

E - REGLEMENT PARTICULIER RALLYES

TABLE DES MATIERES

Avant-Propos

1^{ère} partie : Prescriptions Communes

Art.1.- TERMINOLOGIE

Art.2.- PRESCRIPTIONS DIVERSES

- 2.1. KILOMETRAGES –TIMING – DEROULEMENT – CHRONOMETRAGE
 - 2.1.1. KILOMETRAGE MAXIMAL
 - 2.1.2. NATURE DES TRACES
 - 2.1.3. SENS DE LA COURSE
 - 2.1.4. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT
 - 2.1.5. SHAKE DOWN / **JOURNEE VIP**
 - 2.1.6. LIMITATION A DEUX JOURNEES DE COURSE
 - 2.1.7. DUREE MAXIMALE DU MEETING
 - 2.1.8. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES
 - 2.1.9. VERIFICATIONS TECHNIQUES
 - 2.1.10. REMISE DES TROPHÉES
 - 2.1.11. INFRASTRUCTURE MINIMALE
 - 2.1.12. PRESENTATION DES LICENCES ET AUTRES DOCUMENTS DURANT L'EPREUVE
 - 2.1.13. CHRONOMETRAGE
 - 2.1.14. SUPER RALLYE INTEGRAL
 - 2.1.15. FULL RALLY MEETINGS
 - 2.1.15.1. Pour les organisateurs
 - 2.1.15.2. Pour les concurrents
 - 2.1.15.3. Modalités d'organisation

Art.3.- ADMISSION DES VEHICULES EN RALLYES

- 3.1. DOCUMENTS A PRESENTER - CONDITIONS REQUISES
- 3.2. IMMATRICULATIONS ETRANGERES
- 3.3. REMARQUES IMPORTANTES
- 3.4. NATURE DES VERIFICATIONS
- 3.5. VEHICULES "TOUT TERRAIN"
- 3.6. VOITURES DU GROUPE "B"
- 3.7. DOCUMENTATION
- 3.8. VEHICULE REFUSE
- 3.9. VEHICULE NON QUALIFIABLE
- 3.10. RAPPEL (Div. & Classes effectives)

Art.4.- REGLEMENTATION "PNEUMATIQUES"

- 4.1. MENTIONS NON ADMISES SUR LES PNEUS ROUTIERS
- 4.2. MENTIONS REQUISES SUR LES PNEUS ROUTIERS
- 4.3. PNEUS CLOUTES
- 4.4. PNEUS RECHAPES
- 4.5. ETAT D'USURE
- 4.6. ROUE DE SECOURS
- 4.7. MODIFICATIONS INTERDITES
- 4.8. PNEUS ANTI - CREVAISONS
- 4.9. CONTROLES

Art.5.- ENGAGEMENT

- 5.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS (En rallyes de types B et B-Short)
- 5.2. PRIORITE D'ENGAGEMENT (En rallyes de type B et B-Short)
- 5.3. PHOTOCOPIES DES LICENCES
- 5.4. PHOTOCOPIES DES DOCUMENTS DE BORD

Art.6.- EQUIPAGES

- 6.1. COMPOSITION EXCLUSIVE (sauf HRS)
- 6.2. IDENTIFICATION – AGE MINIMUM
- 6.3. PRESENCE A BORD
- 6.4. EQUIPEMENT

E - Règlement Particulier Rallyes

- 6.4.1. PORT DU CASQUE
- 6.4.2. CASQUE ENLEVE
- 6.4.3. CASQUE INTERDIT
- 6.4.4. CASQUE EN "LIAISONS"
- 6.5. DEONTOLOGIE

Art.7.- ATTRIBUTION DES NUMEROS (EN RALLYES DE TYPE B ET B-SHORT)

- 7.1. ENGAGEMENTS REGULARISES
- 7.2. ENGAGEMENTS NON REGULARISES
- 7.3. REMARQUES

Art.8.- ROAD BOOK

- 8.1. CONTENU OBLIGATOIRE
- 8.2. CONVENTIONS DIVERSES
- 8.3. SCHEMA "FLYING START"

Art.9.- RECONNAISSANCES (TYPES B ET B-SHORT)

- 9.1. INFRACTIONS LORS DES RECONNAISSANCES
 - 9.1.1. AUX REGLES SPORTIVES
 - 9.1.2. AU CODE DE LA ROUTE
 - 9.1.3. CUMUL DES INFRACTIONS
 - 9.1.4. APPLICATION PRATIQUE DES SANCTIONS

Art.10.- CARNET DE CONTROLE - FEUILLE DE ROUTE

- 10.1. DESCRIPTION - PROCEDURE - UTILITE
- 10.2. INTEGRITE DU DOCUMENT
- 10.3. RESPONSABILITE DU CONCURRENT

Art.11.- DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

- 11.1. ZONES DE CONTROLE – DISPOSITIONS GENERALES
- 11.2. SIGNALISATION
- 11.3. DISPOSITION DES PANNEAUX
 - 11.3.1. PANNEAUX JAUNES ROUGES ET BEIGES A BANDES NOIRES
 - 11.3.2. CH SUIVI D'UN DEPART D'ES/RT/CHS
 - 11.3.3. ARRIVEE DES ES ET DES CHS
 - 11.3.4. ARRIVEE DES RT
 - 11.3.5. DISTANCES ENTRE LES DIVERS PANNEAUX
 - 11.3.6. RALLYES "B", "B-SHORT", "LEGEND" : AUCUN CARREFOUR OUVERT DANS LA ZONE DE CONTRÔLE
 - 11.3.7. PANNEAU "CASQUE INTERDIT "
- 11.4. FONCTIONNEMENT DES CH
 - 11.4.1. HEURE OFFICIELLE
 - 11.4.2. HEURE DE POINTAGE
- 11.5. FONCTIONNEMENT DES CP
 - 11.5.1. CP MANQUANT
- 11.6. OUVERTURE ET FERMETURE DES CONTROLES
- 11.7. INJONCTIONS DES CHARGES DES POSTES DE CONTROLE
- 11.8. SIGNALISATION DES CONTROLES EN RALLYE

Art.12.- DEPART DE L'EPREUVE/D'UNE SECTION

- 12.1. CADENCE DES DEPARTS – RETARD MAXIMUM AU DEPART

Art.13.- PARCOURS (TYPES B, B-SHORT, REGULARITY VHRS RALLY'S, HRS, HRF)

- 13.1. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 13.1.1. NON-RESPECT INTEGRAL DE L'ITINERAIRE
 - 13.1.2. AUCUN MOYEN DE COURT CIRCUITER
 - 13.1.3. OBSTACLE EMPECHANT LA SORTIE DES "DECOMPOSES"
 - 13.1.4. INFRACTIONS AUX POINTS 13.1.2 ET 13.1.3 : MISE HORS COURSE
- 13.2. ECHAPPATOIRES OU SITUATIONS A RISQUES PARTICULIERS
- 13.3. PRELIMINAIRES DE DEPART DANS LES ES
 - 13.3.1. HEURE DE POINTAGE AU CH
 - 13.3.2. ENTRE CH ET START
 - 13.3.3. TEMPS ACCORDÉ ENTRE CH ET START
 - 13.3.4. EN CAS DE CREVAISON, + 5 MIN.
 - 13.3.5. EXEMPLE
 - 13.3.6. NON-INSCRIPTION DE L'HEURE DE DÉPART
 - 13.3.7. INTERDICTION DE DÉPASSER OU DE SE FAIRE DÉPASSER

E - Règlement Particulier Rallyes

- 13.4. DEPART DES ES
 - 13.4.1. CADENCE DES DEPARTS
 - 13.4.2. PROCEDURE DE DEPART
 - 13.4.3. FAUX DEPART – DEPARTS "VOLES" DANS UNE ES
- 13.5. ARRIVEE DES ES
- 13.6. RALENTISSEURS/CHICANES EN ES – PROTECTION DES "CORDES"
 - 13.6.1. RALENTISSEURS / CHICANES ARTIFICIELLES
 - 13.6.2. PROTECTION DES "CORDES"
- 13.7. INTERRUPTION D'UNE ES
 - 13.7.1. REPRISE DE LA COURSE APRES INTERRUPTION
 - 13.7.2. MOYENNE DES AUTRES TEMPS
 - 13.7.3. TEMPS FORFAITAIRE
 - 13.7.4. TEMPS FORFAITAIRES : CAS PARTICULIERS
- 13.8. INTERDICTION DE RECOMMENCER UNE ES
- 13.9. "ETAPE SHOW" (comportant une boucle, au départ)
 - 13.9.1. DEPART : INFRASTRUTURE ET PROCEDURE
 - 13.9.2. POINT DE DISPERSION (Sortie de boucle)
 - 13.9.3. ARRIVEE
- 13.10. ENCADREMENT SECURITAIRE
- 13.11. ARRET D'URGENCE D'UNE ES EN CAS D'ACCIDENT GRAVE
- 13.12. MODE D'EMPLOI DES DRAPEAUX EN RALLYE
- 13.13. APPEL A L'AIDE MEDICALE URGENTE – PANNEAU "SOS" / "OK"
- 13.14. DEVOIRS DES CONCURRENTS EN CAS D'ACCIDENT
- 13.15. DEPANNAGE – REMORQUAGE
- 13.16. CIRCULATION ROUTIERE
- 13.17. MOTIFS D'EXCLUSION

Art.14.- PARCS DE REGROUPEMENT (CONSIDÉRÉS COMME ZONES DE P.F.- ART.15)

Art.15.- PARCS FERMES

- 15.1. PARC FERME / PARC OUVERT DE DEPART (facultatifs)
- 15.2. PARC FERME D'ARRIVEE
- 15.3. EXCEPTIONS AU REGIME DE PARC FERME
 - 15.3.1. REPARATIONS AUTORISEES
 - 15.3.2. REMISES EN ETAT OBLIGATOIRES
- 15.4. MESURES DIVERSES
 - 15.4.1. PRESENCE DANS LE P.F.
 - 15.4.2. PENETRATION DE L'EQUIPAGE EN VUE DE QUITTER LE P.F.
 - 15.4.3. AIDE AUTORISEE
 - 15.4.4. COMPORTEMENT DELICTUEUX
 - 15.4.5. RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES VEHICULES
- 15.5. SANCTIONS

Art.16.- SHAKE DOWN (SD) – JOURNEE VIP

Art.17.- ASSISTANCES (RALLYES DE TYPES "B", "B-SHORT", " REGULARITY VHRS RALLY'S ", HRS, HRF)

- 17.1. MESURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
- 17.2. ZONES D'ASSISTANCE
- 17.3. ROAD – BOOK "ASSISTANCE"
- 17.4. PANONCEAU "ASSISTANCE" - AUTORISATIONS D'ACCES
- 17.5. SIGNALISATION DES ZONES D'ASSISTANCE
- 17.6. FREQUENCE DE PASSAGE A L'ASSISTANCE
- 17.7. NOMBRE DE ZONES DIFFERENTES
- 17.8. ORGANISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

Art.18.- DELAI DE MISE HORS COURSE

- 18.1. AVANCE - RETARD
- 18.2. DELAIS DE MISE HORS COURSE EN TYPES B ET B-SHORT
- 18.3. ALLONGEMENT DU DELAI
- 18.4. SIGNIFICATION DE L'EXCLUSION

Art.19.- RECAPITULATION DES PRINCIPALES PENALITES ET SANCTIONS

- 19.1. PENALITES "ORGANISATEURS" EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"
- 19.2. PENALITES "CONCURRENTS" EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"
- 19.3. PRISE D'EFFET D'UNE MISE HORS COURSE

E - Règlement Particulier Rallyes

19.4. SIGNIFICATION DES SANCTIONS AUX CONCURRENTS

Art.20.- CLASSEMENTS EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"

Art.21.- AFFICHAGE DES CLASSEMENTS – DIFFUSION - COMMUNICATION

Art.22.- VOITURES OUVREUSES, DE SERVICE - VEHICULES D'INTERVENTION

(Types B, B-Short, Legend Rally's, HRS, HRF)

- 22.1. "S1"
- 22.2. "00" et "0"
- 22.3. CAS PARTICULIER
- 22.4. "DAMIER"
- 22.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES
- 22.6. VEHICULES AUTORISES
- 22.7. DOCUMENTS DE BORD
- 22.8. PREPOSES AUX VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.9. EQUIPEMENT DES OCCUPANTS
- 22.10. FERMETURE DE LA ROUTE
- 22.11. PARCOURS MAXIMAL DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.12. PROCEDURE DE DEPART D'ES DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.13. TEST DE LA FEUILLE/DU CARNET DE ROUTE
- 22.14. MOTARDS DE SECURITE
- 22.15. CHARGES DE LA COLLECTE DES DOCUMENTS

Art.23.- COMMISSAIRES SPORTIFS

Art.24.- CHAMPIONNATS (TYPES B ET B SHORT)

- 24.1. ATTRIBUTION DES POINTS
- 24.2. REMARQUES IMPORTANTES
 - 24.2.1. CHAMPIONNATS DISTINCTS
 - 24.2.2. PONDERATION DES CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS
 - 24.2.3. NOMBRE D'EPREUVES A PRENDRE EN CONSIDERATION
 - 24.2.3.1. MAXIMUM DE RESULTATS ACCEPTEES ET MINIMUM REQUIS (Voir aussi Art. 4 du RSG)
 - 24.2.4. EX AEQUO
 - 24.2.5. CLASSEMENTS INTER-ECURIES

Art.25.- CHAMPIONNATS DE LA FEDERATION WALLONIE – BRUXELLES ET DES CSAP CHALLENGES RECONNUS PAR L'ASAF

- 25.1. CHAMPIONNATS (Type "B" et "B-Short")
 - 25.1.1. CHAMPIONNATS "PILOTES"
 - 25.1.2. CHAMPIONNATS "COPILOTES"
 - 25.1.3. CHALLENGES COMBINES PILOTES/COPILOTES
 - 25.1.3.1. TOP MASTERS CHALLENGE
 - 25.1.3.2. CHAMPIONNATS FWB DES RALLYES DE REGULARITE (Pilotes & Copilotes confondus)
 - 25.1.3.3. CHALLENGE "FEDERAL VASAF MARATHON CHAMPIONSHIP"
 - 25.1.4. CHAMPIONNAT ASAF INTER ECURIES
 - 25.1.5. CHAMPIONNAT FWB DES RALLYES DE TYPE B : CALENDRIER
 - 25.1.6. CHAMPIONNAT FWB DES RALLYES DE TYPE B-SHORT : CALENDRIER
- 25.2. CHALLENGE RECONNU PAR L'ASAF
 - 25.2.1. CHALLENGE BRUNO THIRY

2^{ème} partie : LE RALLYE CONTEMPORAIN

Art.26.- TYPES B et B-SHORT

- 26.1. DEFINITION
- 26.2. DIVISIONS FACULTATIVES
 - 26.2.1. HISTO DEMO
 - 26.2.2. REGULARITY VHRS
- 26.3. LIMITATIONS D'UTILISATION DU PARCOURS
 - 26.3.1. UN PASSAGE PAR SECTION
 - 26.3.2. 4 PASSAGES AU MAXIMUM
- 26.4. PARCOURS DES DIVISIONS PH, HISTO-DEMO ET REGULARITY VHRS
- 26.5. CONSTITUTION DES PARCOURS
 - 26.5.1. TYPE B – SHORT
 - 26.5.2. TYPE B
- 26.6. KILOMETRAGES MINIMA DISPUTES POUR COMPTABILISER LES POINTS AUX CHAMPIONNATS

E - Règlement Particulier Rallyes

- 26.7. VITESSE MOYENNE MAXIMALE PAR SECTEUR
- 26.8. CHF
- 26.9. FAUX DEPART DANS UNE ES (Sauf Histo-Démo)
- 26.10. REGLEMENT TECHNIQUE COMMUN EN TYPES B ET B-SHORT
 - Rétroviseurs extérieurs
 - Roue de secours
 - Repose-pied (copilote)
 - Sièges
 - Harnais
 - Frein à main hydraulique
 - Elargisseurs de voies
 - Rappel : COMBINAISON ignifugée
- 26.11. PARTICULARITES RELATIVES AUX DIVERSES DIVISIONS EN TYPES B ET B-SHORT
 - 26.11.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 1 (Voitures de show-room)
 - 26.11.1.1. Arceau de sécurité
 - 26.11.1.2. Harnais
 - 26.11.1.3. Sièges
 - 26.11.1.4. Coupe-circuit
 - 26.11.1.5. Extincteur
 - 26.11.1.6. Protections de carter et de pont
 - 26.11.1.7. Crochets de remorquage
 - 26.11.1.8. Fermetures complémentaires de capots
 - 26.11.1.9. Barre antirapprochement supérieure
 - 26.11.1.10. Barre antirapprochement inférieure
 - 26.11.1.11. Repose-pied pour le copilote
 - 26.11.1.12. Précisions complémentaires :
 - 1°) Coffre à bagage
 - 2°) Coque
 - 3°) Echappement
 - 4°) Freins
 - 5°) Habitacle
 - 6°) Moteur
 - 7°) Roues
 - 8°) Supports et Silentblocs
 - 9°) Suspension
 - 10°) Transmission
 - 26.11.1.13. CONFORMITE
 - 26.11.1.13.1. CONTROLE DE L'ASAF
 - 26.11.1.13.2. PRELEVEMENT D'ELEMENTS
 - 26.11.1.13.3. ACCEPTATION DES CONCURRENTS
 - 26.11.1.13.4. MODALITES MONTANTS ET PENALITES
 - 26.11.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 2 (Voitures peu élaborées)
 - 26.11.2.1. MODIFICATIONS AUTORISEES OU IMPOSITIONS FAITES A LA DIVISION 2
 - 26.11.2.1.1. MOTEUR
 - 26.11.2.1.2. TRANSMISSION
 - 26.11.2.1.3. SUSPENSION
 - 26.11.2.1.4. ROUES
 - 26.11.2.1.5. ROUE DE SECOURS
 - 26.11.2.1.6. SYSTEME DE FREINAGE
 - a) Frein de service
 - b) Frein à main
 - 26.11.2.1.7. CARROSSERIE
 - a) Extérieur
 - b) Intérieur
 - 26.11.2.1.8. SYSTEME ELECTRIQUE
 - 26.11.2.1.9. CIRCUIT DE CARBURANT
 - 26.11.2.1.10. CRIC
 - 26.11.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 3 (Voitures fortement élaborées)
 - 26.11.3.1. DEFINITION
 - 26.11.3.2. CULASSES ET/OU MOTEURS DE SUBSTITUTION
 - 26.11.3.3. MOTEURS SURALIMENTES
 - 26.11.3.4. MODE DE PROPULSION
 - 26.11.3.5. VITRAGES
 - 26.11.3.6. HABITACLE, COQUE, HAYON

E - Règlement Particulier Rallyes

- N.B. : ELEMENTS DE CARROSSERIE DE REMPLACEMENT
- 25.11.3.7. TABLEAU DE BORD
 - 26.11.3.8. PNEUMATIQUES.
 - 26.11.3.9. COUPE-CIRCUIT
 - 26.11.3.10. RAPPEL : HARNAIS
 - 26.11.3.11. CYLINDREE MAX. - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS – CLASSES DE CYL.
 - 26.11.4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 4
 - 26.11.4.1. DEFINITION
 - 26.11.4.2. CONDITIONS D'ADMISSION
 - 26.11.4.2.1. Transformations autorisées
 - 26.11.4.2.2. Equipement en pneumatiques
 - 26.11.4.3. CLASSES DE CYLINDREE - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS
 - 26.11.4.4. RAPPELS :
 - a) Harnais
 - b) Coupe-circuit
 - 26.11.5. PARTICULARITES DES DIVISIONS PROV'HISTORIC'S
 - 26.11.5.1. CONDITIONS D'ADMISSION
 - 26.11.5.2. PARCOURS AUTORISE/INTERDIT ET ORDRE DES DEPARTS
 - 26.11.5.3. PASSEPORT PH ASAF
 - 26.11.5.4. CARNET DE PRE-CONTROLE
 - 26.11.5.5. LICENCES
 - 26.11.5.5.1. Pour le pilote, en PH Classic
 - 26.11.5.5.2. Pour le pilote en PH S/R
 - 26.11.5.5.3. Pour les co-pilotes
 - 26.11.5.6. ATTRIBUTION DES NUMEROS – ORDRE DES DEPARTS
 - 26.11.5.7. CLASSEMENTS
 - 26.11.5.8. REMISE DES TROPHEES
 - 26.11.5.9. CHAMPIONNATS **FWB ET PROVINCIAUX**
 - 26.11.5.10. REMARQUES GEBNERALES QUANT A L'ADMISSION DES VOITURES EN PH's
 - a) Elaboration sécuritaire
 - b) Moteur de substitution (autre cylindrée)
 - c) Impositions générales - Carnet de pré-contrôle- Passeport PH
 - d) Combinaison ignifugée
 - 26.11.5.11. SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES
 - 26.11.5.11.1. DIVISION PH CLASSIC (Voir également Art. 26.11.5.1)
 - 26.11.5.11.1.1. Classes de cylindrée
 - 26.11.5.11.1.2. Coefficients
 - 26.11.5.11.2. DIVISION PH S/R (Voir également Art. 26.11.5.)
 - a) Classes de cylindrée
 - b) Coefficients
 - c) Culasse/Moteur de Substitution – Restrictions diverses
 - d) Limitation de cylindrée
 - e) HOMOLOGATION MOTEUR DE SUBSTITUTION
 - F) système SURALIMENTATION ET MODE DE TRANSMISSION
 - 26.11.6. PARTICULARITES DE LA DIVISION "HISTO – DEMO"
 - 26.11.6.1. DEFINITION
 - 26.11.6.2. ADMISSION DES VEHICULES
 - 26.11.6.3. VERIFICATIONS TECHNIQUES
 - 26.11.6.4. LICENCES
 - 26.11.6.5. IDENTITE DU PASSAGER
 - 26.11.6.6. PARCOURS - TIMING
 - 26.11.6.7. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 26.11.6.8. RECONNAISSANCES
 - 26.11.6.9. EQUIPEMENT SECURITAIRE
 - 26.11.6.10. RESPECT DU TIMING
 - 26.11.6.11. ETAPE "SHOW"
 - 26.11.6.12. COMPORTEMENT IRRESPONSABLE
 - 26.11.6.13. POINTS NON ABORDES
 - 26.11.7. PARTICULARITES DE LA DIVISION « REGULARITY VHRS »
 - 26.11.7.1. CATEGORIES
 - 26.11.7.2. CONFORMITE DES VEHICULES
 - 26.11.7.3. ADMISSION DES VEHICULES
 - 26.11.7.4. EQUIPAGES
 - 26.11.7.5. EQUIPEMENTS SECURITAIRES

E - Règlement Particulier Rallyes

- 26.11.7.6. DEROULEMENT DE L'EPREUVE
- 26.11.7.7. TEST DE REGULARITE – CLASSEMENTS : PENALITES
- 26.11.7.8. COEFFICIENTS D'AGE
- 26.11.7.9. AUTRES PROCEDURES
- 26.11.7.10. PROCEDURE ET ORDRE DE DEPART
- 26.11.7.11. POINTAGE EN AVANCE
- 26.11.7.12. HEURE OFFICIELLE DE L'EPREUVE
- 26.11.7.13. AUTRES PENALITES
- 26.11.7.14. CONTROLES DE PASSAGE (CP)

3^{ème} partie : LES RALLYES OU MANIFESTATIONS "VINTAGE"

Art.27.- HISTORIC RALLY STAGE (HRS) - HISTORIC RALLY FESTIVAL (HRF)

A. Historic Rally Stage (HRS)

- 27.1. PRESENTATION
- 27.2. DEFINITION ET CADRE
- 27.3. REGLEMENTATION
 - 27.3.1. RESPECT DE LA REGLEMENTATION
- 27.4. PARCOURS
 - 27.4.1. ORIGINE DU PARCOURS
 - 27.4.2. NOMBRE DE PASSAGES
 - 27.4.3. LIMITATION DU TIMING
 - 27.4.4. LONGUEUR MINIMALE
 - 27.4.5. ETAPE "SHOW"
 - 27.4.6. MESURES DE SECURITE
 - 27.4.7. (NON UTILISE)
 - 27.4.8. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 27.4.9. RESPECT DU TIMING
- 27.5. ADMISSION DES VOITURES
 - 27.5.1. GENERALITES
 - 27.5.2. CONTROLE DE CONFORMITE
 - 27.5.3. FEUILLE DES VERIFICATIONS
 - 27.5.4. NOMBRE DE VOITURES ADMISES
 - 27.5.5. CONFORMITE LEGALE
 - 27.5.6. TYPES DE VOITURES ADMISES
- 27.6. NORMES TECHNIQUES
 - 27.6.1. VERIFICATIONS TECHNIQUES
- 27.7. PARTICIPANTS
 - 27.7.1. FORMALITES D'ENGAGEMENT
 - 27.7.2. CONDITIONS DE PARTICIPATION - CONDUCTEURS
 - 27.7.3. REFUS DE L'ENGAGEMENT
 - 27.7.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES
 - 27.7.5. CONDITIONS DE PARTICIPATION - PASSAGERS
 - 27.7.6. LICENCES
 - 27.7.7. EQUIPEMENTS
 - 27.7.8. SECURITE DES PARTICIPANTS
- 27.8. LISTE DES PARTICIPANTS
 - 27.8.1. LISTE OFFICIELLE DES CONDUCTEURS
 - 27.8.2. LISTE OFFICIELLE DES PASSAGERS
 - 27.8.3. ATTRIBUTION DES NUMEROS
- 27.9. PROCEDURES D'IDENTIFICATION
 - 27.9.1. CONDUCTEURS
 - 27.9.2. PASSAGERS
- 27.10. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION
 - 27.10.1. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE
 - 27.10.2. ZONES D'ASSISTANCE
 - 27.10.2.1. Indication dans le Road Book
 - 27.10.2.2. Bâche imperméable

E - Règlement Particulier Rallyes

- 27.10.3. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS
- 27.10.4. PROCEDURE DE DEPART DE L'ES
- 27.10.5. PENALITES POUR COMPORTEMENTS IRRESPONSABLES OU INADEQUATS

B. Historic Rally Festival (HRF)

- 27.11. DEFINITION
- 27.12. REGLEMENTATION
- 27.13. PARCOURS
- 27.14. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE
- 27.15. ADMISSION DES VEHICULES
- 27.16. FRAIS DE PARTICIPATION
- 27.17. RECONNAISSANCES
- 27.18. (NON UTILISE)
- 27.19. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE
- 27.20. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS
- 27.21. RESPECT DU TIMING
- 27.22. DIVERS

Art.28.- ASAF LEGEND RALLY'S

La réglementation relative à cette variété d'épreuve ne figure plus dans la présente édition de nos Prescriptions Sportives, étant donné que, depuis plusieurs années, aucune manifestation du genre n'a été mise sur pied. Néanmoins, elle pourrait être fournie à un organisateur intéressé et, le cas échéant, réactivée sur demande auprès de notre Secrétariat.

Il est à noter que des manifestations du type "Regularity VHRS" (voir 26.11.7 du présent RPR) dont le concept est très proche, peuvent être organisées, soit totalement dédiées à cette spécialité soit en tant que Division d'une épreuve de Rallye traditionnelle ou Historique.

4^{ème} partie : LES RALLYES A PARCOURS SECRET

Art.29.- RALLYES DE NAVIGATION/ORIENTATION ("R.O.")

