

Règlement

ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS

L'automobile club de Nice et Côte d'Azur, Association loi de 1901, dont le siège est 9 rue Massenet 06000 NICE, organise du 21 au 24 juin 2023 un rallye historique de régularité, sur routes ouvertes, dénommé :

23^{ème} rallye Jean Behra historique

Il a fait l'objet de déclarations auprès des autorités administratives en France et en Italie conformément aux dispositions en vigueur.

Ce rallye est conforme au décret 2017-1279 du 9 août 2017, à l'article R331-6 du code du sport et aux Règles Techniques de Sécurité (RTS) définies dans l'arrêté INTS1730387A du 24 novembre 2017.

Cette épreuve est conforme au règlement de type « C » de la FFVE pour les manifestations historiques.

Il a reçu l'agrément de cette fédération sous le numéro **XXX**

Il n'est en aucun cas une épreuve sportive.

Il a pour finalité de permettre à des propriétaires ou utilisateurs de véhicules historiques de faire rouler ceux-ci dans des conditions de sécurité optimales et de mettre en valeur, en le faisant vivre, le patrimoine industriel que constituent ces véhicules. Il favorise aussi la découverte du patrimoine paysager, architectural, culturel et historique régional.

Le rallye est organisé de façon à ce que chaque participant, quelle que soit l'âge et la cylindrée de son véhicule, puisse effectuer le tracé dans de bonnes conditions de sécurité.

Il se déroule sur route ouverte, dans le respect du Code de la route, avec le souci de ne pas perturber la circulation des autres usagers de la route ni la tranquillité des riverains.

Le départ des participants est échelonné de façon à ne pas gêner le trafic routier.

1.2 SECRETARIAT, INSCRIPTIONS/REGLEMENTS/ HEBERGEMENT

Automobile club de Nice et Côte d'Azur (ACN)

9 rue Massenet

06000 Nice

Tél 04.93.87.18.17.

Courriel : contact@automobileclubdenice.com

Site www.automobileclubdenice.com

1.3 RESPONSABLES DU RALLYE :

Organisateurs Administratifs : Frédéric Ozon (président de l'ACN) et Alexis Froger (secrétaire général de l'ACN)

Organisateurs Techniques : Jean-Claude Léonardi et Jean-Marc Finotto (administrateurs de l'ACN)

Responsables des engagements : Marine Belin (assistante de direction ACN), Brigitte Sitbon (administrateur ACN)

Directeur d'épreuve : Pierre Gabelotaud (ASA Grasse) licence FFSA n° 122222 (EIDCR)

Adjoint au directeur d'épreuve : Frédéric Ozon (ASAC Nice) licence FFSA n° 200037

Chargé des relations avec concurrents pendant l'épreuve : Michel Chaple (ASAC Nice), licence FFSA n° 9208 (EICS)

Commissaire technique responsable : André Barolle (ASA BTP Nice) Licence FFSA n°55043 (EICTA-VH)

Responsable des classements : Société Blunik

Responsable de l'ouverture de route : Jean Claude Léonardi (ACN)

1.4 DESCRIPTION DU RALLYE

Il s'agit d'un rallye de navigation et de zones de régularité (ZR) à parcours secret se déroulant sur la voie publique d'environ 1000 kilomètres sans aucune notion de vitesse

Les équipages seront obligatoirement composés de 2 personnes (un conducteur et un navigateur).

1.5 CODE DE LA ROUTE

Le rallye n'est pas une manifestation sportive. Les participants doivent respecter le Code de la Route.

Les participants devront être particulièrement vigilants lors des traversées d'agglomérations ou de zones habitées. Le Carnet d'Itinéraire indiquera les zones étroites et dangereuses, ainsi que les agglomérations, en limitant, le cas échéant, la vitesse.

L'Organisation sanctionnera les comportements abusifs, ceci pouvant aller jusqu'à l'exclusion du rallye.

ARTICLE 2 : DÉROULEMENT DU RALLYE

□ **Inscriptions :** Les inscriptions sont reçues jusqu'au 20 mai 2023 à minuit (cachet de la poste faisant foi).

