



## REGLEMENT PARTICULIER

### TABLE DES MATIERES :

1.	PROGRAMME .....	2
2.	DEFINITION DE L'EPREUVE .....	2
4.	CONDITIONS GENERALES .....	3
5.	DESCRIPTION DE L'ITINERAIRE .....	4
6.	VOITURES ELIGIBLES ET CLASSES.....	4
7.	VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES .....	5
8.	FORMULAIRES D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENTS .....	5
9.	DROITS D'ENGAGEMENT .....	6
10.	APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT ET DE SES AMENDEMENTS .....	7
12.	OBLIGATIONS GENERALES .....	8
13.	DEROULEMENT DU RALLYE .....	9
14.	PENALISATIONS .....	14
15.	RECLAMATIONS ET APPELS .....	15
16.	DISTRIBUTION DES PRIX ET RECOMPENSES.....	16
	ANNEXE A: CHRONOMETRAGE .....	17
	ANNEXE B : ANNEXE TECHNIQUE - VOITURES ELIGIBLES.....	21
	ANNEXE C : PUBLICITE.....	26

## **1. PROGRAMME**

OUVERTURE DES ENGAGEMENTS	Le 1 Janvier 2010
CLOTURE DES ENGAGEMENTS	Le 15 Août 2010
PUBLICATION DE L'ORDRE DES DEPARTS	Au plus tard le 1 Septembre 2010
RECEPTION DE BIENVENUE	Le 9 Octobre à 18h30
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	Du 8 au 9 Octobre de 09h00 à 17h00
DEPART DU RALLYE	Le 10 Octobre à 08h00
FIN DU RALLYE	Le 16 Octobre à 14h00 (approx.)
PUBLICATION DES RESULTATS	Le 16 Octobre à 17h
SOIREE DE REMISE DES PRIX	Le 16 Octobre à 19h
AFFICHAGE OFFICIEL	AU Q.G du Rallye

## **2. DEFINITION DE L'EPREUVE**

- 2.1** La société anonyme International Rally Organisation, 3, cours de Rive, PO Box 3177, CH-1211 Genève – 3, Suisse, est l'Organisateur du Rallye International du Maroc 2010, inscrit au calendrier des Manifestations Internationales de la FIA.
- 2.2** L'épreuve se disputera conformément au présent Règlement Particulier et ses Annexes et à l'Annexe K du code Sportif International de la FIA, dont la préséance correspond à l'ordre d'énumération. Par leur simple participation à l'épreuve, les Concurrents s'engagent à en respecter les termes.
- 2.3** Les Organisateur se réservent le droit d'annuler une ou plusieurs parties, ou toute l'épreuve au cas où les circonstances rendraient une telle décision nécessaire.

### **3. ORGANISATION**

Nom de l'épreuve : Rallye International du Maroc

#### **3.1 Comité Organisateur**

Président : Paul-Eric Jarry  
Vice-Président : Surinder Thatthi  
Administrateurs : Jean-Claude Cognard / Patrick Vanson  
Adresse du secrétariat : voir en 2.1  
Tel. : +212 661 330 265  
E-mail: [info@rallyeinternationaldumaroc.com](mailto:info@rallyeinternationaldumaroc.com)  
Website: [www.rallyeinternationaldumaroc.com](http://www.rallyeinternationaldumaroc.com)

#### **3.2 Officiels du Rallye**

Directeur de Course : Surinder Thatthi  
Directeur adjoint de Course : Jean-Claude Cognard  
Directeur adjoint de Course : Mike Summerfield  
Directeur adjoint de Course : Richard Leeke  
Chef Commissaire technique : Karl-Heinz Goldstein  
Commissaire technique : Hans Seipp  
Secrétaire : Sarka / Rushmi  
Coordinateur des résultats : Willie Du Plessis  
Relations presse : John Davenport  
Relations presse - assistant : Franca Davenport  
Responsable assistance : tout officiel senior

### **4. CONDITIONS GENERALES**

#### **ELIGIBILITE DES CONCURRENTS**

- 4.1** Est admissible toute personne (Pilote et Copilote) titulaire d'une Licence Internationale de Compétition émise par la Fédération de Sports Automobile de son pays d'origine ou de résidence et d'un permis de conduire en cours de validité.
- 4.2** Tout Concurrent domicilié hors du Maroc doit faire valider son bulletin d'engagement par la Fédération de Sports Automobile de son pays d'origine ou de résidence si cette obligation n'est pas levée par l'émission de sa Licence Internationale de Compétition.
- 4.3** Le premier Pilote figurant au bulletin d'engagement sera tenu responsable de toutes contraintes et obligations découlant de ce règlement, autant avant, que pendant et après l'épreuve.

**4.4** Les Commissaires ont, à leur entière discrétion, le droit de pénaliser tout comportement incorrect, frauduleux ou antisportif de la part d'un Concurrent ou de toute autre personne concernée.

**4.5** Les Organisateurs se réservent le droit de refuser un engagement, sans en donner la raison.

## **5. DESCRIPTION DE L'ITINERAIRE**

**5.1** Le départ et l'arrivée du Rallye, d'un parcours total d'environ 2 800 kilomètres, auront lieu à Marrakech.

Les Etapes Spéciales, contre la montre, d'environ 1 500 kilomètres se dérouleront essentiellement sur piste.

**5.2** Le parcours obligatoire sera décrit dans un «Road Book» aux dessins « Tulipes» et des Contrôles de passages secrets pourront être mis en place.

## **6. VOITURES ELIGIBLES ET CLASSES**

**6.1** Sont admissibles les voitures particulières 2 roues motrices, construites avant le 31 Décembre 1975, de six places au plus, dans les classes ci-dessous :

Classe 1 - Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>

Classe 2 - De 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>

Classe 3 - De 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>

Classe 4 - Plus de 3000 cm<sup>3</sup>

Les véhicules commerciaux, les campings cars ainsi que les « SUV », les « 4X4 », les véhicules équipés de moteurs suralimentés par turbocompresseurs ou compresseurs, et ceux fonctionnant au G.P.L ne sont pas éligibles.

Toute voiture construite après le 31 Décembre 1975 dont la mécanique et la carrosserie sont identiques à celles d'une même voiture construite avant cette date, sera considérée éligible à condition qu'elle ait été fabriquée avant le 31 Décembre 1979.