- 29.1. PROFIL DES EPREUVES
- 29.2. AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT
 - 29.2.1. AUTORISATIONS
 - 29.2.2. ASSURANCES
 - 29.2.3. LICENCES – AGE MINIMUM
 - 29.2.4. DROIT DE CALENDRIER
 - 29.2.5. DROIT D'ENGAGEMENT
- 29.3. ADMISSION DES VOITURES
 - 29.3.1. DECLARATION ET DOCUMENTS
- 29.4. CATEGORIES
 - 29.4.1. "DÉCOUVERTE"
 - 29.4.2. "CLASSIC"
 - 29.4.3. "EXPERTS"
 - 29.4.4. N.B. : AUTRES SYSTÈMES DE NOTES
- 29.5. SYSTEMES DE LECTURE
- 29.6. CONTROLES DE PASSAGE (CP)
 - 29.6.1. PANNEAUX ROUTIERS
 - 29.6.2. PANNEAUX "ORGANISATEURS"
- 29.7. PENALITES - CLASSEMENTS
 - 29.7.1. PÉNALITÉS "PRINCIPALES"
 - 29.7.2. PÉNALITÉS "SUBSIDIAIRES"
- 29.8. VOITURE OUVREUSE
- 29.9. GENERALITES
 - 29.9.1. HÉBERGEMENT/RESTAURATION DURANT L'ÉPREUVE
 - 29.9.2. APPAREILLAGE EMBARQUÉ
- 29.10. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ROAD BOOK
- 29.11. DESCRIPTIF DES SYSTEMES DE LECTURE
 - 29.11.1. LE FLÉCHÉ CONVENTIONNEL
 - A. CONVENTIONS
 - B. TYPES DE FLÉCHÉS CONVENTIONNELS
 - 29.11.2. LE FLÉCHÉ ALLEMAND ("ARÊTE DE POISSON")

E - Règlement Particulier Rallyes

- 29.11.3. LES CARTES
 - A. LA CARTE TRACÉE
 - B. LA CARTE À TRACER
 - C. LA CARTE MUETTE
 - D. LA CARTE SEMI-MUETTE
- 29.11.4. LES NOTES LITTÉRAIRES

Art.30.- RALLYES DE REGULARITE ("SOFT" ET "MARATHON")

A. TYPE "REGULARITE SOFT"

- 30.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES
- 30.2. AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT
 - 30.2.1. AUTORISATIONS
 - 30.2.2. ASSURANCES
 - 30.2.3. LICENCES
 - 30.2.4. DROIT D'ENGAGEMENT
- 30.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES
- 30.4. ADMISSION DES VOITURES
- 30.5. CATEGORIES
- 30.6. NORMES TECHNIQUES
 - 30.5.1. APPAREILLAGE EMBARQUÉ
 - 30.5.2. RAPPEL : IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES
- 30.7. EQUIPAGES
- 30.8. ENGAGEMENT – DOCUMENTS DE BORD
- 30.9. ATTRIBUTION DES NUMEROS
- 30.10. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE NORMES TECHNIQUES
- 30.11. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT
- 30.12. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE
 - 30.12.1. FORMES DE COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE
 - 30.12.2. ETALONNAGE
- 30.13. ROAD BOOK
- 30.14. POSTES DE CONTRÔLE ET PENALITES
 - 30.14.1. CONTRÔLES DE PASSAGES (CP, CPH)
 - 30.14.2. CONTRÔLES HORAIRES (CH)
 - 30.14.3. PÉNALITÉS AUX CH
 - 30.14.4. REGULARITY TEST (RT)
 - 30.14.5. PÉNALITÉS EN RT
 - 30.14.6. FEUILLE DE ROUTE
 - 30.14.7. TIMING DES POSTES DE CONTRÔLE
- 30.15. DELAIS DE MISE HORS COURSE
- 30.16. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES
 - 30.16.1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
- 30.17. IMPOSITIONS TECHNIQUES
- 30.18. LISTE DES QUALIFIES
- 30.19. FEUILLE DES "VERIFICATIONS"
- 30.20. VOITURES OUVREUSES ET "DAMIER "
- 30.21. ADDITIFS - BRIEFING
- 30.22. RELEVÉ DES PENALITES
 - 30.22.1. DÉPART REFUSÉ
 - 30.22.2. EXCLUSION
 - 30.22.3. PÉNALITÉS COURANTES
 - 30.22.4. PÉNALITÉS SPÉCIALES
- 30.23. RECLAMATIONS – APPELS (Voir chapitre III du RSG)
- 30.24. CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS
 - 30.24.1. CLASSEMENT
- 30.24.2. ATTRIBUTION DES POINTS (Voir aussi Art. 4 du RSG)
- 30.25. ORGANISATION D'UNE EPREUVE

B. TYPE "REGULARITE MARATHON"

- 30.26. PARTICULARITES DU TYPE "MARATHON"
- 30.27. ADMISSION DES VEHICULES
- 30.28. CLASSES DE CYLINDREE

E - Règlement Particulier Rallyes

- 30.29. PARTICIPATION AUX FRAIS
- 30.30. PENALITES
- 30.31. COEFFICIENTS D'ANCIENNETE
- 30.32. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTROLES
 - 30.32.1. MISE EN PLACE DES POSTES DE CONTRÔLE
 - 30.32.2. ETAPES DE RÉGULARITÉ (RT)

5^{ème} partie : DOCUMENTS

Art.31.- CARNET DE ROUTE TYPE

Art.32.- RÈGLEMENT "TYPE"

Art.33.- FEUILLE D'ENGAGEMENT "TYPE"

Art.34.- FEUILLE DES VÉRIFICATIONS "TYPE"

AVANT-PROPOS

Les épreuves se divisent en **3** catégories et **4** types :

1^{ère} catégorie : Le rallye contemporain

- Rallyes à "Etapas Spéciales" : Types "**B**" et "**B-Short**".

2^{ème} catégorie : Les rallyes ou manifestations "Vintage"

- Historic Rally Stage – **HRS** / Historic Rally Festival – **HRF**;
- Rallyes du type "REGULARITY VHRS RALLY'S" (Régularité sur routes fermées) ;

3^{ème} catégorie : Les rallyes à parcours secrets (Type "A")

- Rallyes à parcours routier pénalisant sur routes ouvertes : Rallyes d'orientation - **RO** et Rallyes de Régularité – **RE** "Soft" ou "Marathon".

1^{ère} partie : PRESCRIPTIONS COMMUNES

Art. 1. TERMINOLOGIE

Rappel de la terminologie générale utilisée en rallyes ASAF :

1. **ES** : Portion de voie publique fermée à la circulation routière où se déroule :
 - a. Un parcours chronométré à réaliser dans le temps le plus court (Scratch) ;
 - b. Un parcours chronométré à réaliser selon une moyenne horaire déterminée par l'organisateur (Régularité) ;
 - c. Un parcours non chronométré à réaliser à allure libre (Démonstration).
2. **Secteur** : Itinéraire compris entre :
 - a. 2 CH (ou CHF) ;
 - b. Le Start d'une ES et le CH (ou CHF) suivant.
3. **Section** : Itinéraire compris entre :
 - a. Un parc fermé et un parc de regroupement ;
 - b. Deux parcs de regroupement ;
 - c. Un parc de regroupement et un parc fermé ;
 - d. Deux parcs fermés.

N.B. : Les zones de départ et d'arrivée des ES et les zones de contrôle (CH, CHF, CP) ne sont pas à considérer comme Parcs Fermés dans cette définition.
4. **Boucle** : Itinéraire partant et revenant au même endroit.

N.B. : Une seule section peut être tracée en boucle et porter cette dénomination.
5. **Étape** : Ensemble de l'itinéraire parcouru avant et après un Parc Fermé de nuit.

Un **rallye** peut donc se composer de plusieurs **étapes**, comprenant, éventuellement, elles-mêmes, plusieurs **boucles**, comprenant, chacune, le cas échéant, plusieurs **sections**, lesquelles pouvant, toutes, comprendre plusieurs **secteurs** comportant ou non, une **ES**.

6. **Addendum** : Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier de l'épreuve.
7. **Communication** : Document officiel de nature informative, publié, soit par le Directeur de Course, soit par les Commissaires Sportifs.
8. **Décision** : Document publié par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs pour annoncer leurs conclusions à la suite d'une infraction, d'une réclamation, d'une enquête, audience ou investigation.

Art. 2. PRESCRIPTIONS DIVERSES**2.1. KILOMETRAGES –TIMING – DEROULEMENT – CHRONOMETRAGE****2.1.1 KILOMETRAGE MAXIMAL**

Sauf dans le cadre des rallyes de régularité du type "Marathon", le parcours ne pourra être supérieur à 400 Kms, parcours neutralisé compris.

2.1.2 NATURE DES TRACES

Le tracé empruntera un maximum de bonnes routes et évitera autant que possible les agglomérations et zones résidentielles (lotissements).

2.1.3 SENS DE LA COURSE

Il est interdit de se croiser, sauf en neutralisé ou en parcours de liaison.

2.1.4 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Un ravitaillement en carburant sera prévu, au minimum, tous les 120km. Les points de ravitaillement seront indiqués dans le road book.

2.1.5 SHAKE DOWN - JOURNEE VIP

2.1.5.1 Dans le cadre d'un rallye de type "B", un **Shake Down** préalable peut être organisé dans les conditions prévues par l'Art. 16. 1 du présent R.P.R.

Seuls les EQUIPAGES inscrits, et la voiture prenant part à l'épreuve tutélaire, pourront y participer

N.B. : Il est à noter que l'éventuel Shake Down (facultatif pour les concurrents) ne fait pas partie intégrante de l'épreuve ; il n'entre donc pas dans le timing de celle-ci. **Son organisation, son timing et toutes les informations y relatives doivent néanmoins figurer dans le Règlement Particulier de l'épreuve.**

2.1.5.2. Dans ce cadre, également, une **"Journée VIP" dont la participation est réservée aux seuls voitures et PILOTES prenant part à la compétition tutélaire**, pourra également être mise sur pied, soit seule, soit en complément du Shake Down (éventuellement sur le même tracé). Voir également, Art. 16. 2 du présent R.P.R. et l'Art. 3 – D, **"Journée d'essais" du présent R.P.R.**

2.1.6 LIMITATION A DEUX JOURNEES DE COURSE

Les rallyes des types "B" peuvent comporter 2 "Etapas" au maximum (voir Art. 1- Avant-Propos). En conséquence, les ES de ce type d'épreuves ne peuvent avoir lieu que sur deux journées (consécutives).

2.1.7 DUREE MAXIMALE DU MEETING

2.1.7.1. Les rallyes de type "B" qui se déroulent en une seule "Etape" et ceux du type "B-Short", ne pourront excéder une durée maximale de **36 heures**.

2.1.7.2. Les rallyes de type "B" qui se déroulent en deux "Etapas" ne pourront excéder une durée maximale de **60 heures**.

2.1.7.3. Dans les deux cas de figure, cette durée est calculée entre l'ouverture des Vérifications Techniques principales (hormis, donc, celles, succinctes, préalables à l'éventuel Shake Down et/ou **"Journée VIP"** et l'officialisation des résultats).

2.1.7.4. Timing des reconnaissances

Elles pourront se dérouler antérieurement, aux VT (à l'appréciation de l'organisateur). Elles n'entrent pas, non plus, dans le calcul de la durée de l'épreuve (voir également, Art. 9., ci-après).

2.1.7.5. Dernier départ en Etape Spéciale – Fin de la course

Le départ du premier participant dans une ES ne pourra avoir lieu après 19h00 (voir Art 3.11. du RSG)
Attention : Dans tous les cas de figure, fin impérative et totale de déroulement d'une ES à 23 heures (Obligation légale).

2.1.8 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Les Vérifications Administratives (VA), ainsi que la distribution des road books pourront débuter à l'ouverture du secrétariat, dont les moments d'ouverture et de fermeture, laissés à sa discrétion, seront précisés par l'organisateur dans le Règlement Particulier de son épreuve.

Les pénalités suivantes seront appliquées en cas de présentation en dehors de l'heure déterminée par l'organisateur (**que ce soit en "retard" ou en "avance"**) :

- Jusqu'à 15 minutes, amende de **25 €**.
- Plus de 15 minutes, **départ refusé**.

2.1.9 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Lors des rallyes de type "B" et "B-Short", l'organisateur devra prévoir un CH à l'entrée des Vérifications Techniques (VT), afin que les concurrents s'y présentent dans l'ordre **qu'il aura défini et qu'il aura communiqué aux concurrents au plus tard à J-3**. Les pénalités suivantes seront appliquées en cas de présentation en dehors de l'heure déterminée par l'organisateur (**que ce soit en "retard" ou en "avance"**) :

- Jusqu'à 15 minutes, amende de **25 €**.
- Plus de 15 minutes, **départ refusé**.

Lors des manifestations comportant deux "Etapas", les VT ne pourront se dérouler que le jour de la 1^{ère} "Etape" et devront être achevées, 2 heures ½, avant le 1^{er} départ.

2.1.10 REMISE DES TROPHEES

Lors de rallyes de type "B" et "B-Short", la proclamation des résultats devra se dérouler dans les 2 heures qui suivent la rentrée de la dernière voiture ou 1 heure, au maximum, après l'officialisation du classement.

Les organisateurs établiront leur timing de façon à ce que la proclamation des résultats ne débute jamais après 22h30. Au cours de celle-ci, des coupes, plaquettes et prix (facultatifs) récompenseront, dans cet ordre, les lauréats (classes et général) des Divisions "Prov'Historic", de l'éventuelle Division Regularity VHRS, la première dame de la Division 4, les vainqueurs de classe de la Division 4, les vainqueurs de la Division 4, la première dame des Divisions 1-2-3 confondues, l'Inter Ecurie calculée sur le classement des Divisions 1-2-3 confondues et, facultativement, sur celui de la Division 4, les vainqueurs de classe des Divisions 1-2-3, et les concurrents les mieux classés au classement général des Divisions 1-2-3 confondues.

ATTENTION : Aucune coupe ni aucun trophée ne pourra être décerné à "l'imaginaire vainqueur" d'un classement reprenant, "en pagaille", les Divisions 1, 2, 3 et 4 et, pas non plus, les PH Classic et PH S/R, ni aucune autres éventuelles Divisions amalgamées.

RAPPEL : Les cérémonies de remise de prix devront débiter par celle concernant la Division 4. Seules, une proclamation des résultats des Divisions "Prov'Historic", l'éventuelle Division Regularity VHRS ou la remise de prix spéciaux (non repris ci-dessus) pourraient la précéder.

2.1.11 INFRASTRUCTURE MINIMALE

- Une permanence **doit être tenue**, où les responsables de l'organisation siégeront pendant toute la durée de l'épreuve. Ceux-ci seront en liaison permanente avec chacune des ES et avec les voitures ouvertes ou de service.

- **Un emplacement pour le contrôle des voitures après abandon ainsi qu'un local pour d'éventuels contrôles de conformité et de plombages en fin d'épreuve. Ces lieux doivent être couverts et éclairés.**

- Un local de réunion sera également prévu pour les CS, ainsi qu'un parking pour les officiels désignés à l'épreuve. **L'inspecteur "Sécurité", lors de sa visite en vue de la délivrance de la licence d'homologation, est chargé de vérifier que ces infrastructures minimales sont prévues par l'organisateur.**

N.B. : Les Rallyes d'Orientation ("R.O.") **et** les Rallyes de régularité n'entrent pas en ligne de compte pour les dispositions reprises au présent article.

2.1.12 PRESENTATION DES LICENCES ET DES PERMIS DE CONDUIRE DURANT L'EPREUVE

Les participants conserveront sur eux leurs licences, leurs cartes d'identité ainsi que leurs permis de conduire, tout-au long de l'épreuve et des reconnaissances.

Ils seront tenus de les présenter lors de toute demande d'un officiel, quel que soit le moment ou l'endroit.

2.1.13 CHRONOMETRAGE

Les responsables en charge des contrôles où une prise de temps doit être opérée, seront équipés de chronomètres à déclenchement manuel et/ou à déclenchement automatique (cellules photo-électriques).

Rappel: Aux Flying Start et Flying Finish, les prises de temps seront **obligatoirement doublées**. Le chronométrage devra être effectué **simultanément et en permanence** par le système principal **et** le système de doublage.

Il est interdit aux opérateurs de réajuster la synchronisation ou d'effectuer la remise à l'heure de ces appareils, sans un ordre formel de la Direction de Course.

Cette manipulation effectuée en cours d'épreuve pourrait, en effet, conduire à des problèmes insurmontables dans diverses situations, notamment quand il s'agira d'établir **un ou des "temps moyens"**, en vue de remplacer un temps manquant.

2.1.14 "SUPER RALLY INTEGRAL"

Si l'organisateur en a décidé ainsi, les concurrents ayant abandonné en cours d'épreuve pourront, si cela leur est possible, réintégrer la course mais **au départ de l'une des boucles suivantes, seulement (et, ceci, même si le découpage de l'épreuve prévoit plusieurs sections par boucle)**, après avoir obtenu l'aval conjoint de la Direction de Course, de la Commission Technique et de la Commission sportive de l'épreuve.

Les concurrents qui, ayant abandonné et qui, pour poursuivre l'épreuve en super rallye, doivent être "dépannés" sur le routier pour rallier le départ de la boucle suivante, devront **préalablement** en aviser la direction de course par téléphone, afin d'éviter tout problème de réclamation pour une assistance illicite. Si le concurrent a reçu une notification de **mise hors course disciplinaire**, il ne pourra pas bénéficier de ce nouveau départ.

Ils pourront, ainsi, poursuivre la course et être repris à son classement final, pour autant qu'ils terminent l'épreuve et rentrent, **après la dernière ES de la dernière boucle, sans aide extérieure** au parc fermé final.

Ceci signifie que la dernière boucle devra se dérouler sans encombre, plus aucun redépart ne pouvant avoir lieu après le départ de celle-ci.

Pour chacune des EC de l'épreuve non parcourues ou non terminées par eux, le meilleur temps réalisé dans le classement général où ils sont repris, leur sera appliqué, majoré de 10 minutes.

Si le concurrent qui a sollicité, auprès de la Direction de Course, le recours au "Super Rallye Intégral" dans les règles édictées, devait, après réparation ou non (même sans aide extérieure), être en mesure de réintégrer la course sans avoir "manqué" une seule ES, le temps réellement réalisé dans l'ES disputée avant

E - Règlement Particulier Rallyes

la demande de SRI serait, alors, d'office remplacé par le temps "SRI" (càd meilleur temps réalisé + 10 minutes) uniquement à condition que celui-ci soit supérieur au temps réellement réalisé par le concurrent dans cette ES (Voir N.B. encadré, ci-dessous).

L'ordre des départs après réinsertion des concurrents "repêchés" (après accord de la CT et des CS) est laissé à l'appréciation de la DC.

Ces pénalités ne rentrent pas en compte dans le calcul du délai de mise hors course.

N. B. : Quel que soit le cas de figure, aucun concurrent ne peut tirer avantage de cette situation de "**Super Rallye Intégral**". En cas de manœuvre frauduleuse imaginée à cette fin, la mise hors course sera immédiatement prononcée et un rapport sera transmis par les Commissaires Sportifs, au CA de l'ASAF qui prendra les sanctions adéquates.

2.1.15. "FULL RALLY MEETING"

Au vu de la conjoncture économique difficile et afin, d'une part, de diminuer le coût exponentiel des organisations routières et, d'autre part, de créer une synergie entre les 3 variantes de compétition en rallye (B, BS, RS), l'ASAF offre, maintenant, à ses organisateurs intéressés, l'**opportunité** de mettre sur pied, quand c'est possible, des meetings combinés reprenant **2 épreuves/manifestations**, le même jour, au même endroit et reprenant le même parcours, sur une partie de celui-ci.

Ces meetings combinés, "**Full Rally Meeting**" peuvent donc comporter, simultanément, deux épreuves ou manifestations distinctes.

Dans un premier temps et sans caractère exhaustif :

- Les **RA** peuvent accueillir un **BS** ou un **RS** ;
- Les **BS** (actuels ou à venir) peuvent, sur l'une de leurs deux EC, accueillir un **RS** et inversement.

2.1.15.1. Pour les organisateurs :

- Diminution possiblement importante du coût d'organisation (à répercuter sur deux épreuves, au lieu d'une) : Tous les frais habituellement investis pour préparer et organiser une épreuve, sont partagés : Demandes d'autorisation, confection RB-Sécurité, passage à la NCCN, réunions communale et/ou provinciale, démarches envers les riverains, etc. ;
- Frais de sécurisation du parcours et de l'épreuve (Commissaires, rubalises, ambulances, médecins, pompiers, véhicules d'intervention, etc.) ;
- Espoir de rassembler sur leurs épreuves, suffisamment de participants pour en assurer la viabilité financière ;
- Possibilité, le cas échéant, d'appliquer des prix d'engagement minorés, au vu des économies réalisées grâce à ces meetings combinés et se constituer, ainsi, un plateau attrayant pour le public et valorisant, pour eux.

2.1.15.2. Pour les concurrents :

- Possibilité (surtout pour les concurrents locaux) de choisir entre des épreuves et/ou championnats qui conviennent le mieux à leurs préférences et à leurs possibilités pécuniaires ;
- Occasion de concourir dans des épreuves de bonne facture tout en ne sortant pas de leur discipline, ni de leur Fédération.

2.1.15.3. Modalités d'organisation

Les personnes et clubs intéressés sont invités à prendre contact avec le secrétariat pour y obtenir toute précision utile et, particulièrement, pour s'assurer que l'ajout d'une épreuve à la date souhaitée n'est pas en contradiction avec les règles qui président à l'établissement de notre "Calendrier".

Art. 3. ADMISSION DES VEHICULES EN RALLYES

Attention : Sauf en ce qui concerne les véhicules de la Division 4 et ceux de la Division PH S/R, il ne peut s'agir, dans tous les cas, que de véhicules :

- Figurant ou ayant figuré au catalogue belge de la marque ;
- Étant ou ayant été immatriculés en Belgique ;
- Pour lesquels une homologation a été délivrée par la FIA (à charge pour le concurrent, dans ce cas, de présenter la fiche d'homologation lors des VT d'épreuves).

Une seule de ces conditions est nécessaire et suffisante.

3.1. DOCUMENTS A PRESENTER - CONDITIONS REQUISES

Remarque importante : Le certificat de passage au Contrôle Technique Civil belge doit répondre aux exigences mentionnées au Ch. VI – RTG, Art.3.3.

VEHICULE NORMALEMENT IMMATRICULE

DOCUMENTS A PRESENTER :

- Certificat d'immatriculation
- Document de contrôle technique (éventuellement pour voiture de compétition) et carnet de pré-contrôle ASAF/VAS/RACB éventuel en cours de validité. (*)
- Carte d'assurance en cours de validité.

VEHICULE IMMATRICULE EN PLAQUES "ANCETRES - O" (Possible dans toutes les divisions)

DOCUMENTS A PRESENTER :

- Certificat d'immatriculation
- Document de contrôle technique (éventuellement pour voiture de compétition) et carnet de pré-contrôle ASAF/VAS/RACB éventuel en cours de validité. (**)
- Carte d'assurance en cours de validité.

VEHICULE IMMATRICULE EN PLAQUES "MARCHAND"

ATTENTION : Seules les immatriculations débutant par "Z" sont autorisées. Les plaques "ESSAI" et autres (V, Y et UA) ne seront pas acceptées)

A. Le Titulaire des plaques "Marchand" est une personne physique

Ces plaques peuvent être utilisées par :

"... cette personne, par les membres de sa famille déclarés comme aidants d'un travailleur indépendant, ainsi que par les associés ou membres de l'association de fait dont fait partie le titulaire, qui exercent les mêmes activités" - (MB du 02/02/96, Article 15.1, 2^{ème} alinéa).

B. Le Titulaire des plaques "Marchand" est une personne morale

Ces plaques peuvent être utilisées par :

"... les associés actifs, administrateurs, gérants et organes de gestion de cette personne morale".

(MB du 02/02/96, Article 15.1., 3^{ème} alinéa).

Attention : La détention de parts sociales ou d'actions de Société n'entre pas en ligne de compte.

C. Que le Titulaire des plaques "Marchand" soit une personne physique ou morale

Ces plaques peuvent être utilisées par :

"... les travailleurs occupés par le titulaire. Ces travailleurs doivent être en possession d'un document émanant du titulaire et mentionnant leur identité ainsi que la qualité en fonction de laquelle ils sont autorisés à utiliser le véhicule sous immatriculation "Marchand". (MB du 02/02/96, Article 15.1., 4^{ème} alinéa).

D. Justificatifs à fournir

Selon le cas :

- une "composition de ménage" délivrée par l'Administration Communale du domicile.
- un extrait du MB où la relation active entre le concurrent et cette personne, société ou association de fait, apparaît.

Le cas échéant :

- une copie légalisée du registre du personnel.

E. Documents à présenter :

- Certificat d'immatriculation "marchand"
- Signe fiscal
- Carte d'assurance des plaques "marchand"
- Ancien certificat d'immatriculation ou mod. 705 du véhicule qui roule
- Document de contrôle technique (pour voiture de compétition, éventuellement) et carnet de pré-contrôle ASAF/VAS/RACB, éventuel, tous deux en cours de validité. (*)

VEHICULE DONT LE N° DE CHASSIS A ETE REFRAPPE

Documents à présenter :

- Attestation délivrée par l'importateur
- Sceau de la station de contrôle technique

(*) Dans les épreuves de "Régularité", de "RO", ainsi que dans les Divisions **Histo-Démo et Regularity VHRS** des rallyes de types "B" et "B-Short", le carnet de pré-contrôle n'est pas systématiquement requis et l'éventuel document de contrôle technique peut être du modèle courant. Seules, les voitures immatriculées en Belgique, non dispensées du CT civil et qui présentent des aménagements non prévus par leur PVA (catégories I et II) doivent en être pourvues.

(**) **Pour les voitures (non reconnues comme "Véhicules Historiques") immatriculées en plaques "Ancêtres - O", de plus de 25/30 ans et de moins de 50 ans, le passage périodique au Contrôle Technique est devenu obligatoire (tous les 2 ans). Si la voiture présente des aménagements pour concourir en compétition, elle sera classifiée de la même manière que les voitures de compétition immatriculées normalement. Elles recevront donc, en fonction de leurs aménagements, un certificat vert, valable pour 1 an ou un certificat rouge, valable pour 6 mois.**

Il est à noter que seules, les voitures anciennes de compétition pourvues d'un certificat vert, pourront encore circuler librement sur la voie publique.

ATTENTION : Les réglementations en matière de CTA sont "Régionales" et peuvent différer sur certains points, d'une Région à l'autre. Les propriétaires dont les véhicules sont immatriculés sous ce régime, seront tenus de respecter les impositions décrétées par leur région de domicile.

D'autre part et dans toutes les situations "régionales", le passage annuel à une "Visite de contrôle" auprès de la CT de l'ASAF (dans ses locaux ou ceux du propriétaire) est obligatoire afin d'être en possession d'un carnet de pré-contrôle en cours de validité, délivré par la CT de l'ASAF, si le véhicule est appelé à être aligné dans les Divisions 1,2,3,4, PH Classic, PH S/R et, éventuellement (selon leur élaboration ou modifications), en, "Regularity VHRS" des rallyes de type B , B-Short, et Rallye-Sprint.

3.2. IMMATRICULATIONS ETRANGERES

Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, ni le passage au pré-contrôle ASAF/RACB Sport/VAS, ni le passage au contrôle Technique Civil **Belge** ne sont obligatoires.

En conséquence, ces véhicules seront soumis à des Vérifications Techniques approfondies lors des épreuves auxquelles ils prendront part.

Il est bien évident, en outre, que les véhicules immatriculés à l'étranger doivent satisfaire aux impositions des Lois et règlements en vigueur dans leur pays d'appartenance.

3.3. REMARQUES IMPORTANTES

L'ASAF, ses Comités Provinciaux, ses Commissaires Sportifs, ses Commissaires Techniques et ses organisateurs déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation non conforme à la législation ou à la présente réglementation, même si le départ a pu être autorisé, que ce soit sur base de fausse déclaration, par erreur, par absence totale ou partielle de contrôle, par méconnaissance des lois et règlements (particulièrement en cas d'immatriculation étrangère) ou pour n'importe quel autre motif.

- Le départ sera toujours refusé en cas **d'absence des documents** repris ci-dessus, même si une attestation de perte ou de vol a été délivrée par les Autorités.

- **Aucune photocopie** des documents repris ci-dessus ne sera prise en considération.

- Lors des VT et à tout moment de l'épreuve, la "**plaque**" **d'immatriculation officielle**, délivrée par la D.I.V., devra, soit être apposée à l'arrière du véhicule, soit se trouver à bord, visible de l'extérieur du véhicule (une reproduction pouvant utilement être placée à l'arrière).

La détention d'un certificat de vol ou de perte délivré par les Autorités n'exonère pas les concurrents de cette obligation.

En cas de non-respect de cette règle, ou s'il est constaté que la "plaque" gouvernementale officielle ne se trouve pas à bord du véhicule, le départ sera refusé ou la mise hors course sera prononcée.

ATTENTION : Certaines Zones de Police sont intransigeantes eu égard à l'obligation d'apposer les plaques d'immatriculation aux endroits prévus par la Loi ou par le constructeur et verbalisent les contrevenants. Chacun décidera donc souverainement et sans recours vis-à-vis de la Fédération, d'utiliser ou non, cette latitude qui leur est laissée.

3.4. NATURE DES VERIFICATIONS

Lors de la VT précédant une épreuve, on vérifiera plus particulièrement le véhicule au niveau de sa conformité générale, de sa Division et de sa Classe.

3.5. VEHICULES "TOUT TERRAIN"

Les véhicules "tout terrain" et assimilés sont interdits en tant que concurrents en Rallyes (autorisés comme voitures ouvrees).

3.6. VOITURES DU GROUPE "B"

En ce qui concerne les voitures du groupe "B", elles sont interdites dans toutes les Divisions, **sauf en HRS, HRF et "Histo-Démo"**. Si elles ne sont pas admises en tant que voitures concurrentes, elles ne peuvent pas, non plus, être utilisées en tant que "voitures ouvrees" ou de service.

Toutefois, les voitures reprises dans la liste 1 et 2 de la FIA seront admises au départ de la Division correspondant à leur développement et/ou ancienneté (Voir R.P. Rallye-sprint, Art. 3.2.);

3.7. DOCUMENTATION

Le manuel technique du constructeur ou la fiche d'homologation FIA, ou la "Revue Technique Automobile" ou le manuel d'entretien reprenant toutes les données techniques devra se trouver à bord du véhicule concerné. Ce document devra être présenté aux Commissaires Techniques et/ou Sportifs, sur simple demande de leur part (Voir Article 1.5 du RTG).

3.8. VEHICULE REFUSE

Si un véhicule a été refusé lors des "Vérifications Techniques" générales préalables à l'épreuve, il est interdit d'en présenter un autre en remplacement aux vérifications complémentaires éventuelles, précédant immédiatement le début de la course.

Le Président de Collège des Commissaires Techniques remplira un formulaire de non-conformité définitive pour les véhicules présentés aux VT générales et qui ne pourraient pas être en ordre pour les vérifications complémentaires éventuelles d'avant départ.

Sur le document, figurera l'avis de la Commission Sportive ainsi que celui de la Direction de Course.

3.9. VEHICULE NON QUALIFIABLE

Toute tentative de fraude, de la part des organisateurs ou de la part des participants, afin de faire prendre part un véhicule non qualifiable, à la manifestation, se verra sanctionnée par une amende automatique de **250 €** payable par l'instigateur de la tentative, que ce soit un organisateur ou un concurrent. Cette amende sera appliquée, même, *a posteriori*.

3.10. RAPPEL

Un véhicule ne peut rouler que dans sa Division et sa classe de cylindrée effectives.

Voir Art. 8 à 8.1.2, 8.1.4 à 8.1.7, du RSG et 1.3 du RTG.

