l'équipage		

Non apposition des publicités facultatives	10			Droits d'engagement x 2		
Apposition publicité facultative d'une marque de carburant, pneumatique ou lubrifiant	10			Majoration droits d'engagement de 60%		
Non respect des heures de convocations	11-1			50 €		
Non présentation des documents originaux	11-2	■				
Non respect de l'itinéraire 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction 4 ^{ème} infraction	13			50 € 100 € Immobil.		■
Fraude sur Etrack	17-1				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Dépassement limitation de vitesse : De 0 à 20 km/h : 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction Supérieur à 20 km/h : 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction	17-4			100 € 200 € 200 €		■ ■
Dépassement limitation de vitesse dans les villages ou villes : De 0 à 10 km/h : 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction Supérieur à 120 km/h : 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction	17-5			200 € 500 € 500 €		■ ■
Vitesse excessive ou conduite dangereuse dans la zone du bivouac	17-6				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Incivilité 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction 4 ^{ème} infraction	19-4			100 € 200 € Immobil.		■
Abandon de roues, pneus crevés, endommagement sur la route	19-4			1000 €		■
Non respect de l'environnement 1 ^{ère} infraction Récidive	19-4			500 €		■
Vente ou cessation de véhicule	19-e)				Refus d'inscription futur	
Non respect art.	20-3					■
Possession système satellite autre que Iritrack	22-6				Pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
Intervention sur SS	22					■
Ravitaillement d'un véhicule en course	22					■ véhicule en course
Non respect art.	22					■ Assistance et Ccra
Non signalement d'abandon	25-2			Retenue caution		

ANNEXE 1 - INSTALLATION ET MODE D'EMPLOI DU MATERIEL DE SECURITE

Tous les prestataires Sécurité et Navigation sont présents :

- tous les matins au départ du bivouac,
- en permanence au Safety Center, à proximité du PC Course, pour conseils, dépannage et/ou récupération du matériel en cas d'abandon.

GPS / SENTINEL (SYSTEME ALARME VEHICULE A VEHICULE)

La location d'un GPS/SENTINEL est obligatoire pour tous les véhicules en course.

La location d'un GPS est obligatoire pour tous les véhicules en assistance.

- ➔ Un maximum de deux G.P.S. Unik (homologués « Africa Eco Race ») pourra être autorisé par véhicule, selon les disponibilités du prestataire.
- ➔ Le kit d'installation (étrier, câble d'alimentation (fusible 3A compris), câble antenne et l'antenne) est à acheter auprès du fournisseur exclusif et à installer avant les vérifications. Il vous appartiendra d'effectuer les mises en conformité suivantes : le montage mécanique et électrique, sous une tension d'alimentation comprise entre 9 et 30 volts continus et régulés.
- ➔ La location du G.P.S. est obligatoire. Les appareils vous seront délivrés lors des vérifications administratives, par notre prestataire, la société ERTF.
- ➔ A confirmation de votre inscription, l'Organisateur vous fera parvenir un document d'information sur cet équipement.
Par ailleurs les répéteurs de Cap et/ou de Vitesse, autre que les modèles homologués « Africa Eco Race » ou tout autre accessoire non homologué connectable au G.P.S. sont interdits. Ce matériel optionnel est à acheter auprès du prestataire.
- ➔ En cas de demande d'un nouveau G.P.S. sur le terrain (suite à une détérioration ou perte du premier), une nouvelle caution vous sera demandée directement par le prestataire.
En cas de détérioration du matériel loué, une facture sera émise par ERTF.
- ➔ Les G.P.S. devront être restitués en fin de rallye à ERTF qui assurera leur récupération sur le terrain et même en cas d'abandon. Dans tous les cas, le concurrent devra exiger un reçu mentionnant l'état du GPS.
- ➔ La caution de tout GPS non restituée à ERTF avant le 28 février 2016 en état de fonctionnement sera encaissée.

ERTF

Parc Technologique de Soye - 56275 Ploemeur - FRANCE

Tél : + 33 (0)2 9787 2585 - Fax : + 33 (0)2 9737 5921 - competition@ertf.com

TRACKING / SYSTEME IRITRACK

La location de l'Irtrack est obligatoire pour les véhicules en course.

En assistance, les véhicules devront s'équiper d'un Etrack.

- ➔ Il vous sera remis le jour des vérifications administratives par notre prestataire, la Société Astrium.
Le kit d'installation, comprenant le support, les câbles et les antennes, sera envoyé par transporteur dès réception de la commande et du paiement auprès de Astrium. Ce kit doit impérativement être installé avant les vérifications techniques.
- ➔ A confirmation de votre inscription, l'Organisateur vous fera parvenir un document d'information sur cet équipement.
- ➔ L'utilisation de cet appareil est obligatoire (sous peine de refus de départ), de même que son maintien en condition de fonctionnement, durant toute l'épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours, liaisons comprises.
- ➔ En cas de demande d'un nouvel Irtrack sur le terrain (suite à une détérioration ou perte du premier), une nouvelle caution vous sera demandée par le prestataire.
- ➔ Les Irtrack devront être restitués en fin de rallye à Astrium qui assurera leur récupération sur le terrain.

Téléphone – Equipements Sécurité

Les équipements de sécurité et de survie peuvent être fournis, tout comme le téléphone satellite (facultatif), par la société Astrium.