Il incombe au Concurrent de prouver que la spécification de sa voiture est la même que celles construites avant le 31 Décembre 1975.

De plus amples détails se trouvent dans l'Annexe B de ce règlement.

**6.2** Tous les véhicules doivent être immatriculés et assurés pour utilisation sur la voie publique. Toute forme de d'immatriculation commerciale est interdite.

**6.3** Les Commissaires se réservent le droit d'exclure de l'épreuve, à tout moment, un Concurrent qui aurait enfreint la loi ou la législation routière ou qui se serait comporté d'une manière incompatible avec le bon déroulement de l'épreuve ou se serait comporté de façon à jeter le discrédit sur celle-ci. Une telle décision est à la seule discrétion des Commissaires et ne saurait être sujette à appel.

**6.4** Il est de l'obligation du Concurrent et/ou des équipages de fournir les documents d'homologation de la voiture engagée, la preuve de sa date de fabrication et/ou tout autre document prouvant la validité des modifications faites sur la Voiture correspondent à celles existantes à cette époque.

## **7. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

**7.1** Les vérifications administratives et techniques auront lieu à des heures prédéterminées à l'hôtel du Rallye ou à tout autre endroit précisé par Bulletin à proximité de celui-ci.

**7.2** Les vérifications techniques pourront être effectuées en l'absence du Pilote et du Copilote, par les mécaniciens déclarés sur le «Formulaire d'Enregistrement d'Assistance».

**7.3** Les documents à produire par les Concurrents (pilote et copilote) pour les vérifications administratives sont: permis de conduire en cours de validité, licence de compétition délivrée par Fédération de Sports Automobile de son pays d'origine ou de résidence ainsi que le cas échéant l'autorisation de participer à un rallye à l'étranger, les papiers afférents à la mise en circulation de la voiture de Rallye, son assurance valable au Maroc et les preuves d'assurance personnelle des Concurrents couvrant leurs éventuels frais d'hospitalisation au Maroc.

## **8. FORMULAIRES D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENTS**

**8.1** Les engagements doivent être envoyés au secrétariat du Rallye par la poste ou par courrier électronique à l'adresse figurant à l'Article 3 du présent règlement.

**8.2** Le nombre de Concurrents sera limité à 50 voitures.  
Au delà les Organisateurs pourront prévoir une liste de réserve. La permission de concourir, pour les voitures de réserve ne sera accordée que par les Commissaires.

## 9. DROITS D'ENGAGEMENT

9.1 Le montant des droits d'engagement + hébergement est de : **Euros 18.000,-**

Le calendrier de paiement des droits ci-dessous doit être strictement respecté

- a) Lors de la demande d'inscription : Euros 2.000,-
- b) Au 1 Février 2010 : Euros 4.000,-
- c) Au 1 Avril 2010 : Euros 4.000,-
- d) Au 1 Juin 2010 : Euros 4.000,-
- e) Au 1 Aout 2010 : Euros 4.000,-

9.2 Les demandes d'engagement ne seront acceptées qu'accompagnées de la somme Euros 2.000,-. Les détails de banque et de compte nécessaires aux virements sont disponibles sur demande.

9.3 Les Organismes pourront autoriser, avant le départ le changement d'un équipage inscrit au bulletin d'engagement, avec la permission écrite du Directeur de Course.

9.4 La voiture inscrite au bulletin d'engagement ne peut être changée, avant le départ de l'épreuve, qu'avec la permission des Commissaires.

9.5 Lors des vérifications administratives une Equipe de 3 à 5 voitures, d'un constructeur ou d'un club, pourra être constitué moyennant le paiement d'un droit de Euros 3.000,- par voiture.

Un Concurrent ne peut faire partie que d'une seule Equipe.

L'Equipe vainqueur sera celle dont les 3 Voitures les mieux placées totaliseront la plus faible pénalité.

9.6 En cas d'annulation d'engagement par un Concurrent ou de non-paiement des droits aux dates fixées, les remboursements suivants seront effectués :

- a) Le droit d'Inscription de Euros 2.000,- - non remboursable
- b) Retrait d'engagement avant le 1 Avril - 100% des sommes versées
- c) Retrait d'engagement avant le 1 Mai - 70% des sommes versées
- d) Retrait d'engagement avant le 1 Juin - 50% des sommes versées.
- e) Retrait d'engagement avant le 1 Aout - 20% des sommes versées.
- f) Apres le 1 Aout 2010 aucun remboursement ne sera effectué.

En cas d'annulation de l'épreuve par les Organismes, les droits versés seront remboursés, moins le droit d'Inscription d'Euros 2.000,-.

**9.7** Les droits d'engagement comprendront :

- a) Le logement en demi-pension, au départ, à l'arrivée et sur le parcours du Rallye, pour les deux équipiers, en chambre double du 8 au 16 octobre inclus.
- b) Cinq invitations à la soirée de remise des prix.
- c) Un « Pack Vêtements » pour chacun des deux équipiers.
- d) L'assistance médicale y compris héliportée pour l'équipage et son équipe d'assistance, pendant tout le Rallye.
- e) Les transferts de l'aéroport de Marrakech à l'hôtel du Rallye à l'arrivée et au départ des Concurrents.
- f) Le logement en demi-pension, au départ, à l'arrivée et sur le parcours du Rallye, pour les équipes d'assistance, dans une chambre triple du 8 au 16 octobre inclus.
- g) L'assistance en douanes pour les formalités d'entrée et de sortie des voitures de rallyes, pièces détachées, outillage et pneus.

**9.8** Les Concurrents sont responsables du règlement de leurs extras, de leurs boissons et de leurs appels téléphoniques, etc. à chaque point d'arrêt tout au long du Rallye, ainsi qu'à l'hôtel du Rallye avant et pendant l'épreuve.

Tout manquement à ces paiements entraînera l'exclusion de l'épreuve.

**9.9** Un Concurrent qui abandonne l'épreuve renonce à toutes ses prérogatives, et ne pourra prétendre à aucun remboursement de logement. Il pourra néanmoins, s'il désire suivre le Rallye, utiliser sur le parcours les logements correspondant à son inscription tels que décrits en 9.7.