Art. 4. REGLEMENTATION "PNEUMATIQUES" (Voir aussi Chap. VI. RTG-Art. 4.31)

Principe :

En Divisions 1, 2 et 3 ainsi qu'en Division Regularity VHRS* des rallyes de type "B" et "B-Short", seuls les pneus homologués pour un usage routier sont autorisés. Ces pneus seront désignés dans les présentes prescriptions par le vocable "Pneus Routiers" ou "Pneus de tourisme".

Le seul fait que la voiture soit équipée d'un autre type de pneus implique qu'elle sera versée en Division 4 (classes 12, 13 ou 14), quels que soient sa cylindrée et son niveau d'élaboration (sauf les voitures de la Catégorie I qui, elles, se verront refuser le départ).

***Les concurrents en contravention avec cette obligation seront interdits de départ.**

Il appartient dès lors, au concurrent, lors de l'achat de ses pneus, de s'assurer qu'ils ne figurent pas au catalogue "Racing" ou "Compétition" de la marque.

Seules, en effet, seront admises au départ dans ces Divisions/Classes, les voitures équipées de pneus homologués pour la route et porteurs des mentions requises, détaillées au point 4.2, ci-dessous.

Cette réglementation pourra, à tout moment de l'année, être corrigée suivant les nécessités. Ces modifications seront traitées **par l'Organe d'Administration** de l'ASAF, sur proposition **ou avis** du GT Rallyes ASAF et feront l'objet d'une communication officielle de la Fédération, via Asaf Newsletter.

4.1. MENTIONS NON ADMISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

Les pneus portant les mentions "For Racing purposes only" – "For rally use" – "Rally & Sport" - "Race" – "Corsa" – "Motorsport" – "Compétition" ou assimilées et tous les pneus dont ces mentions auraient disparu par meulage ou autres moyens sont interdits dans ces Divisions.

4.2. MENTIONS REQUISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

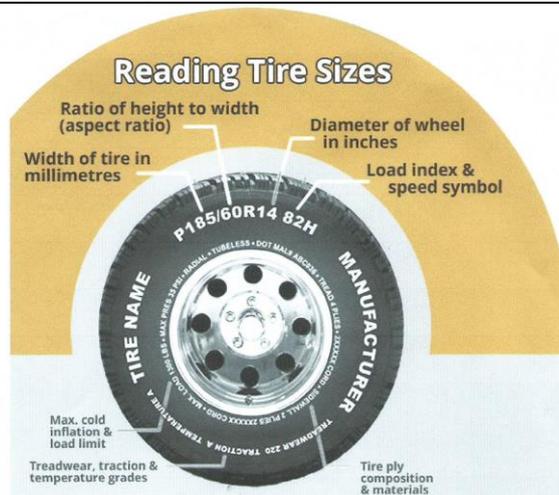
Tous les pneus sont considérés comme "Pneus Routiers" pour autant qu'une des mentions suivantes y figure :

- "DOT", suivi de lettres et de chiffres. Cette mention doit obligatoirement se terminer par 3 chiffres.
- "E", suivi d'un nombre allant de 1 à 21 englobé dans un cercle suivi de 5, 6 ou 7 chiffres (**ET** pour autant que les mentions reprises en 4.1 n'y figurent pas).

En outre, seuls, les pneus à carcasse radiale, munis d'un **indice de vitesse** (Q-S-T-H-V-Z-W- etc.) et d'un **indice "Treadwear"** (égal ou supérieur à **140**) sont autorisés.

*** Attention : Les mentions DOT, E et Treadwear doivent figurer sur le pneu même ; le fait qu'elles soient reprises sur un document (prospectus, étude comparative ou liste quelconque) ne permettra en aucune façon l'utilisation du pneumatique dans ces disciplines/divisions si cette condition n'est pas remplie.**

De plus, afin de faciliter le contrôle de ces mentions par les Commissaires Techniques lors des épreuves, elles seront peintes en blanc, sous peine d'une remarque de détail apposée sur la carte des V.T. de la voiture. A la 3^{ème} remarque du genre, le départ de l'épreuve sera refusé sans remboursement des droits d'engagement.



4.3. PNEUS CLOUTES

Les **pneus à clous** sont autorisés conformément aux limites prescrites par le code de la route en vigueur ou par le règlement particulier de l'épreuve. Les **chaînes** ou autres accessoires s'adaptant aux pneus sont strictement interdits.

4.4. PNEUS RECHAPES

Les pneus **rechapés, "remould", "retread", taillés et/ou retaillés** sont interdits dans **TOUTES** les Divisions des rallyes des types "B", et "B-Short" (SAUF en Division "Histo-Démo"). Ils ne seront autorisés qu'en Rallyes de Régularité ou d'Orientation **et** dans les manifestations de Démonstration à allure libre.

4.5. ETAT D'USURE

Profondeur minimum des rainures **1,6 mm**, y compris pour les pneus "Racing".

4.6. ROUE DE SECOURS

Les roues de secours temporaires (type "galette") sont interdites

4.7. MODIFICATIONS INTERDITES

Les pneumatiques ne peuvent subir **aucun traitement**, quel qu'il soit, sur leurs surfaces interne ou externe. Toute transformation des pneus (mécanique, chimique ou autre) en modifiant la structure ou la composition et susceptible d'en améliorer les performances, est interdite.

4.8. PNEUS ANTI-CREVAISONS

Tout dispositif ne constituant pas l'enveloppe du pneu et lui permettant de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique (pneus anti-crevaisons à remplissage de mousse, par exemple) est interdit. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne peut être rempli que par de l'air.

N.B. : Le renfort des flancs, comme sur certains pneus dits "Run flat", ne constitue pas une interdiction.

4.9. CONTROLES

Les concurrents, par le fait de leur engagement, autorisent l'ASAF, par le biais de ses Officiels, à effectuer des **prélèvements** de gomme destinés à une analyse en laboratoire, ayant pour but de s'assurer de la conformité des pneumatiques utilisés.

Ils autorisent également l'ASAF à utiliser un "Duromètre", sur le pneumatique pour en évaluer la qualité de gomme.

Toute infraction à la réglementation "pneus" développée dans le présent Art. 4, sera sanctionnée par la mise hors course automatique.

Art. 5. ENGAGEMENT

5.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS (En rallyes de types B et B-Short)

Sauf dérogation accordée par l'OA de l'ASAF, les organisateurs ne pourront limiter le nombre de participants à moins de 120, en ce qui concerne le cumul des Divisions 1, 2, 3, 4, PH Classic et PH S/R.

Les organisateurs qui ouvriront leurs épreuves aux concurrents de la Division "Histo-Démo" et/ou Regularity VHRS ne pourront en limiter le nombre à moins de 5% du nombre cumulé prévu pour les Divisions 1, 2, 3, 4, PH Classic et PH S/R. De plus, ils ne peuvent pas être inclus dans ce total.

RAPPEL : Le nombre **maximum** des concurrents pouvant prendre part à l'épreuve est souverainement fixé par l'organisateur, compte-tenu de ses capacités d'accueil ou compte-tenu d'autres paramètres qu'il s'est fixés ou qui lui ont été imposés.

Le nombre des concurrents admis par catégorie (D, 1, 2, 3, 4 et PH's, d'une part et Histo-Démo /Regularity VHRS, d'autre part) doit être mentionné dans le règlement particulier de l'épreuve. Ces nombres ne pourront être dépassés, réservistes compris (sauf exception mentionnée ci-après).

Si le nombre de bulletins d'engagement complets, reçu par l'organisateur atteint ces limites avant la clôture des engagements à droits simples, les bulletins seront pris en considération, **à concurrence d'un nombre égal à 20% du total autorisé**, suivant l'ordre chronologique du **virement du droit d'engagement** sur le seul compte bancaire renseigné par l'organisateur dans son règlement particulier. L'organisateur notera la date de réception du paiement sur le bulletin et conservera les extraits de compte prouvant le bien-fondé de la priorité éventuelle accordée.

Etant donné que les banques ne tiennent compte que du jour du paiement dans la communication des extraits de compte (et non de l'ordre chronologique au sein d'une même journée), il est admis que l'acceptation des concurrents soit opérée par journée complète. Toute présence au sein d'une même journée ne serait, en effet, qu'arbitraire.

En conséquence, le nombre maximal d'engagés pourra être légèrement dépassé mais **UNIQUEMENT**, dans le cas où les concurrents à accepter pour compléter totalement la liste des engagés "font partie d'une journée bancaire" comportant plus de versements de montants d'engagement que le nombre de candidats nécessaire.

Si l'organisateur ne peut matériellement les accueillir tous (cf. : timing, espace disponible, accord des autorités, etc.), la sélection s'arrêtera à la précédente journée complète.

Cette procédure est applicable, également aux concurrents réservistes, dans le cas où le pourcentage autorisé en la matière, est atteint.

Si le nombre total des engagés dépasse celui repris au règlement particulier de l'épreuve, il appartiendra à l'organisateur de fournir spontanément et dès son arrivée, au Président du Collège des Commissaires Sportifs, la preuve que ce dépassement est justifié par l'application de la présente mesure. Un addendum ("additif") sera alors établi en bonne et due forme et affiché à l'intention des concurrents.

(IMPORTANT : Voir également, Art. 9 du RSG).

E - Règlement Particulier Rallyes

Il est entendu que si le nombre maximal de concurrents accepté dans l'une des deux catégories n'est pas atteint, le nombre des participants acceptés dans l'autre, pourra être dépassé, jusqu'à concurrence du total cumulé, approuvé par l'ASAF et édité.

5.2. **PRIORITE D'ENGAGEMENT (En rallyes de type "B" et "B-Short")**

Actuellement, il n'y a plus de priorité réservée aux pilotes suivant leur position aux championnats en cours ou ceux de l'année précédente. Il leur appartient donc de veiller à s'engager suffisamment à temps s'ils désirent se positionner favorablement parmi les concurrents susceptibles d'être admis au départ. Tous les concurrents seront donc repris ou non, selon la règle générale reprise à l'Art. 9 du RSG, laquelle sera universellement appliquée.

5.3. **PHOTOCOPIES DES LICENCES**

Afin de faciliter le travail administratif des organisateurs et en vue d'une gestion plus rapide du secrétariat de l'épreuve, les concurrents sont **TENUS, s'ils ne possèdent pas "d'espace personnel" dans la base de données ASAF, de téléverser, lors de leur inscription en ligne, une copie (au format JPEG), de leurs licences (VAS/Étrangère), en cours de validité (càd année 2024).**

5.4. **PHOTOCOPIES DES DOCUMENTS DE BORD**

Lors du passage aux VT, le concurrent devra fournir, sous peine d'une amende automatique de **10 €**, une photocopie (noir et blanc) des documents suivants : Certificat d'immatriculation, carte d'assurance et document du contrôle technique civil (éventuel). **Contrairement à la règle selon laquelle toutes les amendes perçues, le sont pour le compte de l'ASAF, le montant de celle-ci est destiné à l'organisateur.** Ces copies, dont la conformité par rapport aux documents originaux aura été dûment contrôlée, seront conservées par l'organisateur pendant une période **d'au moins 6 mois** et devront pouvoir être fournies sur simple réquisition. **L'organisateur qui ne pourrait, pour quelque raison que ce soit, produire ces documents endéans cette période, se verrait frappé d'une amende automatique de 125 € (Voir Ch. I - RSG, art. 3.6.5.).**

Art. 6. EQUIPAGES

6.1. **COMPOSITION EXCLUSIVE (sauf HRS et "Journées d'essai")**

L'équipage de chaque voiture sera composé durant toute la durée de l'épreuve ou de la manifestation, des deux mêmes personnes, à l'exclusion de n'importe quelle autre, faute de quoi le **départ lui sera refusé ou sa mise hors course prononcée**. Les membres de l'équipage seront désignés comme pilote et co-pilote ou comme conducteur et passager, suivant les disciplines ou catégories.

6.2. **IDENTIFICATION – AGE MINIMUM**

Les organisateurs et/ ou les commissaires sportifs vérifieront l'identité des participants (pilotes, co-pilotes, conducteurs et passagers ou navigateurs en HRS/HRF et Histo-Démo/Regularity VHRS et, particulièrement, leur âge : **18 ans, au minimum (dans toutes les catégories d'épreuves ou de manifestations reprises dans le présent R.P. Rallyes).**

6.3. **PRESENCE A BORD**

Sauf en Rallye HRS et en "Journées d'essai" (où la présence d'un éventuel passager n'est pas systématique), l'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve sauf stipulation contraire du règlement particulier.

L'abandon, même temporaire, d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord entraînera la mise hors course. Toutefois, l'équipage qui prend en charge, dans des cas exceptionnels, un concurrent blessé et ce, jusqu'au contrôle où une aide pourra lui être apportée, ne se verra pas pénalisé.

6.4. **EQUIPEMENT MINIMUM – VOIR EGALEMENT CHAPITRE III – EQUIPEMENTS SECURITAIRES**

• **COMBINAISONS**

- **En Divisions 1, 2, 3, 4 et PH's** des rallyes de types "B" et "B-Short", les deux membres de l'équipage devront être équipés, sous peine de mise hors course, de combinaisons ignifugées homologuées aux normes FIA.
- **En Division Histo/Démo** des rallyes de types "B" et "B-Short" ainsi **qu'en HRF et en Regularity VHRS**, le port de vêtements recouvrant totalement les bras et les jambes est obligatoire pour le ou les deux occupants du véhicule. Ces vêtements seront aussi ininflammables que possible (tissus ou matières synthétiques prohibés). **En HRS**, cette obligation ne s'applique qu'aux pilotes (pas aux passagers).

• **CASQUES**

Lors des **ES** sur routes fermées des rallyes de tous les types, le port de casques **homologués FIA** est obligatoire sauf en Divisions Regularity VHRS et Histo Demo, où un casque répondant à la norme **"CE"** est suffisant*.

• **FHR**

Un système de retenue de la tête et de protection de la nuque (**Frontal Head Restraint – FHR : HANS, HYBRID** ou assimilé) homologué FIA est également obligatoire, **sauf :**

- en Division "Histo-Démo" des rallyes de types "B" et "B-Short" ;
- lors des manifestations des types HRS et HRF ;
- en épreuve ou en Divisions Regularity VHRS

* **ATTENTION :** Dans les divisions/disciplines où le système **FHR** est obligatoire, le casque doit être homologué FIA et initialement conçu pour recevoir cet équipement.

E - Règlement Particulier Rallyes

• **PORT DES CASQUES ET SYSTEMES FHR (HANS OU ASSIMILES)**

6.4.1. Le port du casque, attaché, et d'un système **FHR** (dans les divisions où il est requis) est obligatoire durant le déroulement "normal" des ES, sous peine de mise hors course.

6.4.2. Il est à noter que ce casque peut être ôté par les membres de l'équipage en cours d'ES, tant que la voiture est à l'arrêt (en vue de procéder, par ex., au changement d'une roue ou à une autre intervention), ou en cas de neutralisation de l'ES.

6.4.3. Le port du casque est **interdit lors du passage dans les ES "neutralisées" depuis le "Start"**, sous peine de mise hors course.

6.4.4. Il est également interdit aux membres de l'équipage de conserver leur casque **pour parcourir la "liaison"** (Voir Art. 11.3.7 du présent RPR), sous peine d'une amende **automatique de 25 € par membre de l'équipage contrevenant.**

Divisions/(Classes)	Sièges	Combinaison	Harnais	Casque	FHR
- Div. 1 – 2 – 3 – 4 PH Classic et PH S/R des Rallyes B – B Short	Baquets FIA en cours de validité	Ignifugée FIA 8856 -2000 - Liste LT 27 avec hologramme	FIA	FIA	FIA
- Div. Histo-Démo des Rallyes B - B Short. - Div. Regularity VHRS des Rallyes B – B Short - Rallyes HRS (pilote) et HRF (équipage).	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Vêtement recouvrant totalement les bras et les jambes aussi inflammable que possible (voir article 6.4.)	Facultatifs, Si harnais : libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme "E" ou FIA	Facultatif

6.4.5. **L'extincteur automatique doit obligatoirement être dégoupillé pour prendre le départ de l'ES.**

1^{ère} infraction : 50€ d'amende

2^{ème} infraction donnée lors de la même épreuve : Hors course.

6.5. DEONTOLOGIE (Rappel de l'art. 1.6.4. du RSG)

Tout comportement inadapté, tout manque de respect, toute injure, toute impolitesse, toute menace de la part des participants envers les commissaires, les officiels délégués par la Fédération ou les officiels d'épreuves seront réprimés et les sanctions encourues pourront aller jusqu'à l'exclusion ou le refus du départ.

Art. 7. ATTRIBUTION DES NUMEROS (En rallyes de type B et B-Short *)

* En Rallyes de Régularité et d'Orientation, en HRS et HRF, ainsi que dans les épreuves ou Divisions du type "Regularity VHRS", l'ordre des départs est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Les numéros, en Divisions 1, 2, 3 et 4, seront attribués de **1 à 200** ; en Division PH – SR, de **201 à 250** ; en Division PH - Classic, de **251 à 299** ; en Division Histo-Démo, à partir de **301** ; en Division Regularity VHRS 65, à partir de **401** et en Regularity VHRS 50, à partir de **451**.

7.1. ENGAGEMENTS RÉGULARISÉS

7.1.1. De manière générale, tous les pilotes se verront attribuer un numéro exclusivement dans leur classe en respectant l'ordre des classes défini ci-dessous, au point 7.1.3.

7.1.2. En dérogation à l'article 7.1.1. ci-dessus, l'organisateur aura le loisir d'attribuer un numéro à la place jugée la plus appropriée à 10% des équipages en ordre pour participer à l'attribution des numéros (arrondi à l'unité supérieure au moment de l'établissement de la liste en question), et ce, tout en respectant une logique sécuritaire.

7.1.3. L'ordre des classes est défini comme suit : **(PH SR/ PH Classic) – (Histo-Démo) - 4/14 - 4/13 -3/10 - 3/11 - 4/12 - 3/9 - 2/6 - 3/8 - 1/3 - 2/5 - 1/2 - 2/4 - 1/1 – (PH SR/PH Classic) - (Histo-Démo) - (Regularity VHRS)**, par moyennes de régularité dégressives)

7.1.4. En dehors de ce qui est autorisé en vertu de l'Art. 7.1.2. ci-dessus, il sera interdit, afin de respecter le travail énorme des organisateurs dans cet exercice, de modifier l'ordre des départs de la liste établie si ce n'est, exclusivement, pour les concurrents inscrits après l'établissement de cette liste ou ceux dont la classe a été modifiée lors des VT.

Ces concurrents devront alors être repositionnés dans leurs classes respectives **tout en gardant le numéro qui leur a été attribué.**

7.1.5. Seules seront autorisées, les modifications faisant suite à une demande du Collège des Commissaires Sportifs, pour des raisons flagrantes de sécurité ou d'équité sportive.

7.2. ENGAGEMENTS TARDIFS OU NON REGULARISÉS

Pour les retardataires, l'ordre d'inscription sera l'ordre de départ. Une fois l'attribution des numéros terminée et communiquée aux concurrents, **il sera interdit de changer un numéro de course pour quelque raison que ce soit.**

7.3. REMARQUES

- L'attribution des N° de départ à l'intérieur des Divisions PH Classic, PH S/R, Histo-Démo **et Regularity VHRS** est laissée à la discrétion de l'organisateur qui se basera, autant que possible, sur les performances présumées ou connues de chacun des pilotes.

E - Règlement Particulier Rallyes

- Il est à noter que les concurrents des Divisions **PH Classic** et **PH SR** peuvent être **mélangés**, dans l'**ordre des départs**, selon leur niveau de performances présumé mais qu'ils doivent conserver le numéro spécifique à la Division, qui leur a été attribué.

Art. 8. ROAD BOOK

Tous les concurrents recevront un carnet d'itinéraire (Road Book) décrivant en détail l'itinéraire à suivre.

Le Road Book et la carte d'assurance de la voiture devront toujours se trouver à bord du véhicule.

8.1. CONTENU OBLIGATOIRE

En plus de l'indication détaillée de l'itinéraire à emprunter obligatoirement, le Road-Book **DEVRA** contenir :

- La localisation des contrôles horaires et celle des zones d'assistance et des points de ravitaillement en carburant;
- L'adresse et le numéro de téléphone de la permanence (fixe ou GSM) où un responsable qualifié de l'organisation siègera pendant toute la durée de l'épreuve ;
- Le "timing" détaillé de l'épreuve ;
- La carte générale du parcours (ES et liaisons), sauf en Rallyes de Régularité ou d'Orientation ;
- Un exemplaire de la déclaration d'accident ;
- **Un rappel de l'emploi des drapeaux (voir Art. 13.11. du présent RPR) ;**
- Une copie de l'attestation d'assurance ;
- **Les documents ayant trait à la demande de SRI.**

Il est, en outre, vivement **recommandé** d'ajouter une carte de chaque ES reprenant les numéros des postes de sécurité.

8.2. CONVENTIONS DIVERSES

- La boule qui indique l'endroit d'où l'on vient se situera toujours (sauf en type R.O), dans le schéma, en bas de la case ;
- La numérotation des schémas sera obligatoire et se fera toujours dans la partie inférieure de la case ;
- Le métrage des schémas se fera toujours, soit dans la partie inférieure droite de la case, soit dans les colonnes prévues à cet effet. Il sera facultatif en types "Régularité", "Orientation" et obligatoire en types "B" et "B-Short", HRS et HRF ;
- Les routes à circulation locale, à sens unique, à sens interdit, les impasses, les chemins privés, auront valeur de routes et **devront être indiqués** dans les schémas ou notes (sauf en Types "Régularité", "Orientation") ;
- En rallyes de types B, B-Short, HRS et HRF, les road books peuvent être réalisés sur feuilles A5 ou sur feuilles A4 avec un maximum de 24 schémas par feuille. De plus, l'indication de l'itinéraire pourra y être plus succincte. Elle sera établie de nature à être le plus explicite possible. Ex : RSP jusqu'à un signe précis. Il y a lieu de prévoir aussi, en cas de croisement des concurrents en liaison, l'indication "Trafic Rallye", en remarque ;
- Les ronds-points ou carrefours à îlots directionnels pourront être "décomposés" pour autant qu'ils aient une bordure. Les "deltas" comportant un terre-plein pourront également être "décomposés". **Les marques de peinture au sol ne peuvent être considérées comme bordures ou comme terre-pleins et ne pourront, dès lors, être "décomposés" ;**
- Tous les triangles renversés, les STOP, les panneaux de début et fin d'agglomération (sauf en Types "Régularité", "Orientation") seront indiqués dans les schémas ou les notes, ainsi que les virages dangereux et les cassis. L'organisateur usera de points d'exclamation pour situer le niveau du danger. **Les postes de sécurité devront y être indiqués et numérotés ;**
- Si l'itinéraire emprunte une route à grande circulation (nationale ou similaire) l'organisateur sera tenu de donner un(e) schéma (note) clair(e) et sans équivoque et qui, de surcroît, sera métré(e) pour la quitter en obliquant vers la gauche ou la droite, ceci dans un but de sécurité ;
- Les parcours neutralisés devront être donnés sous forme de schémas métrés et reprendre toutes les indications possibles (plaques de limite de commune, etc.). La moyenne maximale y sera de 30 Km/h pour les Rallyes de Types "Régularité". Le concurrent ne respectant pas cette moyenne se verra pénalisé normalement ;
- Lors des rallyes de types "B", "B-Short", **Regularity VHRS**, HRS et HRF, si, dans une ES, une échappatoire ou une trajectoire de sortie possible peut déboucher sur une route également empruntée par cette ES (ou une autre), la mention "Concurrents en face" devra figurer en INFO dans le road book. **(Voir également Art. 13.2 pour infrastructure particulière à déployer lors de situations de ce genre).**
- **Rappel : Les indications de routes et celles des repères adjacents utilisés ne peuvent figurer qu'une fois dans deux schémas consécutifs.**

8.3. SCHEMA "FLYING START"

En cas de départ au vol (Flying Start), le road book comprendra un schéma désignant l'emplacement exact de la cellule ou du chrono et reprenant comme information : "Flying Start".

Art. 9. RECONNAISSANCES (Types B et B-Short)

A méditer : A chaque fois que quelqu'un contrevient aux règles en matière de "reconnaitances", il apporte un argument supplémentaire à la thèse de ceux qui veulent voir interdire les rallyes.

Si l'envie vous vient d'enfreindre ces règles, demandez-vous, avant de passer à l'acte, si, vraiment, vous voulez être, ne serait-ce qu'en partie, responsable de la disparition de votre sport préféré.

- **Sauf dérogation ponctuelle dûment justifiée auprès du CA de l'ASAF**, la reconnaissance du parcours ne pourra avoir lieu que la veille ou un autre jour de la semaine précédant l'épreuve. Dans le cas d'épreuves en 2 jours, elle peut, se prolonger, éventuellement, sur une partie du 1^{er} jour de l'épreuve (**fin impérative des reconnaissances, 2 heures avant le début de la course**) ;
- La reconnaissance est obligatoire et doit se dérouler dans le respect le plus strict du code de la route.
- **Le temps prévu pour la reconnaissance devra être suffisant pour permettre, au moins, 2 passages calculés à 40 Km/h de moyenne ;**
- La fin des reconnaissances sera toujours postérieure à la fin des vérifications techniques afin de tenter de donner à tous les concurrents, le même temps de reconnaissance, quel que soit le moment de leur passage à ces VT. ;
- **Pour cette reconnaissance, seule l'utilisation de voitures de série, strictement conformes à leur PVA d'origine, sera autorisée** (voitures de compétition ou "mulets", interdits). Ces véhicules ne pourront comporter aucun accessoire de compétition (même de sécurité) et ne pourront être équipés d'aucun système de télécommunication interne (arceau, baquets, échappements "Sport", moteur préparé, boîte de vitesses et/ou pont courts, etc., interdits). Seule, une protection de carter sera autorisée. Ils ne pourront, en outre, comporter, ni numéros de course, ni publicités. **Ces véhicules devront, toutefois, être identifiables par l'organisateur** ;
- L'organisateur veillera à limiter la durée des reconnaissances au timing autorisé et indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (ni avant, ni après) et à réprimer les infractions commises, dont question à l'Art. 9.1, ci-dessous.

N.B. : Le port du casque est interdit durant les reconnaissances sous peine d'application des sanctions reprises à l'Art.19. ci-après.

9.1. INFRACTIONS LORS DES RECONNAISSANCES

9.1.1. AUX REGLES SPORTIVES

Durant une période prenant cours 3 mois avant l'épreuve, tout concurrent convaincu d'avoir effectué des reconnaissances en dehors du timing ou en contravention avec le présent règlement, se verra infliger les sanctions énumérées ci-après :

- 1^{ère} infraction : 180 secondes de pénalité.
- 2^{ème} infraction : refus de départ sans remboursement des droits d'engagement.

Les organisateurs, les Comités Provinciaux ou l'ASAF pourront désigner des juges de faits pour la surveillance du parcours durant cette période. Il est rappelé que la décision des juges de faits est sans appel.

Aucune excuse, si ce n'est le fait d'emprunter habituellement cet itinéraire dans sa vie privée (chaque cas sera scrupuleusement analysé), ne sera prise en considération.

9.1.2. AU CODE DE LA ROUTE

1) INFRACTIONS DE CATEGORIE 1 :

- Application de la Loi Pénale.
- 1^{ère} infraction : 120 secondes de pénalité.
- 2^{ème} infraction : Refus de départ sans remboursement des droits d'engagement.

2) INFRACTIONS DE CATEGORIE 2 OU PLUS :

- Application de la Loi Pénale.
- 1^{ère} infraction : 300 secondes de pénalité.
- 2^{ème} infraction : Refus de départ sans remboursement des droits d'engagement.

9.1.3. CUMUL DES INFRACTIONS

- En cas d'infraction au code de la route ET en dehors du timing autorisé, les peines sont cumulatives.
- La communication des sanctions doit être remise en mains propres, avec accusé de réception (Voir CH. I - RSG, Art 1.7.7. – 2^{ème} tiret).
- Les pénalités seront appliquées, même si le licencié n'était pas encore engagé à l'épreuve au moment de l'infraction.

9.1.4. APPLICATION PRATIQUE DES SANCTIONS

- Les droits d'engagement ne pourront plus être remboursés au concurrent (pour désistement, par exemple) dès le moment où une pénalité aura été décrétée à son encontre.
- Si l'inscription n'est pas encore finalisée (et/ou si les droits d'engagement n'ont pas encore été perçus) et que le concurrent sanctionné s'abstient de participer, **les pénalités en temps seront commuées en amendes**, à raison de **50 €** par tranches de 30 secondes. De même, dans ces circonstances, si un refus de départ a été décidé, une amende de **500 €** sera appliquée.

En dérogation à la règle qui veut que toutes les amendes perçues, le soient au bénéfice de l'ASAF, celle-ci sera conservée par l'organisateur de l'épreuve où le dysfonctionnement a été constaté.

Les fonds ainsi récoltés devraient, dans l'esprit de la présente réglementation, être affectés à la couverture des frais engendrés par l'encadrement des reconnaissances (défraiement des juges de faits, etc.)

Dans tous les cas de figure, le paiement de cette amende interviendra dans un délai de 8 jours, prenant cours à la date de communication de la pénalité, communication devant, sous peine de nullité, être adressée au contrevenant dans les 8 jours qui suivent l'infraction.

L'organisateur qui n'aurait pu, pour une quelconque raison, prévenir un contrevenant de la sanction prise

E - Règlement Particulier Rallyes

contre lui, l'en avertira par envoi recommandé à la poste et le mettra en demeure de lui liquider le montant de l'amende endéans le délai imparti, soit 8 jours prenant cours le lendemain du dépôt.