ASTRIUM SERVICES – DEPARTEMENT RALLY RAID

114/126 Avenue D'Alfortville - 94600 Choisy-le-Roi - France

Tel : +33 (0)1 48 84 34 14 - Fax : +33 (0)1 48 52 53 54 - Email: asbc.rallye@astrium.eads.net

ANNEXE 2 – MARQUE ET LOGO AFRICA ECO RACE

L’Africa Eco Race est une marque déposée. La marque Africa Eco Race et le logo sont protégés par des droits de propriété intellectuelle. Leur utilisation à quelque titre que ce soit, sous forme semi figurative (logo) ou non, est subordonnée à l’accord exprès des Organisateurs.

Le logo que vous trouverez ci-dessous (ci-après le « Logo Concurrent ») a été spécialement étudié pour être utilisé par les concurrents, régulièrement inscrits pour participer à l’édition 2016 de l’Africa Eco Race dans les conditions ci-dessous définies.

Conditions d’utilisations :

En tant que concurrent, vous êtes autorisé à titre personnel et non transférable, à utiliser le Logo Concurrent et les photos dans les conditions suivantes :

- Le logo Concurrent est conçu pour pouvoir ajouter votre nom ou celui de votre team exclusivement aux fins d’identifier votre qualité de participant à l’édition 2016 de l’Africa Eco Race,
- Vous êtes autorisé à reproduire le Logo Concurrent ci-dessous en téléchargement et uniquement celui-ci,
- Vous vous engagez à respecter strictement la charte graphique du Logo Concurrent et à ne pas le modifier, sauf pour insérer votre nom et celui de votre team aux emplacements prévus,
- Le Logo Concurrent ne pourra être utilisé seul ou en association avec des noms, termes ou logos autres que ceux expressément permis ci-dessus,
- Le Logo Concurrent pourra être apposé sur les supports suivants et exclusivement sur ces supports : dossiers de recherche de partenaire, dossier de presse, vêtements de l’ensemble de votre team. Toute autre utilisation du Logo Concurrent et de la marque « Africa Eco Race » sur d’autres supports et/ou à des fins commerciales, publicitaires et/ou promotionnelle est strictement interdite sauf autorisation préalable et expresse des organisateurs,
- Il est strictement interdit aux concurrents de commercialiser à quelque titre que ce soit, des produits revêtus en tout ou partie de la marque « Africa Eco Race » et /ou du logo Concurrent,
- Le Logo Concurrent et la marque « Africa Eco Race » ne pourront en aucun cas être utilisés à des fins d’enseigne, de nom commercial, de raison ou dénomination sociale ou pour désigner des produits, services ou activités, à quelque titre que ce soit,
- Le Logo Concurrent ne peut être associé directement ou indirectement à une marque commerciale ou institutionnelle, en particulier à celles de vos sponsors ou partenaires. En aucun cas, les sponsors et partenaires des concurrents ne pourront utiliser le Logo Concurrents et/ou la marque « Africa Eco Race ». Les concurrents à ce qu’aucune confusion ne soit possible entre leurs propres sponsors et partenaires et les sponsors et partenaires officiels de l’« Africa Eco Race », qualité qui ne pourra être délivré que par les organisateurs,
- Les Photos sont destinées exclusivement à illustrer vos dossiers de présentation ou vos dossiers de presse sur support papier ou électronique ; toute autre utilisation et, en particulier, toute utilisation à des fins de communication commerciale et/ou de publicité devront faire l’objet d’un accord express et préalable des organisateurs,
- Vous vous engagez à ne rien faire qui puisse nuire, directement ou indirectement, à l’image, la réputation, la renommée et/ou aux droits de l’ Africa Eco Race », et de ses organisateurs,
- Seuls les concurrents régulièrement inscrits pour participer à l’édition 2016 de l’« Africa Eco Race » sont autorisés à utiliser le Logo Concurrent et les Photos dans les conditions prévues,
- Le droit d’utilisation du Logo Concurrent et des Photos ne confère aucun droit de propriété et d’utilisation en dehors des présentes. Vous vous engagez de ce fait à ce qu’il n’existe aucune confusion dans l’esprit des tiers sur un tel usage. Toute utilisation, non autorisée explicitement est strictement interdite.



1. Afin de permettre une diffusion et une promotion de l’Africa Eco Race les plus larges possibles, toute personne participant à l’Africa Eco Race et soumise au respect de son règlement (ci-après dénommée les Concurrents) reconnaît que sa participation à l’épreuve autorise l’organisateur et ses ayant droits ou ayant cause à reproduire et à représenter, sans rémunération d’aucune sorte, ses nom, voix, image, biographie et plus généralement sa prestation sportive dans le cadre de l’Africa Eco Race de même que la/les marque/s de ses équipementiers, constructeurs et sponsors, sous toute forme, sur tout support existant ou à venir, en tout format, pour toute communication au public dans le monde entier, pour tout usage y compris à des fins publicitaires et/ou commerciales sans aucune limitation autre que celles visées ci-après, et pour toute la durée de la protection actuellement accordée à ces exploitations par les dispositions législatives ou réglementaires, les décisions judiciaires et/ou arbitrales de tout pays ainsi que les conventions internationales actuelles ou futures, y compris pour les prolongations éventuelles qui pourraient être apportées à cette durée. Cependant, l’organisateur, lorsqu’il autorisera un tiers à utiliser des images de l’épreuve à des fins publicitaires ou promotionnelles, n’autorisera pas ce tiers à utiliser le nom, la voix, l’image, la biographie ou la prestation sportive d’un concurrent non plus que la marque de son sponsor ou équipementier ou constructeur en vue d’une association directe ou indirecte entre ce coureur, la marque de son sponsor ou équipementier et le produit, le service, la marque ou le nom commercial dudit tiers sans l’autorisation expresse du coureur, sponsor ou équipementier concerné. De même, à l’exception des livres, livres/photos, B.D., sous toute forme d’édition, des vidéo cassettes, CD-ROM, DVD ou plus généralement de tous vidéogrammes ou vidéodisques, sur quelque support et format que ce soit dont le sujet porte en tout ou partie sur l’Africa Eco Race, des posters, affiches, carnets de route, carnets de signature, cartes, programmes officiels relatifs à l’Africa Eco Race, l’organisateur n’exploitera pas et n’autorisera pas l’exploitation de l’image individuelle d’un coureur dans le cadre de la commercialisation de produits dérivés dits de merchandising.