N.B : Aucun autre logement que ceux définis en 9.7 ne sera pris en charge par les Organisateurs. Un Concurrent qui abandonne et rentre à Marrakech devient responsable du paiement de son hébergement sauf pour la nuit du 16 Octobre

## **10. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT ET DE SES AMENDEMENTS**

**10.1** Les Organisateurs se réservent le droit d'amender le règlement et de modifier le parcours du Rallye selon les conditions et circonstances. Les amendements seront annoncés dans des bulletins, numérotés et datés, qui seront des Annexes au Règlement.

**10.2** Les bulletins seront affichés au Q.G du Rallye et seront remis pendant l'épreuve aux Concurrents. Ceux-ci devront en accuser la réception par une signature. Les bulletins paraissant avant l'épreuve seront envoyés par E-mail à tous les engagés et affichés sur le web site officiel. Ces notifications seront reconnues comme étant des affichages officiels de bulletin par le Q.G du Rallye

**10.3** Le Directeur de Course est responsable de l'application des règlements pendant la durée de l'épreuve.

**10.4** L'interprétation des règlements et des bulletins sera celle des Commissaires. Elle sera souveraine et sans appel.

## **11. PUBLICITE**

La publicité des Organisateurs est obligatoire. Elle doit être apposée sur les voitures comme indiqué sur le bulletin fourni lors des vérifications administratives, sans avoir été ni découpée ni endommagée, de quelque façon qu'il soit.

**11.1** Un espace de 70cms x 60cms, sur les portes avant doit rester libre pour cette publicité et les numéros de Course. La partie centrale du toit doit rester libre pour y apposer un numéro de 57cms x 57cms destiné à l'identification aérienne. Les autocollants fournis doivent être retirés ou annulés lors d'un abandon.

**11.2** Le pays d'origine du Concurrent doit être indiqué au centre du toit, juste au dessus du pare-brise, en lettres d'au moins de 7cms de haut (ex. Maroc, Kenya, France, Angleterre)

**11.3** Le bandeau des Organisateurs fera 12cm. de haut et devra être apposé sur le haut du pare-brise dont il couvrira toute la largeur.

**11.4** Le droit d'engagement de tout Concurrent ne désirant pas apposer la publicité des Organisateurs, sera augmenté d'Euros 4.000,-. Les 3 numéros de Course et 2 plaques de capots avant et arrière restent obligatoires. Le versement de cette somme devra être fait avant les vérifications.

**11.5** Les noms des pilotes et co-équipiers doivent être indiqués en lettres d'au maximum de 7cms de haut sur les deux vitres latérales arrière avec les drapeaux de leurs pays d'origine avant leurs noms.

## **12. OBLIGATIONS GENERALES**

**12.1** Le port d'un casque homologué par la FIA est obligatoire pour les deux équipiers pendant toutes les étapes spéciales.

**12.2** Les numéros de compétition devront être retirés ou annulés en cas de retrait du Rallye.

- 12.3** Les reconnaissances sont interdites, sauf, celle de la première Etape Spéciale, autorisée par les Organisateurs. Le but de cet exercice est de familiariser les équipiers avec les notes du Road Book fourni. La prise de notes personnelles de cette section de reconnaissance est autorisée.
- 12.4** L'utilisation de toute forme de notes directionnelles, autres que celles fournies par les Organisateurs et le cas mentionné en 12.3 est interdite. Toute équipe trouvée utilisant de telles notes sera exclue de l'épreuve. Il pourra y avoir fouille des voitures et des bagages, organisées en des points choisis au hasard, pour vérifier la stricte observance de cette règle.
- 12.5** Pneus: Un maximum de 36 pneus est autorisé pour chaque voiture concurrente. Les Organisateurs se réservent le droit de marquer les pneus pour s'assurer que cette règle est observée.  
Les pneus utilisés devront être conçus pour l'utilisation en Rallye.  
Les pneus cloutés, slicks ou de 4x4 hors piste sont interdits.
- 12.6** Carburant: Seuls sont autorisés les carburants disponibles dans les stations service au Maroc ainsi que les rehausseurs d'octanes. Le GPL est interdit.
- 12.7** Radios: L'utilisation de radios VHF ou HF est interdite, mais celle de téléphones cellulaires ou satellitaires est autorisée.
- 12.8** Les voitures concurrentes n'auront le droit de prendre le départ que s'il y a à bord :
- Deux triangles de signalisation rouges, réfléchissants.
  - Une trousse « Premiers Secours » homologuée ou approuvée par les Organisateurs
  - Au moins deux extincteurs de 2Kg chacun
  - Les immatriculations de garage sont interdites.
- 12.9** L'utilisation d'hélicoptères ou d'avions par les Concurrents pendant le Rallye est interdite, sous peine d'exclusion. Aucune personne concernée par l'épreuve n'est autorisée à utiliser un hélicoptère pour quelque raison qu'il soit sans l'accord exprès des Organisateurs.

### **13. DEROULEMENT DU RALLYE**

L'heure officielle du Rallye sera l'heure GPS.

#### **13.1 Vérifications Administratives et Techniques**

- 13.1.1** Aucune voiture de Rallye ne sera autorisée à prendre le départ si elle n'est pas déclarée conforme à l'issue de la Vérification Technique aux exigences techniques et de sécurité définies à ce règlement.

**13.1.2** Les Commissaires techniques ont, à leur entière discrétion, le droit au marquage et au plombage de certains organes, dont le bloc et le châssis, avant et pendant l'épreuve. Lorsque ces marques et plombs auront été mis en place, il est de la responsabilité de l'équipage de s'assurer de leur protection jusqu'à la fin du Rallye.

Il est de la responsabilité des Concurrents de prévoir des trous adéquats pour la pose de plombs sur le bloc et le châssis. L'absence des marques ou plombs peut mener à l'exclusion du Concurrent.

## **13.2 Road book et carnets de Contrôle**

**13.2.1** Chaque équipage recevra un « Road Book » avec des dessins du type « Tulipes » reflétant les détails précis de la route à suivre.

**13.2.2** Au départ chaque Concurrent recevra un ensemble de « Cartes de Contrôle » où les officiels de l'épreuve noteront les heures de passage à chaque Contrôle Horaire.

L'équipage est seul responsable de ses cartes dont la perte entrainer l'exclusion.

Toute modification ou correction sur ces cartes ne doit être faite que par un officiel de l'épreuve, sous peine d'exclusion.

