



 English ▼



RÈGLEMENTS

Les textes contenus dans cette section représentent le règlement officiel du Rassemblement des Lamas, classés par thèmes.

Le présent règlement est considéré comme accepté dès l'envoi du formulaire d'inscription.

Chaque participant s'engage à ne pas intenter de poursuites judiciaires contre l'Organisateur, qui décline toute responsabilité en cas de dommages au véhicule et en cas de blessure corporelle ou d'accident causé à un tiers.

L'organisateur se réserve le droit d'annuler l'événement ou d'en modifier le déroulement.

1) QUI PEUT PARTICIPER

Toute personne titulaire d'un permis de conduire valide pour la moto qu'elle compte utiliser.

Les éléments suivants sont également requis :

a) la carte de membre Adventure Moto Events valable pour 2026 (déjà incluse dans les frais d'inscription)

Édition Maroc uniquement :

b) l'autorisation de la Fédération Royale Marocaine de Motocyclisme (FRMM), qui comprend l'autorisation de circuler dans les zones désertiques (le coût de cette autorisation est inclus dans les frais d'inscription)



c) une assurance accident corporel valable au Maroc, qui couvre également un éventuel rapatriement (chaque participant devra souscrire personnellement cette assurance).

2) QUELLES MOTOS PEUVENT PARTICIPER

Comme les parcours se déroulent sur différents types de terrain, vous pouvez participer avec une moto homologuée pour la route et adaptée à une utilisation hors route, équipée de pneus tout-terrain appropriés, sans limite de cylindrée (cm³) ni de poids.

Compte tenu du type de parcours et de la prédominance des chemins hors route, il est recommandé de choisir une moto adaptée à votre niveau de conduite et à votre condition physique.

IMPORTANT !

L'autonomie minimale requise est de 180 km (150 km pour la version Monviso).

3) FORMULES DISCOVERY, RALLY ROADBOOK et RALLY GPS : points communs et différences

Durant les secteurs de transfert, pour toutes les formules, il est nécessaire de suivre précisément le tracé et toutes les autres instructions fournies, et de respecter les limitations de vitesse indiquées sur le parcours et/ou dans le fichier GPX fourni.

Il existe un temps maximum à respecter pour terminer chaque étape (journée).

Pour la formule Découverte, l'intégralité du parcours est considérée comme un secteur de transfert et le respect de toutes les règles applicables à cette catégorie confère la qualification de FINISHER. **Seuls les participants ayant obtenu la qualification FINISHER à chaque étape reçoivent le trophée/la médaille FINISHER à la fin de l'épreuve.**

Les formules des roadbooks et GPS de rallye incluent également des secteurs sélectifs, durant lesquels les pilotes doivent valider tous les points de passage de différents types. Un point de passage est généralement validé lorsque le pilote est entré dans la zone circulaire de 20 mètres de rayon autour de ce point.



En rallye, la formule du roadbook exige de suivre les indications du roadbook pour atteindre (valider) tous les waypoints. Lors d'un secteur sélectif, lorsque le pilote atteint une certaine distance du waypoint (à l'exception des waypoints de contrôle), variable selon le type de waypoint, une flèche apparaît, indiquant la direction et la distance restante.

Cette distance diminue à mesure que le pilote s'approche du waypoint, jusqu'à validation.

En rallye-raïd avec GPS, lors d'un secteur sélectif, le pilote calcule, à l'aide de son GPS, l'itinéraire ou la direction à suivre pour atteindre (valider) tous les points de passage dans l'ordre (ils sont clairement identifiés). La validation des points de passage n'est pas confirmée immédiatement.

Pour les formules Rally Roadbook et Rally GPS, un horaire précis est défini pour le départ de chaque secteur sélectif.

Tous les horaires sont exprimés en minutes. Ce temps est calculé à partir du moment du départ de l'étape, c'est- **à-dire à partir du moment où le pilote franchit le premier point de passage, appelé DT 01.** Par conséquent, le pilote (même s'il fait partie d'une équipe) peut démarrer un secteur sélectif entre 00 et 59 secondes de la minute indiquée.

Tout départ avant ou après la minute indiquée entraîne l'application des pénalités prévues par le règlement.

Dans les secteurs sélectifs, il peut y avoir des différences entre l'itinéraire du roadbook de rallye et l'itinéraire des formules GPS de rallye.

Il existe un temps maximal pour effectuer un secteur sélectif (indiqué en minutes et secondes).

Pour chaque seconde de retard au-delà de ce temps maximal, un point de pénalité est appliqué.

Le temps maximal pour effectuer un secteur sélectif peut être différent pour les deux formules (Roadbook et GPS).

En raison de ces différences, il existe des classements distincts pour les deux formules et **pas de classement général, mais un seul vainqueur : celui qui accumule le moins de pénalités à la fin du rallye.**

4) CATÉGORIES



1) MC RRB = Rallye multicylindre RoadBook

2) SC RRB = Rallye monocylindre RoadBook

3) MC RGPS = GPS de rallye multicylindre

4) SC RGPS = GPS de rallye monocylindre

5) W RRB = Rally RoadBook Femme

6) W RGPS = Rally GPS Female

7) T = Équipes de rallye

8) DISC = Découverte

Chaque équipe doit compter au minimum deux pilotes. Il est important de noter qu'une équipe de plus de deux membres pourrait accumuler davantage de pénalités et, par conséquent, être désavantagée au classement par équipes.

Les catégories seront considérées comme formées lorsque 5 pilotes/équipes seront atteints pour chacune d'elles ; sinon, ces pilotes seront fusionnés dans d'autres catégories.

5) OUTILS OBLIGATOIRES DE DÉCOUVERTE

a) L'utilisation d'un GPS, d'une tablette ou d'un smartphone avec une application de navigation est obligatoire.

Le GPS ou l'application utilisé(e) par le/la participant(e) doit permettre le chargement des traces du parcours fournies par l'organisation au format GPX et être capable d'enregistrer l'intégralité du trajet à une fréquence d'un point par seconde ou d'un point tous les 10 mètres (à titre d'enregistrement de secours en cas de problème avec l'appareil officiel).

Il est conseillé d'équiper le GPS ou l'application utilisée de cartes des pays traversés.

La trace de chaque étape sera envoyée par courriel à chaque participant(e) 30 minutes avant le départ. Chaque participant(e) est responsable du chargement de cette trace sur son appareil ou son application. **L'organisation ne téléchargera pas le fichier GPX sur les appareils.**



b) le dispositif de suivi et de sécurité. Les frais de location ne sont pas inclus dans les frais d'inscription.