- **Ces amendes sont payables avant la participation à toute autre épreuve du calendrier.**

Dans tous les cas d'application d'une pénalité et en cas de non-paiement d'amende, l'organisateur en informera le secrétariat de l'ASAF. A défaut de ce paiement dans les délais prescrits, l'ASAF, prévenue par l'organisateur, appliquera une SUSPENSION AUTOMATIQUE DE LICENCE JUSQU'AU MOMENT DU PAIEMENT.

- En cas de récidive, lors d'une épreuve ultérieure, endéans une période d'un an, des infractions reprises aux points 9.1.1. et 9.1.2. ci-dessus (que cette épreuve soit provinciale ou communautaire), SUSPENSION AUTOMATIQUE DE LA LICENCE POUR 6 MOIS.

Art. 10. CARNET DE CONTRÔLE - FEUILLE DE ROUTE (Voir document "type" à l'art. 31)

10.1. DESCRIPTION - PROCEDURE - UTILITE

Au départ du rallye, chaque concurrent recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir chaque secteur. Ce carnet (feuille) de route recevra également l'inscription des résultats réalisés dans les ES, lors des Rallyes de type B, B-Short.

IL sera repris et remplacé aux contrôles de regroupement ou à tout autre endroit jugé nécessaire par l'organisateur. La **perte** de celui-ci entraînera la **mise hors course**.

En plus d'être indiqué dans le Road Book, le numéro de contact de la direction de course doit être repris sur la feuille/carnet de route.

Ce carnet est propriété de l'organisateur. Après l'épreuve, il devra être conservé par lui pendant 6 mois, afin d'en permettre la vérification lors d'une éventuelle réclamation.

Le carnet de contrôle devra se trouver **à bord du véhicule** durant toute la durée de l'épreuve et être présenté personnellement par un membre de l'équipage à tous les postes de contrôle.

En rallyes de types "B" et "B-Short", ce carnet de contrôle devra comporter des cases réservées au concurrent, où il pourra, à titre d'aide-mémoire officieux et personnel, noter ses heures idéales de pointage.

10.2. INTEGRITE DU DOCUMENT

Toute **rectification** ou toute **modification** apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise **hors course** à moins qu'elle ne soit visée par le Commissaire responsable du poste concerné (**Nom et N° de licence du préposé à apposer, en plus du paraphe**).

10.3. RESPONSABILITE DU CONCURRENT

LA PRESENTATION DU CARNET DE CONTROLE AUX DIFFERENTS CONTROLES ET L'EXACTITUDE DES INSCRIPTIONS DEMEURENT SOUS L'ENTIERE **RESPONSABILITE DU CONCURRENT**. IL APPARTIENT DONC AU CONCURRENT DE PRESENTER SON CARNET DE CONTROLE AUX COMMISSAIRES EN TEMPS VOULUS ET DE TOUJOURS VERIFIER QUE L'INSCRIPTION Y APPORTEE EST CORRECTE. (Voir également, Art. 11.4. et 11.5. ci-après).

Art. 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTROLES

11.1. ZONES DE CONTROLE – DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les zones de contrôle, c'est-à-dire les zones comprises entre le panneau avertisseur jaune et le panneau final beige (éventuellement le panneau rouge en types "Régularité" et "R.O.") sont considérées comme parc fermé. De ce fait, sous peine de mise hors course, il est formellement interdit aux concurrents, dans l'espace compris entre ces deux panneaux, d'effectuer tout ravitaillement, de recevoir toute assistance ou de faire toute réparation. Sur autorisation et sous le contrôle du Commissaire compétent, il est permis aux membres de l'équipage et par les moyens du bord de changer un pneu crevé.

Il est strictement défendu, sous peine de mise hors course :

- De pénétrer dans une zone de contrôle dans le sens inverse de celui de l'itinéraire imposé par l'organisateur.
- De retraverser ou de pénétrer à nouveau une zone de contrôle une fois que le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.
- Sauf dans les cas d'exception expressément prévus par le présent RPR, de dépasser ou de se laisser volontairement dépasser (changement d'ordre des départs).

11.2. SIGNALISATION

Tous les contrôles devront, obligatoirement, être humains, sauf en RO/RE Soft où les contrôles de passage (CP) pourront également être constitués de panneaux comportant une mention à relever.

Tous les contrôles (sauf les Contrôles Secrets en RO/RE Soft), c'est-à-dire : contrôles horaires (CH) et de passage humains (CP/CPH), départ et arrivée des épreuves chronométrées, seront signalés au moyen de panneaux standardisés par la FIA (sauf lors des RT en Rallye de Régularité). Ces panneaux seront de dimensions 40 x 40 cm, au minimum.

11.3. DISPOSITION DES PANNEAUX

11.3.1. Les panneaux seront toujours disposés à droite **ou** de part et d'autre de la route. Le panneau avertisseur JAUNE qui déterminera le début de la zone de contrôle, sera placé avant le panneau ROUGE qui déterminera, quant à lui, l'endroit exact du poste.

Le panneau BEIGE à 3 BANDES TRANSVERSALES NOIRES sera placé après le panneau rouge et déterminera

la fin de la zone de contrôle.

Pour les CH et CP en types "Régularité" et "Orientation", le panneau final beige sera facultatif. En son absence, le panneau rouge déterminera la fin de la zone de contrôle.

11.3.2. Quand un CH sera suivi d'un départ d'ES/RT/CHS, les 2 postes seront compris dans une même zone de contrôle et l'ordre des panneaux sera le suivant : Panneau JAUNE "HORLOGE" (début de zone), panneau ROUGE "HORLOGE" (CH), panneau ROUGE "DRAPEAU" (départ) et panneau final BEIGE (fin de zone).

11.3.3. Pour les zones de contrôle où se situe l'arrivée des ES, ou des CHS, l'ordre de disposition des panneaux sera le suivant : panneau JAUNE "DAMIER" (début de zone), panneau ROUGE "DAMIER" (Flying Finish), panneau ROUGE "STOP" (TRC) et panneau BEIGE final (fin de zone)

11.3.4. Dans le cas d'arrivée de RT, seuls, le panneau ROUGE "STOP" (TRC) et le panneau BEIGE final (fin de zone) seront installés.

11.3.5. Les distances à respecter entre les divers panneaux relèvent du bon sens et sont déterminées par divers paramètres dont le plus important est la sécurité des personnes et des biens.

Les distances suggérées dans le tableau de l'Art. 11.8, le sont à titre indicatif et peuvent être modulées eu égard à la topographie des terrains et au respect de la sécurité.

11.3.6. En rallyes de Types "B", "B-Short" ou "Regularity VHRS", si la zone de contrôle de départ (**zone de CH incluse**) ou d'arrivée d'ES **comporte un carrefour, il ne pourra être ouvert à la circulation routière publique.**

11.3.7. En rallyes de Types "B", "B-Short", "HRS", "HRF" ou "Regularity VHRS", les organisateurs sont tenus de placer, à la sortie des ES, des panneaux qui informeront les concurrents que **le port du casque est interdit en liaison.**

Une amende de **25€**/panneau manquant sera infligée aux organisateurs en cas de non-respect de cette imposition.

Le panneau ci-dessous, signifiant l'interdiction du port du casque, doit être implanté après le panneau STOP (arrêt pour inscription de l'heure d'arrivée sur le carnet de contrôle) ou après le panneau marquant la fin de l'ES (en HRS et HRF) et ce, **à l'endroit où la route cesse d'être privative.**

Ce panneau matérialise l'endroit à partir duquel les occupants de la voiture passent en "itinéraire de liaison" au sein de la circulation publique et doivent, donc, OBLIGATOIREMENT, ôter leur casque.



Format minimum : A3 – Dessin carré dans la partie supérieure
Annotation éventuelle dans la partie inférieure

11.4. FONCTIONNEMENT DES CH

- Le temps sera pris à la minute, les secondes étant négligées.
- L'heure de pointage sera indiquée sur le carnet de route accompagnée du visa du contrôleur. Le numéro du concurrent sera noté également sur la feuille minutée du contrôleur.
- Une voiture ne pourra être pointée que si elle est arrêtée à hauteur du panneau rouge (sauf impossibilité imputable à l'organisation) et que si la feuille de route est présentée à la table de contrôle.
- **En rallyes des types B et B-Short seulement**, les voitures seront autorisées à pénétrer dans la zone et à présenter leur feuille de route **dans la minute précédant** celle idéale du pointage (heure idéale à signaler par le concurrent, au contrôleur). Une fois les formalités de pointage terminées, la feuille de route sera restituée dès que l'heure idéale aura été atteinte et la voiture pourra repartir immédiatement (il est interdit de voler une partie de la minute).

Dans les épreuves des autres catégories, les voitures ne pourront pénétrer dans la zone de contrôle (panneau jaune), qu'une fois la minute idéale de pointage entamée.

- L'heure d'arrivée à un CH sera considérée comme l'heure de départ pour le tronçon suivant (sauf si ce CH est suivi d'un départ d'ES, de CHS ou de RT "non-auto Start") et, en aucun cas, il ne sera remis une nouvelle heure sur la feuille de route.
- La pénalité afférente à un **CH manquant** est de **7200 secondes**.
- En rallye de types "B", "B-Short" **et Regularity VHRS**, l'équipage à qui le passage à plus de **2 CH fera défaut**, sera mis **hors course** (sauf en Division Histo-Démo). Des pénalités seront encourues par les équipages qui "pointeront" à l'avance ou en retard à ces contrôles. L'importance des pénalités varie en fonction du type d'épreuve. En rallyes des types "B" et "B-Short", elles sont, respectivement, de **10 secondes et 5 secondes**.

11.4.1. HEURE OFFICIELLE

Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00 h.00 à 23 h.59', les minutes révolues étant seules comptées.

Pendant toute la durée de l'épreuve, l'heure officielle sera celle transmise par satellite, aux horloges pilotées. Aucune contestation ne sera admise sur ce point.

11.4.2. HEURE DE POINTAGE

E - Règlement Particulier Rallyes

Il est permis aux équipages de consulter le chronomètre sur la table de contrôle, sauf aux arrivées des CHS ou des RT. Par contre, les Commissaires des postes ne peuvent pas les renseigner sur leur heure idéale de pointage, celle-ci restant sous la seule responsabilité du concurrent.

11.5. FONCTIONNEMENT DES CP

Chaque voiture s'arrêtera à hauteur du contrôle. Sans qu'il ne doive quitter son véhicule, un membre de l'équipage présentera son carnet de route au contrôleur qui le visera.

La durée de l'arrêt dans l'espace ainsi délimité ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

11.5.1. CP MANQUANT

La pénalité afférente à un **CP manquant** est de **900 secondes**.

11.6. OUVERTURE ET FERMETURE DES CONTROLES

Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture.

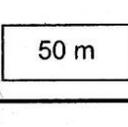
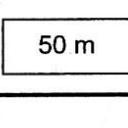
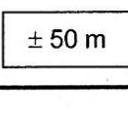
En rallyes des types "B" et "B-Short", ils cesseront d'opérer au-delà du délai de mise hors course de la dernière voiture ou dès le passage de la voiture "Damier".

11.7. INJONCTIONS DES CHARGES DES POSTES DE CONTROLE

Les concurrents sont tenus, sous peine de sanctions allant **jusqu'à la mise hors course** (à la discrétion de la Direction de Course), de suivre les instructions du commissaire en charge de n'importe quel poste de contrôle.

Il est rappelé, d'autre part, aux commissaires présents sur le terrain que la gestion générale de l'épreuve appartient exclusivement à la Direction de course et qu'avant toute prise de décision, il convient d'obtenir son accord (sauf, bien évidemment, en cas de danger impérieux ou de secours urgent à porter).

11.8. SIGNALISATION DES CONTROLES EN RALLYE

	Zones de Contrôle			assistance	
	Début de zone de contrôle	Arrêt obligatoire			Fin de zone de contrôle
SENS DE MARCHÉ	JAUNE	ROUGE	ROUGE	BEIGE	
Contrôle de passage →		25 m 	Pointage carnet de contrôle	50 m 	
Contrôle Horaire →		25 m 	Pointage carnet de contrôle	50 m 	
Contrôle Horaire suivi d'un départ d'épreuve →		25 m 	Pointage carnet de contrôle	50 m à 200 m 	50 m 
Départ d'épreuve →			Inscription heure de départ sur carnet de contrôle	± 50 m 	
Arrivée d'épreuve →		100 m à 150 m 	Fin d'épreuve Ligne de chronométrage SANS ARRÊT	100 m à 300 m 	50 m 
Zone d'assistance →		Début de zone 	Fin de zone 		

Diamètre des signaux 40 cm minimum

Art. 12. DEPART DE L'EPREUVE/D'UNE SECTION**12.1. CADENCE DES DEPARTS – RETARD MAXIMUM AU DEPART**

Le départ des voitures sera donné de minute en minute. L'heure exacte de départ figurera sur le carnet de contrôle. En rallyes de types "B" et "B-Short", un retard de **10 minutes**, au maximum, sera toléré pour se présenter au départ de l'épreuve ou d'une section, ce temps étant à charge du concurrent à raison de **5 secondes par minute**. Ce retard sera pris en considération pour le calcul de la mise hors course (Voir Art. 18 du présent RPR). Le **départ sera refusé** à toute voiture se présentant avec un **retard supérieur**.

Art. 13. PARCOURS (TYPES B, B-SHORT, REGULARITY VHRS, HRS, HRF)

L'organisateur indiquera clairement dans son règlement le nombre, **le type (show ou en ligne)** et la longueur totale des ES, la longueur des parcours de liaison ainsi que le type de revêtement (%).

L'**indication fallacieuse** de ce pourcentage vaudra à l'organisateur, l'application d'une amende de **125 €** par l'ASAF, sur rapport du Président du Collège des Commissaires sportifs.

13.1. RESPECT DE L'ITINERAIRE

13.1.1. Le non-respect intégral de l'itinéraire (ES et liaison) aura pour conséquence la mise hors course (sauf, pour les concurrents chronométrés, le non-respect du nombre de tours dans une ES comportant une boucle, lors d'un rallye de type B ou B-Short).

Lors des manifestations du type HRS et HRF ou en Division "Histo-Démo" des rallyes des types B ou B-Short, le non-respect du **nombre de tours maximum** de la boucle sera sanctionné par un avertissement. A la seconde infraction du même type, l'exclusion sera prononcée.

Les concurrents de ces catégories ou Divisions sont également tenus au **respect de l'itinéraire** repris dans le Road Book, **sous peine d'exclusion**. Néanmoins, ils peuvent ne pas disputer une boucle, une partie de boucle ou une ES. Si, dans ces situations, ils sont amenés à sortir du parcours prévu par l'organisateur, ils redeviennent, durant cette séquence, des usagers normaux de la voie publique, déchargent ce dernier et ses assureurs de toute responsabilité et se déplacent sous le couvert de leurs assurances personnelles.

13.1.2. L'organisateur veillera à s'assurer qu'il n'existe aucun moyen de "court-circuiter" une partie, aussi petite, soit-elle, du parcours d'une ES, et d'en tirer profit. Quand une telle possibilité se présentera, il sera tenu de baliser clairement le tracé qu'il veut voir suivre par les concurrents, et en imposera le respect par des moyens mécaniques (Piquets ou panneaux de corde, Gros ballots, Big Bag, etc.).

13.1.3. De même, lors des "décomposés", dans une ES, l'organisateur placera **en sortie d'échappatoire**, un obstacle (Pneus, Gros ballots de paille, Big Bag, etc., en interdisant la sortie, de façon à obliger les concurrents à revenir sur le parcours à l'endroit où ils l'ont quitté, pour ne pas tirer ainsi avantage de cette situation d'erreur de pilotage. Même si cet obstacle n'est pas/plus en place ou s'il existe un moyen de passer outre, le concurrent "à la faute" sera soumis à cette imposition. (ATTENTION : se référer également à l'Art. 13.2, ci-dessous).

13.1.4. Dans les cas décrits aux points 13.1.2 et 13.1.3, ci-dessus, la mise hors course sera automatiquement prononcée pour tout concurrent qui, après une "sortie d'itinéraire", ne reprendrait pas le parcours à l'endroit où il l'a quitté.

13.1.5. Il est recommandé aux organisateurs dont les parcours comportent ce genre de particularités, **de prévoir, pour les juges de fait qu'il a désignés sur place (ou pour les Commissaires de route y fonctionnant), des rapports pré-imprimés, à compléter et à transmettre à la DC, en cas d'infraction.**

13.2. ECHAPPATOIRES OU SITUATIONS A RISQUES PARTICULIERS

IMPORTANT ! Si, dans une ES, une échappatoire ou une trajectoire de sortie possible peut déboucher sur une route également empruntée par cette ES (ou une autre), un moyen de protection mécanique, empêchant efficacement le passage des véhicules devra être mis en place (gros ballots de 500kgs, Big Bag, etc.).

Il est impératif, en outre, d'installer un dispositif de ralentissement (chicane artificielle à 3 éléments), en amont proche des situations de ce genre ou du genre de celles, ci-après énumérées : arrivée face à une route ouverte à la circulation routière publique, à un canal ou rivière, à une voie ferrée, à une autoroute ou route nationale malgré les rails de sécurité existants, à des carrefours divisés pour double passage, etc.

13.3. PRELIMINAIRES DE DEPART DANS LES ES

13.3.1. La voiture se trouvant dans la zone de **CH**, le concurrent fera pointer son carnet de contrôle à son heure idéale par le commissaire en poste. Cette heure de pointage constituera l'heure d'arrivée du secteur précédent.

13.3.2. Il se rendra ensuite avec sa voiture au poste de **départ de l'ES**. L'heure de départ de l'ES (en principe, **3 min** après celle de pointage au CH), sera considérée comme étant aussi l'heure de **départ du secteur** suivant. Il est précisé que, endéans ce délai, les concurrents doivent présenter leur carnet de contrôle immédiatement de façon à être prêts pour le décompte des 30 dernières secondes précédant le départ. Ils doivent, dans le même délai, être équipés, casqués et harnachés.

Il est recommandé aux concurrents de commencer à s'équiper de la sorte dès leur arrivée à l'entrée de la zone de CH (panneau jaune) afin de procéder consciencieusement, et non à la hâte, à cette opération.

13.3.3. Après avoir "pointé" au CH, les concurrents disposeront de **3'** pour être sur la ligne et répondre immédiatement aux ordres du starter. Tout retard lui imputable, sera pénalisé de **120'' par minute**.

13.3.4. En cas de crevaison, il sera octroyé à l'équipage concerné un temps supplémentaire de 5 min, pour lui permettre le changement de roue.

13.3.5. EXEMPLE : un concurrent pointant au CH entre 10h 12'00" et 10h 12'59" devra être prêt à prendre le départ à partir de 10h 14'30" (ou 10h 19'30" en cas de crevaison).

Tout départ ultérieur à 10h 15'00" (ou 10h 20'00" en cas de crevaison) sera pénalisé de 2' par minute de retard.

13.3.6. La non-inscription de l'heure de départ (imputable au concurrent), sera sanctionnée par une pénalité de **7200 secondes**. Dans le cas où le départ serait retardé par le commissaire, cette pénalisation ne serait pas d'application.

13.3.7. Rappel : Entre l'entrée dans la zone de CH et le Start, il est **interdit de dépasser** ou se laisser volontairement dépasser, sous peine de **mise hors course**, sauf, dans le cas où la manœuvre est sollicitée par les officiels en poste.

13.4. DEPART DES ES

13.4.1. CADENCE DES DEPARTS

Les départs seront donnés à la cadence d'un départ par minute.

Le Directeur de course interdira des départs à une cadence plus élevée (toutes les 30, 40 ou 50 secondes, par exemple) sous peine de se voir suspendu de licence officielle pour l'année en cours ainsi que de son accréditation de DC pour la saison suivante. Il en ira de même pour le responsable de l'ES qui aura contrevenu, de sa propre initiative, à cette disposition. Les commissaires sportifs témoins de cette situation délictuelle interviendront immédiatement pour la faire cesser et dresseront un rapport destiné au CA de l'ASAF.

Il est à noter qu'en HRS et HRF et en "Histo-Démo", la cadence pourra, en cas de besoin, être portée à un départ, toutes les 45 secondes, au maximum.

En cas de neutralisation partielle sur une ES, la DC pourra prendre la décision de donner les départs de 2 en 2 minutes afin de mieux réguler la progression des concurrents dans la boucle, jusqu'au retour à la normale. Par contre aucune dérogation ne sera accordée aux concurrents leur permettant d'obtenir, pour des raisons de convenance personnelle, 2 minutes d'écart avec le concurrent qui les précède.

13.4.2. PROCEDURE DE DEPART

Lorsque la voiture avec son équipage à bord viendra s'arrêter devant la ligne de départ, un commissaire inscrira l'heure prévue pour le départ du concurrent concerné sur le carnet de contrôle. Il remettra ses documents au concurrent qui ne pourra quitter le poste qu'au signal de départ. Il lui annoncera les 30, 15, 10 et les 5 dernières secondes une à une (! pour les ES SHOW avec une boucle, au départ, voir Art. 13.9, ci-après). Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, sur quoi le concurrent devra démarrer sans retard. Un stationnement volontaire de plus de **20** secondes après le signal de départ pour les ES en ligne et de plus de **10** secondes pour les ES comportant une boucle, sera pénalisé de **120** secondes.

13.4.3. FAUX DEPARTS – DEPARTS "VOLES" DANS UNE ES

Un faux départ, notamment un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de la façon suivante :

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2ème infraction : 1 minute
- 3ème infraction : 3 minutes
- Infractions ultérieures : à la discrétion du Directeur de Course (Voir CH. I RSG, Art 1.7.7. – 2ème tiret).

13.5. ARRIVEE DES ES

L'arrivée des ES sera jugée lancée, l'arrêt étant défendu sous peine de mise hors course. Le chronométrage sera effectué au moyen de chronos manuels, de chronos à imprimantes ou équipés de "cellules".

A une distance minimale de 200 mètres après l'arrivée, le concurrent devra s'arrêter à un contrôle signalé par un panneau "STOP" pour faire inscrire son heure d'arrivée.

Si les chronométrateurs ne peuvent communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs du TRC (STOP), ceux-ci apposeront seulement leur visa sur **le carnet de route** du concurrent et l'inscription des temps se fera lors d'un regroupement suivant ou bien, les temps seront transmis directement à la Direction de Course.

La zone d'arrivée ne peut être en même temps CH (sauf, éventuellement, en cas de CHF – Voir 2ème partie, Art. 26.8.).

Le temps réalisé par les concurrents dans chaque ES sera exprimé en heures minutes et secondes et sera ajouté à leurs pénalisations éventuelles.

Si, par la faute du concurrent, l'inscription du temps d'arrivée (STOP) ne se fait pas, il sera pénalisé de **300''**.

13.6. RALENTISSEURS/CHICANES EN ES – PROTECTION DES "CORDES"

13.6.1. RALENTISSEURS / CHICANES ARTIFICIELLES

Les "chicanes artificielles" telles que définies au Ch. II – Prévention et Sécurité des parcours – Art. 2.7, devront être schématisées dans le road book, et, obligatoirement, tracées sur le sol **pour, au plus tard**, le début des reconnaissances.

E - Règlement Particulier Rallyes

L'entrée de la "chicane artificielle" sera clairement déterminée par la disposition univoque de cônes rouge/blanc, sur la chaussée.

L'organisateur fera en sorte qu'il n'existe aucun moyen d'éviter un ou plusieurs éléments de la "chicane" et placera un obstacle infranchissable (Pneus, Gros ballots de paille, Big Bag, etc..) en interdisant le contournement. Même si cet obstacle n'est pas/plus en place, s'il existe un moyen de passer outre ou si la voiture l'a détruit en heurtant, le concurrent "à la faute" (qu'elle soit intentionnelle ou non) sera mis hors course pour non-respect de l'itinéraire s'il ne le reprend pas avant la partie de parcours qu'il n'a pas empruntée.

Attention : Les organisateurs qui le désirent peuvent appliquer des pénalités pour déplacement d'un élément d'une chicane. L'application de cette disposition doit être mentionnée dans le règlement particulier de l'épreuve et, autant que possible, rappelée lors de l'éventuel briefing.

Déplacement d'un élément d'une chicane artificielle :

- 1^{ère} infraction **20 secs**
- 2^{ème} infraction **30 secs**
- 3^{ème} infraction **hors course**

(Voir CHI – R.S.G. Art. 1.7.7. 2^{ème} tiret et 1.9.)

RAPPEL : Il est recommandé aux organisateurs de prévoir, pour les juges de fait désignés sur place, des rapports pré-imprimés, à compléter et à transmettre à la DC, en cas d'infraction.

13.6.2. PROTECTION DES "CORDES"

L'organisateur qui le désire, peut aux endroits où il le juge nécessaire, protéger les "cordes" en installant un dispositif empêchant de les emprunter. Le matériau utilisé pour réaliser ce dispositif est laissé à sa discrétion mais les éléments du dispositif doivent présenter une hauteur minimale de 50 cm (80 cm conseillés), de façon à être visibles par le pilote, même quand ce dispositif est situé du côté "co-pilote". Les éléments composant ce dispositif doivent, en outre, se situer sur le même plan vertical, pas plus large à leur base qu'à leur partie supérieure (la seule partie vue par le pilote). Ce dispositif doit être mis en place avant le début des reconnaissances.

13.7. INTERRUPTION D'UNE ES

Avant de décider de la neutralisation partielle ou totale d'une ES, la direction de course doit analyser la situation. Elle veillera, notamment, dans la limite des possibilités, à ce que tous les concurrents puissent, en fin de journée, avoir un temps dans chacune des ES. Ceci, afin que le temps de remplacement qui leur sera éventuellement alloué, trouve son origine dans leurs propres performances.

13.7.1. REPRISE DE LA COURSE APRES INTERRUPTION

En cas d'interruption importante (20 minutes ou moins, à la discrétion de la Direction de Course), une voiture "ouvreuse", préviendra de la reprise de la course. La reprise de la course pourra intervenir à n'importe quel moment de la section/boucle en cours ou d'un passage suivant à cet endroit.

Cette voiture (pas nécessairement la 0 ou la 00) pourra être celle du responsable de l'ES ou une autre voiture, pour autant qu'elle soit équipée d'un gyrophare et d'un avertisseur sonore spécial.

13.7.2. MOYENNE DES AUTRES TEMPS

Lorsque le déroulement d'une ES sera temporairement ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, pour quelque motif que ce soit ou en cas de défaillance du système de chronométrage, le calcul de la "moyenne" de leurs autres temps **déjà réalisés à ce moment** sur l'ES concernée sera appliqué aux équipages victimes de l'interruption ou du dysfonctionnement et ce, suivant la procédure suivante :

13.7.2.1. Si la neutralisation a lieu après que l'équipage ait déjà réalisé un ou plusieurs temps dans cette même étape, il reçoit alors la moyenne de ses temps dans l'étape concernée **AVANT** la neutralisation.

13.7.2.2. Si la neutralisation a lieu lors de son (ses) premier(s) passage(s) dans une ES, le concurrent recevra, alors, dès que possible, son prochain temps réalisé dans cette même étape. Dans l'attente de la communication officielle de ce temps, le concurrent se verra :

- **Soit**, gratifié d'un temps provisoire réaliste (voir 13.7.3 - Temps forfaitaire - ci-dessous). **Un signe distinctif** subsistera, dans ce cas, dans les classements évolutifs au niveau du temps de remplacement, jusqu'au moment où le temps provisoire sera remplacé par le temps définitif ;

- **Soit**, repris dans les classements évolutifs, **après les concurrents "complets"**, jusqu'au moment où un temps moyen pourra lui être calculé.

Il en ira de la même procédure lorsqu'un équipage aura été bloqué par un obstacle obstruant totalement son passage ou si un **drapeau rouge** lui a été présenté, même si l'ES n'a pas été temporairement ou définitivement stoppée comme il en est question ci – avant. Il lui sera également calculé une moyenne basée sur ses passages antérieurs dans cette ES, soit sur décision de la Direction de Course, soit sur demande du concurrent auprès de celle-ci (qui décidera de son bien-fondé). Cette demande doit être introduite, au plus tard, à la fin de la section où l'incident s'est produit.

13.7.3. TEMPS FORFAITAIRE

Dans le cas où, un équipage n'aurait pu parcourir une ES au minimum une fois au cours de l'épreuve ou si le calcul de son temps moyen n'est pas possible (panne/erreur de chronométrage, ES raccourcie, etc.), il lui serait affecté le plus mauvais temps réalisé dans sa classe, avant son passage.

Si aucun concurrent de cette classe n'a parcouru l'ES avant lui, il lui sera alloué le plus mauvais temps réalisé, avant son passage, toutes classes confondues.

E - Règlement Particulier Rallyes

Dans le cas où les commissaires sportifs considéreraient comme anormal, à l'évidence, le plus mauvais temps effectivement réalisé, (soit dans la classe, soit au général, selon le cas) ils pourraient choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semble le plus réaliste parmi les quatre autres plus mauvais.

13.7.4. REMARQUES

- Tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne pourra, en aucun cas, tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé.

Si cet équipage, **responsable ou co-responsable** de l'arrêt, a été neutralisé comme les autres concurrents, il se verra attribuer le temps moyen de ses autres passages dans cette ES. Il serait dès lors, "impuni", voire gratifié, pour la situation qu'il a, lui-même créée.

En conséquence, il se verra attribuer, dans tous les cas de figure, le meilleur temps du classement général où il est repris, majoré de 10 minutes. Voir également Art. 13.9. ci-après.

- L'application ou non de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires sportifs après la communication par la Direction de course de l'exposé des motifs de l'interruption ou des circonstances de l'incident.