□ **Accueil et Vérifications :** Les vérifications administratives se dérouleront le mercredi 21 juin 2023 à partir de 13h00 sur le parking du port de Nice (06). Les vérifications techniques se dérouleront au même endroit à partir de 13h15. Les concurrents seront informés individuellement de leur heure de convocation aux vérifications. A l'issue les voitures seront mises en parc fermé, gardé, pour la nuit. Les concurrents souhaitant repartir, le mercredi soir, avec leur véhicule devront le signifier aux organisateurs lors des vérifications. Ils devront être de retour au parc, le jeudi matin, une heure avant le départ de la première voiture.

Les départs se feront dans l'ordre des numéros, le plus petit partant en tête.

□ **Déroulement de l'épreuve :**

Le rallye se déroulera en 3 étapes.

- **1^{ère} étape jeudi 22 juin :** Nice/Isola village/Pra loup
- **2^{ème} étape vendredi 23 juin :** Pra loup/Suza (Italie)/Briançon
- **3^{ème} étape samedi 24 juin :** Briançon/Cunéo(Italie)/Nice

Le parcours officiel de la Randonnée, qui doit être obligatoirement suivi, est gardé secret jusqu'au moment du départ. Il sera décrit sur un carnet d'itinéraire et en mode fléché-métré.

Il ne s'agit en aucun cas d'une épreuve de vitesse
Les participants devront se conformer aux prescriptions du Code de la Route
et aux Arrêtés Municipaux des agglomérations traversées.

Chaque participant disposera d'un numéro de téléphone lui permettant de joindre à tout moment du rallye la direction d'épreuve. Un groupe « whatsapp » sera constitué permettant au directeur d'épreuve d'informer les participants de toute évolution en cours de rallye.

Tout participant ayant quitté le parcours devra le signaler à l'Organisation pour éviter des recherches inutiles. En cas d'abandon il devra faire son possible pour rendre son transpondeur à des commissaires en poste ou à la voiture balai, faute de quoi le chèque de caution sera encaissé.

Les participants sont responsables de leur approvisionnement en essence, huile et eau. Des points de ravitaillement en carburant seront mentionnés sur le carnet de route.

En cas d'obstacle imprévu sur l'itinéraire, un détournement sera mis en place par tout moyen approprié à discrétion de l'Organisation pour ramener les participants sur la bonne route.

ARTICLE 3 : VÉHICULES AUTORISÉS À PARTICIPER

→ Véhicules de plus de 30 ans au 1^{er} janvier 2023,

Toutes les voitures doivent être conformes à la législation routière française pour un usage normal sur route ouverte dans leur intégralité.

- Ceintures de sécurité, si les points d'ancrage ont été prévus par le constructeur.
- Gilets fluorescents : un par membre d'équipage
- Triangle

Phares additionnels au nombre de 4 maximum

En outre sont obligatoires :

- Extincteur manuel à poudre minimum 1kg, fixé dans l'habitacle, date validité en cours

- Cric et roue de secours en état
- Vêtements recouvrant entièrement les jambes (les matières particulièrement inflammables -nylon...- sont prohibés)

Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé à 40 voitures afin de préserver la convivialité de ce rallye. En cas de nombre supérieur d'engagés une liste d'attente sera établie.

ARTICLE 4 : ENGAGEMENT

4.1 Les demandes d'engagement, accompagnées du montant de la participation aux frais sont à libellés et à adresser à :

Automobile club de Nice et Côte d'Azur (ACN)

9 rue Massenet

06000 Nice

Tél 04.93.87.18.17.

Courriel : contact@automobileclubdenice.com

Site www.automobileclubdenice.com

4.2 Le nombre maximal des engagés est fixé à 40, dans la limite de 10% (soit 4) peuvent être admis, à la discrétion de l'organisateur, des véhicules d'exception, postérieurs au 1^{er} janvier 1993, qui ne participeront pas au classement final, ils seront inscrits en catégorie « tourisme ». Le départ leur sera donné à l'issue des départs des véhicules historiques qu'ils ne devront en aucun cas dépasser sous peine d'exclusion.