6) OUTILS OBLIGATOIRES POUR LE RALLYE

Formule du carnet de route du rallye :

La navigation pendant le défi est effectuée à l'aide d'un appareil GPS ou d'une application pour les secteurs de transfert (traces) et avec l'aide d'une application de carnet de route électronique pour les secteurs sélectifs (points de passage).

a) L'application obligatoire pour les secteurs sélectifs sera communiquée bien à l'avance, afin que les pilotes puissent la télécharger et la tester.

b) L'utilisation d'un GPS, d'une tablette ou d'un smartphone avec une application de navigation est obligatoire pour les secteurs de transfert.

Le GPS ou l'application utilisé(e) par le/la participant(e) doit permettre le chargement des tracés de l'itinéraire fournis par l'organisation au format GPX et être capable d'enregistrer l'intégralité du parcours à une fréquence d'un point par seconde ou d'un point tous les 10 mètres (à titre d'enregistrement de secours en cas de problème avec l'appareil officiel).

Il est conseillé d'équiper le GPS ou l'application utilisé(e) de cartes des pays inclus dans l'itinéraire. Le tracé de chaque étape sera envoyé par courriel à chaque participant(e) 30 minutes avant son départ. Il appartient à chacun(e) de le charger sur son appareil ou son application. **L'organisation ne transférera pas le fichier GPX sur les appareils.**

c) le dispositif de suivi et de sécurité. Les frais de location ne sont pas inclus dans les frais d'inscription.

Formule GPS RALLYE :

La navigation durant le défi s'effectue à l'aide d'un appareil ou d'une application GPS, aussi bien pour les secteurs de transfert que pour les secteurs sélectifs.

a) L'utilisation d'un GPS, d'une tablette ou d'un smartphone équipé d'une application de navigation est obligatoire.

Le GPS ou l'application utilisé(e) par le/la participant(e) doit permettre le chargement des tracés de l'itinéraire fournis par l'Organisation au format GPX et être capable d'enregistrer l'intégralité du parcours à une fréquence d'un point



par seconde ou d'un point tous les 10 mètres (à titre d'enregistrement de secours en cas de problème avec l'appareil officiel).

Il est conseillé d'équiper le GPS ou l'application utilisée de cartes des pays inclus dans l'itinéraire. Le tracé de chaque étape sera envoyé par courriel à tous les participants dans les 30 minutes suivant le départ individuel de chaque étape.

b) le dispositif de suivi et de sécurité. Les frais de location ne sont pas inclus dans les frais d'inscription.

7) APPAREILS ET APPLICATIONS GPS

Voici les fonctionnalités essentielles minimales que l'appareil GPS ou l'application de navigation (sur un smartphone ou une tablette) doit posséder pour participer au Rallye des Lamas :

- pouvoir télécharger le fichier envoyé quotidiennement par l'organisation à l'adresse électronique du participant
- ; – pouvoir utiliser des fichiers au format GPX ;
- pouvoir suivre une trace ou un itinéraire sans navigation ;
- afficher à l'écran tous les points de passage chargés avec leur nom et leur symbole visibles sans avoir besoin de les ouvrir individuellement
- ; – pouvoir enregistrer la trace du participant à une fréquence d'un point par seconde ou d'un point tous les 10 mètres
- ; – pouvoir envoyer le fichier (au format GPX) de l'itinéraire enregistré à l'organisation par tout moyen (si nécessaire).

Autre conseil : il est important que votre appareil dispose de sa propre connexion de données Internet ou que vous ayez la possibilité de partager une connexion de données avec cet appareil.

L'organisation décline toute responsabilité s'il est impossible de charger ou d'afficher correctement toutes les informations contenues dans le fichier GPX relatif à chaque étape.

8) DISPOSITIFS DE SUIVI ET DE SÉCURITÉ

L'utilisation des dispositifs de suivi de sécurité est obligatoire.

Les dispositifs de suivi de sécurité les plus adaptés sont utilisés pour chaque événement et chaque formule. Le pilote prend en charge les frais de location



des dispositifs.

La communication par GSM ou satellite est incluse dans le prix de la location.

Durant tout le Rallye Lamas, les participants sont responsables du bon fonctionnement de leurs dispositifs de suivi de sécurité.

Ils doivent être fonctionnels et rester allumés en permanence sur toute la longueur de chaque étape.

Ils doivent être positionnés conformément aux instructions fournies par le fournisseur ou l'organisation lors des vérifications préalables à l'événement.

L'alimentation par la moto n'est pas obligatoire, mais recommandée. En cas d'indisponibilité, le pilote devra recharger l'appareil chaque soir/nuit à l'aide du câble fourni.

Si la batterie de l'appareil est insuffisamment chargée au départ du pilote, celui-ci ne sera pas autorisé à participer à l'étape et devra emprunter la route asphaltée la plus directe pour rejoindre l'arrivée (par mesure de sécurité).

Tout incident causé par le concurrent (perte, destruction, mise hors tension, etc.) entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'événement.

Un dépôt de 200 € en espèces sera demandé lors des contrôles administratifs.

Il sera restitué à la fin de l'événement après vérification de l'intégrité des dispositifs de suivi.

Les perdre malgré tout entraînera une pénalité fixe de 3000 points.

L'organisation fournira de nouveaux dispositifs de suivi (sous réserve de disponibilité) après paiement intégral.

Sans ces appareils, il n'est pas possible de continuer à participer à l'événement.

9) RÈGLES GÉNÉRALES

1) Le Rallye Lamas est une aventure humaine, un défi personnel et sportif à partager entre amis au rythme de la formule choisie. La participation aux épreuves du Rallye Lamas est volontaire.



2) Ce RÈGLEMENT se réfère aux formules RALLYE et DÉCOUVERTE (le cas échéant) et doit donc être respecté par tous les participants aux événements.

3) Toute infraction ou tentative de contournement du règlement sera sanctionnée par une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'événement. En cas d'exclusion, aucun remboursement ne sera accordé.

4) L'intégralité du parcours des épreuves du Rallye Lamas est ouverte à la circulation (sauf indication contraire).

Il est donc impératif de respecter le code de la route et les règles de circulation des pays traversés.

Les participants doivent notamment être vigilants et respecter les limitations de vitesse sur les routes goudronnées et en agglomération.