## **13.3 Fin de journée**

**13.3.1** Un régime de « Parc Fermé » sera appliqué chaque soir à proximité du Parc d'Assistance et une zone spéciale sera réservée à cet effet. Tout retard sur l'heure idéale de pointage entrainera la pénalité prévue. Il n'y aura pas de pénalité pour pointage en avance sur l'horaire.

**13.3.2** Un membre de son assistance portant un gilet au numéro de la voiture concernée pourra déplacer la voiture d'un Concurrent de la Zone d'Attente à la Zone d'Assistance et de celle-ci au Parc Fermé, mais il devra s'assurer que les procédures de Contrôle, avec la Carte de Contrôle soient effectuées.

## **13.4 Déroulement de l'épreuve : Contrôles et Pénalités de Pointage**

**13.4.1** L'itinéraire sera divisé en étapes de trois types : Liaison, Assistance et Spéciale.

**13.4.2** Tous les Contrôles seront signalés par des panneaux agréés FIA.

**13.4.3** Le temps d'arrêt à un Contrôle Horaire ne doit pas dépasser celui de la simple formalité des opérations de Contrôle. Une voiture ne pouvant redémarrer dans la Zone de Contrôle doit être poussée pour en sortir immédiatement.

**13.4.4** La voiture et son équipage doivent arriver au Contrôle dans la bonne direction. Une approche différente sera jugée incorrecte et soumise à la pénalité prévue. Il est interdit de faire marche arrière dans une Zone de Contrôle et l'infraction sera signalée au Directeur de Course.

**13.4.5** Les Contrôles ouvriront 30 minutes avant l'Heure Idéale de Pointage de la première voiture et fermeront 15 minutes après le Temps de Route Maximum de la dernière voiture en Course, mais au plus tard à 18h30 pour éviter des Etapes nocturnes.

Le Directeur de Course peut si nécessaire, modifier ces horaires par la publication d'un bulletin.



- b) Une caisse d'outillage
- c) Un cric roulant et deux chandelles
- d) De la nourriture, des boissons et les bagages des Concurrents

Les Véhicules de Direction pourront être inspectés par tout Directeur ou Commissaire du Rallye tels que listés en 3.2 ainsi que par les Superviseurs d'Assistance. Toute découverte de pièce détachée (aussi petite soit elle) entrainera la pénalisation prévue. Les mécaniciens enregistrés voyageant dans les Véhicules de Direction n'ont le droit d'utiliser que les pièces, huiles et eau transportées dans les voitures de Rallye ou les Véhicules d'Assistance. Les Véhicules de Direction pourront être garés en dehors des Zones d'Assistance s'il y manque de la place.

**13.5.3** Les trois mécaniciens désignés ne peuvent voyager que dans les Véhicules de Direction, ou d'Assistance déclarés. Les véhicules d'Assistance ne pourront comporter plus de 3 essieux.

**13.5.4** Un Road Book « Assistance » sera fourni et les Zones d'Assistance du parcours seront définies cinq jours avant l'épreuve.

**13.5.5** Ces Zones d'Assistance sont les seules où une assistance planifiée pourra être apportée aux voitures concurrentes.

Un Concurrent ayant un problème mécanique en dehors des Zones d'Assistance (sur une étape spéciale ou de liaison) doit obtenir d'un Commissaire la permission pour son assistance de rejoindre sa voiture pour y intervenir.

S'il s'agit d'une Etape Spéciale, l'assistance ne pourra le rejoindre qu'en roulant dans la même direction que le Rallye.

La conduite en contre-sens d'un véhicule d'assistance dans une Etape Spéciale pourra entrainer une pénalité allant jusqu'à l'exclusion du Concurrent qui est responsable de son assistance.

**13.5.6** L'utilisation de stations-service, de garages et leurs employés sur la Route du Rallye, est autorisée à condition qu'elle ne soit pas pré-organisée.

**13.5.7** Les Concurrents seront tenus responsables des agissements et de la bonne tenue de leurs équipes d'Assistance

**13.5.8** Utilisation d'autres véhicules :

Les véhicules transportant amis, famille, supporters des Concurrents sont autorisés à suivre le Rallye mais n'ont le droit de transporter ni pièces détachées ni roues de secours.

En outre leurs passagers n'ont le droit d'intervenir d'aucune façon que ce soit sur les voitures de Rallye. (Même pour nettoyer le pare-brise).

Ils peuvent toutefois apporter aux Concurrents boissons et nourriture.

Au cas où les dispositions de cet article seraient enfreintes, les pénalités correspondantes seraient appliquées au Concurrent en ayant bénéficié.

**13.5.9** Il est interdit d'utiliser un véhicule supplémentaire (camions etc.) pour transporter des pièces détachées ou des pneus pendant le Rallye. Seuls les Véhicules d'Assistance et de Direction sont autorisés à le faire dans les conditions définies au présent Article 13.

#### **13.5.10 Identification des Mécaniciens**

Les Organisateurs fourniront trois gilets par voiture de Rallye affichant clairement son numéro de course.

Ces gilets devront obligatoirement être portés par tout mécanicien travaillant sur la voiture correspondante, à quel qu'endroit que ce soit.

Il n'est pas obligatoire que des mécaniciens travaillant sur une voiture de Rallye soient ceux déclarés sur le Formulaire d'Enregistrement d'Assistance correspondant, mais ils doivent impérativement être officiellement enregistrés sur un Formulaire d'Enregistrement d'Assistance d'un Concurrent et être identifiables par les bracelets correspondants. Il est rappelé aux Concurrents que pas plus de trois mécaniciens, n'ont le droit de travailler sur une voiture en même temps. Les infractions seront pénalisées.

#### **13.5.11 Superviseurs d'assistance**

Les « Superviseurs d'Assistance » seront considérés comme étant assermentés. Ils surveilleront les opérations d'assistance pour s'assurer qu'elles sont conformes au règlement. Ils informeront le Directeur de Course de toute infraction et celui-ci appliquera les pénalités prévues.

#### **13.5.12 Parcs d'Assistance**

Chaque soir, il sera établi un « Parc d'Assistance » à proximité du Parc Fermé et de la Zone d'Attente, seul endroit où les Voitures Concurrentes pourront être entretenues et réparées..

Même si elles peuvent y rentrer en avance sur l'Heure Intentionnelle, les voitures concurrentes disposeront d'un maximum de 2 heures de service (voir aussi en 13.3. et 13.4.9). Les infractions seront rapportées aux Commissaires qui prononceront des sanctions.