2. Tous les Concurrents et tous les accompagnateurs ne pourront filmer des images relatives à l’Africa Eco Race, quels que soient les moyens utilisés et le but dans lequel elles sont filmées, sans l’autorisation préalable et écrite de l’organisateur. A cet effet, les demandes écrites par mail : presse@africarace.com devront être adressées au plus tard le 30 novembre précédent le départ de l’épreuve.

1 - BATEAU

Le passage bateau Sud de l'Espagne/ Maroc est compris dans les droits d'engagement (véhicule et équipage).

Le prix du bateau au retour de Dakar est compris dans le tarif d'engagement de votre véhicule.

Si le départ se fait depuis le nord de la Méditerranée, une contribution sera demandée.

Responsabilités et assurances :

A compter de la prise en charge du véhicule par l'Organisateur sur le port d'embarquement à Dakar (Sénégal) la couverture Assurance RC prend fin. Veuillez souscrire les assurances complémentaires auprès de votre assureur. L'organisation ne pourra être tenue responsable en cas de dégâts, vols ou autre.

2 - HEBERGEMENT

Monaco :

Vous pouvez contacter la société Monaco Star Events, Katarina qui pourra satisfaire vos demandes. Monaco Star Events pourra également effectuer des transferts aéroport/vérifications pour ceux arrivant directement par avion.

Tél : +377 93 50 07 35 – Email : katarina@monacostarevents.com

Dakar :

L'organisation de l'AFRICA ECO RACE proposera une formule d'hébergement à Dakar, au KING FAHD PALACE. Après réception de votre engagement, un document reprenant toutes les différentes prestations proposées vous sera envoyé. Pour tout complément d'information, contactez Véronique : voyage@afirace.com.

3- VISAS

Pour l'obtention de votre visa, vous devez avoir obligatoirement :

- Un passeport en cours de validité jusqu'au 31 juillet 2016.
- Deux pages vierges dans votre passeport.
- Il est de la responsabilité des participants d'obtenir le ou les visas nécessaires.

Selon votre nationalité, renseignez-vous auprès des ambassades, car des visas peuvent être nécessaires pour l'Europe et le Maroc.

Visa pour la Mauritanie

Un visa est obligatoire. L'organisation se chargera des formalités (100 €/pers).

Visa pour le Sénégal

Depuis le 01 mai 2015, les modalités du visa d'entrée au Sénégal ont changé.

Si vous êtes ressortissant du KAZAKHSTAN ou du KYRGYZSTAN, vous avez besoin d'un laissez débarquer. L'organisation se chargera des formalités (60 €/pers.)

Le Règlement Particulier Assistance tient compte du Règlement Particulier AUTO/CAMION ainsi que des articles suivants.

2 – TERMINOLOGIE

2-4 - BRIEFING

Un briefing aura lieu à l'issue des vérifications administratives, le 26 & 27 décembre 2015 à Monaco. La présence d'au moins un membre d'équipage est obligatoire, sous peine d'une pénalisation de 50€.

2-6 – EQUIPAGES

Les équipages pourront être composés de :

- 2 à 4 personnes en camion, si l'homologation de série du camion a été prévue pour 4 personnes, et que cette mention est portée sur les documents de circulation.
- 2 à 3 personnes en camionnette, si l'homologation de série du camion a été prévue pour 3 personnes, et que cette mention est portée sur les documents de circulation
- 2 à 4 personnes en auto, suivant le type du véhicule engagé. Seuls les 4x4, dont la carte grise stipule la possibilité d'accueillir quatre personnes à bord, seront autorisés à transporter 4 personnes.

Il est obligatoire qu'au moins 2 personnes de chaque véhicule d'assistance soit détenteur du permis de conduire.

Les licences ne sont pas nécessaires pour les équipages.

Il ne sera autorisé aucun changement et/ou permutation de membres d'équipage dans les véhicules d'assistance une fois que l'équipage aura été contrôlé aux vérifications, sous peine d'une pénalisation de 500€, par infraction et par membre d'équipage; sauf pour les Team Managers engagés comme tels ou sur autorisation exceptionnelle de la Direction de Course. Si un membre de l'équipage quitte son véhicule pour une raison de force majeure, le véhicule pourra continuer à condition que le responsable des assistances en soit informé.

Toute infraction entraînera l'exclusion du véhicule d'assistance.