Chaque participant s'engage à respecter l'environnement, les habitants rencontrés et les villages traversés.

Une reconnaissance du parcours est effectuée environ un mois avant l'épreuve afin de minimiser les erreurs liées aux variations de terrain, mais les conditions peuvent évoluer, même pendant l'épreuve.

Sur l'intégralité du parcours du Rallye Lamas Monviso (uniquement), la formation de groupes de plus de 5 motos est interdite, sous peine d'exclusion de l'épreuve. Des contrôles seront effectués par notre équipe le long du parcours et à l'aide de dispositifs de géolocalisation.

5) L'organisation fournira à chaque moto un jeu complet d'étiquettes (numéro de dossard).

Pendant l'événement, les étiquettes devront être apposées sur la moto aux emplacements indiqués par le personnel (2 latérales et 1 avant). L'étiquette avant devra être la première lisible et identifiable.

ORDRE DE DÉPART

6) Généralement, les pilotes de la formule Rally Roadbook prennent le départ en premier, suivis de ceux de la formule Rally GPS, puis des équipes et des pilotes de la formule Discovery. Pour la première spéciale, les pilotes de chaque formule s'élanceront par ordre croissant de numéro de dossard sur leur moto.

En règle générale, les participants de chaque formule s'élanceront un par un, à raison d'un départ par minute.



7) L'ordre de départ de la deuxième à la dernière étape correspondra au classement de la dernière étape terminée.

Le premier à s'élancer sera toujours celui du Rally Roadbook, suivi de celui du Rally GPS.

Viennent ensuite les participants de la Formule Découverte, selon l'ordre de leurs dossards.

8) Les 2 (ou plus) pilotes de chaque équipe doivent partir ensemble (et rouler ensemble).

9) Normalement, l'heure de départ correspond à la minute : il est donc nécessaire de partir entre 00 et 59 secondes de cette minute.

Chaque pilote connaîtra son heure de départ (et son ordre de passage) pour le lendemain en consultant l'ordre de départ publié dès que possible par l'Organisation et diffusé via la messagerie WhatsApp de l'événement.

Tout départ anticipé entraînera l'annulation de l'étape.

10) L'heure de départ et l'intervalle entre les pilotes (ou les équipes de pilotes) de chaque étape peuvent être modifiés la veille et annoncés lors du briefing quotidien.

11) Le point de départ d'une étape (DTxx) ou d'un secteur sélectif (SSxx WP01) est un lieu virtuel dont le rayon de validation est de 20 mètres dans toutes les directions. Les participants doivent veiller à ne pas pénétrer par inadvertance dans la zone circulaire de validation du point de départ avec leurs dispositifs de suivi. Dans le cas contraire, leurs temps de transit seraient faussés et aucune réclamation ne sera acceptée.

SECTEURS DE TRANSFERT et SECTEURS SÉLECTIFS

12) Pendant l'événement, il y a des secteurs de transfert (TS ou liaisons) et, uniquement pour les deux formules Rallye, il y a des secteurs sélectifs (SS ou spéciales).

13) Dans les secteurs de transfert (TS), le tracé de l'itinéraire est visible et il peut y avoir des points de passage (à ne pas valider) indiquant par exemple des dangers ou des limites de vitesse.

14) Dans les Secteurs Sélectifs (SS), le tracé de l'itinéraire n'est pas visible et pilote doit atteindre les points de passage (WP) dans l'ordre numérique



progressif, en utilisant soit le roadbook numérique fourni (formule Roadbook Rallye), soit le fichier GPX avec son propre GPS (formule GPS Rallye).

Pour chaque point de passage (WP) manqué, 300 points de pénalité seront appliqués.

Il est strictement interdit de rebrousser chemin pour rattraper des points de passage manqués après avoir atteint et validé le point de passage suivant, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

15) Le non-respect du point de passage de départ ou d'arrivée d'une étape, d'un secteur sélectif, d'un secteur de transfert, d'une zone de vitesse ou d'une zone de neutralisation entraîne l'application d'une pénalité forfaitaire de 3000 points qui est ajoutée au total des pénalités pour tous les points de passage non validés.

16) N'oubliez pas que **chaque point de passage possède une zone circulaire de validation, généralement d'un rayon de 20 mètres.** Les participants doivent traverser cette zone pour valider leur passage au point de passage.

17) Le système de suivi a une fréquence de 1 Hz (1 point par seconde). Pour valider un point de passage, il est impératif de ne pas dépasser 50 km/h lors de son passage.

L'heure d'arrivée d'un secteur sélectif est enregistrée à la fin du vol.

Il n'est donc pas nécessaire de s'arrêter, mais seulement de ne pas dépasser la vitesse indiquée ci-dessus.

18) Les positions des points de passage de la formule Rally Roadbook et de la formule Rally GPS sont normalement différentes.

19) Veuillez noter (en particulier pour la formule du Roadbook) : la distance entre les waypoints et/ou les indications du roadbook est calculée à l'aide d'un instrument GPS.

20) Chaque pilote dispose d'un nombre de minutes prédéfini (identique pour tous) pour démarrer chaque secteur sélectif. **Cet intervalle de temps est toujours calculé à partir du moment où il/elle survole le point de passage DT 01, situé à proximité du point de départ de chaque étape.** L'heure de départ de chaque secteur sélectif correspond à la minute : il est donc nécessaire de démarrer entre 00 et 59 secondes de cette minute.



21) Pour chaque seconde d'avance ou de retard par rapport à l'heure de début (minute) de chaque secteur sélectif, la pénalité est de 1 point.

Au-delà de 30 minutes de retard, le secteur sélectif est considéré comme non exécuté et la somme de la pénalité fixe de 3000 points plus la pénalité pour tous les points de passage non validés est appliquée.

22) Un temps maximal est imparti pour chaque spéciale. Tout dépassement de ce temps entraînera l'ajout d'un point de pénalité.

Pour l'édition Lamas Rally Monviso : le temps maximal de parcours de chaque spéciale ne peut excéder la vitesse moyenne de 39,99 km/h, conformément à la réglementation italienne et européenne des épreuves de régularité (qui consistent en réalité en des tests de navigation à vitesse moyenne constante).

23) Au Rallye Lamas, le chronométrage est toujours effectué à la seconde près. Toute pénalité de temps appliquée pendant l'épreuve est calculée selon cette règle.

24) Les points les plus importants de chaque étape sont également indiqués (stations-service, dangers, lieux d'arrêt recommandés, etc.).