Si sa voiture a besoin d'une réparation nécessitant l'emploi de matériel extérieur au Parc, le Concurrent peut demander au Directeur de Course ou à un de ses assistants, l'autorisation de la sortir du Parc.

Cette permission devra être donnée par écrit.

#### **13.5.13 Abandons**

Lors de l'abandon d'un Concurrent son assistance complète avec ses véhicules, devra abandonner. Ils n'auront pas le droit d'assister d'autres Concurrents. Les trois mécaniciens devront remettre leurs bracelets d'Identification à un officiel. Il est, néanmoins, autorisé d'échanger un véhicule d'assistance ou un mécanicien avec un autre toujours en Course, avec la permission écrite du Directeur de Course.

Toute infraction à cette règle sera rapportée aux Commissaires et entraînera, au détriment de l'équipage en ayant bénéficié, les pénalités prévues.

### **13.6 Temps de Route Maximum et Etapes ou Jours Manqués**

Un Temps de Route Maximum est établi entre 2 points de Contrôle, pas nécessairement consécutifs, indiqués sur le « Tableau des Horaires ». Tout Concurrent en dépassement sera considéré Hors Limite de Temps (voir Annexe A).

Les Concurrents peuvent manquer des étapes de Liaison, d'Assistance ou Spéciales, dans la limite d'un maximum cumulé de 3 journées pleines. Pendant cette période ils peuvent à tout moment rejoindre le Rallye tout en supportant les pénalités prévues.

Les Concurrents peuvent rejoindre le Rallye au-delà de cette période, mais ils ne figureront plus au classement.

### **13.7 Accidents**

Tout accident, même minime, doit être déclaré au Directeur de Course.

### **13.8 Ordre de départ**

Les Organisateurs établiront le premier « Ordre de Départ ». Chaque matin, les départs se feront dans l'ordre du classement général de la veille au soir.

Les Organisateurs se réservent le droit de modifier la position de départ d'un Concurrent pour raisons de sécurité.

### **13.9 Ouvreurs et Balai**

Les Organisateurs pourront, à leur discrétion utiliser un ou plusieurs véhicules « Ouvreurs » et « Balai ».

### **13.10 Exaequo**

Au cas où des Concurrents se trouveraient à égalité au classement, serait déclaré vainqueur celui d'entre eux ayant fait le meilleur temps de la première étape spéciale. Si le score se trouvait être encore identique, les temps de la deuxième étape spéciale seraient pris en considération, etc.

## **14. PENALISATIONS**

- |  |  |
|--|--|
| <b>14.1</b> Pointage en avance   | 2 minutes par minute d'avance  |
| <b>14.2</b> Pointage en retard   | 1 minute par minute de retard  |
| <b>14.3</b> Entrée tardive au Parc Fermé   | 1 minute par minute de retard  |
| <b>14.4</b> Etape spéciale manquée   | 90 minutes + le Temps Maximum Alloué pour l'Etape Spéciale au Tableau des Horaires |
| Un Concurrent est considéré comme ayant manqué une étape s'il n'en est pas passé aux Contrôles Horaire de départ et d'arrivée. Il doit avoir pris le départ d'une journée pour pouvoir manquer une étape. S'il n'a pas pris le départ d'une journée, il est Hors Limite de Temps et manque toute la journée. |  |
| <b>14.5</b> Modification d'une carte de Contrôle   | 120 minutes + décision des Commissaires  |

<b>14.6</b> Excès de vitesse	1ère Infraction	Amende de Euros 50,-
	2ème Infraction	5 minutes
	3ème infraction	60 minutes
<b>14.7</b> Arrivée à un Contrôle dans le mauvais sens		Comme au 14.4
<b>14.8</b> Tampons ou signatures manquants sur la carte de Contrôle		Comme au 14.4
<b>14.9</b> Perte de la carte de Contrôle ou de la feuille de vérifications		Exclusion possible
<b>14.10</b> Journées entières manquées		300 minutes par jour Plus les Temps Maximum Alloués pour Les Etapes Spéciales, au Tableau des Horaires
<b>14.11</b> Infractions d'assistance	Première	5 minutes
	Deuxième	15 minutes
	Troisième	60 minutes
	Quatrième	Exclusion possible

## **15. RECLAMATIONS ET APPELS**

**15.1** Résultats: Ceux-ci seront déclarés Finaux, 30 minutes après l'affichage des résultats provisoires à la fin du Rallye. Aucune réclamation ne sera recevable après l'expiration de ces 30 minutes.

**15.2** La caution pour réclamation est fixée à Euros 1.000,- ou l'équivalent dans une autre devise, payable comptant lors de la remise de la réclamation écrite au Directeur de Course. Ceci peut avoir lieu à n'importe quel moment du Rallye.

**15.3** Si une réclamation entraîne le démontage de la voiture d'un autre Concurrent, le plaignant devra ajouter à la caution Euros 3.000,- ou l'équivalent, dans une autre devise.

**15.4** Les frais encourus pour le transport de la voiture et pour le travail effectué seront à le charge du plaignant si la réclamation est infondée ou par le Concurrent fautif si la réclamation est jugée fondée.

**15.5** Un Concurrent peut faire appel contre une décision du Directeur de Course, mais la décision prise par les Commissaires, à la suite de l'appel, sera définitive.

**15.6** Chaque soir les résultats provisoires seront affichés, dès que possible, au tableau officiel. Toute réclamation doit être posée, par écrit, au Directeur de Course, de préférence avant le soir suivant.

## **16. DISTRIBUTION DES PRIX ET RECOMPENSES**

Celle-ci aura lieu lors de la Soirée de Remise des Prix le soir de l'arrivée du Rallye à Marrakech.

Du 1er au 10ème au classement général : Trophées

Les 1er et au 2ème de chaque classe : Trophées

Chaque Concurrent classé : Prix

Un Prix du Mérite sera attribué, à la discrétion du Directeur de Course, à un équipage de son choix, même si celui-ci n'est pas classé.