6 – VEHICULES ADMIS

6-1 -

- Véhicules de série essence ou diesel, conformes à l'esprit de la réglementation Série, même s'ils ne bénéficient pas de l'homologation F.I.A.
- Camionnettes de série de moins de 3,5 tonnes, même s'ils ne bénéficient pas de l'homologation F.I.A.
- Camions de série de plus de 3,5 tonnes, même s'ils ne bénéficient pas de l'homologation F.I.A.
- Au départ de la course, l'Organisateur se réserve le droit de refuser tout véhicule qui ne lui paraîtrait pas adapté ou qui ne correspondrait pas au véhicule déclaré, ou tout véhicule de plus de 6 ans, en voiture, et 15 ans en camion.
- Selon la hauteur (galerie incluse) et longueur du véhicule d'assistance, différents tarifs sont applicables. Pour les modalités, se référer aux fiches d'engagements.
- En catégorie camion, les véhicules d'assistance ne devront en aucun cas mesurer plus de 4.20m de haut (galerie comprise), sous peine de ne pouvoir embarquer dans le bateau.

7 – ENGAGEMENT

7-1 – DEMANDE

Conforme au règlement particulier article 7.

Tout engagement «Assistance» devra être rattaché à un concurrent en course pour être accepté.

Par conséquent le non respect des articles suivants et notamment de certaines infractions pourra aboutir à l'exclusion du concurrent en course.

7-2 – DROITS D'ENGAGEMENTS

Pour les tarifs se référer aux fiches d'engagements et au site Internet : www.africanrace.com

Les tarifs comprennent :

- Droits sportifs du (des) concurrent(s),
- L'hébergement (bivouacs en Afrique),
- Restauration en Afrique (petit-déjeuner, ration, dîner) et déjeuner à Dakar,
- La remise des prix,
- Transport aller des participants en bateau (Sud de l'Espagne / Maroc)*,
- Transport aller/retour du véhicule en bateau (Sud de l'Espagne / Maroc - Sénégal / Europe),
- Assurance des véhicules en Mauritanie et Sénégal,
- Assistance médicale, ostéopathes,
- Assurance rapatriement sanitaire vers l'Europe,
- Assurance responsabilité civile organisateur.

* Si le départ se fait depuis le nord de la Méditerranée, une contribution sera demandée

Seule la réception du règlement correspondant au montant de la première échéance aura valeur de demande d'inscription.

Respect des dates de paiements

LE RESPECT DES DATES DE PAIEMENT EST IMPERATIF.

Tout manquement à cette règle entraînera le passage au tarif supérieur augmenté d'une pénalité de 10%.

L'Organisateur se réserve le droit de ne pas valider les inscriptions qui n'auraient pas été réglées dans leur intégralité avant le 15 novembre 2015.

Les noms définitifs des équipages devront être confirmés avant le 15 novembre 2015.

Changement de nom ou de véhicule

Tout changement intervenant après cette date entraînera 300 euros de frais de dossier supplémentaires.

Clôture des engagements : le 15 novembre 2015.

7-3 – VERSEMENTS

Les paiements devront IMPERATIVEMENT être faits par virement bancaire SWIFT (coordonnées bancaires d'O.C.T mentionnées sur la fiche d'engagement). La référence de votre engagement sur le virement (Nom ou Nom du Team) devra être notifiée.

Seule la réception du règlement correspondant au montant de la première échéance aura valeur de demande d'inscription.

L'Organisateur se réserve le droit de ne pas valider les inscriptions qui n'auraient pas été réglées dans leur intégralité avant le 15 novembre 2015.

Le départ sera refusé à tout concurrent n'ayant pas acquitté ses droits d'engagements et remis son règlement de la caution.

Coordonnées bancaires :

IBAN : LU83 0027 1913 2000 6700

BIC / SWIFT CODE : BILLULL

Titulaire du compte : ORGANISATION DE COMPETITIONS ET DE TOURISME SARL

Banque et adresse : DEXIA -69 Route d'Esch - L-2953 Luxembourg

Facturation

Une seule facture sera établie après la course, au nom et adresse d'un seul payeur détaillant l'ensemble des prestations payées à O.C.T.

7-4 – DEPOT DE GARANTIE

a) Pour chaque véhicule, un dépôt de garantie devra être obligatoirement déposé par les membres d'équipage (qui seront considérés comme solidaires entre eux à l'égard de l'organisation), à l'effet de garantir le respect des obligations énumérées ci-après :

- Pendant le rallye, en **cas d'abandon et si l'équipage quitte la caravane du rallye**, il est impératif que l'équipage du véhicule prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais le PC Course. Le moyen de prévenir l'organisation

est sous la seule responsabilité du pilote, coéquipier ou concurrent. Une tierce personne ne pourra être rendue responsable. Le non-respect de cette obligation entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des équipages n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation.

• **Obligation de signer une décharge si un participant quitte la caravane du rallye.**

- Obligation de satisfaire aux formalités douanières en vigueur dans les pays traversés.
- Obligation de respecter les clauses de l'article 14P.
- Obligation de restituer tout matériel ou équipement mis provisoirement à la disposition du concurrent ou de l'équipage pendant l'épreuve.
- Dans le cas où un équipage serait obligé d'abandonner son véhicule sur place, il devra impérativement en faire la déclaration auprès du poste de police le plus proche et remettre un duplicata de celle-ci au PC Course et au siège de l'organisation : Africa Race - Lot 103 - 460 Avenue de la Quiéra - 06370 Mouans Sartoux - FRANCE. Tous les véhicules devant ressortir des pays traversés, leur rapatriement jusqu'au port de Dakar est à la charge du concurrent.
- Obligation d'acquitter tout frais n'incombant pas à l'organisation, au sens du présent règlement (tels que : hébergement, voyage de retour autre que celui prévu, frais divers etc.).
- Obligation de respecter les règles de sécurité pendant la course.
- **Obligation de se soumettre aux décisions du médecin chef.**

b) Le dépôt de garantie se fera sous la forme d'un chèque ou par carte bancaire exclusivement ou d'un virement, avant les vérifications administratives.