COMPORTEMENT

25) Les pilotes doivent toujours se comporter de manière sportive.

26) Les pilotes doivent toujours circuler dans le sens des secteurs de transfert et des secteurs sélectifs. Si, exceptionnellement, un pilote circule en sens inverse (par exemple, avant d'avoir validé le point de passage suivant), la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h

. Tout dépassement de 30 km/h entraîne une pénalité de 900 points

. Au-delà de 50 km/h, le pilote est disqualifié de l'étape.

Il est strictement interdit de circuler en sens inverse pour rattraper des points de passage manqués après avoir validé le point de passage suivant, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

27) Il est interdit de bloquer délibérément les participants ou de les empêcher de dépasser.

Les dépassements ne font pas partie des objectifs de ces épreuves.

28) Un véhicule immobilisé peut être remorqué ou poussé par un autre participant encore engagé dans l'épreuve. Exceptionnellement, sur les secteurs



sélectifs, les véhicules peuvent être remorqués ou poussés par quiconque afin de réintégrer le parcours ou de le dégager.

29) Il est interdit de transporter votre véhicule par quelque moyen que ce soit (camion, remorque, etc.) sauf par les véhicules de secours de l'organisation. Si vous souhaitez faire appel à vos propres services ou à tout autre véhicule, vous devez en demander l'autorisation à l'organisateur de l'événement au préalable. Tout véhicule ne respectant pas cette règle sera considéré comme ayant abandonné pour cette étape.

30) Il est interdit de laisser des pneus ou des roues crevés ou endommagés sur le parcours. Tout participant surpris à enfreindre cette règle se verra infliger une pénalité de 3 000 points. En cas de récidive, des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourront être appliquées.

31) En cas d'infraction au code de la route commise par un participant, non détectée par le système de contrôle et de suivi de l'événement, mais signalée par les forces de l'ordre, les sanctions suivantes sont appliquées :

- a) 1re infraction : retrait de 1 800 points ;
- b) 2e infraction : retrait de 3 600 points ;
- c) 3e infraction : exclusion de l'événement.

L'application des sanctions prévues par le présent règlement est subordonnée aux conditions suivantes :

- la notification de l'infraction doit être effectuée par voie officielle et par écrit, avant la publication du classement provisoire ou définitif ;
- les déclarations doivent être suffisamment détaillées pour permettre d'établir avec certitude l'identité du pilote fautif, et le lieu et l'heure de l'infraction doivent être précis.

32) Dans les zones agricoles ou forestières, les zones habitées ou les zones sensibles du point de vue environnemental ou sécuritaire, l'itinéraire et/ou toutes les indications du roadbook ou du GPS doivent être scrupuleusement respectés. Il est notamment interdit de couper le parcours en traversant des champs, des forêts, des vergers, des marais ou des propriétés privées.

Afin de respecter les zones traversées, il est interdit de détruire les clôtures, les portails et les barrières situés le long du parcours.

- 1re infraction : 1 800 points
- Récidive : exclusion de l'épreuve



33) Sauf autorisation préalable, si un participant s'écarte de l'itinéraire prévu lors des secteurs de transfert, il recevra 300 points de pénalité par kilomètre (ou fraction de kilomètre) non parcouru . Cette pénalité ne sera pas appliquée en cas d'obstacles objectifs sur l'itinéraire prévu, ni en cas de petits écarts pour urgence, réparations, ravitaillement ou pauses. L'abandon de l'étape et le transfert au bivouac suivant par le chemin le plus court ou le plus direct ne sont pas considérés comme un écart par rapport à l'itinéraire prévu et n'entraîneront pas de pénalités, à condition que l'organisation en ait été préalablement informée.

34) Toute absence non justifiée à la réunion quotidienne ou tout départ anticipé entraînera une pénalité de 3 000 points. Il sera donc nécessaire de signer la feuille de présence au début et à la fin de chaque réunion.

35) **La diffusion WhatsApp de l'événement peut contenir des communications importantes concernant des dangers, des interruptions ou des modifications en cours d'événement.** Il est donc nécessaire de la consulter avant le départ de chaque secteur sélectif ou en cas d'interruption sur le parcours (afin de savoir comment la contourner), ou encore au moins toutes les 60 minutes.

Pour recevoir les communications, vous devez avoir enregistré le numéro de téléphone dans le répertoire de votre smartphone.

Ces annonces font partie intégrante du présent règlement.

Pour toute question ou information complémentaire, veuillez écrire à info@lamasrally.com.

ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE

36) Le contrôle de la vitesse est effectué électroniquement via l'enregistrement complet de la route de chaque pilote.

37) Chaque zone de contrôle de vitesse est virtuellement divisée en 100 parties. Une infraction est constatée lorsque la vitesse maximale autorisée est dépassée sur plus de 5 parties (5 %), même non consécutives.

La sanction appliquée pour chaque excès de vitesse est de 300 points.

38) L'organisation établit des zones de contrôle de vitesse lorsque les secteurs de transfert ou les secteurs sélectifs traversent une zone peuplée et à d'autres endroits à sa discrétion.



39) Le début de la zone de limitation de vitesse sera indiqué par le symbole DZ accompagné d'un panneau de limitation de vitesse. La fin de la zone de limitation de vitesse sera indiquée par le symbole FZ.

40) La présence ou l'absence de panneaux indiquant la limite de vitesse ne peut en aucun cas servir d'argument en cas de contestation.

Le dépassement est autorisé à condition que la vitesse maximale autorisée dans la zone ne soit pas dépassée.

41) Les participants peuvent demander la révision de leur contravention pour excès de vitesse ou autre sanction en adressant une demande écrite (courriel accepté) à l'organisateur de l'événement, dans les 30 minutes suivant la publication des résultats.

L'organisateur examinera l'infraction ultérieurement.

DÉPART RETARDÉ DÙ À LA FAUTE DU PARTICIPANT

42) En cas de départ retardé par la faute du participant :

- il/elle reçoit 60 points de pénalité de 1 seconde à 60 secondes de retard
- il/elle reçoit 1800 points de pénalité de 61 secondes à 30 minutes de retard
- en cas de retard de plus de 30 minutes au départ d'une étape, il/elle ne sera pas autorisé(e) à prendre le départ de cette étape et sera considéré(e) comme ayant abandonné l'étape et recevra les pénalités qui en résultent.

43) Tout retard de plus de 60 minutes par rapport à l'heure cible individuelle entraînera l'abandon du participant concerné à ce point de passage, et ce dernier se verra infliger les pénalités correspondantes.