# ANNEXE A: CHRONOMETRAGE

## 1. TYPES D'ETAPES

- 1.1 Une Etape de Liaison se déroule entre deux Contrôles Horaires (CH), pour laquelle un Temps Idéal est donné. Une pénalisation est prévue pour pointage en avance ou en retard de l'Heure Idéale. Le calcul se fait par minute entière.
- 1.2 Les Etapes d'Assistance sont également des étapes entre deux Contrôles Horaires chronométrées en minutes entières. Le Temps Idéal de ces étapes incorpore un temps supplémentaire pour l'assistance technique et le ravitaillement en carburant. Une pénalisation est prévue pour pointage en avance ou en retard. Le calcul se fait par minute entière.
- 1.3 Les Etapes Spéciales sont celles entre le Contrôle de départ d'une spéciale (CDES) et le Contrôle d'arrivée d'une spéciale (CAES) chronométrées à la seconde. Elles n'ont pas de Temps Idéal. La pénalité sera égale au temps de parcours en Heures : Minutes : Secondes.
- 1.4 Regroupements : A certains points du Rallye, entre deux Contrôles Horaires (CH). Des Regroupements peuvent être prévus pour « resserrer » le Rallye. Aux Contrôles Horaires d'entrée de regroupement (CHER) les Concurrents recevront une heure de sortie (CHSR). Les sorties se feront autant que possible avec des intervalles de 2minutes. Le temps d'un regroupement sera de 2 minutes au minimum.

## 2. CONTROLES

- 2.1 Aux CH et CDES l'entrée en Zone de Contrôle pourra se faire entre 59 secondes avant et 59 secondes après l'Heure Idéale. L'heure de pointage réelle sera prise dans ce laps de temps lorsque la voiture et les deux co-équipiers auront passé le panneau d'entrée au Contrôle.

Exemple : Heure idéale de pointage : 12h40 Entrée permise entre : 12h.39'01" et 12h.40'59"

Le Concurrent doit écrire, à l'endroit prévu à cet effet sur sa carte de Contrôle, l'heure requise par lui. S'il entre dans la Zone de Contrôle dans les 59 secondes avant, le Contrôleur inscrira cette heure requise et rendra la carte à cette minute même.

Si un Concurrent entre dans la Zone de Contrôle plus tôt que 59 secondes avant son Heure Idéale le Contrôleur inscrira l'heure réelle indiquée sur son chronomètre.

Il est de la seule responsabilité du Concurrent de s'assurer que l'heure inscrite sur sa carte est exacte.

Sur la ligne de départ, après le décompte, le Concurrent doit partir dans les 20 secondes, sous peine d'exclusion de cette étape

**2.2** A la fin d'une Etape Spéciale les temps sont pris « au vol » au passage devant le panneau rouge : Fin.

L'heure enregistrée en Heures : Minutes : Secondes sera inscrite sur la carte, au panneau de Contrôle d'« Arrivée d'Etape Spéciale » CAES situé entre 100 et 300 mètres après le panneau Fin.

Les Concurrents ne doivent pas s'arrêter entre ces deux panneaux.

L'heure enregistrée en heures et minutes, sans tenir compte des secondes sera l'heure de départ de l'Etape de Liaison ou d'Assistance suivante.

**2.3** L'intervalle des départs d'un Contrôle Horaire ou d'un Contrôle de départ d'étape spéciale sera généralement de 2 minutes, même si plusieurs Concurrents arrivent dans la même minute. Les départs se feront toujours dans l'ordre d'arrivée.

**2.4** Une Zone de Contrôle est la distance entre le panneau jaune «Horloge» et le panneau beige «Barre»

Exemple d'une journée typique :

TC 0 - CHO	08h00	Contrôle Horaire - Début de journée Retard maximum autorisé: 15 minutes
TC 1 - CH1	08h15	Contrôle Horaire de fin d'une Etape de Liaison ou d'Assistance. Temps mort autorisé: 3minutes, entre le CH et le CDES
CS 1 - CDES1	08h18	Départ d'Etape Spéciale Le temps écoulé entre le CDES et le CAES sera inscrit sur la carte de Contrôle en Heures: Minutes : Secondes
CE 1- CAES1	08h40.26	Arrivée d' Etape Spéciale et départ d'une Etape de Liaison ou d'Assistance. L'heure de départ de cette Etape est la même que celle de la fin de la Spéciale, sans les secondes. Temps alloué 01h00.
TC 2 - CH2	09h40	Contrôle Horaire - Fin d'Etape de Liaison ou d'Assistance. Temps (mort) alloué 3 minutes entre le CH et CDES NB: Le temps mort peut, quelques fois, être de plus de 3 minutes
CS 2 - CDES2	09h43	Départ d'Etape Spéciale.
CE 2 - CAES2	11h43	Arrivée d'Etape Spéciale et départ d'une Etape de Liaison ou d'Assistance. L'heure de départ de cette Etape est la même que celle de la fin de la Spéciale, sans les secondes.
TC 2 B - CHER2B	12h21	CH Entrée d'un Regroupement. Les Concurrents seront regroupés à ce Contrôle et repartiront du CHSR toutes les 2 minutes, après le départ de la première voiture à 12h41.

TC 2 C - CH2C	12h41	L'heure de départ de Liaison ou d'Assistance aura été allouée au CHER 2B. Il n'y aura pas de pénalisation pour avance en fin de journée, mais celles pour retard s'appliqueront.
TC 2 D - CH2D	16h30	Contrôle Horaire de fin de journée fin d'Etape de Liaison ou d'Assistance.

## **RETARDS**

Si vous êtes habitué aux règlements Européens vous verrez que dans ce Rallye les règles de « retard » sont exprimées et appliquées très différemment. Veuillez lire, très attentivement ce qui suit :  
En fait, il y a deux types de « Retard »

**1) Retard:** Au premier « Départ du Jour » ainsi qu'aux CHSR (Regroupements) cela s'appelle « Retard ». Vous n'avez droit qu'à un maximum de 15 minutes de retard à ces CH

Deux Exemples :

- a) Votre «Heure Idéale de Départ» était 06h45 mais votre départ réel a lieu à 06h59. Vous n'avez donc encouru que 14 minutes de pénalisation de retard et vous êtes donc autorisé à prendre le départ moyennant pénalité.
- b) Votre « Heure Idéale de Départ » était 06h45 mais vous êtes arrivé au Contrôle pour prendre le départ à 07h01. Vous avez dépassé votre retard autorisé et vous devenez Hors Limite de Temps (HLT) ce qui équivaut à ne pas vous être présenté au Contrôle. Conséquence: la pénalité sera celle d'avoir manqué une journée entière.