- **En cas d'interruption d'une ES pour cas de force majeure (pour raisons climatiques exceptionnelles, principalement)**, l'application d'un temps forfaitaire pourra être envisagée par le directeur de course, en accord avec le collège des commissaires sportifs. Ce temps forfaitaire pourra être appliqué aux concurrents qui n'ont pu disputer l'ES et, également, à ceux qui, l'ayant disputée, vont, manifestement, se voir pénalisés par rapport à ceux qui ne l'ont pas disputée.

Le choix de ce temps appartient au Collège des Commissaires Sportifs, lequel pourra désigner le temps le plus réaliste parmi les cinq plus mauvais réalisés avant la survenance de la perturbation.

13.8. IL EST INTERDIT DE FAIRE RECOMMENCER UNE ES POUR QUELQUE MOTIF QUE CE SOIT.

13.9. "ETAPE SHOW" (comportant une boucle, au départ)

La boucle ne pourra être parcourue plus de 2 fois dans sa totalité.

En rallyes de types B et B-Short, le concurrent n'ayant pas effectué le nombre minimum de tours de boucle prescrit, se verra attribuer **le meilleur temps du classement général où il est repris, majoré de 10 minutes, par tour de boucle non effectué.** La constatation du nombre de tours de boucle effectués par les concurrents, sera confiée à un "Officiel", choisi par l'organisateur.

Attention : L'application de cette règle ne peut, dans aucun cas de figure, permettre à un concurrent fautif, d'en tirer profit. Le cas échéant, la majoration à appliquer sera plus élevée et sera déterminée par la DC, en concertation avec les Commissaires Sportifs.

13.9.1. DEPART : INFRASTRUCTURE ET PROCEDURE

Dans ce genre d'étape, une procédure de départ au vol (Flying Start) utilisant, soit des chronos à commande manuelle (éventuellement à imprimante), soit, des chronos à commande par cellules photo-électriques, devra être organisée.

Dans ce cas, le carnet de route du concurrent ne comportera pas nécessairement l'heure exacte de départ, heure qui sera communiquée dans la mesure du possible par le Flying Start au TRC ou, à la rigueur, à la Direction de Course.

Le pré-départ devra se situer à proximité immédiate du point de convergence avec la boucle, évidemment en dehors de celle-ci (10 m de recul, au minimum), à l'abri des trajectoires possibles de sortie de route et, en aucun cas, dans une échappatoire ou entre deux zones interdites par les panneaux C19. La distance entre la ligne de pré-départ et celle de Flying Start doit être de **six** mètres, au minimum et de **quinze** mètres, au maximum, selon l'homologation.

A proximité du départ et à vue du pilote et du starter, il sera installé, soit :

- Un commissaire muni d'un drapeau rouge, à charge pour lui de l'exhiber tant que le départ ne peut être donné ;
- Un dispositif de feux électriques commandés à distance.

Le choix entre un "commissaire / drapeau rouge" et un système de feux télécommandés sera déterminé par la topographie des lieux et la sécurité des préposés et participants.

En aucun cas il ne pourra être fait un usage simultané des deux possibilités afin de ne pas créer d'équivoque dans l'esprit du starter, ni dans celui du concurrent en attente sur la ligne de départ.

Le départ devra être donné en respectant, autant que possible l'intervalle normal d'une minute entre chaque concurrent. Dans le cas d'une "Etape Show", le starter n'égrènera pas les 5 dernières secondes, une à une. Une fois le moment venu, il invitera calmement le concurrent à démarrer, en écartant simplement la main si la voie est libre, ou il le retiendra, en gardant la main tendue immobile, tant qu'elle ne l'est pas (drapeau rouge exhibé ou feu rouge allumé).

Le concurrent qui démarre alors que le drapeau rouge est exhibé ou que le feu rouge est allumé, se verra infliger une pénalité de :

- 1° infraction : 30 secondes.
- 2° infraction : mise hors course.

Le chrono ne peut être enclenché que lorsque la voiture passe devant la cellule ou franchit la ligne de "Flying Start" (en aucun cas, au moment du "pré-départ"). Il est rappelé que le concurrent a la faculté, à sa discrétion, de retarder son départ de 10 secondes, au maximum et que s'il est retenu par le drapeau rouge exhibé ou par un autre incident indépendant de sa volonté, il ne peut en être affecté.

13.9.2. POINT DE DISPERSION (Sortie de boucle)

L'organisateur veillera, par mesure de sécurité, à ce que la différence de vitesse ne soit pas trop importante entre une voiture sortant de la boucle et une autre la continuant. Il veillera également à ce que les trajectoires idéales des concurrents sortant de la boucle et de ceux, la continuant, ne puissent se croiser (éventuellement : division ou rétrécissement de la chaussée, "chicane artificielle", etc.).

13.9.3. ARRIVEE

Lors d'une ES de ce type, l'arrivée (Flying Finish) devra être jugée en dehors de la boucle.

13.10. ENCADREMENT SECURITAIRE

- Les postes de commissaires sur le terrain devront être obligatoirement signalés par un petit panneau numéroté, disposé en évidence.
- Les concurrents sont tenus, sous peine de sanctions allant jusqu'à la mise hors course (à la discrétion de la Direction de Course), de suivre les instructions du commissaire en charge de n'importe quel poste de sécurité.
- Il est rappelé, d'autre part, aux commissaires présents sur le terrain que la gestion générale de l'épreuve appartient exclusivement à la Direction de course et qu'avant toute prise de décision, il convient d'obtenir son accord (sauf, bien évidemment, en cas de danger impérieux ou de secours urgent à porter).

13.11. ARRET D'URGENCE D'UNE ES EN CAS D'ACCIDENT GRAVE

Dans le cas d'accident grave au niveau physique pour les participants ou les spectateurs, le déroulement de l'épreuve pourra être **immédiatement** suspendu (sur décision du Responsable de l'ES), de façon à intervenir de la manière la plus adéquate et dans la plus grande urgence.

La procédure suivante sera, alors, d'application :

13.11.1. DANS UNE ES EN FORME DE BOUCLE (ÉTAPE SHOW)

- Ordre est donné à tous les postes de la boucle, de présenter clairement aux concurrents, le **DRAPEAU ROUGE**. Pour rappel (voir Art. 13.12, ci-après), la présentation du drapeau **rouge** oblige les participants à ralentir fortement, au point de pouvoir s'arrêter sur le champ devant tout obstacle qui se présenterait devant eux, en ce compris, un ou des véhicules venant en sens inverse.

Le non-respect du drapeau rouge pourra faire l'objet d'un rapport à la Direction de Course, laquelle pourra prononcer l'exclusion du concurrent, dès la 1^{ère} infraction.

Si l'accident a eu lieu après la sortie de boucle, tous les postes situés en amont de l'accident, agiront également de la même manière. Il va de soi qu'à l'endroit de l'accident, la procédure habituelle d'utilisation du drapeau **rouge** doit également être mise en place (Voir Art. 13.12, ci-après)

- Ordre est donné au signaleur chargé du drapeau rouge fixe de départ (ou chargé de la gestion des feux), de présenter un **DRAPEAU ROUGE AGITE**, aux concurrents qui reviennent au poste de départ, et ce, d'un endroit visible pour eux (dans ce but, il y aura parfois nécessité pour lui, de se déplacer) **et de leur intimer, par signe, l'ordre de stopper.**

Le non-respect du drapeau rouge agité pourra, également, faire l'objet d'un rapport à la Direction de Course, laquelle pourra prononcer l'exclusion du concurrent, dès la 1^{ère} infraction.

Une colonne d'attente sera formée à cet endroit.

Une fois l'intervention terminée, les véhicules arrêtés dans l'ES repartiront en "neutralisé" et sortiront directement de la boucle pour rejoindre l'arrivée. Les autres véhicules, en attente au départ, démarreront ensuite pour parcourir l'ES, que ce soit en "course" ou en "neutralisé", selon la décision de la Direction de Course.

13.11.2. DANS UNE ES EN LIGNE OÙ DES ITINÉRAIRES DE "RACCOURCIS" EXISTENT

Si l'urgence de la situation rend souhaitable que des "raccourcis" soient empruntés par les services d'intervention, les amenant, le cas échéant, à se trouver plus rapidement à un endroit du parcours de l'ES, que le(s) dernier(s) concurrent(s) parti(s), le **DRAPEAU ROUGE** sera présenté à tous les postes situés entre le départ et le lieu de l'accident afin de permettre aux services de secours de (re)pénétrer sur l'ES dès qu'ils s'y présentent.

13.11.3. DANS UNE ES EN LIGNE DE PLUS DE 15 KM

Dans ce genre d'ES (services de secours dédoublés), si l'intervention est du ressort de la deuxième équipe, la même procédure que celle décrite au point 13.11.2, sera d'application afin de permettre à cette équipe d'intervenir immédiatement, sans attendre que tous les concurrents se trouvant dans la partie d'ES couverte par l'équipe d'intervention du départ, soient passés devant elle.

13.11.4. Les situations décrites dans les titres des points 13.11.2 et 13.11.3 sont potentiellement cumulables.

13.11.5. AVIS AUX CONCURRENTS

Il est rappelé aux concurrents que de telles procédures exceptionnelles mais **vitales dans certains cas (dans lesquels chacun d'entre eux peut être concerné)**, comportent de potentiels dangers (**particulièrement, dans leur application EXTREME que représente l'utilisation du parcours en sens inverse par les services de secours**).

Ils auront donc à cœur de respecter scrupuleusement les dispositions décrites ci – dessus, afin d'éviter tout suraccident. Les organisateurs se montreront, par ailleurs, **intransigeants** quant à l'application des sanctions prévues en cas de non-obéissance.

13.12. MODE D'EMPLOI DES DRAPEAUX EN RALLYE

Afin d'uniformiser l'usage du **drapeau rouge** en Rallyes, il a été convenu par les instances sportives des 3 fédérations belges de supprimer l'usage du drapeau exhibé immobile et du drapeau planté dans le sol, sur le bord de route.

Le nouveau texte est celui du Code FIA et pourra donc être mis en pratique partout par les commissaires de route, quelle que soit l'épreuve où ils fonctionnent.

Il appartient aux commissaires de route concernés d'exhiber le drapeau rouge, à chaque fois qu'ils estiment que le déroulement sportif harmonieux de l'ES n'est plus de mise et /ou si l'intégrité physique de personnes n'est plus assurée ou si elles sont en danger.

Le seul usage du drapeau rouge en rallyes est donc, dès-à-présent, celui du drapeau rouge déployé et agité.

Il s'agit d'un signal de danger qui signifie que **la route est totalement ou partiellement obstruée** sur le parcours de l'ES ou que **l'urgence ou la dangerosité** d'une situation le réclame.

Lorsqu'un pilote (même, un seul) **passé devant un drapeau rouge** (même, un seul), il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'ES et suivre les instructions des commissaires de route ou des occupants des voitures d'intervention qu'il rencontre.

Sur injonction des responsables de l'ES, les drapeaux seront exhibés à tous les postes précédant l'incident/accident (ou à tous les postes de la boucle d'une ES Show, le cas échéant).

Ces drapeaux **rouges resteront exhibés jusqu'à l'ordre de les rentrer**, émanant des mêmes responsables (lorsque tous les concurrents "drapeautés" et ceux qui parcourront l'ES en neutralisé, seront sortis de la "Spéciale").

Les concurrents (même un seul) concernés par cette procédure se verront attribuer un temps de remplacement selon les dispositions reprises à l'Art. 13.7 du R.P.R.

Rappel: - Dès qu'un drapeau **rouge** est exhibé, tout dépassement est interdit.

- Drapeau rouge exhibé au départ d'une E.C. Show : **Départ** momentanément **interdit**.

Le non-respect d'un quelconque drapeau fera l'objet d'un rapport à la Direction de Course et des **pénalités** seront appliquées, comme suit :

- **Première** infraction **30 sec** de pénalité *
- Seconde infraction mise hors course (Voir CH. I –RSG, Art. 1.7.7. – 2^{ème} tiret)

* En cas de non-respect du **drapeau rouge** accompagné de l'injonction éventuelle d'arrêt donnée par le personnel sécuritaire, la direction de course pourra décider de la **mise hors - course**, dès la première infraction.

N.B. : En cas d'immobilisation de son véhicule, le concurrent, pour autant qu'il en ait les facultés corporelles, devra placer son triangle de danger, à une distance de 100 mètres environ (en fonction de la configuration de l'endroit), en amont de son véhicule.

13.13. APPEL A L'AIDE MEDICALE URGENTE – PANNEAU "SOS" / "OK"

Dans les rallyes des types "B", "B-Short" et "**Regulariy VHRS**", chaque voiture aura à son bord un signe indiquant, d'un côté "SOS" rouge et, de l'autre côté, "OK" vert.

Les panneaux "SOS/OK" seront distribués aux concurrents par les CT (lors des pré-contrôles ou aux V.T. des épreuves) qui le mentionneront sur le carnet jaune pour les concurrents belges et sur la carte technique du véhicule pour les concurrents étrangers. Le premier panneau sera gratuit, alors que le(s) suivant(s) sera(ont) vendu(s) **2 euros**/pièce.

- En cas d'accident nécessitant des **soins médicaux urgents**, le signe "SOS" rouge sera, sauf impossibilité, montré aux voitures suivantes.
- Si le signe "SOS" (rouge) est exhibé, l'équipage se présentant en premier à cet endroit, devra s'arrêter, pour porter, éventuellement secours **sans, toutefois, se mettre lui-même en danger, sans encombrer le passage et sans risque de suraccident.** Dans le cas où la sortie s'est produite entre deux postes de Commissaires, un **membre de l'équipage se rendra, dans la mesure du possible et sans mettre ses jours en danger, en amont de la sortie de route pour prévenir les concurrents arrivant sur le lieu de l'accident.**

Il en va de même dans le cas d'une voiture, ayant subi un accident et dont les deux occupants ne sont pas à l'extérieur de cette voiture (sauf si le signe "OK" est exhibé par l'un d'eux).

La deuxième voiture qui arrive sur les lieux de l'accident reprendra sa route pour informer le prochain poste de sécurité. Les voitures suivantes dégageront la route pour permettre l'accès aisé aux véhicules d'aide médicale urgente, **dès que la course sera complètement arrêtée.**

- En cas d'accident ne nécessitant **pas** une intervention médicalisée, le signe "OK" vert devra être clairement montré aux voitures suivantes. Si l'équipage quitte la voiture ou est évacué, le signe "OK" vert devra être laissé sur la voiture A.
- **Tout équipage qui ne se conformerait pas à ces directives ou qui ferait un usage abusif de cet appel à l'aide (pour des raisons autres que médicales urgentes) serait exclu de la compétition et/ou traduit devant les instances juridictionnelles de l'ASAF pour infraction grave, sur rapport des Commissaires Sportifs (Voir Ch. IV, Sections 3, 4 et 5).**

13.14. DEVOIRS DES CONCURRENTS EN CAS D'ACCIDENT (Voir Règlement Sportif Général, Art. 1.1.8.)

En cas de panne ou de sortie de route entre deux postes, l'équipage doit pré signaler sa voiture à l'aide de son triangle de panne, sauf impossibilité physique de sa part.

13.15. DEPANNAGE – REMORQUAGE

- **Sauf** dans certaines circonstances spécifiques, lors des rallyes des types HRS et HRF, en Division "Histo-Démo" ou lors de l'application de la procédure "Super Rallye Intégral" des rallyes de types "B" et "B-Short", il est interdit, pendant toute la durée de l'épreuve (entre le CH départ et le CH arrivée), sous peine de mise hors course, de remorquer, transporter ou faire pousser la voiture concurrente, à l'aide d'un autre véhicule.
- Il est à noter que cette interdiction n'est pas d'application à l'intérieur des zones d'assistance clairement délimitées par les panneaux ad-hoc (Voir Art. 17 du présent RPR).
- Lors d'une ES, le concurrent (autre, qu'appartenant à la Division "Histo-Démo") qui accepte l'aide d'un véhicule, quel qu'il soit, sera exclu de la compétition, même si le délai de mise hors course n'est pas expiré. Si son véhicule obstrue le passage, s'il présente un danger pour les autres concurrents, s'il fausse les résultats sportifs de l'ES ou si, de manière générale, il perturbe le déroulement harmonieux de l'épreuve (cas jugés comme tels par le responsable de l'ES), le concurrent incriminé ne pourra refuser cette aide.
- Dans tous les cas, l'organisateur exclura le concurrent du meeting, en fin de section, s'il a quand même poursuivi sa route.
- Sauf si l'organisateur accepte expressément et ponctuellement une autre option, le véhicule dépanné sera laissé au point d'accès à l'étape le plus proche de l'endroit du dépannage sans que le concurrent ne puisse exiger un autre point de déchargement.

13.16. CIRCULATION ROUTIERE

Pendant toute la durée de l'épreuve, quel que soit le type de rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions du code de la route, lorsqu'ils circulent sur des voiries ouvertes à la circulation routière.

En rallyes de type "B" et "B-Short", tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalisations prévues ci-dessous :

1) INFRACTIONS DE CATEGORIE 1 :

- Application de la Loi Pénale.
- 1ère infraction : 120 secondes de pénalité.
- 2ème infraction : Exclusion.

2) INFRACTIONS DE CATEGORIE 2 OU PLUS :

- Application de la Loi Pénale.
- 1ère infraction : 300 secondes de pénalité.
- 2ème infraction : Exclusion.

En cas d'infraction aux règles de la circulation, les agents ou fonctionnaires ayant constaté l'infraction devront la signifier au contrevenant de la même manière que celle utilisée pour les usagers habituels. Dans le cas où les agents décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourraient demander aux organisateurs d'appliquer les pénalisations prévues au règlement particulier de l'épreuve. Il leur sera donné satisfaction sous réserve :

- Que la notification de l'infraction parvienne aux organisateurs par la voie officielle et par note écrite, avant l'affichage du classement.
- Que les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie (e. a. lieux et heures parfaitement précisés).
- Que les faits répréhensibles ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

(Attention: Voir CH. I – RSG, art. 1.7.7. – 2^{ème} tiret)

13.17. MOTIFS D'EXCLUSION

Il est interdit à l'équipage, sous peine de mise hors course :

- de **bloquer** intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser.
- de se comporter d'une manière **incompatible avec l'esprit sportif**.
- de circuler en **sens inverse**, dans une ES.

Toute **dégradation** volontaire du parcours ou de ses abords, ainsi que le fait de **mettre volontairement (ou inconsidérément) en danger**, les spectateurs, les commissaires et les autres concurrents, sera pénalisé, par la Direction de course ou le collège des Commissaires Sportifs. La sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Dans le cas du blocage intentionnel d'une étape, une amende automatique de **250 euros** sera appliquée au concurrent et s'accompagnera d'une **suspension automatique de licence d'une durée de 3 mois**. Cette suspension prendra cours immédiatement et se prolongera jusqu'à la fin de la période de 3 mois prenant cours au moment du paiement de l'amende.

Art. 14. PARCS DE REGROUPEMENT (CONSIDÉRÉS COMME ZONES DE P.F.- ART.15)

Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Leurs contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles régissant les postes de contrôle horaire.

Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages à la suite de retards et/ou d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci. Cette durée peut, en effet, varier, d'un participant à l'autre, en fonction des aléas survenus dans le ou les secteurs précédant le regroupement.

Attention : L'ordre des départs restera celui des arrivées mais tous les écarts seront ramenés (ou portés) à 1 minute.

E - Règlement Particulier Rallyes

A leur arrivée au contrôle de regroupement, les équipages remettront au Commissaire du poste leur carnet de contrôle. Ils recevront, en contrepartie, des instructions sur leur heure de départ présumée (l'heure de départ ne peut se situer moins de 2 min. après l'heure d'arrivée).

Ils devront ensuite ranger immédiatement leur voiture dans la zone délimitée par les 2 CH et qui se trouve sous le régime de Parc Fermé, sauf exceptions reprises dans les réglementations particulières des types d'épreuves dont question plus loin, dans le RPR (Voir Art. 27 à 30).

Chacun rangera sa voiture dans l'ordre de son entrée au parc de regroupement ; cet ordre sera également celui de sa sortie.

Dès leur entrée dans un parc de regroupement, les concurrents sont tenus de l'évacuer immédiatement ; ils ne pourront y revenir, au plus tôt, que 10 minutes avant leur départ pour la section suivante.

RAPPEL : Sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course, il est interdit de modifier l'ordre des concurrents après leur entrée dans les zones de regroupement ; **les concurrents doivent en repartir dans le même ordre que celui de leur entrée**. Tout dépassement y est donc prohibé. Une modification de cet ordre ne peut intervenir que sur injonction de la Direction de Course.

D'autre part, l'organisateur aura à cœur de désigner des **préposés bien au fait du fonctionnement particulier d'un parc de regroupement**, tel qu'il est détaillé ci-dessus, en début d'article.

Art. 15. PARCS FERMES

Pendant le régime de parc fermé, il est interdit, sous peine d'exclusion, de procéder à toute réparation, assistance ou ravitaillement.

Les voitures sont en régime de parc fermé :

- Dès leur entrée dans un parc de départ (sauf si "Parc ouvert"), de regroupement ou de fin de section et jusqu'à leur départ de ceux-ci ;
- Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci ;
- Dès leur arrivée à la fin de l'épreuve.

ATTENTION ! RAPPEL : Sous peine de mise hors course, tout dépassement est prohibé dans les zones de PF (notamment, au départ des ES) ; une modification d'ordre à l'intérieur de celles-ci, ne peut intervenir que sur injonction de la Direction de course.

15.1. PARC FERME / PARC OUVERT DE DEPART (facultatifs)

L'organisateur pourra (sans obligation) prévoir un parc de départ (fermé ou ouvert) et un CH à l'entrée de celui-ci. Dans ce cas, le premier concurrent sera invité à y présenter son véhicule à l'heure choisie par l'organisateur (au minimum 15 minutes et, au maximum, une heure avant son heure idéale de départ). Les autres concurrents seront convoqués ensuite, par ordre croissant des numéros, soit, de minute en minute, soit, de 30 en 30 secondes, soit suivant un autre intervalle (3 concurrents dans la même minute, par exemple).

Les pénalités suivantes seront appliquées en cas de présentation en retard :

- Jusqu'à 15 minutes, amende de **25 €** ;
- 16 minutes et plus, amende de **30 €**.

L'organisateur pourra également autoriser les pilotes qui le désirent à rentrer leur voiture au parc fermé après les vérifications techniques. Dans ce cas, l'équipage n'est pas obligé de présenter sa feuille de rentrée au parc à son heure idéale, puisque le véhicule s'y trouve déjà.

15.2. PARC FERME D'ARRIVEE

Dès leur arrivée, en fin d'épreuve, les voitures seront stationnées dans un parc fermé. Les équipages seront tenus de l'évacuer immédiatement. Les voitures y seront tenues, à la disposition des organisateurs et officiels en vue de subir un éventuel contrôle de conformité ou y être " plombées ". Elles y resteront maintenues jusqu'au moment se situant 30 minutes après l'arrivée du dernier concurrent*. L'heure précise de ce moment, qui est celui où les voitures pourront être extraites du PF, sera affichée par l'organisateur au tableau officiel. **Le retrait prématuré de la voiture du PF aura pour conséquence, l'exclusion.**

*Dès ce moment, le Parc Fermé d'arrivée devient accessible à quiconque et, sauf stipulation expresse de l'organisateur dans son Règlement Particulier d'épreuve, cesse de faire l'objet de sa surveillance

15.2.1. RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES VEHICULES

RAPPEL : Les organisateurs déclinent toute responsabilité en ce qui concerne les véhicules abandonnés au Parc Fermé redevenu "voie publique" dès son ouverture, à la fin du délai de réclamation tel qu'il est défini ci-dessus.

15.3. EXCEPTIONS AU REGIME DE PARC FERME

15.3.1. REPARATIONS AUTORISEES

Par exception au régime de parc fermé, mais sous le contrôle du Commissaire compétent, il est permis à l'équipage, dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin de section, de :

- Changer par les moyens du bord un pneu crevé ou endommagé ;
- Faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.

Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera une pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues au point 15.3.2, ci-après.

15.3.2. REMISES EN ÉTAT OBLIGATOIRES

Lorsque les CS ou les CT désignés à l'épreuve, constateront qu'un véhicule semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état dans le parc fermé même.

Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison. Elles seront donc prises en considération pour le calcul de la mise hors course. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de la mise hors course, qui serait alors prononcée.

Après réparation, il sera éventuellement (si l'heure de départ prévue est dépassée) donné à l'équipage une nouvelle heure de départ, ceci afin de ne pas lui permettre de rattraper son retard.

15.4. MESURES DIVERSES

15.4.1. PRESENCE DANS LE P.F.

Après avoir garé son véhicule dans un parc fermé, l'équipage quittera immédiatement celui-ci, dont l'accès lui sera, dès ce moment, interdit (sauf si "Parc ouvert").

15.4.2. ACCES DE L'EQUIPAGE AU P.F

Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin de section, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans ce parc 10 minutes avant son heure de départ (sauf s'il s'agit d'un "Parc ouvert").

15.4.3. AIDE AUTORISEE

Dans une zone de PF (voir présent Art. 15 en son début), il est toléré de pousser sa voiture, à la main, et/ou de se faire aider dans cette manœuvre par des officiels ou des membres d'autres équipages, soit en vue d'en faire démarrer le moteur, soit pour la faire sortir de la zone ou l'y faire entrer.

15.4.4. COMPORTEMENT DELICTUEUX

A aucun moment et particulièrement en fin d'épreuve, il ne sera autorisé d'effectuer dans le Parc Fermé (ou Parc ouvert), **ni aux abords immédiats des infrastructures de l'organisation**, une quelconque démonstration du genre "donuts", "drift", "toupiés", "freins à main" ou n'importe quelle manœuvre risquant de mettre en péril les personnes et les biens.

En cas d'infraction, les contrevenants se verront appliquer une amende immédiate de **125 €** par les Commissaires Sportifs en fonction, dont le montant sera transmis à l'ASAF. Faute de paiement de cette amende avant l'affichage officiel des résultats finaux, le concurrent sera mis "hors course".

Si le classement a déjà été officialisé, et que l'amende ne lui a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF.

Le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette.

15.4.5. RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES VEHICULES

RAPPEL : les organisateurs déclinent toute responsabilité en ce qui concerne les véhicules abandonnés au Parc Fermé redevenu « voie publique » dès son ouverture, à la fin du délai de réclamation tel qu'il est défini au présent article, en son point 15.2.

15.5. SANCTIONS

Sauf dans le cas où une pénalité spécifique est prévue, toute infraction au régime de parc fermé entraînera l'exclusion.

Art. 16. SHAKE DOWN – JOURNEE VIP (VOIR ÉGALEMENT: RSG -ART. 3.D)

16.1. SHAKE DOWN

En prélude aux épreuves de Rallye de Type "B" traditionnel, un parcours d'essai (ci-après dénommé "Shake Down") pourra être mis en place **par le même organisateur**.

Bien que faisant partie intégrante de la manifestation et devant être repris dans le même règlement particulier, ce Shake Down restera facultatif pour les participants et n'interviendra, en aucune façon, dans le résultat sportif de l'épreuve.

Le Shake Down est strictement réservé aux EQUIPAGES et VOITURES officiellement et complètement inscrits à l'épreuve tutélaire. Ce point est de stricte application sous peine de mise hors course pour l'ensemble du meeting. En cas de renonciation de l'équipage à participer à l'épreuve tutélaire (ou y utilisant une autre voiture) après avoir participé au Shake Down, les droits de l'épreuve tutélaire ne pourront pas être remboursés, sauf pour raison de force majeure, raison jugée comme telle par l'OA de l'ASAF.

Si le cas de force majeure n'est pas reconnu, la prime d'assurance complète de l'épreuve tutélaire sera versée à la Compagnie d'Assurances et une somme de 2.500 € (en plus des redevances habituelles), sera versée par l'organisateur à la Trésorerie de l'ASAF.

Son organisation sera soumise au cadre réglementaire suivant :

- Le Shake Down ne fera l'objet d'aucun chronométrage ni d'aucun classement. Aucun système de prise de temps ne pourra être installé sur le site ;
- Il sera exclusivement réservé aux concurrents régulièrement et complètement inscrits à l'épreuve ;
- Les concurrents qui veulent y prendre part, doivent s'y inscrire en même temps qu'à l'épreuve, via le formulaire fourni par l'organisateur ;
- **Il devra avoir lieu en dehors du timing des reconnaissances ;**

E - Règlement Particulier Rallyes

- Il ne pourra se dérouler sur un tronçon faisant partie de l'itinéraire chronométré de l'épreuve **qu'en sens inverse** de celui de l'épreuve tutélaire et **à condition que le retour au départ ne s'effectue pas par le tronçon fermé** pour le Shake Down (de façon à ne pas permettre à un concurrent du Shake Down de bénéficier de reconnaissances avec sa voiture de compétition) ;
- Les véhicules devront, préalablement, avoir satisfait à une V.A. et à une V.T. sommaires (Identification des participants, contrôle de leurs licences, identification de la voiture, contrôle de ses documents de bord, de ses éléments de sécurité ... (prévoir un CS et un CT) ;
- Ces équipages et véhicules seront également soumis, d'autre part, aux V.A. et V.T. traditionnelles de l'épreuve, comme les autres concurrents ;
- Une demande d'autorisation devra être adressée au bourgmestre en même temps que celle concernant l'épreuve tutélaire ;
- Un plan de sécurité devra être élaboré et joint à celui de l'épreuve tutélaire. Ce plan devra faire partie du Road Book de sécurité envoyé pour avis à la Commission Rallyes **du NCCN** ;
- La présence d'une ambulance aux normes 112 et d'un médecin ayant des notions de médecine d'urgence, seront requises ;
- La sécurité sur le terrain sera assurée par des Commissaires de route CAS, en ordre de brevet ;
- L'équipage participant devra porter obligatoirement l'équipement personnel requis pour participer à l'épreuve pour la catégorie dans laquelle il est inscrit. Tout manquement à ce niveau sera passible de sanctions pouvant aller jusqu'au refus de départ de l'épreuve tutélaire ;
- L'assistance, lors du Shake Down se fera exclusivement dans la zone prévue à cet effet et selon les modalités de protection de l'environnement, en vigueur à l'ASAF ;
- Le prix de la participation est laissé à l'appréciation de l'organisateur ;
- Si, à l'expiration de la période des engagements à droits simples, l'organisateur estime que le nombre d'engagements (payés) pour le Shake Down est insuffisant pour couvrir ses frais d'organisation, il aura le loisir de l'annuler. Dans ce cas, il rendra immédiatement publique cette annulation (sur son site Internet et sur celui de l'ASAF, au minimum), il en avertira les concurrents déjà engagés, via l'adresse E-Mail reprise sur le formulaire d'engagement (avec accusé de réception) et il leur remboursera sans retard, les droits versés. Les concurrents, pour leur part, ne pourront réclamer aucun dédommagement autre que le montant des sommes versées pour la participation à ce Shake Down ;
- Dans les cas de non-participation volontaire d'un concurrent inscrit, les règles de remboursement des engagements prévues pour l'épreuve devront être respectées pour le Shake Down, également.