Il/Elle devra alors poursuivre sa route jusqu'à l'arrivée de l'étape, obligatoirement par la route, si possible goudronnée.

EXCLUSION – RETRAIT

44) Tout manquement à l'ordre de départ entraînant un départ prématuré de l'étape ou du secteur sélectif sera disqualifié de l'étape. Le participant se verra infliger les pénalités correspondantes.

45) Tout participant absent au début d'une étape et n'ayant pas informé l'organisation sera exclu de l'événement.

Il lui incombe de communiquer, même s'il mandate un tiers pour ce faire.



46) En cas de retrait volontaire ou d'abandon, afin d'éviter des recherches inutiles et un détournement des moyens réservés à l'événement, il est obligatoire que le participant en informe l'Organisation par tous les moyens possibles et le plus rapidement possible, en indiquant son identité, sa fonction et ses intentions.

47) **Lorsqu'un participant abandonne une étape**, cela signifie qu'il ne parvient pas à franchir la ligne d'arrivée à moto. À la fin de la journée, une pénalité de 300 points par point de passage non validé sera ajoutée au score total jusqu'au dernier secteur sélectif validé, ainsi qu'une pénalité fixe de 1 500 points. S'il abandonne après avoir validé tous les points de passage, seule une pénalité fixe de 1 500 points sera appliquée.

48) **Lorsqu'un participant abandonne une étape**, cela signifie qu'il n'a pas validé un ou plusieurs secteurs sélectifs, tout en franchissant la ligne d'arrivée à moto. À la fin de la journée, 300 points de pénalité par point de passage non atteint seront ajoutés au score, jusqu'au dernier secteur sélectif validé, auxquels s'ajoutera une pénalité fixe de 3 000 points. S'il abandonne après avoir validé tous les points de passage, seule une pénalité fixe de 3 000 points sera appliquée.

49) Un temps limite maximal (en minutes) est imposé pour atteindre la ligne d'arrivée (FTxx / Max xx min) de chaque étape. Chaque participant doit le calculer à partir de son heure de départ. Il recevra 15 points de pénalité par tranche de 10 minutes (ou fraction de 10 minutes) de retard.

Au troisième retard à l'arrivée d'un même participant, celui-ci sera disqualifié. La pénalité n'est pas appliquée si le retard est dû à l'intervention du véhicule de secours suite à une panne mécanique ou un accident.

À LA FIN DE CHAQUE ÉTAPE

50) À la fin de chaque étape, chaque participant doit enregistrer son parcours en indiquant son numéro de dossard et le numéro de l'étape. En cas de problème avec le dispositif de suivi, cet enregistrement pourra être demandé par la direction de course.

En cas d'absence de données sur l'appareil du participant ou d'enregistrement incorrect du parcours, toute possibilité de réclamation sera exclue et des sanctions seront appliquées dans tous les cas.



10) CLASSEMENTS

– La formule DISCOVERY n'est pas une compétition, mais tous ceux qui terminent toutes les étapes, pour avoir parcouru l'intégralité du trajet et franchi tous les points de passage sans pénalité, recevront le trophée/la médaille correspondant(e).

– dans les formules RALLY, les classements intermédiaires et finaux de chaque catégorie sont établis en additionnant les pénalités subies par le participant à la différence de temps par rapport au temps maximal prévu pour couvrir chaque secteur sélectif.

Le ratio est d'un point de pénalité pour chaque seconde supplémentaire.

Le classement sera publié chaque soir, dès que possible, par l'Organisation et diffusé via la messagerie WhatsApp de l'événement.

Le pilote qui obtient le score total le plus bas sera proclamé vainqueur du classement final de la catégorie (les autres suivront par ordre croissant de scores).

En cas d'égalité, le vainqueur sera celui qui aura accumulé le moins de pénalités pour infractions ou points de passage manqués.

Les membres de chaque équipe doivent choisir (le même choix pour tous) entre la formule GPS et la formule Roadbook, et ce choix est définitif une fois l'épreuve commencée.

Cependant, le classement des équipes de rallye est unique et ne tient pas compte du type de formule choisi ni de la catégorie de moto.

Les membres de l'équipe doivent valider les points de passage à 30 secondes d'intervalle maximum (afin d'éviter une pénalité d'un point par seconde). C'est pourquoi ils doivent effectuer le parcours complet ensemble.

Pour les ÉQUIPES, le score pris en compte sera la somme des pénalités des membres.

Les 3 meilleurs pilotes/équipes de chaque catégorie seront récompensés.



Le pilote de chaque catégorie qui accumule le moins de pénalités à la fin du rallye est déclaré vainqueur.

11) NEUTRALISATION

Pour des raisons de sécurité et pour rendre l'expérience plus agréable, un arrêt obligatoire pour le ravitaillement et/ou le rafraîchissement peut avoir lieu environ à mi-chemin de chaque étape lors d'un secteur de transfert (ou exceptionnellement lors d'un secteur sélectif).

L'arrêt est obligatoire et il a lieu dans une zone de neutralisation.

Cela signifie qu'à partir du moment où vous franchissez le point de passage nommé DN, il est possible de sortir, en franchissant le point de passage nommé FN, pas avant que le nombre de minutes spécifié (à côté du nom du point de passage DN) ne se soit écoulé.

Le participant sera seul responsable du calcul exact de l'heure de redémarrage pour la prochaine partie du secteur de transfert.

Le participant commencera de manière autonome, sans recevoir d'instructions de l'organisation.

Pour chaque seconde d'avance sur l'heure de sortie de chaque zone de neutralisation, la pénalité est de 1 point.

Toute forme d'assistance est interdite pendant la neutralisation, sauf si elle est fournie par un participant encore en lice.

12) POINTS DE PASSAGE

Un waypoint WP (point GPS) est un point géographique défini par des coordonnées de longitude et de latitude.

Chaque point de passage noté sur le roadbook ou indiqué dans le fichier GPX est un point de passage obligatoire (il doit être validé).

Le rayon de validation d'un point de passage pour la formule Rally GPS est toujours de 20 mètres.



Le rayon d'ouverture et le rayon de validation des points de passage dans la formule du carnet de route du rallye varient selon le type de point de passage. Ces deux valeurs sont indiquées dans le carnet de route à côté de chaque point de passage.