**2) Temps de Route Maximum (TRM):** A tous les autres Contrôles, il existe un Temps Idéal et un Temps de Route Maximum : Ces deux temps sont indiqués au Tableau des Horaires.

Le TRM est défini entre 2 Contrôles qui ne sont pas nécessairement consécutifs.

Il peut correspondre à une succession d'Etapes Spéciales, de Liaison et d'Assistance.

Bien que le concept de « retard » ne soit ici mentionné nulle part, le TRM est en fait calculé en ajoutant à la somme des Temps Idéaux et des Temps Maximums Alloués des Etapes concernées entre ces deux Contrôles, une provision de retard.

Le temps mort c'est-à-dire les 3 (ou plus) minutes entre un CH et un CDES n'est pas inclus dans ce calcul.

L'exemple ci-dessous montre la relation entre le Tableau des Horaires et le Temps de Route Maximum pour une étape en le CH 3 et le CH 6 :

Heure idéale du premier Concurrent au CH 3	08h45
Heure idéale du premier Concurrent au CH 6	10h45
Pour être à l'heure Idéale il faut mettre	2 Heures
Cependant le TRM (Temps Route Maximum) est de	4 Heures

Il s'ensuit que le retard autorisé, mais pénalisé, entre le CH 3 et le CH 6 est en fait de 2 heures.

En cas de dépassement du TRM, le Concurrent devient Hors limite de Temps (HLT).  
Conséquence: la pénalité sera celle d'avoir manqué une journée entière.

Dans l'exemple ci-dessus le TRM expire au CH 6 d'où démarre un nouveau TRM.  
Les TRM ne sont pas cumulables.

# **ANNEXE B : ANNEXE TECHNIQUE - VOITURES ELIGIBLES**

## **1. TYPES DE VOITURES ADMIS DANS L'EVENEMENT**

Seront admises : les voitures « particulières » construites avant le 31 Décembre 1975 n'ayant pas plus de six places.

Lorsque la mécanique et la carrosserie d'une voiture construite après le 31 Décembre 1975 sont identiques à celles d'une même voiture construite avant cette date, sa carrosserie sera considérée éligible à condition que cette voiture ait été fabriquée avant le 31 Décembre 1979. Il incombe au Concurrent de prouver que la spécification de sa voiture est la même que celles construites avant le 31 Décembre 1975.

Lorsqu'une modification a été homologuée par le constructeur pendant la période spécifiée, il incombe au Concurrent de fournir les détails de cette homologation et/ou la preuve de l'époque de la modification, à la demande des Commissaires.

Il est de la responsabilité de l'engagé ou du Concurrent de se conformer aux règlements et de démontrer aux Organisateurs que la voiture est conforme.

## **2. EXIGENCES DE SECURITE POUR TOUTES LES VOITURES**

**2.1** Toutes les voitures doivent être équipées d'un arceau. Ceux aux spécifications de l'annexe J de la FIA sont recommandés. La soudure ou le boulonnage des arceaux et le renforcement des « turrets » de la suspension sont autorisés.

**2.2** Les voitures doivent avoir, solidement montés, deux extincteurs à main d'au moins 2kgs de poudre ou 2,4 litres AFFF facilement accessibles pour les deux équipiers. Ces extincteurs doivent comporter une méthode visuelle de vérification de charge, soit par un étiquetage certifié ou par une jauge.

**2.3** Les voitures doivent être munies d'une paroi de protection ininflammable entre le moteur et l'habitacle empêchant le passage de carburant et de flammes en cas d'accident. Il en va de même entre le réservoir de carburant et l'habitacle.

**2.4** Toute tuyauterie de carburant ainsi que la durit de remplissage du réservoir doivent être enfermées dans un tube ou dans une gaine métallique étanche. Les reniflards et tuyaux de trop plein doivent être métalliques ou recouverts d'une tresse métallique. Tout tuyau de liquide chaud ou inflammable traversant l'habitacle doit être métallique, enfermé dans du métal ou dans une gaine de métal tressé.

- a) Tout réservoir d'huile ou vase d'expansion situé à l'intérieur de l'habitacle doit être recouvert d'un couvercle ou d'un boîtier métallique. Ceux-ci devront être étanches.
- b) Les Jerricans métalliques de carburant sont autorisés à condition qu'ils ne soient pas dans l'habitacle et qu'ils soient solidement amarrés. Ils devront être inspectés lors des vérifications.
- c) Les voitures doivent comporter un ou des coupe-circuits isolant tous les circuits électriques et capables d'arrêter le moteur, depuis l'extérieur et de l'intérieur. Les emplacements de ce ou ces coupe-circuits doivent être clairement signalés par une flèche rouge.
- d) Les voitures doivent être équipées de harnais de sécurité aux normes FIA

**2.5** Les pare brises devront être en verre feuilleté

**2.6** La capacité du réservoir de carburant est libre.

Si celui-ci n'est pas celui d'origine il devra être d'un modèle de sécurité homologué FIA ou d'un autre modèle acceptable par le chef Commissaire technique.

Une capacité de 100 litres est recommandée.

### **3. MODIFICATIONS DE CARROSSERIE**

**3.1** La configuration et les matériaux d'origine ne peuvent être changés, sauf pour utiliser des panneaux de portes, des capots, des ailes allégées etc. à condition que ceux-ci aient été homologués par le constructeur avant le 31 Décembre 1975.

L'élargissement des passages de roues, pour le montage de roues, différentes mais autorisées, n'est pas recommandé et chaque cas individuel doit être accepté par le Commissaire Technique.

**3.2** Les ouvertures d'aération supplémentaires de l'habitacle sont autorisées.

**3.3** Les roues arrières, au moins, doivent être protégées par de solides bavettes couvrant, derrière, toute la largeur des pneus et descendant jusqu'à un minimum de 7cms. au dessus du sol.

**3.4** Les pare-brises doivent être en verre feuilleté. Pour des raisons de sécurité le verre des fenêtres avant de côté, et de la lunette arrière seulement, peuvent être remplacé par de l'Altuglas ou un autre plastique d'au moins 5mm. d'épaisseur, conformément à l'Annexe K de la FIA.