Les jour et heure du Shake Down, ainsi que le déroulement de ses préliminaires sont laissés à l'appréciation de l'organisateur, sans que les impositions légales en matière d'organisation d'épreuve routière sur la voie publique, ne soient transgressées.

Le montant du droit de participation au Shake Down est laissé à l'appréciation de L'organisateur, qui devra le faire couvrir par un avenant complémentaire (comportant une prime d'assurance spécifique) à la Police globale de l'ASAF

16.2. JOURNÉE VIP

Dans le même esprit, une "Journée VIP" réservée aux **pilotes** et **voitures** inscrits à l'épreuve tutélaire, pourra être organisée, seule ou en complément du Shake Down et ce, éventuellement au **même endroit et en respectant les mêmes restrictions et la même infrastructure de sécurité.**

La "Journée VIP" est strictement réservée aux PILOTES et VOITURES officiellement et complètement inscrits à l'épreuve tutélaire. Ce point est de stricte application sous peine de mise hors course pour l'ensemble du meeting. En cas de renonciation du pilote à participer à l'épreuve tutélaire (ou y utilisant une autre voiture) après avoir participé à la "Journée VIP", les droits de l'épreuve tutélaire ne pourront pas être remboursés, sauf pour raison de force majeure, raison jugée comme telle par l'OA de l'ASAF. Si le cas de force majeure n'est pas reconnu, la prime d'assurance complète de l'épreuve tutélaire sera versée à la Compagnie d'Assurances et une somme de 2.500 € (en plus des redevances habituelles), sera versée par l'organisateur à la Trésorerie de l'ASAF.

Des passagers (majeurs) **invités**, dûment répertoriés et identifiés pourront **intégrer la voiture** et parcourir la "Spéciale Test", dans les conditions définies à l'Art. 3 – D "Journée d'essais"-du R.S.G.

Bien que faisant partie intégrante de la manifestation et devant être reprise dans le même règlement particulier, cette "Journée VIP" restera facultative pour les participants et n'interviendra, en aucune façon, dans le résultat sportif de l'épreuve, ni dans la mesure de la durée de celle-ci.

Art. 17. ASSISTANCES (Rallyes de types "B", "B-Short", "REGULARITY VHRS", HRS, HRF)

GENERALITE : Le temps imparti pour parcourir la totalité de la Zone d'Assistance sans s'y arrêter, doit être calculé à 20KM/H, au maximum.

A ce temps ainsi calculé sera ajouté le temps dédié au service d'assistance, décidé par l'organisateur et celui, estimé par l'organisateur, également, nécessaire pour compenser celui perdu dans les encombrements.

En outre toute conduite dangereuse sera sanctionnée (à la discrétion de la DC, jusqu'à l'exclusion). Les organisateurs ne respectant pas les moyennes maximales imposées reprises ci-dessus, se verront infliger une amende de 250€ par l'ASAF.

PREAVIS : L'application de la mesure ci-dessus est, dès à présent, fortement recommandée pour des raisons évidentes de sécurité.

Dès le 1er janvier 2025, elle sera obligatoirement mise en œuvre sous peine d'application stricte de l'amende dont il y est question.

17.1. MESURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

En vue de préserver l'environnement, toute assistance ne pourra être pratiquée qu'une fois le véhicule stationné au-dessus d'une bâche imperméable, déployée sur une surface minimale de 3 mètres sur 4. Il est, bien évidemment, interdit, au moment de replier cette bâche, de déverser sur le sol, à quelque endroit que ce soit, les résidus pouvant s'y trouver. Ceux-ci devront être épongés et emmenés par les concurrents en vue d'un traitement de neutralisation adéquat.

En cas de manquement à cette imposition, une amende automatique de **25 €** sera perçue pour chaque infraction constatée.

17.2. ZONES D'ASSISTANCE

17.2.1. Obligation d'utilisation des zones d'assistance.

L'organisateur DEVRA prévoir des zones ou des portions de secteurs dédiés à "l'assistance", en dehors desquelles toute "Assistance" est interdite. Ces zones d'assistance autorisées seront délimitées par les panneaux idoines et clairement indiquées dans le Road Book des concurrents et sur le carnet de route.

L'assistance devra donc être effectuée entre les panneaux de début et fin de zone d'assistance.

Il est clairement entendu qu'en dehors de ces zones, seuls, des réparations ou appoints de niveaux effectués par les membres de l'équipage, utilisant du matériel ou des produits embarqués* et avec les moyens du bord, seront autorisés.

***Attention** : **Aucun carburant ne peut être embarqué dans la voiture (bidons mobiles) en dehors de celui présent dans le "réservoir de carburant".**

En cas d'**infraction** au présent Art. 17.2, la mise **hors course** sera immédiatement prononcée.

Les organisateurs n'appliquant pas cette réglementation, se verront frappés d'une amende automatique de **250 €** par le Collège des Commissaires Sportifs, pour chaque cas de non - réaction constaté.

17.2.2. Zone d'assistance avant l'ES1 de chaque boucle.

La possibilité devra obligatoirement être donnée (entre autres choses), à tous les concurrents, de changer les 4 roues, à un endroit désigné par l'organisateur, situé entre le parc fermé (de départ ou de regroupement) et le CH de départ de la première ES de chaque boucle. Si la finalité première de cette possibilité est celle du changement des pneumatiques après un séjour plus ou moins long dans une zone de regroupement ou de Parc Fermé de départ, il n'y est pas interdit de procéder aux autres opérations autorisées dans les zones d'assistance traditionnelles.

RAPPEL : Des CH d'entrée et de sortie de cette zone d'assistance seront **OBLIGATOIREMENT** installés, où tous les concurrents devront **IMPERATIVEMENT** se présenter et où les pénalités pour "Avance", "Retard" ou "Défaut de présentation" reprises à l'Art. 19.2.11.4. du présent RPR seront appliquées.

Un de ces deux CH pourra être, à la fois celui de sortie du Parc Fermé et celui de l'entrée de la Zone d'Assistance ou être, à la fois, celui de la sortie de la Zone d'Assistance et celui d'entrée dans la Zone de départ de l'ES1.

La durée du service dans cette zone, sera **au minimum, de 10 minutes, à ajouter au temps nécessaire pour parcourir complètement la Zone, sans s'y arrêter, calculée à une moyenne maximale de 20 KM/H (Voir GENERALITES, ci-dessus).**

PREAVIS : L'application de la mesure ci-dessus est, dès à présent, fortement recommandée pour des raisons évidentes de sécurité.

Dès le 1er janvier 2025, elle sera obligatoirement mise en œuvre sous peine d'application stricte d'une amende de 250€.

17.3. ROAD – BOOK "ASSISTANCE"

Si l'organisateur a prévu plusieurs zones où l'assistance pourra être pratiquée, il sera tenu de fournir gratuitement au concurrent, en même temps que son road book, un road book d'assistance où il indiquera, au moyen de schémas (fléché conventionnel), l'itinéraire que doit suivre le véhicule d'assistance pour se rendre dans les différentes zones d'assistance.

17.4. PANONCEAU "ASSISTANCE" - AUTORISATIONS D'ACCÈS

Si un "panonceau" est nécessaire pour pénétrer avec un véhicule dans les zones réservées à l'assistance, il devra être remis gratuitement au concurrent en même temps que son road book. De même, l'organisateur sera tenu de fournir à chaque équipage, 4 "laissez-passer" destinés aux mécaniciens et/ou accompagnants, si un droit d'entrée sur le site de l'épreuve est exigé.

Aucune dépense ne peut, en effet, être imposée aux concurrents en plus de celles reprises à l'Art 3.11, du RSG.

E - Règlement Particulier Rallyes

Seuls des road book, "laissez-passer" ou panonceaux d'assistance supplémentaires demandés par un concurrent pourraient lui valoir d'autres débours.

Les organisateurs ne respectant pas ces dispositions se verront automatiquement infliger une amende de **250 €**, directement perçue par le Président du Collège des Commissaires sportifs pour le compte de l'ASAF.

17.5. SIGNALISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

Le début de chacune des zones d'assistance sera délimité par un panneau carré rouge (dimension minimum : 40 X 40 cm) comportant en son centre un rond blanc de 25 cm de diamètre dans lequel est dessinée une clef de mécanicien "symbolisée", de couleur noire (20 cm). Le même panneau barré de 3 transversales noires indiquera la fin de la zone.

L'organisateur **DEVRA OBLIGATOIREMENT** pourvoir les zones d'assistance, de **CH d'entrée et de sortie de ces zones**.

17.6. FREQUENCE DE PASSAGE A L'ASSISTANCE

Il est **OBLIGATOIRE** pour les organisateurs de prévoir une zone d'assistance après **3 ES ou après 40 km D'ES disputés (dès la 1^{ère} limite atteinte)**.

17.7. NOMBRE DE ZONES D'ASSISTANCE DIFFÉRENTES

Il est également conseillé aux organisateurs d'utiliser à plusieurs reprises les mêmes zones d'assistance (éventuellement, établir une zone unique) afin de limiter, au maximum, le déplacement des équipes et des véhicules, ceci dans l'optique principale d'une meilleure sécurité routière.

17.8. ORGANISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

Les organisateurs sont libres d'agencer leurs zones d'assistance, comme ils l'entendent et, entre autres choses, en réserver certaines parties à telle ou telle catégorie de voitures (par exemple : PH's et Histo-Démos) ou, encore, les aménager en fonction de conventions prises avec certains concurrents.

Art. 18. DELAI DE MISE HORS COURSE

18.1. AVANCE - RETARD

Une avance sur l'heure idéale ne permettra, en aucun cas, de réduire le retard entraînant la mise hors course, mais les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant la mise hors course.

Lors des manifestations du type HRS et HRF ou en Division "Histo-Démo" des rallyes de type B ou B-Short, **l'avance** cumulée sur le timing imparti aura également pour conséquence, l'exclusion du participant dès que total atteindra la même valeur que celui applicable pour l'exclusion en cas de retard (voir 18.2, ci-dessous).

18.2. DELAIS DE MISE HORS COURSE EN TYPES B ET B-SHORT

Tout retard supérieur à **15** minutes sur l'horaire imposé par secteur (entre 2 CH ou entre le Start d'une ES et le CH/CHF suivant) ou un retard cumulé de plus de **30** minutes constaté à la fin de chaque section du rallye ou encore un retard total de plus de **30** minutes constaté en fin d'épreuve entraînera la mise hors course de l'équipage.

18.3. ALLONGEMENT DU DELAI

Pour des motifs exceptionnels, le délai de mise hors course peut être allongé à tout moment par décision du Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

Les équipages en seront informés dès que possible.

18.4. SIGNIFICATION DE L'EXCLUSION

La mise hors course éventuelle pour dépassement du retard maximum autorisé (ou de l'avance maximale autorisée, dans certaines disciplines ou Divisions), ne peut être signifiée au concurrent qu'en fin de section ou en fin d'épreuve.

Art. 19. RECAPITULATION DES PRINCIPALES PENALITES ET SANCTIONS

AVERTISSEMENT :

Toutes les impositions faites aux organisateurs et dont la non - exécution n'entraîne aucune sanction reprise ci-dessous, fera l'objet d'une cotation négative dans les rapports d'épreuve et, éventuellement, d'un rapport à la Fédération.

Dans le même cas, mais en ce qui concerne les concurrents et les autres intervenants, l'interprétation de la situation et la suite à lui réserver, est laissée à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs (le cas échéant, du Collège des Commissaires Techniques).

Il est à noter, enfin, que ce récapitulatif ne reprend que les pénalités prévues par le RPR, pour les rallyes de type "B" et "B-Short". Celles, éventuellement prévues par le RPR pour les autres types de rallyes ou par le RSG, bien qu'également applicables, n'y figurent donc pas.

19.1. PENALITES "ORGANISATEURS" EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"

Article	Nature de l'infraction ou du manquement	Pénalité
5.4	Impossibilité de fournir les copies des documents de bord	125 €
13	Parcours - Pourcentage fallacieux des types de revêtement	125 €
17.2.1.	Non-application de la mise HC pour assistance en dehors des zones	250 €
17.2.2.	Non organisation d'une Zone d'Assistance avant l'ES1 de chaque boucle	250 €

E - Règlement Particulier Rallyes

17.4	Assistance – Documents absents ou payants	250 €
22.2	Voitures de Sécurité (ouvreuses et « Damier », non conformes ou préposés non qualifiés (Par véhicule)	250 €
22.8.	Modification équipage des Voitures de Sécurité (ouvreuses et "Damier"), par véhicule	250 €
26.7.	Moyennes horaires maximales – Non - respect	250 €
22.12	Voitures de service ou de sécurité dans ES –Show (plus de tours que nécessaire)	250 €

19.2. PENALITES "CONCURRENTS" EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"

<u>Article</u>	<u>Nature de l'infraction ou du manquement</u>	<u>Pénalité</u>
2.1.8	Retard ou Avance aux V.T. – Retard aux V.A.	Jusqu'à 15 min, 25 € plus de 15 min, départ refusé
2.1.14	Super Rallye Intégral : Pour chacune des EC non parcourues ou non terminées : le meilleur temps réalisé dans le classement général où le concurrent est repris, majoré de 10 minutes	
3.3	Absence des documents de bord	départ refusé
	Absence de plaque minéralogique OFFICIELLE	départ refusé ou hors course
4	Réglementation "Pneus"	toute infraction : hors course
5.4	Documents de bord -Absence de photocopies des documents	10 €
6.1	Equipage incomplet ou modifié	hors course
6.4	Equipage - Equipement Absence / non-conformité du casque, du Hans, ou de la combinaison ignifugée	départ refusé ou hors course
	Port du casque en ES "neutralisée" depuis le départ	hors course
	Port du casque en "liaisons"	25 € par membre de l'équipage contrevenant
6.4.5	Extincteur automatique Extincteur automatique non dégoupillé au départ d'une ES : 1^{ère} infraction	50€
	2^{ème} infraction sur une même épreuve	Mise hors course
6.5	Equipage – Déontologie	Jusqu'à l'exclusion ou refus du départ
9.1	Reconnaitances – Infractions - Récidive endéans l'année :	6 mois de susp. licence
	a) Infractions sportives.....	1 ^{ère} infraction : 180 sec 2 ^{ème} infraction : départ refusé ou 500 €, si droits non encore acquittés
	b) Infractions routières de catégorie 1	1 ^{ère} infraction : 120 sec 2 ^{ème} infraction : Refus de départ sans remboursement des droits d'engagement
	c) Infractions routières de catégorie 2 et +	1 ^{ère} infraction : 300sec 2 ^{ème} infraction : Refus de départ sans remboursement des droits d'engagement
10.1	Perte du cahier de contrôle	hors course
10.2	Falsification du cahier de contrôle	hors course
11.1	Zones de contrôle - Ravitaillement, réparation ou assistance dans une zone de contrôle	hors course
	- Passer en sens inverse.....	hors course
	- Retraverser ou pénétrer une 2 ^{ème} fois dans une zone de contrôle	hors course
	- Dépasser ou se faire dépasser dans une zone de contrôle	hors course
11.4	Fonctionnement des C.H. Par minute d'avance	10 sec
	Par minute de retard	5 sec
	Par C.H. manquant	7200 sec
	Plus de 2 C.H. manquants.....	hors course
11.5	Fonctionnement des C.P. Par C.P. manquants	900 sec 3 ^{ème} infraction : hors course
12.1	Retard au départ de l'épreuve ou d'une section jusqu'à 10 min	5 sec par min
	+ de 10 min	départ refusé ou hors course
13.1.1 à 13.1.3	Non-respect de l'itinéraire en types B, B-Short, HRS et, HRF (sauf, nombre de tours dans boucle d'ES Show)	hors course
	- NB: En Histo-Démo, HRS et HRF, dépassement du nombre de tours, 2 ^{ème} infraction : .Exclusion	
13.3.3	Départ d'ES – Retard imputable au concurrent.....	120 sec/min
13.3.6	Départ d'ES – Inscription du temps manquante (imputable au concurrent)	7200 sec
13.4.2	Départ d'ES – stationnement volontaire excédant 20 sec (ES en ligne)	120 sec
	- stationnement volontaire excédant 10 sec (ES Show)	120 sec
13.4.3	Départ d'ES – Faux départ, départ volé.....	1 ^{ère} infraction : 10 sec 2 ^{ème} infraction : 60 sec 3 ^{ème} infraction : 180 sec

E - Règlement Particulier Rallyes

-ensuite, à la discrétion du Directeur de course
- 13.5 **Arrivée d'ES** - Arrêt au Flying Finishhors course
- Inscription du temps manquante (imputable au concurrent)300 sec
- 13.6.1 **Ralentisseurs** – Déplacement d'un élément d'une **chicane** (*facultatif pour l'organisateur*)
.....1^{ère} infraction : 20 sec
.....2^{ème} infraction : 30 sec
.....3^{ème} infraction : hors course
- 13.9 Non-respect du **nombre minimum de tours** dans une ES comportant une boucle :
.....le meilleur temps réalisé dans le classement général concerné, **augmenté de 10 min. par tour de boucle non effectué.**
- 13.10 Ne pas obtempérer aux **injonctions des commissaires**..... jusqu'à la mise hors course
- 13.11 **Etape Show** : Non - respect du drapeau rouge1^{ère} infraction : 30 sec ou hors course
.....2^{ème} infraction : hors course
- 13.12 **Drapeaux** – Non-respect
1^{ère} infraction :30 sec (jusqu'à la mise HC)
2^{ème} infraction :hors course
- 13.13 Infraction à la réglementation "**Panneau SOS - OK**"hors course
- 13.15 **Dépannage – Remorquage** (sauf à l'intérieur des Zones d'assistance) hors course ou Super Rallye (Sauf HRS, HRF et Histo-Démo)
- 13.16 **Circulation** routière pendant l'épreuve
a) Infractions routières de catégorie 11^{ère} infraction : 120 sec
.....2^{ème} infraction : Exclusion
b) Infractions routières de catégorie 2 et plus1^{ère} infraction : 300 sec
.....2^{ème} infraction : Exclusion
- 13.17 **Motifs d'exclusion**
- Blocage volontaire du parcourshors course + 250€ + 3 mois de suspension de licence
- Comportement antisportifhors course
- Circulation à contre sens sur EShors course
- Dégradations volontaires, comportements dangereuxhors course
- 15 **Parc fermé : en principe, toute infraction au régime de P.F. entraîne l'exclusion**
- 15.1 Présentation tardive au **Parc Fermé de départ** jusqu'à 15 min de retard : 25 €
+ de 15 min de retard : 30 €
- 15.2 Voiture non rentrée au **PF final** ou en extraite prématurémenthors course
- 15.3 **Réparation, assistance, ravitaillement ou dépassement** dans une zone de PFhors course
- 15.4.4 Comportements **délictueux** - Démonstrations interdites125 €
- 17.1 **Assistance** - Défaut de **bâche** imperméable25 €
- 17.2 **Assistance en dehors des zones** 1^{ère} infraction : hors course
- 18.2 **Délai mise hors course** en type "B" (y compris "B-Short"), HRS, HRF et Histo-Démo :
..... + de 15' de retard entre 2CH : hors course
..... 30' de retard cumulé : hors course
- En Div. Histo Démo et en HRS / HRF, les mêmes valeurs d'avance entraînent également l'exclusion**
- 26.11.4.2.2 Non-respect de la réglementation "Pneus" en **Division 4** :hors course

19.3. PRISE D'EFFET D'UNE MISE HORS COURSE

Sauf s'il s'agit d'une mise hors course pour des **raisons de sécurité**, laquelle peut, alors, être signifiée à n'importe quel endroit et sur le champ (remise d'un avis de mise HC par un officiel mandaté par la DC ou le Collège des Commissaires Sportifs), **toute mise hors course ne peut prendre effet qu'à la fin d'une section (parc de regroupement, fin de boucle, fin d'épreuve).**

19.4. SIGNIFICATION DES SANCTIONS AUX CONCURRENTS

Rappel : En dehors des pénalités pour pointage en avance ou en retard aux CH et qui apparaissent dans les classements en cours ou en fin d'épreuve, toutes les sanctions infligées aux concurrents doivent leur être signifiées par écrit et portées au tableau officiel d'affichage.

Art. 20. CLASSEMENTS EN RALLYES DE TYPES "B" ET "B-SHORT"

En rallyes des Types "B" et "B-Short", les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes. Le classement final sera établi par l'addition de toutes les pénalisations encourues au cours de l'épreuve et des résultats obtenus lors des Etapes Spéciales.

Le concurrent qui aura obtenu le plus petit total sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant par ordre, second, et ainsi de suite.

En cas d'ex-aequo, aura la préséance, celui qui aura réalisé la meilleure performance lors de la première ES ; ensuite, la deuxième, etc.

E - Règlement Particulier Rallyes

À TOUT MOMENT DE L'ÉPREUVE, les concurrents des Divisions 1, 2 et 3, ceux de la Division 4, des deux Divisions "Prov'Historic", ainsi que ceux des éventuelles Divisions " Regularity VHRS", feront l'objet de **classements distincts**.

En conséquence, les classements suivants seront établis :

- Classement général cumulé des Divisions 1, 2 et 3 ;
- Classement général de la Division 4 ;
- Classement général de la Division Prov'Historic Classic (classes 17, 18 et 19 confondues) ;
- Classement général de la Division PH - S/R (classes 21, 22 et 23 confondues) ;
- Classement général des Divisions Regularity VHRS (50 et 65 séparés)

RAPPEL : Les classements évolutifs, établis en cours d'épreuve, ne pourront être des classements confondus D.1,2,3/D.4, ni, *a fortiori*, D.1,2,3/D.4/PH Classic/PH SR, etc.

Art. 21. AFFICHAGE / DIFFUSION / COMMUNICATION DES CLASSEMENTS

L'organisateur est tenu **de diffuser/afficher** la liste des **heures de départ** en même temps que la **liste des qualifiés**, au minimum, un classement **cumulé après chaque boucle**, ainsi qu'un classement de **chaque ES**.

Des classements **évolutifs intermédiaires** seront, autant que possible, **communiqués**, affichés, édités et/ou distribués régulièrement.

En fin d'épreuve, des **classements généraux finaux** seront établis selon la nomenclature reprise à l'Art. 20, ci-dessus et un **classement par classes** sera également établi.

Les classements généraux finaux, portant heure, identité et signature du Directeur de Course resteront affichés pendant toute la durée du délai de réclamation réglementaire (30 minutes après l'affichage ou plus, si contestation ou contrôle de conformité en cours).

Il appartient à chacun des concurrents de consulter les résultats diffusés et affichés et à réagir endéans ce délai s'il y remarque une anomalie.

Il peut arriver, alors, que le classement soit partiellement ou totalement suspendu, même au-delà de la fin d'épreuve, si des vérifications techniques doivent être effectuées, dans les jours suivants. (Voir RSG, Art. 8).

Les classements d'épreuves deviennent officiels après leur signature par le Président du Collège des Commissaires Sportifs, à la fin du délai de réclamation ou après la fin de la suspension engendrée par une réclamation déposée.

Ils deviennent, dès lors, officiels et définitifs, sans plus **aucune possibilité de rectification ultérieure**.

Les classements (officiels) finaux seront **diffusés et** affichés au plus tard 60' après la rentrée du dernier concurrent.

Le timing de fin d'épreuve sera établi en utilisant des intervalles successifs de 30 min, prenant cours au moment de l'affichage du classement officiel final.

Exemple : Rentrée de la dernière voiture au PF à "HH - MM" ; Affichage officiel du classement : au maximum, 60 min, après ; Heure théorique d'officialisation du classement : 30 min. plus tard ; Remise des prix : 30min. après officialisation du classement.

Toute indication d'heure précisée, dans le règlement particulier de l'épreuve, en ce qui concerne le moment de l'affichage du classement, de son officialisation et celui de la proclamation des résultats, est contre-indiquée. En effet, l'heure ainsi précisée pourrait se trouver en contradiction avec celles découlant de l'application de la présente disposition.

ART. 22. VOITURES OUVREUSES, DE SERVICE - VEHICULES D'INTERVENTION

(TYPES B, B-SHORT, REGULARITY VHRS, HRS, HRF)

22.1. Voiture d'inspection Sécurité : "S 1" (Voir également 22.3.2. - Cas Particuliers, ci-après)

La voiture officielle de sécurité de l'organisation, voiture banalisée, (S 1) ayant à son bord, l'Inspecteur Sécurité, le Directeur de la Sécurité de l'épreuve (ou son adjoint) et un Commissaire Sportif, inspectera le parcours. Elle partira de 1H00 à 30 minutes avant le premier participant.

Son rôle est de s'assurer de la conformité des lieux par rapport au road book de sécurité et de résoudre les problèmes éventuels à ce niveau.

IMPERATIF : Elle sera accompagnée d'un véhicule utilitaire de service, diligenté par l'organisateur, à bord duquel se trouvera le matériel nécessaire à la mise en conformité du parcours (au cas où celui-ci ne correspondrait pas aux indications reprises au plan de sécurité), ainsi que le personnel susceptible de procéder à la mise en état.

En cas de non-conformité du parcours, l'Inspecteur Sécurité pourra proposer, en accord avec les Commissaires Sportifs, la neutralisation de l'ES, à la Direction de Course.

22.2. Voitures ouvrees de Sécurité

Leur rôle **PRINCIPAL** sera de **contrôler la sécurité** en général (active, passive, participants et, **particulièrement l'emplacement des spectateurs**) et de résoudre les derniers problèmes.

Les **deux premières** voitures ouvrees de sécurité (00 et 0) partiront à **ALLURE MODEREE** respectivement de 15 à 30 minutes et de 5 à 20 minutes avant le premier concurrent.

Ce seront des voitures "banalisées", non pourvues d'attributs de compétition* (sauf une protection du carter éventuelle) et auront, chacune à leur bord, **deux** personnes mandatées par l'organisateur (les mêmes pendant toute la durée du meeting).

E - Règlement Particulier Rallyes

Une deuxième voiture "0" pourra être intercalée entre les Divisions Modernes et les Divisions PH ou inversement.

Elles font partie, avec la voiture "Damier", des véhicules de sécurité idéalement requis par les Prescriptions Sportives de l'ASAF et, à ce titre, bénéficient d'un forfait global de prime auprès de notre assureur.

Ces 4 voitures (assurées en "RC Circulation" comme les concurrents) seront **reprises sur la liste** des équipages qualifiés et leurs occupants y seront identifiés.

En cas de besoin (suivant l'ordre de départ choisi par l'organisateur) une **troisième voiture 0**, pourra être intercalée entre les concurrents "Histo-Démo"/"Regularity VHRS" et les autres, moyennant sa mention et son identification sur la liste des voitures qualifiées et son signalement sur le document administratif d'épreuve, destiné à l'assureur. Dans ce cas, **la prime** ajoutée sera celle d'un concurrent "**Histo – Démo**".

Le Président des Commissaires Sportifs en fonction veillera au respect de cette procédure.

Faute de celle-ci, cette voiture ne pourra pas remplir cette mission, sous peine de sanctions (voir Art 1. 7.7. – 8^e tiret du RSG).

*L'organisateur qui utiliserait des voitures qui ne répondraient pas à cette obligation, se verrait sanctionné par une amende automatique de **250 €** pour chacune d'entre elles.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

IMPORTANT :

Ces voitures seront équipées d'au moins un gyrophare, d'une sirène et de haut-parleurs. Les haut-parleurs (sirène ou message parlé) et le(s) gyrophare(s) devront fonctionner durant tout le parcours des ES.

Les haut-parleurs diffuseront des messages invitant les spectateurs à se cantonner en dehors des zones interdites délimitées et, au moins, à 10 mètres du bord de la chaussée aux endroits où aucune infrastructure (autre que les panneaux placés aux entrées de "Spéciale") n'est en place. Ces haut-parleurs seront également utilisés pour communiquer en direct avec les spectateurs (licenciés ou non), photographes (accrédités ou non), commissaires de route/stewards (en fonction ou non), etc. qui n'auraient pas évacué les zones interdites à l'audition du message. Ces voitures resteront sur place aussi longtemps que les zones interdites délimitées et la zone interdite latérale généralisée de 10m n'auront pas été évacuées complètement. Comme c'est la **voiture "0"** qui, **lors de son passage au TRC**, signale au Responsable que l'ES est opérationnelle, la course ne pourra être lancée que si le public en infraction a obtempéré. En cas de besoin, les préposés aux voitures ouvrees feront appel, via la Direction de Course, à l'éventuelle équipe volante des "Motards de Sécurité" ou aux forces de l'ordre.