Il existe plusieurs types de points de passage :

WPM (POINT DE PASSAGE MASQUÉ) – uniquement pour la formule Rally Roadbook

Un point de passage dont les coordonnées ne sont pas communiquées aux concurrents. Ce point de passage standard sert à vérifier que le pilote suit correctement les instructions de navigation. L'application RB dirige le concurrent vers ce point uniquement lorsqu'il se trouve dans son rayon d'ouverture.

WPN (POINT DE WAYPOINT DE NAVIGATION) – uniquement pour la formule Rally Roadbook

Un point de passage (WP) est utilisé pour empêcher les pilotes d'éviter des itinéraires difficiles ou des problèmes de navigation, notamment hors-piste. L'application RB dirige le pilote vers ce point uniquement lorsqu'il se trouve dans son rayon d'ouverture.

WPC (CONTROL WAYPOINT) – pour les formules de roadbook et de GPS de rallye

Un point de passage dont les coordonnées ne sont normalement pas révélées aux participants.

Un WPC est un point de passage permettant de vérifier que le Roadbook a été respecté, sans que celui-ci fournisse d'informations de navigation.

Le numéro et l'ordre de passage d'un WPC par rapport aux autres points de passage ne seront indiqués que dans la liste des points de passage des carnets de route.

Une WPC ne sera jamais placée hors piste selon la formule du Rally Roadbook

La plupart des waypoints de la formule Rally GPS appartiennent à ce type



WPS (POINT DE WAYPOINT DE SÉCURITÉ) – pour les formules de roadbook et de GPS de rallye

Un point de passage dont les coordonnées ne sont normalement pas révélées aux participants

Un WPS est un point de passage utilisé pour assurer la sécurité des participants.

Toutes les informations disponibles concernant un WPS sont affichées sur l'écran du GPS et dans le carnet de route.

Les niveaux de danger vont de 1 (minimum) à 3 (maximum) et sont marqués par un nombre correspondant de points d'exclamation (!).

Lors des secteurs sélectifs dans le fichier GPX, **et toujours pour les pilotes participant à la formule RALLY GPX et à la formule DISCOVERY**, chaque WPS est visible sur l'écran du GPS ou de l'application et son nom « DANGER » est suivi de D ou DD ou DDD en fonction de son niveau de danger .

Le GPS guide le participant vers ce point une fois qu'il/elle se trouve dans son rayon d'ouverture.

WPP (POINT DE WAYPOINT DE PRÉCISION) – uniquement pour la formule Rally Roadbook

Un point de passage dont les coordonnées ne sont pas révélées aux participants.

Un WPP est un point de passage permettant de vérifier que le Roadbook a été scrupuleusement respecté, sans que celui-ci fournisse d'informations de navigation.

Son numéro et son ordre de passage par rapport aux autres points de passage ne sont indiqués que dans la liste des points de passage du carnet de route.

Il est toujours situé sur la piste et n'est pas utilisé hors piste ou en terrain découvert.

L'application RB dirige le participant vers ce point uniquement lorsqu'il se trouve dans son rayon d'ouverture.



WPE (ECLIPSE WAYPOINT) – uniquement pour la formule Rally Roadbook

Un point de passage dont les coordonnées ne sont pas révélées aux participants.

Un WPE devient complètement visible une fois que le point de passage précédent a été validé (ou dans un rayon de 500 mètres si le point de passage précédent a été manqué).

Le GPS vous guidera vers ce point une fois arrivé dans son rayon d'action.

DZ/FZ (POINTS DE PASSAGE POUR LES ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE / ZONES DE SÉCURITÉ)

ZD (Zone de contrôle de la vitesse de départ) :

Ce point de repère sert à garantir la sécurité des concurrents et/ou du public. Il marque le début d'une zone de contrôle de vitesse.

FZ (Zone de contrôle de vitesse d'arrivée) :

Ce point de passage sert à définir la fin de la zone de contrôle de vitesse.

DN/FN (POINTS DE PASSAGE POUR LES ZONES DE NEUTRALISATION au sein d'un secteur sélectif ou d'un secteur de transfert)

DN (Zone de neutralisation initiale) :

Ce point de repère sert à définir le début d'une zone de neutralisation au sein d'un secteur sélectif ou d'un secteur de transfert.

FN (Zone de neutralisation finale) :

Ce point de passage sert à définir la fin de la zone de neutralisation au sein d'un secteur sélectif ou d'un secteur de transfert.

Le temps passé dans la zone de neutralisation n'est pas pris en compte dans le résultat. Cependant, l'organisateur peut choisir de l'inclure dans les résultats (dans les paramètres de l'événement).

DT/FT (POINTS DE PASSAGE POUR LE SECTEUR DE TRANSFERT)



DT (Secteur de transfert de départ) :

Ce point de passage sert à définir le début d'un secteur de transfert.

FT (Secteur des transferts finaux) :

Ce point de passage sert à définir la fin d'un secteur de transfert.

Les pénalités ainsi que le rayon d'ouverture et de validation des points de passage indiqués ci-dessus peuvent être redéfinis par l'Organisation avant ou pendant chaque événement.

Les rayons d'ouverture et de validation sont affichés sur le roadbook le cas échéant.

Toute modification sera signalée en première page du carnet de route ou dans la note de modification du jour pour les participants aux autres formules.

13) SÉCURITÉ

De la conception du LAMAS RALLY à son développement, la sécurité des participants, des équipes d'assistance et des populations des zones traversées a été et reste la priorité des organisateurs.

Pour ces raisons, des mesures de sécurité actives et passives ont été mises en place :

- Contrôles techniques spécifiques du véhicule, équipements de sécurité obligatoires et protections pour les pilotes.
- Les participants doivent informer l'organisation de tout problème de santé.
- Il est interdit de participer à l'événement sous l'influence de l'alcool (tolérance zéro), de drogues, de substances psychotropes ou similaires.
- Chaque participant doit être conscient de l'état de son corps et de son véhicule avant de décider de commencer une étape ou un secteur sélectif.
- Un système de localisation GSM/satellite via des appareils que le participant doit obligatoirement posséder (fournis par l'organisation), qui permet, grâce



simples boutons, de demander une assistance mécanique, des premiers soins médicaux, le dépannage de la moto et du participant, avec un éventuel transfert médical vers l'établissement approprié le plus proche.

– Grâce au suivi des participants, l'organisation peut positionner de manière appropriée les véhicules de dépannage et les ambulances le long du parcours.

– Le numéro de téléphone de l'organisation à appeler en cas d'urgence est inscrit sur les bracelets d'identification.