4.3 La clôture des inscriptions est fixée au 20 mai 2023 à minuit (cachet de la poste faisant foi).

4.4 Le montant de la participation aux frais est fixé à 1890 € pour les engagements reçus jusqu'au 31 janvier 2023. 1990 € pour les engagements reçus du 1^{er} février 2023 au 20 mai 2023. Pour les membres de l'automobile club de Nice, à jour de leur cotisation, le montant est fixé à 1690 €. Ce montant comprend les repas du jeudi midi au samedi midi, le repas de gala de clôture le samedi soir, l'hébergement en chambre double le jeudi soir et le vendredi soir. Pour un hébergement en chambres simples une majoration est à prévoir.

L'hébergement du mercredi soir et du samedi soir ne sont pas prévus par l'organisation. Le secrétariat du rallye peut communiquer les coordonnées d'établissements Niçois pouvant assurer ces prestations.

Un chèque de caution de 120 Euros, correspondant au transpondeur installé dans chaque voiture, devra être joint à la demande d'engagement. Il ne sera pas encaissé et rendu au concurrent à l'arrivée du rallye lors de restitution de ce transpondeur.

4.5 Les engagements doivent être **impérativement** accompagnés du règlement libellé à l'ordre de l'automobile club de Nice, et du chèque de caution pour le transpondeur.

Toute demande d'engagement ne sera prise en compte que si elle est accompagnée du montant de sa participation.

Le nom de l'équipage figurera sur les formulaires d'inscription ainsi que sur la liste des participants.

L'Organisation se réserve le droit de refuser un engagement sans avoir à justifier sa décision.

Dans ce cas, les documents et droits d'engagement seront retournés au candidat non admis.

4.6 La participation aux frais comprend, outre les repas et l'hébergement ci-dessus mentionnés, pour un équipage de 2 personnes :

- Les plaques du rallye,
- Les numéros de portières.
- Les carnets d'itinéraire.
- ☞ Les trophées et souvenirs

4.7 Forfait:

Le participant régulièrement engagé, déclarant forfait et ne prenant pas le départ, ne pourra pas être remboursé de la totalité de son engagement. Selon la date de connaissance du renoncement à la participation et de sa cause il restera acquis à l'organisation pour couvrir les frais déjà engagés :

Jusqu'au 20 avril : 100 Euros

Jusqu'au 20 mai : 50% du montant de l'engagement

Après le 20 mai : 100 % de l'engagement

ARTICLE 5 : CONTRÔLES ADMINISTRATIFS

Ils permettront de s'assurer de la bonne identification du véhicule et de la correspondance avec le dossier d'inscription.

Lors du retrait de son dossier, le conducteur devra être en mesure de présenter à l'Organisation :

- Son permis de conduire et celui de son navigateur si celui-ci est amené à conduire.

- L'autorisation du propriétaire du véhicule s'il n'est pas à bord
- Les pièces afférentes au véhicule engagé : carte grise, attestation d'assurance, certificat et vignette du contrôle technique en cours de validité.

ARTICLE 6 : CONTRÔLES TECHNIQUES

6.1 Tous les véhicules doivent être en accord avec la réglementation de leur pays d'immatriculation, ainsi qu'avec les normes techniques du présent règlement.

L'Organisation effectuera sur les véhicules engagés des vérifications portant essentiellement sur la conformité du véhicule avec la déclaration portée sur l'engagement et son aspect de présentation, ainsi que sur les points de sécurité suivants :

- Etat des pneumatiques : ils doivent être en bon état, ne pas être de type "racing"
- Niveau du liquide de frein et fixation de la batterie
- Fonctionnement de l'éclairage, des clignotants et des essuie-glaces.
- Présence d'un cric et d'une roue de secours en état.
- ☞ Présence d'un triangle de sécurité.
- ☞ Présence de 1 gilet fluorescent de sécurité par membre d'équipage
- ☞ Ceintures de sécurité.

6.2 ÉQUIPEMENTS COMPLEMENTAIRES AUTORISES DANS LES VÉHICULES

Sont autorisés en complément de l'équipement d'origine de l'automobile, les chronomètres de mesure de temps et les appareils mesurant les distances. Un transpondeur sera installé, lors des vérifications, par la société de chronométrage dans chaque véhicule. Il fonctionne de manière autonome et ne nécessite aucun branchement particulier. Il n'a pas à être rechargé pendant toute la durée de l'épreuve.