Si, après le passage des voitures ouvrees, toutes les zones interdites ne restent pas complètement vides de tout individu, le Commissaire en Poste en préviendra le responsable de l'ES. Les départs seront, alors, retardés ou interrompus. En cas de persistance du problème, l'ES sera définitivement annulée.

Il sera, d'autre part, fait en sorte que tous, spectateurs présents, suiveurs par télé-communication et media, sachent que le retard de démarrage de l'ES ou son annulation découle de l'indiscipline d'un ou de plusieurs individus et que, ni la D.C. ni les officiels ne peuvent être tenus pour responsables de ce désagréable contretemps.

22.3. CAS PARTICULIER

22.3.1. En cas de retard important par rapport à l'horaire prévu (particulièrement, en cours d'épreuve), les voitures S1, 00 et 0 pourront être utilisées selon un timing plus serré (éventuellement, simultanément mais dans cet ordre et sans qu'elles se dépassent), l'essentiel étant de ne pas faire débiter la course, tant que la voiture S1 n'a pas donné le "feu vert" et que la voiture 0 n'est pas arrivée, sans problèmes rencontrés, au TRC de l'ES.

22.3.2. Les organisateurs peuvent utiliser des voitures de service susceptibles de parcourir le tracé des ES, **MAIS, SEULEMENT, avant le passage des voitures ouvrees.** Ces voitures, pourront être occupées par des conducteurs et passagers non-licenciés, devront être dépourvues de tout équipement de compétition et leur présence devra être signalée au Président des Commissaires Sportifs en fonction, dès avant l'entame de l'épreuve. **Elles circuleront sous le couvert de leur propre Police d'Assurance.**

Il en est ainsi, dorénavant, de la Voiture S 1, également.

22.4. "DAMIER"

Une voiture porteuse d'un drapeau ou d'un panonceau représentant un **damier** (ou numérotée **999**) et ayant à son bord, **deux** délégués de la Direction de Course **titulaires de licences annuelles "sportive" ou "officielle"**, signifiera au public, riverains et intervenants, que le passage des concurrents est provisoirement ou définitivement terminé. Cette voiture, comme la **00** et les 2 premières **0**, est couverte par la Police d'assurance de l'épreuve (forfait 4 voitures). En conséquence, elle sera reprise (avec identification des préposés), sur la liste officielle des équipages qualifiés.

Comme les autres voitures ouvrees et de service, la voiture "**Damier**" sera une **voiture "banalisée"**, non pourvue d'attributs de compétition* (sauf une protection du carter éventuelle).

E - Règlement Particulier Rallyes

*L'organisateur qui utiliserait une voiture qui ne répondrait pas à cette obligation, se verrait sanctionné par une amende automatique de 250 €.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

La voiture "Damier" partira derrière le dernier concurrent et prendra garde à n'en dépasser aucun, en mouvement ou à l'arrêt, que ce soit sur le tracé de l'ES, ou sur le parcours de liaison. Sans aveu d'abandon de la part du concurrent (remise du carnet de route), elle sera tenue de stationner derrière lui jusqu'à l'expiration du délai de mise hors course et l'autorisation de la Direction de Course. En conséquence, l'organisateur sera tenu de fournir aux occupants de cette voiture, un road book complet et insistera pour que la totalité de l'itinéraire soit parcourue de façon attentive, à cet égard.

Dès son passage au TRC de l'ES (pas avant) et après enlèvement des obstacles éventuels (par ex : Chicane artificielles), la route pourra être réouverte à la circulation routière.

Dans l'attente de ce moment, les moyens de secours, les équipes de sécurité et les interdictions d'accès doivent rester en place.

22.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les voitures **00 et 0** et la voiture "**Damier**", reprises sur la liste des engagés, sont couvertes en RC Circulation par la Police d'Assurance de l'épreuve - Voir Art. 22.10, ci-après). Elles seront, **toutes**, impérativement et réellement présentées aux VT de l'épreuve où la Commission Technique aura la charge de constater que les impositions qui leur sont faites (Voir 22.2, ci-dessus) sont bien respectées. Dans le cas contraire, elles seront interdites de départ.

D'autre part, sous peine d'interdiction de départ, également, ces voitures devront **obligatoirement être munies d'équipement de transmission radio efficace** (autre que GSM). Ce fait sera dûment constaté par les Commissaires Techniques de l'épreuve.

Ces voitures, porteuses de leur numéro, pourront arborer les publicités éventuelles de leur propriétaire et/ou celles de l'organisateur.

Rappel : Les voitures **00, 0 et "Damier"** ne pourront être occupées que par **deux personnes** (Voir Art. 22.8, ci-après).

22.6. VEHICULES AUTORISES

Des véhicules de toutes cylindrées et/ou du Type "Jeep" pourront être utilisés à ces missions.

22.7 DOCUMENTS DE BORD

En dérogation à l'article 3 du RPR, ces voitures ne devront pas posséder de "carnet de pré-contrôle" ni de "document de contrôle technique pour voitures de compétition", ce qu'elles ne peuvent être.

22.8. PREPOSES AUX VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

Les préposés aux voitures **00, 0 et "Damier"** devront être constitués de **licenciés annuels** "Officiels" ou "Pilotes".

Ces préposés devront, tout au long de l'épreuve, être les **SEULES et MEMES personnes**. Seul, un cas de force majeure (jugé comme tel par le Collège des CS), pourrait amener la direction de Course à procéder au remplacement de l'une de ces personnes. Ce changement, officialisé par le collège des CS, devra faire l'objet d'une communication de la Direction de course qui sera éditée et affichée en bonne et due forme.

Tout organisateur contrevenant à ces impositions se verra sanctionné par une amende automatique de **250 €**.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

En cas de récidive, l'organisateur sera déféré devant les instances disciplinaires de la Fédération.

Remarque importante : Les organisateurs auront à cœur de confier les missions dévolues aux occupants de ces 3 types de voitures à des personnes expérimentées, voire chevronnées, susceptibles de discerner les manquements pouvant se présenter à tous les niveaux sur le parcours et à les appréhender de manière efficace. Ils les choisiront donc en tenant compte du travail qu'ils peuvent accomplir en la matière et non en fonction d'autres critères, qu'ils soient d'ordres économiques, publicitaires, spectaculaires, médiatiques, etc.

22.9. EQUIPEMENT DES OCCUPANTS

Les occupants de toutes ces voitures ne seront, ni casqués ni équipés pour la pratique du sport automobile.

La mention des voitures **00, 0 et "Damier" (999)**, reprenant l'identification des occupants préposés à ces missions DEVRA figurer sur la liste officielle des qualifiés sans être incluses dans leur nombre (**a contrario, lors des manifestations des types HRS et HRF, les voitures 00, 0 et "Damier" seront ajoutées au décompte "Assurances" et les primes afférentes à leur couverture seront les mêmes que celles des participants**).

22.10. FERMETURE DE LA ROUTE

Entre la voiture 00 et le 1er concurrent, SEULES, les voitures 0, celle du responsable de l'ES et/ou celle d'une personne mandatée par la Direction de course, pourront effectuer le parcours de l'ES et ce, dans le même sens que les concurrents.

Si, dans des cas d'exception, un véhicule devait être autorisé à emprunter le parcours d'une ES dans cet intervalle, sa progression serait surveillée par tous les commissaires en poste, qui en feraient rapport en direct au responsable "Sécurité" de cette ES afin qu'il puisse déterminer avec certitude, le moment où le véhicule en sort et quand la route est à nouveau dégagée.

22.11 PARCOURS MAXIMAL DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

Dans les ES comportant une boucle (étape show), les voitures S1, 00, 0 et "Damier" ne parcourront **qu'une seule fois la boucle**. Sauf situation particulière qui devra être clairement justifiée, il est strictement interdit à ces véhicules, de passer plus d'une fois aux endroits de l'ES qui ne doivent pas obligatoirement être parcourus à deux reprises pour quitter la boucle après l'avoir déjà complètement parcourue.

En cas de non-respect de cette règle, une amende automatique de **250 €** pour chaque infraction constatée sera réclamée par l'ASAF à l'organisateur, sur rapport des Commissaires Sportifs.

22.12 PROCEDURE DE DEPART D'ES DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

Le **starter** ne donnera pas le départ à ces voitures par décompte des secondes, mais signalera seulement, en même temps qu'il remettra sa feuille de route à l'équipage, qu'il est autorisé à démarrer calmement.

Rappel: Ces voitures ne sont pas "en course" !

22.13. TEST DE LA FEUILLE/DU CARNET DE ROUTE

Une des missions des voitures **00 et 0**, consiste à s'assurer que la feuille de route des concurrents sera correctement et exactement complétée lors de leur passage aux différents contrôles.

Les divers postes de contrôle traiteront les feuilles de route de ces voitures comme celles des concurrents, à charge pour leurs occupants, de vérifier que cette opération a été correctement réalisée. Ces derniers doivent donc être à même de discerner toute anomalie à ce niveau et de donner les instructions nécessaires afin qu'elle ne se reproduise lors du passage des concurrents.

22.14. MOTARDS DE SECURITE

Il est fortement conseillé aux organisateurs de s'adjoindre le concours d'une équipe mobile de "motards de sécurité", **licenciés et brevetés par l'ASAF** afin de l'envoyer en première intention sur les lieux où se manifeste l'indiscipline du public. Il a, en effet, été constaté, à l'expérience, que leur intervention constituait, dans bon nombre de cas, un élément positif dans la résolution de situations difficiles, sans devoir faire appel systématiquement aux forces de l'ordre.

L'ASAF, pour sa part, est disposée à aider les organisateurs à intervenir dans leurs frais de carburant, au même niveau et selon les mêmes critères que ceux en vigueur pour les commissaires de route (brevetés ou stagiaires).

22.15. CHARGES DE LA COLLECTE DES DOCUMENTS

Il est **fortement déconseillé** aux organisateurs de confier à la voiture "Damier, le rapatriement au PC course, des documents établis par les postes techniques des ES, ceci afin de mettre le bureau des calculs en leur possession au plus tôt. Aucun résultat ne peut, en effet, être considéré comme officiel tant que la vérification des temps préalablement communiqués par téléphone ou par Wi-Fi n'a pas été opérée.

Dès lors, les organisateurs prévoiront, autant que possible (et particulièrement en dernière boucle), une voiture ou mieux encore, un motard, spécifique à chaque ES, qui aura pour mission de ramener immédiatement et directement au PC Course, les documents que la voiture "Damier" lui remettra à la sortie de chacune des ES.

Dans le cas où le passage de la totalité des concurrents chronométrés se situe avant celui des participants de la Division Histo-Démo, il peut être intéressant de collecter les documents officiels (si c'est possible sans entamer la sécurité) avant le passage de ces derniers.

Art. 23. COMMISSAIRES SPORTIFS

Les Commissaires Sportifs ASAF ont tous les pouvoirs afin de faire appliquer le présent règlement dans son intégralité, notamment dans les Etapes Spéciales qu'ils interdiront si la sécurité n'est pas respectée.

Art. 24. CHAMPIONNATS (TYPES B ET B SHORT)

Vous retrouverez toutes les informations sur ce sujet à l'Article 4 du RSG

24.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Le vainqueur du classement général des Divisions 1, 2, 3 confondues, des Divisions 4, de la Division PH Classic et de la Division PH S/R, recevra **99** points, le 2ème : **98** points, le 3ème : **97** points, le 4ème : **96** pts, le 5ème : **95** pts.

Ensuite, les points diminueront d'une en une unité jusqu'au 99^{ème} **et suivants, qui recevront 1 pt.**

Les points de Classe seront calculés de la même manière.

L'attribution des points pour les championnats "au général" se fera en additionnant les points obtenus à la classe et au général.

- Championnats des Divisions **1, 2 et 3** confondues (classes de 1 à 11)
- Championnats de la Divisions **4** (classes de 12 à 14),
- Championnats de la Division **PH Classic** (classes 17 à 19).
- Championnats de la Division **PH S/R** (classes 21 à 23)

L'attribution des points pour les championnats de Classes ne tiendra compte que du classement obtenu dans les Classes.

Cette façon de procéder sera utilisée également pour l'établissement des **Championnats Provinciaux**.

Attention : Pour l'établissement des **championnats provinciaux respectifs**, il sera appliqué un **coefficient 1,5** aux résultats des licenciés de la **CSAP organisatrice** et un **coefficient 1** à ceux des **autres** licenciés.

24.2. REMARQUES IMPORTANTES

24.2.1. CHAMPIONNATS DISTINCTS

Les championnats de la FWB et les championnats provinciaux devront être structurés et scindés de la même manière. En aucun cas, un championnat cumulant les Divisions 1, 2, 3 et 4, PH Classic et PH S/R, etc. ne pourra être organisé.

24.2.2. PONDERATION DES CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

Il est à noter que les classements provisoires établis en cours d'année seront, comme ceux établis en fin de saison, basés, eux aussi, sur un maximum de résultats, déterminé par le nombre d'épreuves déjà organisées, pondéré suivant le barème repris à l'Article 4 du RSG.

24.2.3. NOMBRE D'ÉPREUVES A PRENDRE EN CONSIDERATION

24.2.3.1. Minimum de résultats requis pour être classé et Maximum de résultats repris au classement final.

Voir Article 4 du RSG

24.2.4. EX AEQUO

En cas d'ex aequo, le premier résultat non comptabilisé sera pris en considération ; ensuite, le 2^{ème}, le 3^{ème} et ainsi de suite.

En cas d'égalité persistante, c'est le nombre de victoires qui sera pris en considération ; ensuite le nombre de 2^{èmes}, de 3^{èmes} places, etc.

Enfin, en dernier ressort, c'est celui qui aura remporté le premier, une 1^{ère} place, une 2^{ème} place, etc., qui l'emportera. (Voir Article 11.3. du RSG)

24.2.5. CLASSEMENTS INTER-ECURIES

Voir à l'Article 12 du R.S.G.

Art. 25. CHAMPIONNATS DE LA FWB ET DES CSAP / CHALLENGES RECONNUS PAR L'ASAF

25.1. CHAMPIONNATS (Type B et Type B-Short, distincts)

25.1.1. CHAMPIONNATS "PILOTES"

25.1.1.1. Classements GÉNÉRAUX "Pilotes"

- Un titre de "**Champion des Rallyes de la F.W.B.**" sera décerné en fin de saison parmi tous les concurrents (masculins et féminins) des Divisions 1, 2 et 3. Pour l'établissement de ce classement, les points à la classe et au général seront cumulés.

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Champion ASAF des Rallyes de Division 4**" sera décerné parmi tous les concurrents (masculins et féminins) de la Division 4. Ce classement sera basé sur les points cumulés, obtenus dans cette Division et dans ses classes de cylindrée.

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Champion ASAF des Rallyes Prov'Historic Classic**" sera décerné parmi tous les concurrents (masculins et féminins) de la Division Prov'Historic Classic. Pour l'établissement de ces classements, les points à la classe et au général seront cumulés.

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Champion ASAF des Rallyes Prov'Historic S/R**" sera décerné parmi tous les concurrents (masculins et féminins) de la Division Prov'Historic S/R. Pour l'établissement de ces classements, les points à la classe et au général seront cumulés. (Classes 21 à 23)

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Championne des Rallyes de la F.W.B.**" sera décerné. Pour l'établissement de ce classement, les points cumulés de la classe et du général, obtenus par les pilotes **d'équipages 100% féminins** des Divisions 1, 2 et 3 confondues, seront pris en considération.

- Un titre de "**Championne ASAF des Rallyes de Division 4**" sera décerné parmi les pilotes **d'équipages 100% féminins de la Division 4**. Pour l'établissement de ce classement, les points à la classe et à la Division seront cumulés.

25.1.1.2. Classements "Par Classes"

- Des titres de "**Champions de classe**" seront décernés aux pilotes uniquement, déterminés sur base des seuls résultats obtenus dans la classe, par tous les pilotes (masculins, féminins, **autres**).

25.1.2. CHAMPIONNATS "CO-PILOTES"

- Un titre de "**Champion des co-pilotes des Rallyes de la F.W.B.**" sera décerné parmi tous les co-pilotes (masculins et féminins) des Divisions 1, 2 et 3 confondues. Pour l'établissement de ce classement, les points à la classe et au général seront cumulés.

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Champion ASAF des co-pilotes de Rallyes de Division 4**" sera décerné, sur base des résultats cumulés obtenus en D.4 et à la classe par tous les co-pilotes (masculins et féminins).

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

- Un titre de "**Champion ASAF des co-pilotes des Rallyes PH Classic**" sera décerné, sur base des résultats cumulés, obtenus en Division PH Classic et à la classe par tous les co-pilotes (masculins et féminins).

- Un titre de "**Champion ASAF des co-pilotes des Rallyes PH S/R**" sera décerné, sur base des résultats cumulés, obtenus en Division PH S/R et à la Classe par tous les co-pilotes (masculins et féminins).
Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs
- **CALCUL DES POINTS**
L'Art. 24 ci-dessus sera d'application lors de l'établissement de ces divers classements.

25.1.3. CHALLENGES COMBINES PILOTES/CO-PILOTES

25.1.3.1. Top Masters Challenge

Il s'agit d'un challenge annuel destiné à mettre en évidence, ceux de nos **licenciés âgés de 50 ans et plus** (nés **avant le 1^{er} janvier 1974**), ayant performé lors de leur participation aux épreuves du **Championnat des Rallyes de la FWB 2024**.

***Par le présent communiqué, préavis est d'ores et déjà donné, qu'en 2025, le Top Masters Challenge sera réservé aux licenciés de 55 ans et plus (nés avant le 1^{er} janvier 1970).**

Les résultats obtenus lors des épreuves disputées, entreront en ligne de compte pour le classement annuel du Challenge, à hauteur maximale de **99** points pour les **classements généraux** et à hauteur de **99** points également, pour les **classements de classe**.

Les **classements généraux** établis lors de chaque épreuve, seront au nombre de **4** :

1. Le classement des Divisions **1, 2 et 3** confondues ;
2. Le classement de la Division **4** ;
3. Le classement de la Division **PH Classic** ;
4. Le classement de la Division **PH S/R**.

Le Classement Général des **Divisions 1, 2 et 3** confondues, comprendra les **Classes de cylindrée 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, et 11**.

Le Classement Général de la **Division 4**, comprendra les **Classes de cylindrée 12, 13 et 14**.

Le Classement Général de la Division Prov'Historic **Classic**, comprendra les **Classes de cylindrée 17, 18 et 19**.

Le Classement Général de la Division Prov'Historic **S/R**, comprendra les **Classes de cylindrée 21, 22 et 23**.

N.B. : Les numéros de classe 15, 16 et 20, sont inutilisés actuellement.

La participation au **Top Masters Challenge**, sera **individuelle** et son classement **unique**. Il reprendra aussi bien **les pilotes que les co-pilotes**.

Il sera accessible à tous les licenciés annuels de l'ASAF, répondant au critère d'âge minimal.

REMARQUE : Si le **Top Masters Challenge** (classement annuel) est réservé aux licenciés de l'ASAF, les licenciés VAS et les concurrents étrangers (en cas d'épreuve OPEN) pourront, lors des épreuves auxquelles ils participeront, être repris au nombre des concurrents de l'espèce, pour autant, bien sûr, qu'ils répondent à la condition d'âge.

Ils figureront au classement "**Top Masters**" de l'épreuve, prendront les points (et les récompenses éventuelles) inhérents à la place occupée mais ne les comptabiliseront pas au classement annuel des challenges.

Toutes les épreuves "**Championnats**" reprises au calendrier ASAF de la discipline **Rallye (de type B)** entreront en ligne de compte mais **le nombre de résultats pouvant être pris en considération sera pondéré** eu égard au nombre **d'épreuves organisées**, tel que le définit, l'Art. 24.2.3 du RPR.

En 2024, le maximum sera fixé à 6 (sur base du calendrier officialisé le 15 février 2024).

Une fois ce chiffre atteint, les meilleurs résultats encore acquis seront utilisés pour en remplacer d'autres, moins bons, déjà comptabilisés.

Il est à noter que les classements évolutifs du Challenge publiés en cours d'année seront pondérés de la même manière.

Les **5 premiers** classés, ainsi que la **1^{ère} Master-Dame**, se verront attribuer un trophée, lors de la cérémonie de proclamation des résultats, en fin de saison 2024.

En cas **d'ex-aequo** en fin d'année, le(s) meilleur(s) résultat(s) non comptabilisé(s), déterminera(ont) la préséance.

Lors des épreuves, les organisateurs prévoient un trophée qui sera remis à chacun des « **Masters** » 1^{er} classé aux divers classements généraux repris plus haut (**pilote ou co-pilote**).

En cas **d'ex aequo**, le trophée sera remis prioritairement aux pilotes.

Les classements du **Top Master Challenge** seront mis à jour sur le site Internet de l'ASAF (www.asaf.be) après chaque épreuve.

N.B. : Il est bien entendu que ce challenge sera complémentaire aux championnats traditionnels et ne les modifiera, en rien.

25.1.3.2. CHAMPIONNATS FWB DES RALLYES DE REGULARITE (Pilotes et Copilotes confondus)

Il s'agit de **championnats destinés** à mettre en évidence, ceux de nos **licenciés ANNUELS**, ayant performé lors de leur participation aux épreuves de **Régularité** reprises au calendrier 2024 de l'ASAF. La participation à ces championnats sera **individuelle et leurs classements uniques**. Ils reprendront aussi bien **les pilotes que les co-pilotes**.

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs

E - Règlement Particulier Rallyes

Les résultats obtenus lors des épreuves disputées, entreront en ligne de compte pour le classement annuel des **Championnats**, à hauteur maximale de **99** points pour les **classements généraux, toutes cylindrées confondues**. (Voir Article 24.1 Attribution des points ci-dessus)

Les **classements généraux** établis lors de chaque épreuve, seront au nombre de **3**:

Le classement de la Catégorie "**Découverte**";

Le classement de la Catégorie "**Classic**";

Le classement de la Catégorie "**Experts**";

La répartition **des points** dans les Classements Généraux sera la **même** que celle qui prévaut dans notre championnat traditionnel des **Rallyes de type "B"** (Voir RPR, Art. 24.1 Attribution des points, ci-dessus).

25.1.3.3. CHALLENGE "FEDERAL VASAF MARATHON CHAMPIONSHIP"

Ce challenge (**Pilotes et co-pilotes confondus**) est ouvert à tous les licenciés annuels de la VAS et de l'ASAF, sans formalités préalables.

Il comprendra **deux classements** distincts :

- Un, réservé aux participants de la catégories "**Experts**"

- Un autre, réservé aux participants de la catégorie "**Touring/Classic**"

Voir Règlements complets et calendriers à l'Art. 4 du RSG

25.1.4. CHAMPIONNAT ASAF INTER ÉCURIE.

Un classement inter écurie sera établi en se basant sur le classement final du championnat cumulé des Divisions 1, 2 et 3 (voir Art 12 du RSG).

25.1.5. CHAMPIONNAT FWB RALLYES DE TYPE B - CALENDRIER 2024

Les championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles des Rallyes de Type B seront basés **sur toutes les épreuves possédant le statut "Championnat"**, soit, les épreuves suivantes, qui seront, ce week-end-là, sans concurrence d'autres rallyes de type B, même "Hors championnat".

* Pour votre information, vous trouverez ces épreuves en caractères **gras soulignés** dans le calendrier ASAF 2024 qui se trouve sur le site internet www.asaf.be

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

Date	Epreuve	Club organisateur	Matricule
9 & 10 mars	Hannut**	HESBAYE MOTOR CLUB	LG 24
6 & 7 avril	New Trois-Ponts	CHAWRESSE	LG 16
13 & 14 avril	Salamandre**	HAINAUT MOTOR CLUB	HT 50
17 & 18 juin	Haute Senne**	BRAINE AUTO CLUB	HT 41
2 – 3 – 4 août	Boucles Chevrotines**	ECURIE AUTOMOBILE RANCOISE	HT 09
17 & 18 août	Famenne**	ECURIE BAYARD	NA 03
31/08 & 01/09	Semois**	PROMO RACING	NA 31
13-14-15 septembre	Jean-Louis Dumont**	ECURIE HESBAYE	LG 18
19 & 20 octobre	JMC**	JALHAY MOTOR CLUB	LG 10
27 & 27 octobre	Mettet**	NAMUR RACING CLUB	NA 19
16 & 17 novembre	Des Crêtes	CHAWRESSE	LG 16

** = Epreuves ayant sollicité l'inscription au calendrier ENPEA (OPEN)
(IMPORTANT : Voir CH. 1 - RSG, 2.1.11.)

25.1.6. CHAMPIONNAT FWB RALLYES DE TYPE B-SHORT - CALENDRIER 2024

Les championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles des Rallyes de Type B-Short seront basés **sur toutes les épreuves possédant le statut "Championnat"**, soit, les épreuves suivantes, qui seront, ce week-end-là, sans concurrence d'autres rallyes de type B - Short, même « Hors championnat ».

* Pour votre information, vous trouverez ces épreuves en **gras souligné** dans le calendrier ASAF 2024 qui se trouve sur le site internet www.asaf.be

Un championnat de ce type sera également organisé dans chacune des CSAP et ouvert à leurs licenciés respectifs.

Date	Epreuve	Club organisateur	Matricule
24 & 25 février	La Lhomme**	CMP CHINY	LX 25
16 & 17 mars	Mémorial Balou**	ESTINNES AUTO CLUB	HT 13
13 & 14 avril	Tenneville**	CMP CHINY	LX 25
4 & 5 mai	Principauté **	CHAWRESSE	LG 16
25 & 26 mai	Claudy Desoil	MOTOR UNION YVO GRAULS	HT 20
7 & 8 septembre	Momignies**	HAINAUT MOTOR CLUB	HT 50
2 & 3 novembre	Stratos**	BOMEREE MOTOR CLUB	HT 44

** = Epreuves ayant sollicité l'inscription au calendrier ENPEA (OPEN) du RACB
(IMPORTANT : Voir CH. 1 - RSG, 2.1.11.)

25.2. CHALLENGES RECONNUS**25.2.1. CHALLENGE BRUNO THIRY (CBT)** - Voir aussi, **RSG, Article 14**

Initié par le Club Bruno Thiry et placé depuis 2007 sous l'égide de l'ASAF, ce challenge a pour but de récompenser et promouvoir les jeunes licenciés pilotes nés LE ou APRES LE **1^{er} janvier 1994** participant au championnat de la F.W.B. des rallyes **de Type B, dans toutes les classes des Divisions 1, 2 et 3.**

Le club B. Thiry continuera à récompenser les lauréats comme auparavant mais, de plus, l'ASAF offrira au vainqueur, une ouverture de crédit d'un montant de **1000 €**, en vue de lui permettre d'acquérir des équipements de sécurité, de payer des droits d'engagements lors d'épreuves ASAF ou de louer un véhicule, en vue d'y participer.

L'inscription préalable est gratuite mais obligatoire.

Le règlement complet peut être obtenu sur demande auprès du secrétariat de l'ASAF ou du secrétariat du C.B.T., 12, rue des Combattants à 4360 OREYE.

Il peut être également téléchargé sur le site Internet de l'ASAF : www.asaf.be, où le classement évolutif après chaque épreuve, pourra également être consulté.

Rappel : Pas de récompenses, ni trophées en fin d'épreuve.

2^{ème} partie : LE RALLYE CONTEMPORAIN

Art. 26. TYPES B ET B-SHORT**26.1. DEFINITION**

Rallyes à parcours préalablement reconnu, composé d'Etapes Spéciales reliées entre elles par des itinéraires de liaison.

Les Etapes Spéciales sont, en Rallyes de types B et B-Short, des épreuves de Vitesse contre la montre (ou, éventuellement, de Démonstration à allure libre). Elles se déroulent sur des tronçons de route fermés à toute circulation étrangère aux concurrents et aux officiels de l'épreuve.

26.2. DIVISIONS FACULTATIVES

L'organisateur stipulera dans son règlement particulier quel est l'ordre de départ entre les éventuelles différentes Divisions Facultatifs.

26.2.1. HISTO-DEMO

- Il est loisible aux organisateurs des rallyes de type "B" et "B-Short", d'inclure dans le programme de leur épreuve, une Division de démonstration à allure libre non chronométrée.
- Cette Division "**Histo-Démo**" sera programmée, dans le timing de l'épreuve, en principe, derrière les deux Divisions "Prov'Historic's".
- Si l'organisateur décide de placer ces 3 Divisions (PH SR/PH Classic – "Histo Démo", dans cet ordre obligatoire) devant les Divisions contemporaines, dans l'ordre des départs, il sera tenu d'attendre **la sortie de l'ES**, de la dernière voiture "Histo-Démo" avant de donner le départ à la première voiture contemporaine.
- **La Division "Histo-Démo" pourra, éventuellement, être dissociée des Divisions PH's et prendre place derrière les Divisions 1,2, 3 et 4, si l'organisateur préfère débiter l'épreuve par les seules Divisions PH's.**
- Un intervalle de 5 minutes devra être respecté entre le départ de la dernière voiture chronométrée (PH ou contemporaine) et celui de la première "Histo-Démo", cet intervalle étant éventuellement prolongé, en cas d'étape "Show", jusqu'au moment de la sortie de la boucle, de la dernière voiture chronométrée
- Les organisateurs intéressés par l'inclusion d'une Division "Histo-Démo" dans leur épreuve doivent se conformer, pour les principes de base, au règlement du type HRS/HRF (Historic Rally Stage et Historic Rally Festival - Voir Art. 27 et 28).
- Quelques adaptations de ce règlement sont, toutefois, nécessaires et sont reprises plus loin.
- **Dans le cas où ils décident d'inclure une telle Division (Histo-Démo) dans leur meeting, sa réglementation spécifique, établie par l'ASAF et reprise dans le présent RPR doit être respectée en tous points, par eux.**
- **Le fait de pouvoir refuser ponctuellement une voiture, ne leur permet pas de modifier le règlement établi par la Fédération en ajoutant, par exemple, des conditions d'admission dans leur Règlement Particulier.**
- **Il ne leur est pas permis, non plus, de restreindre le kilométrage, ni le nombre d'ES à disputer par elle, en regard des autres Divisions (Art. 26.4).**

26.2.2. REGULARITY VHRS

- Les organisateurs peuvent également inclure dans le programme de leur épreuve une ou deux Divisions (**VHRS 50 et/ou 65**) du type "**Regularity VHRS**" organisées selon les règles édictées à **l'Article 28 du présent RPR** (quelques adaptations en seront autorisées, de nature à permettre leur intégration dans les épreuves de Rallye de type B ou B-Short).