– Des limitations de vitesse générales et spécifiques aux points de passage, dont le non-respect entraînera des sanctions allant de mineures à graves, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'événement.

– Tout excès de vitesse est lourdement sanctionné afin de dissuader de dépasser les limitations de vitesse fixées par l'Organisation.

– Compte tenu du contexte politique et social national et international, sans le consentement explicite de l'Organisation, il est interdit aux participants, pendant l'événement :

a) de partager toute information concernant les itinéraires et l'hébergement prévus avec des personnes non enregistrées (à l'exception des autorités gouvernementales)

b) partager un trajet avec des personnes non enregistrées (à l'exception des autorités gouvernementales)

c) inviter ou héberger des personnes non enregistrées dans les hôtels

Le non-respect de ces conditions entraînera l'exclusion de l'événement.

– **Pour l'édition marocaine uniquement** , une assurance accident/médicale obligatoire avec rapatriement sanitaire est requise pour la participation ; elle doit être souscrite et payée par chaque participant.

14) ASSISTANCE MÉDICALE

Le service est assuré par des médecins et des ambulanciers paramédicaux à bord d'ambulances ou de véhicules 4x4.



– Secours du pilote et transport vers le service des urgences le plus proche, diagnostic et interventions d'urgence.

Pour l'édition Maroc uniquement : rapatriement si nécessaire (grâce à l'assurance obligatoire que chaque pilote doit posséder personnellement pour participer).

– Du personnel médical sera présent au bivouac pendant l'événement.

– Les modalités de transport des concurrents blessés sont soumises à la décision du médecin-chef qui évaluera l'état de santé des blessés et déterminera la nécessité d'un transport urgent.

– Selon l'évaluation du médecin-chef, le compétiteur blessé sera soit transporté au bivouac, soit directement à l'hôpital civil le plus proche.

Les participants qui prennent des médicaments de façon régulière sont responsables d'en avoir suffisamment. Il est également recommandé d'emporter une armoire à pharmacie en plus de la trousse de premiers secours.

– Attention : les maladies chroniques (telles que les allergies, le diabète, etc.) doivent être signalées au personnel médical avant l'événement.

– En cas de blessure ou de problème de santé survenant pendant l'événement, le participant, sur la base de la clause de non-responsabilité, libère les médecins de l'obligation de secret professionnel afin de protéger les autres participants du risque éventuel.

Le médecin-chef peut interdire la poursuite de la participation à l'événement. L'organisation et le participant sont tenus de respecter cette décision.

15) EN CAS D'ACCIDENT OU DE PANNE

En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, les dispositions suivantes s'appliquent :

– le bouton SOS du dispositif de suivi de sécurité du participant blessé doit être activé dès que possible ;

– dès que possible, le participant doit contacter l'Organisation au numéro d'urgence (lorsque cela est possible) ;



- toute demande d'assistance médicale en cas de panne technique est considérée comme un danger pour les autres participants et entraînera l'exclusion de l'événement ;

En cas de panne nécessitant un dépannage mécanique, les dispositions suivantes s'appliquent :

- le bouton SOS du dispositif de suivi de sécurité du participant en panne doit être activé ;
- dès que possible, le participant doit contacter l'Organisation aux numéros de téléphone d'urgence (lorsque cela est possible) ;
- le camion de secours transportera le véhicule jusqu'au bout de l'étape ;

En cas de dommages irréparables à la moto, le participant peut la remplacer pour continuer l'épreuve et rester dans le classement uniquement sous les conditions suivantes :

- a) la moto doit avoir déjà passé avec succès les contrôles techniques initiaux (elle ne peut donc appartenir qu'à un participant qui s'est retiré) ;
- b) la moto doit appartenir à la même catégorie que celle qu'elle remplace (sinon le participant peut continuer l'épreuve mais dans la formule Découverte).

16) ASSURANCE

ASSURANCE ACCIDENT INDIVIDUELLE

La carte de membre Adventure Moto Events, obligatoire et incluse dans les frais d'inscription, offre une couverture minimale en cas d'accident.

Il est donc recommandé de souscrire une assurance accident individuelle.

Il est fortement recommandé de vérifier que votre assurance inclut bien les « sports motorisés comme élément de risque ».

La souscription d'une assurance accident individuelle (avec assistance voyage et rapatriement) est obligatoire uniquement pour l'édition marocaine du Lamas Rally.



Une copie de la police d'assurance doit être envoyée par e-mail (à info@lamasrally.com) au moins 30 jours avant l'événement et présentée en original lors du contrôle administratif (Lamas Rally Maroc uniquement).

Forts de notre expérience, nous vous suggérons également d'évaluer les services de :

– GLOBAL RESCUE Évacuation médicale et de sécurité, qui n'est pas une assurance, mais qui pourrait intégrer d'éventuels services manquants.

– Assurance voyage IATI .

– ASSURETONSPORT.

– IMAWAY

ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE GÉNÉRALE

L'organisation a souscrit une assurance responsabilité civile générale pour les événements sportifs, conformément à la législation en vigueur.

Il est rappelé aux participants que seules les réparations causées à des tiers par l'Organisation et qui ne sont pas déjà couvertes par d'autres assurances obligatoires (telles que tous les risques liés à la circulation sur le parcours de l'événement, toujours ouvert au public) sont couvertes par l'assurance souscrite par l'Organisation.

Les blessures subies par les participants eux-mêmes ou les dommages causés aux véhicules participants ne sont pas couverts par cette assurance.

Les pilotes qui s'inscrivent le font de leur plein gré et sont conscients des risques liés à leur participation à un tel événement.

Les participants dégagent entièrement l'organisateur et les membres de l'organisation de toute responsabilité civile et pénale en cas d'accident matériel ou corporel survenant pendant l'événement.

L'organisateur décline toute responsabilité :



- sur les conséquences possibles découlant de la violation par les participants des lois, règlements et préceptes du pays qui relèvent exclusivement de leur responsabilité,
- en cas d'émeutes ou de manifestations où les participants et leurs équipes peuvent subir des pertes et dont les conséquences matérielles, financières et sportives doivent être entièrement à leur charge.

Les véhicules immatriculés pour l'assistance ou le service, la presse ou les invités accompagnateurs, même munis de leurs plaques d'immatriculation spécifiques délivrées par l'Organisation, ne peuvent en aucun cas être considérés comme des participants officiels à l'événement et ne sont donc couverts par aucune assurance responsabilité civile générale.