L'Africa Race n'acceptera qu'un seul et même payeur par véhicule ou Team. Le dépôt de garantie sera restitué après le rallye, sauf en cas de :

- Non respect des règles de sécurité, à au moins un manquement aux obligations mentionnées dans l'article 7.4-a) du présent règlement, et de l'éthique sportive de l'épreuve.

c) Tout participant engagé bénéficiant d'une aide ou d'une assistance par une personne et/ou un véhicule non engagé auprès de l'organisation se verra signifier sa mise hors course et sa caution non restituée.

d) Nota : Tout défaut de paiement du dépôt de garantie entraînera l'interdiction de participer à l'Africa Race:

Montant du dépôt de garantie pour les Autos et Camions : 1 000 euros

7-5 - FORFAIT

a) Les annulations de demande d'engagement doivent être exprimées par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception uniquement, afin d'éviter toute contestation. Elles doivent être envoyées à : Déserts Aventures - Lot 103, 460 Avenue de la Quiéra - 06370 Mouans Sartoux – France.

Pour toute annulation de demande d'engagement, les acomptes versés seront remboursés de la manière suivante :

- en cas d'annulation avant le 15 septembre 2015 = 1.500 euros de frais de dossier retenus,
- en cas d'annulation le 15 septembre 2015 et après cette date = 100% des sommes versées seront retenues.

En cas de problèmes médicaux graves, O.C.T étudiera sur demande (lettre recommandée avec accusé de réception) la possibilité du remboursement partiel (dossier médical original complet à envoyer). 3000 euros de frais étant initialement retenus.

b) A la suite des vérifications administratives et techniques, tout équipage se voyant refuser le départ pour non conformité administrative ou technique, ne pourra prétendre à aucun remboursement de ses frais d'engagement.

c) En ce qui concerne le remboursement des prestations annexes, se référer aux conditions générales de vente des différents prestataires.

7-6 – ANNULATION OU REPORT DE L'EPREUVE

Dans l'hypothèse où le départ du Rallye ne pourrait pas avoir lieu, pour quelque motif que ce soit, et notamment pour les motifs non limitatifs suivants : non obtention et/ou retrait des agréments fédéraux, des autorisations de passage, troubles politiques dans l'un ou l'autre des pays traversés rendant impossible ou dangereux, du point de vue des Organisateurs, le maintien du Rallye, défection financière mettant en péril l'organisation technique et sportive du Rallye, problèmes d'embarquement ou de débarquement et d'acheminement des matériels et concurrents, etc... L'Organisateur ne serait redevable envers les concurrents que des montants perçus.

Les montants perçus par l'Organisateur seront remboursés au plus tard le 10 février 2016.

Au cas où le départ du Rallye serait retardé, l'Organisateur informera immédiatement chaque concurrent par lettre recommandée avec A.R. du nouveau calendrier de la course.

Dès lors les concurrents, faute de pouvoir participer à la course, de par ce changement de date, auront au maximum huit (8) jours francs, à compter de la réception de la lettre recommandée avec A.R., pour demander par lettre recommandée le remboursement de leurs droits d'engagement, forfait(s) versé(s) à l'Organisateur. Ce remboursement leur parviendra au plus tard le 10 février 2016.

Dans tous les cas, les participants ne pourront prétendre à aucune autre indemnité.

8 – EQUIPEMENT DE SECURITE

8-3-1 - CEINTURE DE SECURITE - HARNAIS

Le port de la ceinture de sécurité / du harnais est obligatoire sur la totalité de l'itinéraire. Le non port de la ceinture de sécurité / du harnais, entraîneront les pénalités suivantes :

- 1^{ère} infraction : amende de 100 € par infraction,
- 2^{ème} infraction : amende de 500 €,
- 3^{ème} infraction : exclusion.

Des contrôles seront effectués sur l'itinéraire par l'Organisation.

8-3-2- EQUIPEMENT DE SURVIE

Pour des raisons de sécurité, tous les véhicules devront obligatoirement avoir à bord le matériel suivant :