6.3 EXAMEN GÉNÉRAL DU VÉHICULE

A la suite de ces vérifications, l'Organisation peut refuser le départ du véhicule, ou en déclarer l'exclusion immédiate, si celui-ci est jugé, par elle, non conforme à l'esprit du rallye, non conforme au règlement ci-dessus, non conforme aux normes techniques ou administratives, ou jugé dangereux, sans qu'il ne puisse être réclamé de dédommagement par le participant.

L'Organisation pourra, afin de veiller au respect de ces règles, effectuer de nouvelles vérifications durant le déroulement du rallye, ou à l'arrivée.

ARTICLE 7 : PLAQUES, NUMÉROS, PUBLICITES

- L'Organisation fournira à chaque équipage deux plaques, qui devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière du véhicule, sans cacher, même partiellement, la plaque d'immatriculation.
- L'Organisation fournira à chaque équipage des numéros de portières
- L'attribution des numéros et l'ordre des départs sont laissés à la discrétion de l'Organisation.

L'Organisation se réserve le droit de faire figurer une ou plusieurs publicités sur les véhicules.

En cas de refus de cette publicité, le montant de la participation aux frais sera doublé.

Les participants peuvent faire figurer toutes publicités sur leur voiture, pour autant que celles-ci :

- ne soient pas de caractère injurieux, contraires aux bonnes mœurs, politique ou religieux,
- ne soient pas contraire aux dispositions légales en vigueur,
- n'empêchent pas la visibilité de l'équipage à travers les vitres,

ARTICLE 8 : ASSURANCES

Une police d'Assurance R.C. sera souscrite par les Organisateur garantissant la responsabilité civile de l'organisation, ainsi que celle de tous les participants pour la durée de la manifestation, conformément au décret 2017-1279 du 9 août 2017 et les Articles R 331-30 et A 331-32 du Code du Sport.

Le participant reste seul responsable des dégâts matériels pouvant survenir à son véhicule, ceux-ci n'étant en aucun cas de la responsabilité de l'Organisation.

Il appartient aux participants de vérifier auprès de leurs assureurs que leurs différents contrats d'assurance restent valides pendant la durée du rallye. Si ce n'est pas le cas, il leur appartient de prendre toute disposition pour couvrir

le pilote et le navigateur contre les risques de la Randonnée.

ARTICLE 9 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

9.0 : Carnet de Contrôles

9.0.1 Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ de la section suivante par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

9.0.2 Le carnet de contrôle devra être disponible à toute demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé.

9.0.3 À moins d'être approuvée et visée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la disqualification.

9.0.4 L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle horaire ou de passage, regroupement ou à l'arrivée, entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification.

9.0.5 La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

9.0.6 Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.

9.0.7 Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

9.1. Dispositions générales relatives aux contrôles

9.1.1 Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ des secteurs de régularité, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.

9.1.2 Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 20 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs de regroupement).

9.1.3. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "parc fermé".

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

9.1.5 Il est strictement interdit, sous peine de disqualification : ▪ De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye. ▪ De retraverser ou de repénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

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

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

9.1.8 Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.

9.1.9 Sauf décision contraire du Directeur d'épreuve, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent.

9.2. CONTROLES HORAIRES

9.2.1 À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation. La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire. Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

9.2.2 Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se

trouvent dans la zone de contrôle.

9.2.3. L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur. Celui-ci inscrit alors sur ce carnet l'heure de présentation effective et elle seule.

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

9.2.5. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède. Le co-pilote peut venir à pied à la table de pointage pour vérifier l'heure officielle, il fait ensuite rentrer, dans la zone, son pilote et le véhicule à son heure idéale.

9.2.6. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 10 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 10 h 58 mn 00 sec et 10 h 58 mn 59 sec.

9.2.7. Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée par le Directeur d'épreuve à raison de : pour retard : 60 points par minute ; pour avance : 120 points par minute.

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

9.3 Heure de départ des contrôles

9.3.1. Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une zone de régularité l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

9.3.2 Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un départ de zone de régularité la procédure suivante sera appliquée : ▪ Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit : A/ panneau avertisseur jaune avec un cadran (début de zone), B/ après 25 mètres environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôle horaire), C/ à une distance de 10 à 25 mètres, panneau rouge avec drapeau (départ de zone de régularité), D/ enfin, 10 mètres plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.