Ces véhicules restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire et conducteur.

17) PROTECTIONS ET ÉQUIPEMENTS

– Casque tout-terrain – Obligatoire (le casque intégral est l'alternative autorisée ; les casques jet ou ouverts ne sont pas autorisés)

– Protection du haut du corps – Obligatoire (une veste de moto alternative autorisée avec protections pour les épaules, les coudes, les avant-bras et le dos)

– Bottes d'enduro, d'aventure ou de cross – Obligatoires

Gants adaptés à la moto – Obligatoires

– Pantalon tout-terrain et genouillères – Obligatoires (un autre pantalon de moto avec protections de genoux est autorisé).

– Maillot adapté à une utilisation hors route – Recommandé

– Collier cervical – Recommandé

– Trousse de premiers secours* – Obligatoire

– Un réservoir d'eau douce d'une capacité minimale de 2 litres (1 litre pour l'édition Monviso), de type Camelbak, doit être emporté par le participant. À



chaque ravitaillement, le participant doit remplir son Camelbak d'eau – Recommandé (Obligatoire pour le Maroc).

Pneus tout-terrain (minimum 50/50 route/hors route) – Recommandés

– Fonctionnement des phares avant et arrière – Obligatoire

– Le feu stop doit fonctionner et être actionné par au moins un levier du guidon ou la pédale. – Obligatoire

– Le klaxon doit fonctionner correctement et être activé par le bouton situé sur le guidon – Obligatoire

– Le rétroviseur, au moins celui de gauche, doit être monté sur la moto – Obligatoire

* Contenu suggéré du kit :

– Compresse désinfectantes, deux bandages, pansements

– Un désinfectant pour la peau (Bétadine ou équivalent)

– Lotion pour les yeux (Boroclarine, Piroftal ou équivalent)

– Un antalgique (Aspirine, analgésique ou équivalent)

– Deux antidiarrhéiques (Imodium, Ercéfuryl, Bimixin ou équivalent)

– Une couverture de survie en aluminium (environ 2 m x 1 m) servant de couverture isotherme (et de signal terre-soleil pour l'édition Maroc uniquement).

Le bon fonctionnement des protections et des équipements pendant toute la durée de l'événement relève de la seule responsabilité du participant.

L'existence des protections et équipements obligatoires doit être vérifiée avant le départ de chaque étape.

Le défaut de posséder une partie ou la totalité de ces éléments entraînera un refus de démarrage.



Les participants disposeront de 30 minutes pour se conformer aux règles ; au-delà de ce délai, le départ sera refusé et les pénalités correspondantes seront appliquées.

18) GAMME DE CARBURANT

Lors du Rallye Lamas, édition Maroc, les motos doivent avoir une autonomie minimale de 180 kilomètres.

Lors du Lamas Rally Balkans et de l'édition Monviso, l'autonomie minimale en carburant est de 150 km.

Les points de ravitaillement à ne pas manquer seront détaillés dans le Road-Book ou dans le fichier GPX et communiqués lors du briefing quotidien de chaque étape.

Chaque participant est responsable du calcul de l'autonomie de sa moto.

En aucun cas les participants ne pourront formuler de réclamations à l'encontre de l'Organisation si leurs motos ne parcourent pas la distance minimale mentionnée ci-dessus, quelle que soit la nature du terrain.

19) GLOSSAIRE DU RASSEMBLEMENT DES LAMAS

ACRONYME ou TERME	SIGNIFICATION ou DÉFINITION
Formule DÉCOUVERTE	Tracé GPS de l'itinéraire complet
Formule du carnet de route du rallye	Tracés GPS pour les liaisons et roadbook pour les missions spéciales
Formule GPS RALLYE	Tracés GPS pour les liaisons et points de passage pour les missions spéciales
Catégorie MC RRB	Formule moto multicylindre + carnet de route rallye
Catégorie SC RRB	Formule moto monocylindre + carnet de route rallye



Catégorie MC RGPS	Formule moto multicylindre + GPS Rallye
Catégorie SC RGPS	Formule moto monocylindre + GPS Rallye
Catégorie W RRB	Femme pilote + Formule du carnet de route de rallye
Catégorie W RGPS	Pilote femme + Formule GPS Rallye
Catégorie T	Équipe de 2 pilotes + Formule Rallye
Catégorie DISC	Formule Découverte
Secteur TS ou de transfert	Itinéraire de transfert avec traçabilité, obligatoire
SS ou secteur sélectif	Parcours de l'étape spéciale sans trace
Neutralisation	Zone, lors d'un SS ou d'un TS, où l'arrêt est obligatoire pendant une durée déterminée
WP	Un point géographique défini par des coordonnées de longitude et de latitude. Il s'agit toujours d'un point de passage obligatoire.
DT	Point de passage indiquant le départ d'un secteur de transfert
FT	Point de passage indiquant l'arrivée d'un secteur de transfert
DSS	Point de passage indiquant le départ d'un secteur sélectif
CUL	Point de passage indiquant l'arrivée d'un secteur sélectif
DZ	Point de passage indiquant le début d'une zone de limitation de vitesse



FZ	Point de passage indiquant la fin d'une zone de limitation de vitesse
DN	Point de passage indiquant le départ d'une zone de neutralisation
FN	Point de passage indiquant la fin d'une zone de neutralisation
WPN (Point de passage de navigation)	Pour la formule RRB uniquement. Afin d'éviter que les pilotes n'évitent des itinéraires difficiles ou des problèmes de navigation, notamment hors piste.
WPM (Point de passage masqué)	Uniquement pour la formule RRB. Elle servait à vérifier que les instructions du roadbook avaient été respectées.
WPC (Point de contrôle)	Il sert à vérifier que l'itinéraire exact est suivi.
WPE (Point de passage d'éclipse)	Uniquement pour la formule RRB. Elle devient entièrement visible une fois le point de passage précédent validé.
WPS (Point de passage de sécurité)	Il indique un danger à 3 niveaux possibles : ! ou !! ou !!!
WPP (Point de passage de précision)	Uniquement pour la formule RRB. Pour vérifier la précision du suivi des instructions du Roadbook.

20) DISPOSITIONS FINALES ET UTILISATION DU CONTENU CRÉÉ

L'organisateur est la seule personne autorisée à expliquer et à modifier le règlement de l'événement en cours, si nécessaire.

L'organisateur est le juge final de tous les litiges pouvant survenir lors de l'interprétation du règlement et de toute décision prise conformément à ce