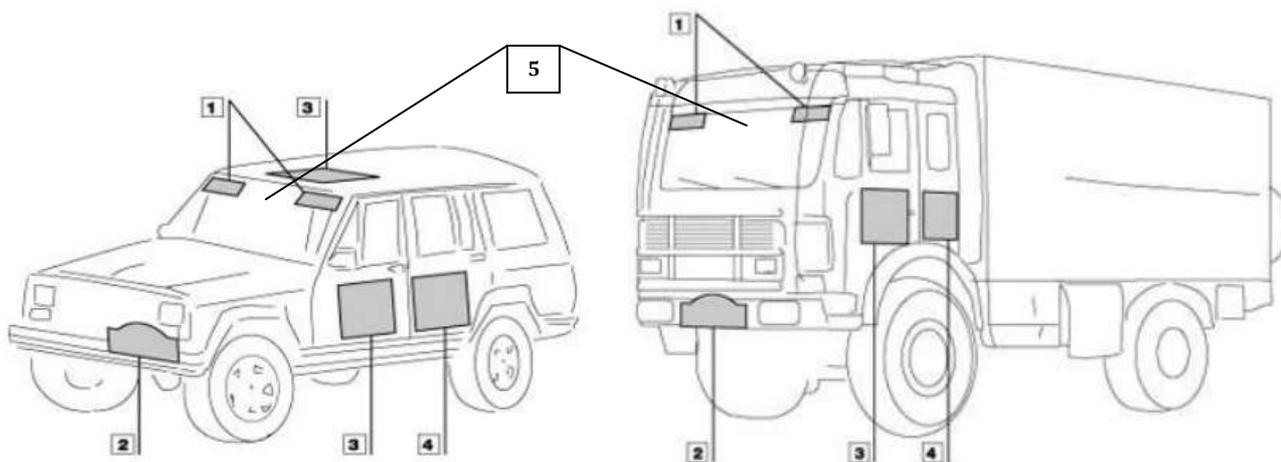
- 1 torche à éclats,
- 1 lampe de poche,
- 3 feux rouges à main de type fumigène,
- 1 miroir de détresse,
- 1 gilet fluo jaune par personne,
- 1 boussole,
- 2 triangles de signalisations,
- 1 briquet,
- 1 carte générale de chacun des pays traversés (Maroc, Mauritanie, Sénégal),
- 1 couverture de survie (Métalline) par équipier,
- 1 trousse médicale d'urgence,
- 1 coupe ceinture,
- 1 réserve d'eau de 5 litres/personne/jour,
- 1 téléphone GSM ou satellite (facultatif),
- 1 corde de remorquage (10m),
- 1 ration/pers,
- 1 Etrack,
- 1 GPS ERTF.

Tout équipage ne pouvant présenter ce matériel au départ d'une étape, se verra refuser le départ jusqu'à sa mise en conformité.

8-5 - ABANDON

En cas d'abandon, il est impératif que l'équipage prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais au PC « Africa Eco Race » au +33 1 83 73 55 54. Le non respect de cette clause importante de sécurité entraînera, de façon irrévocable, le refus de tout engagement ultérieur de l'équipage à tout rallye organisé par l'Organisateur et le non remboursement de la caution. De même, le non respect de cette obligation de prévenir l'organisation en cas d'abandon entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des équipages n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation. Les équipages ayant abandonné ne pourront, en aucun cas, être transportés par les moyens de l'organisation pendant tout ou partie du parcours.

10 – PUBLICITE



1	25 cm du bandeau de pare-brise à chaque extrémité, sur 10 cm de hauteur, obligatoire.
2	2 plaques Rallye, 43x21.5 cm, à l'avant et à l'arrière du véhicule, obligatoires.
3	3 panneaux de course, 50x52 cm, obligatoires. Celui du toit devra être lisible de l'arrière.
4	2 panneaux de publicité Organisateur, 50x52 cm, obligatoires.
5	1 sticker de publicité Organisateur, 3x20 cm, situé sur l'arceau central entre le siège du pilote et le siège du copilote, obligatoires.

11– VERIFICATIONS

11-1 - Le fait de présenter un véhicule aux vérifications administratives et techniques est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

Les vérifications se dérouleront à Monaco, le 26 & 27 décembre 2015. Une convocation précisant le jour et l'heure de passage aux vérifications vous sera adressée courant décembre 2015.

Le non respect des heures de convocation entraînera une pénalisation de 50 €.

La présence de l'équipage au complet est obligatoire. Il ne peut en aucun cas se faire représenter par un tiers.

Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme tel par l'Organisateur.

A la sortie des vérifications administratives, les équipages recevront une heure de convocation pour se présenter aux vérifications techniques. Tout retard sur l'heure de convocation entraînera une pénalisation de 50 €.

11-2-1 - OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

Le responsable du véhicule s'engage à présenter ses papiers en règle. Si l'un des documents venait à manquer, le véhicule ne serait pas accepté. Aux vérifications administratives, chaque équipage devra présenter les documents originaux suivants, en cours de validité. Aucune photocopie ou déclaration de perte ne sera acceptée.

a) Documents à présenter pour les pilotes et copilotes :

- Permis de conduire national,
- Permis de conduire international,
- Passeport en cours de validité (valable jusqu'au 31 juillet 2016),

b) Documents à présenter pour les véhicules :

- Certificat d'immatriculation du véhicule (pas d'immatriculation provisoire, W ou WW ou d'équivalent pour les pays étrangers),
- Certificat d'assurance (carte verte),
- Autorisation du propriétaire d'utiliser le véhicule quand ce dernier ne fait pas partie des membres de l'équipage.

11-2-2 – OBLIGATIONS TECHNIQUES

Les véhicules devront être présentés aux vérifications techniques, avec les supports, câblages et antennes des différents matériels de sécurité montés, prêts à recevoir les systèmes (Etrack et GPS).

Tout manquement à cette règle entraînera une pénalisation de 50 € par matériel non installé.

12 – ATTRIBUTION DES N° ET ORDRE DE DEPART

Les numéros seront attribués à la discrétion du Comité d'Organisation.

Des parcs d'assistance leur seront indiqués par note d'information.

S'ils bénéficient du même itinéraire que la course, ils prendront le départ après le dernier concurrent en course.