9.3.3. Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes, pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. Après son pointage au CH, l'équipage devra se rendre immédiatement au panneau de départ de la zone de régularité. A l'heure de départ figurant sur le carnet l'équipage devra prendre le départ à son initiative (procédure de l'auto-start/horloge de départ).

9.3.4. La fin de zone de régularité sera matérialisée par un panneau « fin de zone de régularité » et figurera sur le road book. Les équipages poursuivent leur route jusqu'au contrôle suivant.

9.4 Contrôles de passage : « CP »

Les contrôles de passage, disséminés tout au long du parcours, permettent de vérifier le passage effectif sur le bon itinéraire.

Ils peuvent être de plusieurs types :

- CP matérialisés par un panneau CP rouge (arrêt obligatoire) : l'équipage doit s'arrêter pour faire pointer son carnet de contrôle par un commissaire.

- CP « humains » non matérialisés par un panneau : Des représentants de la commune traversée, revêtus de chasubles distinctives, sont présents pour remettre souvenirs ou/et présents aux équipages. L'arrêt est obligatoire de même que le pointage du carnet de bord.

9.5 Zone de régularité

Des zones de régularité (ZR) sont disposées sur l'ensemble du rallye.

Les ZR sont ouvertes sur une période définie par l'heure de passage théorique du premier équipage et l'heure de passage du dernier équipage.

Chaque ZR aura des vitesses moyennes variables et adaptées à la configuration de la route.

Des balises de chronométrages intermédiaires seront placées en plusieurs points, secrets, de chaque zone de régularité. C'est l'écart entre le temps idéal et le temps effectivement réalisé, au niveau de ces balises, qui permet l'attribution des points de pénalités dont le total engendre le classement final.

Ces balises sont activées automatiquement par les transpondeurs installés, par la société de chronométrage, dans chaque véhicule lors des vérifications

Les ZR sont à buts multiples :

- Contrôler le strict respect du code de la route particulièrement la vitesse maximale des participants,
- Réduire les gênes potentielles aux riverains,
- Eviter une perturbation du trafic,
- Eviter les regroupements importants des participants (convoi)
- Fluidifier la circulation des équipages.

Chaque équipage doit passer à chaque ZR dans une fourchette de temps proposée par l'organisateur depuis le départ de la ZR, sous peine de pénalité à la minute ou le cas échéant à la seconde (lenteur excessive et vitesse excessive).

Les ZR sont numérotées de 1 à n, dans l'ordre croissant de leur positionnement kilométrique et tout au long de l'étape.

9.6 Les panneaux signalant les CH, CP ou ZR seront toujours situés sur le bas-côté **droit** de la route.

Les CH, CP, et ZR seront ouverts jusqu'à 15 **min** après l'heure de passage idéale du dernier participant. Dans le cas d'un passage tardif après l'heure de fermeture d'un contrôle quel qu'il soit, la pénalité correspondra au contrôle manquant concerné (cf article 11).

9.7 Contrôles de Vitesse

Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long du parcours, principalement dans les traversées d'agglomérations, et aux endroits réputés dangereux mentionnés dans le carnet d'itinéraire.

Ces contrôles pourront être effectués aussi bien par l'Organisation que par la police ou la gendarmerie. Toute infraction constatée entraînera l'exclusion (cf. article 12).

Les infractions relevées par les forces de l'ordre ne seront pas supportées par l'Organisation, mais par les équipages verbalisés.

ARTICLE 10 : APPLICATION DU RÈGLEMENT ET RÈGLES DE BONNE CONDUITE

10.1 : De par son engagement au rallye, chaque participant accepte les termes du présent règlement et décharge l'association organisatrice ainsi que ses membres de toute responsabilité à son égard et à celui de ses biens.

Du fait de son engagement, chaque participant est considéré comme adhérent au présent règlement et accepte de se conformer aux décisions de l'Organisation. Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par l'Organisation et seront sans appel.

L'Organisation se réserve le droit d'apporter toute modification au présent règlement, au programme du rallye ainsi que de l'annuler en partie ou en totalité si les circonstances l'exigent.

10,2 : COMPORTEMENT

Tout participant sur le point d'être doublé, doit largement laisser le passage dès que le profil de la route le permet.