**3.5** Les «pare-buffles» sont autorisés.

**3.6** Les marchepieds et les poignées de fortune sont autorisés.

## 4. MODIFICATIONS MECANQUES

### 4.1 Moteur

- a) Celui-ci doit être celui spécifié à l'origine par le constructeur ou un autre homologué en option avant le 31 Décembre 1975 pour cette voiture.  
Le bloc et la culasse doivent être les mêmes que ceux montés d'origine.  
Le moteur peut être changé de celui d'origine pour un autre, homologué à une date postérieure à son année de construction, si la différence est une variante homologuée avant le : 31 Décembre 1975  
La cylindrée doit être celle spécifiée pour les modèles fabriqués avant le 31 Décembre 1975 ou celle d'une option homologuée avant cette date.  
Un réalésage de plus de 60.000" (1,524mm) de la spécification du constructeur ne sera pas admis.
- b) Le nombre d'arbres à cames et leurs positions doivent rester les mêmes qu'à l'origine. Leur spécification est libre.  
Les modifications internes du moteur sont libres.
- c) Les carburateurs peuvent être remplacés par un modèle différent mais non pas par l'injection, sauf si cette modification date de la période acceptée, et vice versa.  
Les Collecteurs sont libres.
- d) Un radiateur d'huile peut être ajouté à l'intérieur de la carrosserie mais ne doit pas dépasser la silhouette de la Voiture.
- e) Les distributeurs à rupteurs, avec vis platinées et condensateurs, peuvent être changés et convertis aux modèles électroniques. Les boîtiers de distributeurs peuvent être changés mais ils doivent conserver leur fonction et leur emplacement d'origine.
- f) Les conversions à l'allumage électronique « à carte » ou bien « programmable » ainsi que celles utilisant des sondes externes au distributeur aux fins d'allumage sont interdites.
- g) A défaut de certificat d'homologation ou si une preuve d'utilisation dans la période requise, les modifications suivantes sont interdites
- L'utilisation de sondes, O<sub>2</sub> ou  $\lambda$  supplémentaires sur, ou dans, le moteur, l'admission d'air, l'échappement ou les collecteurs.
  - L'utilisation de systèmes d'allumage électroniques pouvant être programmés modifiés, manuellement ou électroniquement, pendant que la Voiture roule.
  - L'utilisation de sondes ou composants électroniques qui peuvent, ou pourraient, rassembler, transmettre ou stocker des informations ou des données concernant les performances des moteurs. (Les composants montés par les Organismes sont, évidemment permis).
- h) Il est permis d'installer des prises pouvant aider aux diagnostics lors de l'Assistance. Celles-ci devront être retirées et remplacées par des bouchons neutres, en dehors de l'Assistance.

## **4.2 Divers**

- a) Les boîtes de vitesses et le nombre de vitesses doivent être ceux spécifiés et montés en série avant le 31 Décembre 1975 ou ceux homologués, pour la compétition, avant cette date. Les rapports et les matériaux utilisés sont libres. La cloche peut être changée ou modifiée.  
Les radiateurs d'huile de boîte et de différentiels peuvent être montés à l'intérieur de la carrosserie, à condition qu'ils n'en modifient pas le profil original. Les protections de carters d'huile sont recommandées.
- b) Les ponts, leurs rapports et leurs supports (côté essieu et non côté carrosserie) sont libres et peuvent être équipés de différentiels à glissement limité. Tous les emplacements de montage sur le châssis doivent être à l'endroit prévu sur la voiture de série ou les fiches d'homologation. Les dimensions des boulons et le moyeu de fixation (silent blocs ou rotules) sont libres. Des photos d'époque mettant en évidence ce qui figure ci-dessus pourront être acceptées par le Commissaire Technique à sa demande.
- c) Les freins sont libres. Les tambours peuvent être remplacés par des disques métalliques. La fibre de carbone ou autres composites sont interdits.
- d) Les échappements sont libres.
- e) Les dispositifs de protection des boîtes de vitesse et différentiels sont, non seulement autorisés, mais recommandés.

## **5. SUSPENSION**

- 5.1** La disposition générale de la suspension, y compris celle des points d'ancrages, doit être d'origine aussi bien par sa forme que par sa conception. Les positions des amortisseurs ou de leurs étais doivent être les mêmes qu'à l'origine. Ceci doit pouvoir être prouvé par des photos de la voiture d'origine et / ou les documents d'homologation d'époque.
- 5.2** Les fusées avant et moyeux doivent rester telle leur conception d'origine. La matière des fusées peut être changée, mais non pas leur conception et dimensions. Le montage de la suspension aux moyeux peut être modifié mais doit être approuvé par le Commissaire Technique et la modification ne doit pas en augmenter le débattement.
- 5.3** Cependant, étant donné la nature de cette épreuve, le renforcement des composants en acier embouti est permis mais ces renforcements doivent avoir le même profil que l'original. Ils ne peuvent être remplacés par des pièces différentes, par exemple tubulaires.
- 5.4** Les amortisseurs et ressorts sont libres mais doivent être le même qu'à l'origine, c'est-à-dire à spires ou à lames.
- 5.5** Les barres antiroulis de dimensions plus grandes ou additionnelles sont autorisées, ainsi que les sangles de retient.

**5.6** Les doubles amortisseurs sont interdits pour les voitures de moins de 1700 Kgs de poids brut. Ce poids devra être celui de la Voiture avec seulement deux roues de secours, sans l'équipage et sans autre équipement à bord.

Les voitures équipées d'amortisseurs doubles seront systématiquement passées aux Vérifications Techniques.

## **6. POIDS**

Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à celui de la même voiture de série et / ou celui figurant au certificat d'homologation.

## **7. ROUES DE SECOURS**

Une deuxième roue de secours est autorisée à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture mais pas entre les deux.

Le montage sur une fixation spéciale est autorisé à l'extérieur de la voiture, mais devra recevoir l'approbation du Commissaire technique. Cette roue ne doit pas déborder de la carrosserie d'origine.

Les dimensions de roues et pneus sont libres.

Toutefois l'utilisation de pneus jugés par les Organisateurs non-conformes à l'esprit du Rallye, de par leur taille ou leur type, sera prohibée (voir aussi art. 12.5).

## ANNEXE C : PUBLICITE

1. Emplacements obligatoires des autocollants et de leurs positions sur la voiture. Ils ne doivent être découpés ou effacés, d'aucune manière, avant d'être apposés sur la voiture.
2. Emplacements des plaques sur les capots avant et arrière. Aucun autre endroit ne sera accepté.