13 – ITINERAIRE

Le respect de l'itinéraire tel que décrit dans le road book est strictement obligatoire. Les véhicules ont l'obligation de suivre intégralement chacune des étapes sous peine d'exclusion. Ils ne pourront pas éviter une étape pour ensuite revenir à la course, sauf sur demande spécifique à la Direction de Course. Le non respect de l'itinéraire entraînera les pénalités suivantes :

- 1re infraction : amende de 50 €.
- 2e infraction : amende de 100 €.
- 3e infraction : immobilisation au CH liaison + plombage du véhicule jusqu'au CH d'arrivée d'étape du bivouac suivant.
- 4e infraction : exclusion.

15 – ROAD BOOK

La première moitié du road book sera remise aux équipages inscrits en assistance, lors des vérifications administratives; l'autre moitié, lors de la journée de repos, à partir de 14h00.

17 – CIRCULATION – VITESSE

17-2 - PROCEDURE DE CONTROLE ITINERAIRE / VITESSE

Pendant toute la durée du Rallye, l'équipage est tenu responsable du bon fonctionnement de l'Etrack et GPS, loués auprès des prestataires de l'organisation. Ils devront être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée de chaque étape. Tout incident, du fait de l'équipage (perte, destruction, mise hors tension etc.), rendant impossible le fonctionnement de l'Etrack et du GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation décidée par le Jury des Commissaires Sportifs et pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

17-4 – LIMITATION DE VITESSE

a) La vitesse maximale à respecter est celle en vigueur dans les pays traversés.

Tout dépassement entre 0 et 20 km/h, entraînera les pénalités suivantes :

- 1re infraction : amende de 100 €,
- 2e infraction : amende de 200 €,
- 3e infraction : exclusion.

Tout dépassement supérieur à 20 km/h, entraînera les pénalités suivantes :

- 1re infraction : amende de 200 €,
- 2e infraction : exclusion.

b) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci s'appliquera. Par ailleurs, il appartient à l'équipage d'adapter sa vitesse à la population et à la circulation. Des contrôles radar seront effectués sur l'itinéraire par les forces de police locales et retransmises à l'organisateur. Les infractions constatées seront ensuite retranscrites sur le carnet de bord à l'arrivée au CH, pour sanctions.

17-5 – TRAVERSEE DES VILLAGES OU VILLES

Lors des traversées de villages ou villes, les véhicules d'assistance seront soumis aux mêmes règles que les véhicules de course (voir art. 17).

Tout dépassement entre 0 et 10 km/h, entraînera les pénalités suivantes :

- 1re infraction : amende de 200 €,
- 2e infraction : amende de 500 €,
- 3e infraction : exclusion.

Tout dépassement supérieur à 10 km/h, entraînera les pénalités suivantes :

- 1re infraction : amende de 500 €,
- 2e infraction : exclusion.

17-6 - VITESSE BIVOUAC / VILLE ETAPE

Il est interdit de circuler à vitesse excessive et/ou conduite dangereuse dans la zone du bivouac et dans les villes étapes, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion, sur décision du Jury des Commissaires Sportifs.

19 – CODE DE CONDUITE

a) Les véhicules et personnes inscrits dans la catégorie assistance se doivent d'avoir un comportement respectueux tant sur la route que face :

- aux populations des pays traversés,
- aux autres concurrents,
- aux personnels de l'organisation.

Toute incivilité constatée donnera lieu à une pénalité de :

- 1re infraction : amende de 100 €.
- 2e infraction : amende de 200 €.
- 3e infraction : immobilisation au CH liaison jusqu'au départ de la 1re auto + plombage du véhicule jusqu'au CH d'arrivée d'étape du bivouac suivant.
- 4e infraction : exclusion.

b) Il est interdit de laisser ses roues et pneus crevés ou endommagés sur la route. Tout équipage surpris à enfreindre cette règle sera pénalisé de 1 000 € par pneu ou roue. Toute récidive pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'exclusion.

c) En cas d'abandon, ou à l'issue du Rallye, il est formellement interdit à un équipage de céder ou vendre son véhicule dans un des pays traversés. Tout équipage enfreignant cette règle se verra retenir sa caution et des poursuites administratives seront entamées.

d) Dans les zones agricoles, forestières, peuplées ou sensibles pour l'environnement et la sécurité, le respect scrupuleux de l'itinéraire et de la totalité des cases du road book est impératif. Il est notamment interdit de «couper» les virages à travers champs, forêts, vergers et marais.

- 1re infraction : amende de 500 €,
- Récidive : exclusion.

e) Vente / cession de véhicule interdite

En cas d'abandon ou à l'issue du rallye, il est formellement interdit à un équipage, à un team manager, au propriétaire d'un véhicule ou tout autre personne du team de céder ou vendre son (ses) véhicule(s) dans un pays traversés. En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule/des passagers, etc.), toute infraction à cette règle pourra entraîner un refus d'inscription sur l'épreuve AFRICA ECO RACE pour les années à venir pour toutes les personnes qui pourraient être concernées et/ou liées dans une affaire.

20 – ACCESSOIRES ET NAVIGATION

20-2 - TELEPHONE SATELLITE

Pour des raisons de sécurité, la présence d'un téléphone satellite à bord est recommandée. Il devra être allumé en permanence et situé contre le pare-brise, antenne déployée. Tous les véhicules devront pouvoir être joints en permanence. Le n° d'appel devra être impérativement signalé lors des vérifications.