Tout comportement inamicale ou dangereux sera sanctionné par l'exclusion du rallye.

Aucune impolitesse ne sera tolérée vis-à-vis des membres de l'Organisation, officiels, contrôleurs et autres participants. Tout participant bloquant intentionnellement le passage aux autres participants sera exclu.

10.3 : ASSISTANCE

L'assistance extérieure est tolérée mais ne fait en aucun cas partie de l'épreuve, notamment quant aux repas ou à l'hébergement. Chaque concurrent pourra être tenu responsable d'une attitude inappropriée de son équipe d'assistance et sanctionné en fonction. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion à la discrétion de la direction d'épreuve. Toute assistance est interdite dans les zones de régularité, dans les parcs fermés et à moins de 100 mètres d'un CH ou d'un CP.

ARTICLE 11 : PÉNALISATIONS – CLASSEMENTS

Le classement ne fera ressortir que les pénalités recueillies sur le parcours.

11.1 CLASSEMENT GENERAL

Le classement se fera par addition des points de pénalisation obtenus sur l'ensemble du parcours.

L'équipage ayant obtenu le plus petit total de points sera déclaré vainqueur.

En cas d'ex aequo, les équipages seront départagés en donnant d'abord l'avantage au véhicule le plus âgé, puis si besoin, à la puissance la plus faible.

11.2 PENALISATIONS

Exprimés en points et en unités de temps, les pénalités participent à l'établissement du classement et concernent :

11.2.1. Suivi de l'itinéraire :

CH (Contrôle Horaire) non pointé, passé à l'inverse de l'itinéraire, ou hors délais	3000 points
CP (Contrôle de Passage) manquant, passé à l'inverse de l'itinéraire, ou erroné	3000 points

11.2.2. Respect des Moyennes proposées :

Par minute de Retard à un CH	60 Points
Par minute d'Avance à un CH (au minimum le double du retard)	120 points
Par minute de Retard au CH de Départ	60 Points

Pénalités dans les ZR :

Par seconde de retard à un chronométrage intermédiaire ou final	10 points
Par seconde d'avance à un chronométrage intermédiaire ou final	20 points

Contrôle ZR manquant, passé à l'envers ou hors délai il sera attribué le plus mauvais score réalisé dans cette ZR augmenté de 10 000 points.

11.2.3. Pour tous les participants :

ABSENCE de plaques ou de numéros remis au départ	1000 points
ABSENCE de carnet de bord	EXCLUSION

ARTICLE 12 SANCTIONS

Outre les motifs ci-dessus énoncés, l'exclusion pourra être prononcée à l'encontre d'un participant en raison de :

- Conduite dangereuse, infraction grave au Code de la Route,
- Vitesse excessive,
- Comportement inamical envers l'Organisation, les officiels ou les autres participants,
- Falsification des documents de contrôle,
- Voiture ouvreuse ou suiveuse,
- Présence ou utilisation d'appareil de mesure de distance non autorisé
- Présence d'équipement électronique d'aide à la navigation, ou autre, non autorisé
- ☞ Non-conformité aux vérifications administratives ou techniques.

La sécurité étant un point capital du rallye, n'oubliez pas que vous circulez sur des routes normalement ouvertes à la circulation et régies par le Code de la Route.

Votre participation ne vous accorde aucune priorité vis à vis des autres usagers de la route.

AUSSI, LA SIMPLE ARRIVEE A TOUT POINT DU PARCOURS AVEC UNE AVANCE SUPERIEURE A 20% DE LA MOYENNE PLAFOND AUTORISEE POUR LE SECTEUR CONCERNE, ENTRAINERA LES SANCTIONS SUIVANTES ET SANS APPEL :

1^{ère} INFRACTION : 10 000 POINTS de PENALISATION.

2^{ème} INFRACTION : EXCLUSION IMMEDIATE

Les participants exclus, pour quelque motif que cela soit, devront retirer immédiatement les plaques et numéros attribués, et ne seront ni classés, ni dédommagés du montant de leur engagement.

Par ailleurs l'Organisation se réserve le droit d'exclure directement tout équipage dont l'avance excessive traduit manifestement une conduite dangereuse.