20-3 - MOYENS RADIO ET TRANSMISSIONS

Seuls seront autorisés les montages d'antennes :

- associée à l'Etrack (obligatoire) et fournies par le prestataire de l'Organisation, fixe, de type « patch » sur le toit, à l'exclusion des antennes « asservies » recherchant les satellites en permanence.
- Emission / réception Radio fournies par le prestataire de l'organisation,
- Radiophonique simple destinée à la seule fonction de réception des émissions radiophoniques publiques en AM et FM sur les bandes autorisées, à l'exclusion de toute autre antenne, couplée ou non, de type Standard C, D+, M, mini M, Argos, radios, téléphone, etc...

Toute infraction pourra entraîner l'exclusion.

RADIOS

Tous les postes émetteurs et/ou récepteurs UHF-CB, smartphone avec cartographie intégrée ou tout autre moyen de communication sont interdits sur tout l'itinéraire du Rallye à bord des véhicules. Les récepteurs radio AM et FM devront être des modèles commercialisés et non modifiés. La réception de la bande FM se limitera de 88 à 108 Mhz. Des contrôles inopinés pourront avoir lieu. Toute infraction entraînera des pénalités allant jusqu'à l'exclusion.

Seul l'usage des postes Talkie Walkie sera autorisé sur le périmètre exclusif du lieu des bivouacs, dans la mesure où il s'agira de postes bloqués sur une fréquence unique. S'ils ne sont pas fournis par le prestataire radio de l'Organisation (Astrium), des demandes d'autorisation devront être effectuées auprès des autorités des pays traversés et les fréquences utilisées devront être transmises à l'Organisateur.

MOYENS SATELLITAIRES / DATA

Tout système de liaison satellite ou autre entre un véhicule en course et une base extérieure ou un autre véhicule, est interdit. Tout système de transmission de données, de suivi de véhicules ou gestion de flotte est interdit. Et ce quels que soient les moyens ou supports techniques utilisés, sous peine d'exclusion, à l'exception du système Etrack, loué auprès du prestataire de l'Organisation.

22 – ASSISTANCE

Cf. article 22 du règlement particulier.

Tout participant engagé bénéficiant d'une aide ou d'une assistance par une personne et/ou un véhicule non engagé auprès de l'organisation se verra signifier sa mise hors course et sa caution non restituée.

- Lorsque les véhicules d'assistance ont un itinéraire particulier, il leur est interdit d'intervenir sur la spéciale du jour sous peine d'exclusion du concurrent assisté.
- En revanche, ils pourront intervenir en liaison, uniquement sur les tronçons d'itinéraire communs à celui des concurrents.
- Les véhicules et personnes inscrits dans la catégorie assistance ne sont pas autorisés à se rendre sur le parcours de la spéciale, sauf après la fermeture du CH d'arrivée.
- Pour des raisons de sécurité, les personnes inscrites en assistance doivent informer l'Organisation lorsqu'elles retournent sur la piste chercher un concurrent.
- **Pour des raisons de sécurité, les véhicules d'assistance n'ont pas le droit de transporter de carburant** (tolérance de 20 litres par véhicule d'assistance).
- Tout ravitaillement (en essence) d'un concurrent en course par un véhicule d'assistance est interdit, sous peine d'exclusion du concurrent assisté.
- Toute infraction à la réglementation sur l'assistance donnera lieu à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion du véhicule d'assistance et des véhicules de course concernés.

23 – RAVITAILLEMENT – CARBURANT

23-2 – AUTONOMIE

600 kms. Par sécurité, une autonomie supplémentaire de 10 % est recommandée.

24 – ASSURANCES

Cf. Article 24 du règlement particulier.

Il est impératif de vous reporter à cet article pour connaître les couvertures et garanties.

25 – CARTON DE POINTAGE

25-2 – Un carton de pointage sera remis tous les matins au départ du bivouac, chaque équipage doit s'assurer de bien avoir pris son carton au départ du bivouac. Ce carton devra impérativement être remis au CH d'arrivée de liaison au bivouac du soir. En cas d'abandon ou d'exclusion, il devra être rendu immédiatement au PC course, sous peine de retenue de la caution du véhicule considéré.

25-7 - Les équipages de la catégorie «Assistance» pourront partir chaque jour à partir de 05h00 du matin en fonction des horaires qui leur seront communiqués par note d'information lors des vérifications administratives et lors de chaque bivouac. Le pointage se situera au CH de départ et d'arrivée de chaque bivouac.

29 – CONTROLES DE PASSAGE ET DE SECURITE

Les véhicules d'assistance doivent se soumettre aux contrôles de l'Organisation.

REGLEMENTATION TECHNIQUE

Il n'est pas nécessaire que les véhicules d'assistance soient homologués par la F.I.A.

OBLIGATIONS TECHNIQUES

Chaque véhicule d'assistance doit être présenté avec l'équipement suivant :

- Ceintures de sécurité ou harnais 4 points minimum pour tous les membres de l'équipage,
- Obligatoire: 1 extincteur manuel homologué de 2 kg à poudre,
- Obligatoire minimum 2 rétroviseurs extérieurs,
- Obligatoire: anneaux prise en remorque de série (avant et arrière),
- Obligatoire: le pare brise feuilleté,
- Obligatoire: 1 avertisseur sonore puissant,
- 2 roues de secours
- 1 Etrack et 1 GPS ERTF.



www.africarace.com