Ils veilleront, toutefois à ne pas accumuler les diverses divisions et prendront en compte le nombre de concurrents fréquentant habituellement leur épreuve, le temps dont ils disposeront encore dans leur timing, la nature de leur parcours et son découpage, etc.

26.3. LIMITATIONS D'UTILISATION DU PARCOURS

26.3.1. Une même ES ou partie d'ES ne pourra être disputée plus d'une fois par boucle ou par section.

26.3.2. Les ES (ou parties d'ES) ne pourront être parcourues plus de 4 fois.

26.4. PARCOURS DES DIVISIONS PH, HISTO-DEMO ET REGULARITY VHRS

Le parcours sera strictement identique pour toutes les Divisions (y compris pour les Divisions PH, Histo-Démo, et Regularity VHRS), tant en tracé qu'en longueur.

26.5. CONSTITUTION DES PARCOURS

26.5.1. Type B – Short

Il y aura **2 ES** différentes, en Type "B-Short", dont, au maximum, **UNE** Etape **Show** (comportant une boucle à son départ).

Kilométrage total des ES: de 70 Km, au minimum, à **100 Km**, au maximum.

- les ES devront compter 4 Km en ligne, au minimum (les "retours" de boucles ne seront pas inclus dans le calcul)
- Il sera autorisé 4 passages maximum dans les ES

26.5.2. Type B traditionnel

26.5.2.1. Kilométrage total des ES: de **90 Km**, au minimum, à **120 Km conseillés; 170 Km** au maximum (*)

(*) Dès lors que cette limite de 170 kms d'ES sera dépassée, la prime d'assurance, par voiture, se verra majorée de 1€ par kilomètre excédentaire et par voiture s'il s'agit d'une épreuve en une seule "Etape" et de 1,25€ s'il s'agit d'une épreuve comportant deux "Etapes".

- les ES devront compter 4 Km en ligne, au minimum (les "retours" de boucles ne seront pas inclus dans le calcul)
- Il sera autorisé 4 passages maximum dans les ES

26.5.2.2. Composition du parcours

En rallye de type "B" traditionnel, il y aura, au minimum, **3 ES** différentes dont, au maximum, **UNE** Etape **Show**. Si l'épreuve comporte **4 ES** différentes ou plus, **DEUX** de ces ES pourront être des Etapes **Show**.

26.5.2.3. Format des épreuves

Les épreuves se dérouleront en 1 ou 2 "Etapes" (sur 1 ou 2 jours consécutifs de course). Ces jours seront ceux composant un Week-End ou seront des jours fériés (le samedi étant, dans ce cas, considéré comme un jour férié).

Le pourcentage d'ES disputées lors de la première "Etape" (1^{er} jour) sera laissé à l'appréciation des organisateurs.

Il va de soi que les ES destinées à être parcourues lors des 2 "Etapes" éventuelles, doivent IMPERATIVEMENT l'être, dans le même sens (si la moindre partie est destinée à être utilisée, les 2 jours). Ceci, dans le but de sécuriser les "reconnaitances" et de ne pas devoir, entre les deux "Etapes", modifier l'infrastructure de sécurité mise en place.

26.5.2.4. Ordre des départs

Dans le cas où le kilométrage d'ES programmé et disputé (même par un seul concurrent) lors de la 1^{ère} "Etape" atteindra **10%** du kilométrage total prévu, l'ordre de départ de la 2^{ème} "Etape" (deuxième jour) sera celui du classement de la 1^{ère}.

Dans le cas contraire, l'ordre des départs établi à l'entame de l'épreuve, restera applicable jusqu'à la fin de l'épreuve.

26.5.2.5. Timing général

Voir les Art. 2.1.6 à 2.1.9, ci-avant.

26.5.2.6. Assurances des épreuves en 2 "Etapes" (2 jours de course)

La prime d'assurance relative à la **RC Circulation d'une** telle manifestation se verra, dans ce cas, **majorée de 25%** par la Compagnie d'assurances par rapport à celle d'une épreuve se déroulant en une seule journée de course.

Rappels : Malgré l'organisation sur deux jours de course, le kilométrage total de l'épreuve (parcours des ES) ne pourra excéder les valeurs reprises au point 26.5.2.1, ci-dessus.

Dès lors que cette limite de **170 kms**, sera dépassée, la prime de celle d'une épreuve se déroulant sur une seule journée) sera majorée de **1,25 € %** par kilomètre excédentaire et par voiture.

26.6. KILOMETRAGES MINIMA DISPUTES POUR COMPTABILISER LES POINTS AUX CHAMPIONNATS

Si, en fin d'épreuve, la distance réellement disputée en ES n'atteint pas :

- **70 Km**, en Type "B –Short",
- **90 Km**, en Type "B" traditionnel,

Les points attribués aux classés seront affectés du coefficient 0.5 AVANTI, le cas échéant, d'appliquer celui de 1.5, prévu dans les championnats des CSAP.

(Voir Art. 4.3.2. du RSG).

26.7. VITESSE MOYENNE MAXIMALE PAR SECTEUR

Un secteur est la portion d'itinéraire comprise entre 2 CH (ou entre un départ d'ES et le CH suivant et pour laquelle un temps imparti est attribué. Une étape chronométrée et le trajet de liaison qui y fait suite, jusqu'au CH suivant, constituent donc, un seul secteur.

E - Règlement Particulier Rallyes

Le temps imparti pour le parcourir doit être établi sur base d'une vitesse moyenne maximale de 50 Km/h. Chaque organisateur veillera, à appliquer la **moyenne adéquate** au vu des particularités des secteurs concernés (traversées d'agglomérations, circulation lente, tronçons à voies rapides, etc.).

Les organisateurs ne respectant pas la moyenne maximale imposée, reprise ci-dessus, se verront infliger une amende de 250 € par l'ASAF.

Rappel : Dans les diverses zones d'assistance (entre les CH IN et CH OUT obligatoires), elle sera de 20 Km/h au maximum. Le temps ainsi calculé, nécessaire pour parcourir la zone d'assistance sans s'y arrêter, sera majoré du temps accordé pour l'assistance, elle-même et tiendra compte, également des encombrements de circulation.

PREAVIS : L'application de la mesure ci-dessus est, dès à présent, fortement recommandée pour des raisons évidentes de sécurité.

Dès le 1er janvier 2025, elle sera obligatoirement mise en œuvre sous peine d'application stricte d'une amende de 250€ pour l'ASAF.

Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

Les pénalités routières pour retard, encourues sur les secteurs en cause, seront automatiquement annulées.

26.8. CHF

Les organisateurs qui le jugent opportun (selon le découpage et la nature de l'itinéraire de leur épreuve) **peuvent installer un CHF, à la sortie d'une ou plusieurs ES et imposer un temps maximum à réaliser entre le Start et ce CHF.** Ce temps sera calculé en appliquant une moyenne de **50 km/h** à la distance comprise entre le Start et le CHF. Le pointage en avance y est autorisé ; le pointage en retard y est pénalisé. Ce retard intervient dans le calcul du délai de mise hors course. Un autre temps est imparti pour parcourir le secteur débutant à ce CHF et se terminant au CH suivant. Ce temps ne tient plus compte, évidemment, de l'ES parcourue.

Tout retard enregistré au cours de l'ES et consigné sur la feuille de route par le CHF ne pourra plus, ainsi, être refait sur la liaison suivante, y améliorant ainsi la sécurité routière. D'autre part, le fait de profiter du gain de temps réalisé dans l'ES, par rapport à la moyenne habituelle impartie pour un tel secteur (ES + liaison), permet à l'organisateur de réduire le timing sans pour autant dépasser la moyenne maximale autorisée par le règlement, entre 2 CH (Voir Art. 26.7, ci-dessus).

26.9. FAUX DEPART DANS UNE ES (Sauf Histo-Démo et Regularity VHRS)

Un faux départ, notamment un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de la façon suivante :

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2ème infraction : 1 minute
- 3ème infraction : 3 minutes
- Infractions ultérieures : à la discrétion du Directeur de Course (Voir CH. I RSG, Art 1.7.7. – 2^{ème} tiret).

26.10. REGLEMENT TECHNIQUE COMMUN (toutes Divisions) EN TYPES B ET B-SHORT

Les voitures seront réparties en Divisions, selon leur cylindrée, leur degré d'élaboration mécanique, leur système d'alimentation, leur mode de propulsion, leurs pneumatiques ou, encore, dans certains cas (Division PH Classic et Division PH -S/R, Division Histo-Démo, Regularity VHRS), leur ancienneté et le choix du concurrent.

ATTENTION : L'utilisation d'un carburant non conforme aux caractéristiques de ceux distribués par les stations-service routières, induira automatiquement l'inscription en Division 4 ou la mise hors course immédiate si l'infraction aura été constatée après le départ de l'épreuve.

Des contrôles réguliers seront pratiqués lors des épreuves par la Commission Technique.

En cas de fraude ou tentative de fraude le refus de départ ou la mise hors course sera immédiatement prononcée.

Elles devront toutefois, toutes, **sauf** certaines dérogations accordées aux voitures historiques ("PH's", "Histo-Démo" et "Regularity VHRS"), répondre à certaines impositions communes, parmi lesquelles les plus récentes, sont :

- **Rétroviseurs extérieurs**
Si la voiture a été mise en circulation après 1989, elle devra être pourvue de deux rétroviseurs extérieurs de 90 cm², au minimum, et d'un rétroviseur intérieur.
- **Roue de secours**
La roue de secours est facultative. Les roues de secours temporaires (roues "galettes") sont interdites.
- **Repose-pied (co-pilote)**
Un repose-pied aux normes ASAF (voir Ch. VI - RTG, Art 4.35) est obligatoire.
Pour les voitures de la Catégorie 1, ce repose-pied doit être boulonné afin qu'il puisse être déposé lors du passage au CTA civil.
- **Sièges**
Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA en cours de validité, sauf en Histo-Démo ainsi que dans les épreuves (ou Divisions) Regularity VHRS.
L'éventuel siège baquet utilisé ne pourra toutefois, en aucun cas, présenter une date de péremption (fixée par le fabricant) **dépassée, quelle que soit la Division** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

E - Règlement Particulier Rallyes

- **Harnais**
Les éventuels harnais utilisés seront "homologués FIA", sauf en Histo-Démo, ainsi que dans les épreuves (ou Divisions) Regularity VHRS où ils sont facultatifs.
Les harnais utilisés ne pourront, toutefois, en aucun cas, présenter une date de péremption (fixée par le fabricant) **dépassée, quelle que soit la Division** (Voir, également, fiche technique en fin du Ch. VI - RTG). L'attention des concurrents est attirée sur le fait que des harnais ayant subi un choc important, ont perdu de leur faculté d'étirement et sont, dès lors, moins adaptés pour absorber l'énergie engendrée par un nouveau choc important.
Chacun sera donc attentif, lors de l'achat de harnais d'occasion et s'assurera que les harnais vendus n'ont pas été "étirés" lors d'un important choc antérieur (**ce sera probablement le cas si l'étiquette du harnais a, visiblement, été coupée**).
En pareil cas, les harnais seront également **refusés** lors des Vérifications techniques.
 - **Frein à main hydraulique**
Dans toutes les Divisions, sauf en Division 1 (où le système de freinage doit être intégralement conservé), le frein à main mécanique pourra être remplacé par un système hydraulique, mais uniquement sur les voitures équipées d'un double circuit principal de freinage.
La commande de frein à main peut être verticale à condition de ne pas dépasser le point le plus haut du tableau de bord.
N.B. : Dans les Divisions où son montage est autorisé, le "Pedal Box" peut être considéré comme un "double circuit principal de freinage".
 - **Elargisseurs de voies**
 - ✓ **En Division 1 (Voitures de Show – Room), les élargisseurs de voies (entretoises) sont interdits**, sauf si le concurrent peut fournir un document probant selon lequel ils sont prévus d'origine par le constructeur. Le manuel d'entretien reprenant les données techniques du véhicule devra être présenté aux commissaires techniques par le concurrent.
 - ✓ **Dans les autres Divisions**, il sera toléré de placer :
 - ✓ **Soit**, des entretoises, munies d'un centreur, d'épaisseur maximale de **10 mm** et d'un diamètre égal à celui du plan de pose de la jante sur leur point de fixation. Ces entretoises devront être fixées, soit sur le plan de fixation, soit sur la jante elle-même, par une vis à tête fraisée d'un diamètre de 6 mm, au minimum.
 - ✓ **Soit des entretoises de l'épaisseur prévue par la fiche d'homologation FIA correspondant au modèle présenté.**
 - ✓ Dans le cas où l'homologation FIA du véhicule prévoit la possibilité d'utilisation d'élargisseurs de voie mais sans préciser les dimensions autorisées, leur épaisseur sera limitée à **22mm**.
 - ✓ **Dans tous les cas de figure, les boulons ou goujons de fixation de la jante seront allongés en conséquence.**
- **Rappel** Dans les types de rallye et les Divisions où elle est requise, la combinaison ignifugée portant la norme **FIA 86** n'est **plus acceptée** (Norme minimale actuelle : **FIA 2000 + Hologram**).

26.11. PARTICULARITES RELATIVES AUX DIVERSES DIVISIONS EN TYPES B ET B-SHORT

26.11.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 1 (Voitures de show-room)

Toutes les voitures seront conformes à l'Art. 3 du présent RPR et au RTG.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 1

En Division 1, la cylindrée ne pourra excéder **3500cc** (après application d'un éventuel coefficient), quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à **moteur atmosphérique** :

- Moteur à essence : cylindrée nominale X **1,0**
- Moteur "Diesel" : cylindrée nominale X **0,7**
- Moteur Wankel : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**

Coefficients applicables aux voitures à **moteur suralimenté** :

N.B. : Le système de suralimentation d'origine doit être strictement conservé en tous points.

➤ Moteur **suralimenté "essence"** :

- Cylindrée nominale X **1,7**

➤ Moteur **suralimenté "Diesel"** :

- Cylindrée nominale X **1,0**

Les classes de cylindrée seront :

- Classe 1 : de 0 à **1400cc**
- Classe 2 : au-delà de 1400, jusque **2000cc**
- Classe 3 : au-delà de 2000cc, jusque **3500cc**

E - Règlement Particulier Rallyes

En outre, ne peuvent être reprises en Division 1 :

- Les voitures équipées de **pneus "Racing"** ;
- Les voitures à transmission intégrale (**4 roues motrices**) ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Division 1.

Si la "Division 1" a, pour ossature, la "Catégorie 1" telle qu'elle est définie par le SPF/SPW Mobilité (qui autorise ce genre de véhicule à circuler librement sur la voie publique), il s'agit, toutefois, de ne pas faire l'amalgame. En effet, la "catégorie 1" relève de la législation en matière de circulation routière, tandis que la Division 1 est une subdivision issue de la Réglementation Sportive de l'ASAF.

Comme la Réglementation de la Division 1 est, en règle générale, légèrement plus contraignante que les dispositions ministérielles de la Catégorie 1, l'on peut dire qu'une Division 1 sera presque toujours une Catégorie 1, mais qu'il est assez couramment possible, à l'inverse, que certaines Catégorie 1 soient versées en D.2, ou en D.3, (voir les cas ci-dessus).

N.B.: Dans les deux derniers cas cités ci-après, le concurrent concerné, titulaire d'une licence "A4", qui se verrait versé en D.3, sera autorisé à participer sous le couvert de cette licence, même si la cylindrée de son véhicule se situe entre 1400 et 1600cc, pour autant que d'autres modifications n'aient pas été apportées, qui auraient pour effet d'amener le changement de Catégorie de la voiture (auquel cas elle devrait, d'ailleurs, être représentée au pré contrôle ASAF/VAS/RACB Sport et au contrôle technique civil)

Par dérogation, un titulaire de licence "A4" sera également autorisé à participer, à titre exceptionnel, en Division 3 avec un véhicule dont la cylindrée est comprise entre 1400 et 1600cc, si le motif du changement de Division, lors des VT, a pour origine une suspension, des freins, ou un échappement, non conformes à la Division 1 ou à la Division 2.

Une "Remarque" sera alors faite sur la "Carte des VT" du véhicule. A la 3ème remarque du genre, le départ lui sera refusé.

Il pourra arriver, exceptionnellement, qu'une voiture de la Division 1 soit répertoriée comme un véhicule de Catégorie 2. Ce sera le cas quand l'arceau de sécurité sera soudé à la caisse, ce qui est autorisé en Division 1 mais qui ne fait pas partie des modifications acceptées par le Service Public Fédéral de la Mobilité, lequel n'autorise que des arceaux de sécurité boulonnés.

Modifications autorisées ou impositions particulières en Division 1 :

Principe : TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISÉ CI-DESSOUS, EST INTERDIT.

26.11.1.1. Montage obligatoire d'un arceau de sécurité répondant aux spécifications du RTG ASAF. Le coin supérieur gauche en sera plombé, par la CT de l'ASAF, après constatation de sa conformité. L'arceau de sécurité pourra être fixé, soit par boulonnage, soit par soudage. (Attention à la Catégorie "Ministère").

26.11.1.2. L'adjonction de harnais, homologués par la FIA et en cours de validité (voir Art. 26.10, ci-avant) est obligatoire (dont l'ancrage ne peut se faire sur les fixations des sièges), en plus des ceintures de sécurité. (N.B. : Ne sont pas considérés comme étant les "fixations des sièges", les points d'ancrage placés par le constructeur et qui, par exemple, coulissent avec le siège).

26.11.1.3. Maintien de l'ensemble des sièges d'origine mais possibilité d'installer des sièges spéciaux dits "baquets" homologués FIA en cours de validité dont les fixations doivent être faites au moyen de boulonnerie, plaques et contre plaque ne devant pas spécialement utiliser la glissière d'origine (Voir RTG)

26.11.1.4. Montage facultatif d'un coupe-circuit extérieur.

26.11.1.5. Montage facultatif d'un extincteur plus important que l'extincteur réglementaire.

26.11.1.6. Possibilité de monter des protections de carter et pont, à condition qu'elles soient boulonnées et retirées lors du contrôle technique civil.

26.11.1.7. Possibilité de placer des anneaux de remorquage avant et arrière, similaires à ceux d'origine.

26.11.1.8. Possibilité de placement de fermetures complémentaires de capots, étant entendu qu'elles sont complémentaires à la fermeture d'origine.

26.11.1.9. Possibilité de montage d'une barre antirapprochement supérieure sur les cloches des amortisseurs à condition que celle-ci soit boulonnée.

26.11.1.10. De même, une barre antirapprochement inférieure peut être installée à condition qu'elle soit boulonnée sur des points d'attache existants et retirée lors du passage au contrôle technique civil.

26.11.1.11. Installation obligatoire d'un repose-pied aux normes ASAF, pour le co-pilote (voir CH. VI - RTG, art. 4.35.). Ce repose-pied, boulonné, doit être déposé pour le passage au CT civil.

26.11.1.12. Précisions complémentaires :

1°) Coffre à bagage

Les tapis de sol et le garnissage peuvent être enlevés.

2°) Coque

Le soudage des éléments de la caisse est toléré, s'il est conforme aux impositions du contrôle technique civil en la matière.

3°) Echappement

Seule, la marque de l'échappement est libre. Cet échappement doit correspondre à l'échappement d'origine dans son intégralité, y compris la sortie du dernier pot. L'éventuel catalyseur doit être conservé.

4°) Freins

Le système de freinage d'origine doit être intégralement conservé. Seul le matériau des plaquettes et/ou garnitures est libre.

5°) Habitacle

Toutes les garnitures intérieures (tableau de bord, portes, montants, pavillon, etc.) et tous les tapis de sol doivent être conservés.

Le volant de direction est libre.

L'éventuelle plage arrière amovible peut être déposée.

6°) Moteur

Le moteur, ses systèmes d'allumage, de distribution et d'alimentation, ses collecteurs d'admission et d'échappement, ainsi qu'aucun autre de ses accessoires ne peuvent avoir subi une quelconque modification ni élaboration, de telle sorte que la puissance ou le couple présentés, ne dépassent en aucun cas les valeurs d'un moteur de série.

En outre, il est précisé que les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine pour autant qu'elles soient placées dans la boîte d'origine.

7°) Roues

La roue de secours temporaire étant interdite par le RTG ASAF, elle doit être enlevée. Elle peut être remplacée par une roue de secours traditionnelle.

La roue de secours peut se loger dans le compartiment à bagages ou dans l'habitacle si elle est solidement arrimée, même s'il ne s'agit pas de son emplacement d'origine.

Dans ce cas, les brides et/ou berceau de maintien d'origine éventuels peuvent être déposés.

Les jantes doivent conserver les dimensions de diamètre, de largeur et de déport (E.T.) des jantes d'origine ou optionnelles ou de celles, agréées, pour ce modèle d'auto, par le Contrôle Technique civil (à charge, pour le concurrent de prouver l'existence et les caractéristiques de l'option ou de l'agrément).

Les pneus également, doivent être ceux prévus d'origine ou en option pour le modèle concerné.

Les éventuels enjolveurs doivent être enlevés.

Le système de fixation d'origine des roues (boulons ou goujons/écrous) doit être conservé.

La largeur des voies doit être strictement conservée. Tous les élargisseurs de voie (entretoises) sont interdits, qui n'équipent pas la voiture d'origine ou en option (documents probants à fournir lors des VT d'épreuves).

8°) Supports et Silentblocs

Le nombre et le matériau d'origine doivent être conservés (pas de remplacement du caoutchouc par une autre matière, ni par des rotules ou roulements).

9°) Suspension

Les amortisseurs sont libres, pour autant que leur nombre soit conservé.

Les amortisseurs avec bonbonne extérieure ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.

Les ressorts sont libres, pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine.

Les assiettes inférieures et supérieures doivent être d'origine et respecter la position prévue par le constructeur (jambes de force filetées interdites).

Les points d'ancrage inférieurs et supérieurs ne peuvent être ni modifiés, ni déplacés, ni renforcés (e. a.: points d'attache supérieurs décentrés interdits).

Il est toléré que la hauteur sous les arches de roues ne respecte pas la valeur d'origine.

10°) Transmission

L'embrayage, la boîte de vitesse, le différentiel, le pont et l'ensemble du système de transmission doivent être d'origine.

26.11.1.13. Conformité

26.11.1.13.1. L'ASAF, par le biais de ses Officiels ou de ses organisateurs, se réserve le droit de plombage du véhicule en vue de procéder à tout contrôle visant à déterminer la conformité du moteur (y compris le passage sur un banc de puissance) ou du véhicule en général.

26.11.1.13.2. L'ASAF pourra, en outre, en prélever l'un ou l'autre élément (boîtier électronique, par exemple) en vue de le faire contrôler dans un milieu spécialisé.

26.11.1.13.3. Par le fait même de son engagement à une épreuve, le concurrent se soumet automatiquement à cette disposition.

26.11.1.13.4. Les modalités, pénalités et montants relatifs aux contrôles de conformité sont définis à l'Art. 8 du RSG.

26.11.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 2 (Voitures peu élaborées)

Seront versées en Division 2, toutes les voitures conformes à l'Art. 3 du présent RPR et au RTG mais qui, en raison de leur élaboration mécanique ne peuvent être reprises en Division 1.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 2

Attention : Les transformations ou modifications sont limitées à :

- Celles autorisées en Division 1,
- Celles autorisées ci-après,
- Celles reprises sur la fiche d'homologation Groupe N spécifique au véhicule présenté, sans limitation d'ancienneté (fiche d'homologation **FIA** à fournir aux Contrôleurs Techniques lors des VT de chaque épreuve). Les fiches d'homologation FIA sont disponibles, sur demande, au Secrétariat Technique du RACB sport : 02/675 60 50 ou site internet.

Il est à noter que certaines de ces modifications induisent le passage de la voiture en Catégorie 2 (Véhicule interdit à la circulation routière normale).

Rappel : Le placement (voir CH. VI- RTG Point 4.8. + schéma) de harnais homologués FIA **en cours de validité** (voir Art. 26.10, ci-avant) est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied pour le co-pilote, aux caractéristiques techniques "ASAF" (Voir CH. VI – RTG, art. 4.35).

En Division 2, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur "**essence**" : cylindrée nominale X **1,0** ;
- Moteur **Diesel** : cylindrée nominale X **0,7** ;
- Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7**, diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **33 mm** (ou 2 X 22,6) ;
- Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0**, diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **35 mm** (ou 2 X 22,6) ;

Les classes de cylindrée de la Division 2 seront :

- Classe 4 : de 0 à **1400cc** ;
- Classe 5 : au-delà de 1400, jusque **1600cc** ;
- Classe 6 : au-delà de 1600, jusque **2000cc** ;
- Classe 7 : au-delà de 2000cc, jusque **3500cc**.

Pourront également être admises en Division 2 :

- Les voitures du type **VR1A**, en classe 4
- Les voitures du type **VR1B**, en classe 5 ou 6

pour autant qu'elles soient strictement conformes à leurs fiches d'homologation respectives.

Ne peuvent être reprises en Division 2 :

- Les voitures équipées de **pneus "Racing"** ;
- Les voitures à transmission intégrale (**4 roues motrices**) ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Div. 2.

26.11.2.1. MODIFICATIONS AUTORISEES ET IMPOSITIONS FAITES A LA DIVISION 2

26.11.2.1.1. Moteur

a) Il est permis de retirer les écrans en matière plastique servant à cacher les éléments mécaniques du compartiment moteur et n'ayant qu'une fonction esthétique.

b) Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre, provenant ou non du constructeur. Ce câble de remplacement doit être un câble de secours, c'est-à-dire qu'il doit être monté en parallèle au câble d'accélérateur de série.

Si le véhicule de série est équipé d'un papillon motorisé, un kit de papillon à commande mécanique peut être utilisé.

c) Il est permis de changer la visserie à condition de conserver du matériau ferreux.

d) Allumage : Liberté pour la marque et le type des bougies, pour les limiteurs de régime et pour les câbles H.T.

Le boîtier et les pièces du boîtier électronique qui concernent l'allumage sont libres. Néanmoins le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine. Le faisceau d'origine doit être conservé et ne peut pas être modifié.

Les senseurs et actionneurs côté "entrée" ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données. Il est interdit d'ajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actionneur.

Dans le cas d'un modèle équipé d'un circuit électronique multiplexé, il est permis d'utiliser le faisceau électrique ainsi que le boîtier électronique homologués en Variante-Option.

e) Tout système d'acquisition de données est interdit sauf si le véhicule homologué en est pourvu. Seul le système d'acquisition de données équipant la voiture de série peut être utilisé. Il ne pourra en aucun cas être modifié, ni enregistrer des paramètres supplémentaires.

f) Système de refroidissement : Le thermostat est libre, ainsi que la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur.

On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

g) Carburateurs : Le système original doit être maintenu.

Les éléments du carburateur qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air. Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine pour autant qu'elles soient placées dans la boîte d'origine.

h) Injection : Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Le boîtier régulant l'injection est libre. Les entrées dans le boîtier électronique (senseurs, acteurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent rester de série.

Il est interdit d'ajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actuateur.

Les sorties du boîtier électronique doivent garder leurs fonctions originales selon la fiche d'homologation.

Dans le cas d'un modèle équipé d'un circuit électronique multiplexé, il est permis d'utiliser le faisceau électronique ainsi que le boîtier électronique homologués en Variante-Option. Il faut s'assurer que les capteurs utilisés sur le véhicule muni d'un circuit électronique multiplexé peuvent être conservés avec le faisceau électrique homologué.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement, et de leurs fixations.

Il est permis de remplacer la rampe d'injection par une rampe de conception libre, mais dotée de raccords vissés destinés à y connecter les canalisations et le régulateur de pression d'essence, sous réserve que la fixation des injecteurs soit identique à celle d'origine.

i) Lubrification : Le montage de chicanes dans le carter d'huile est autorisé.

Les cartouches de filtre à huile de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

j) Les supports du moteur et de la boîte de vitesse doivent être d'origine ou homologués.

Si les supports sont ceux d'origine, le matériau de l'élément élastique est libre.

k) Echappement :

L'ensemble du système catalytique* éventuel doit être conservé.

Il sera possible soit de retirer l'intérieur des silencieux d'origine, soit de modifier l'échappement après le système catalytique pour autant que les dimensions maximales des conduits (d'origine ou homologués en Groupe N par la FIA) soient respectées.

Si le véhicule n'est pas, d'origine, pourvu d'un système catalytique, l'échappement pourra être modifié, de la sorte, dès la sortie du (des) collecteur(s).

**Le convertisseur catalytique peut être déplacé.*

Il est entendu, toutefois, que, dans tous les cas de figure, un silencieux doit subsister, l'échappement libre étant interdit.**

***Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule. Le silencieux doit être une pièce soudée à un tuyau, en considérant que ce tuyau ne fait pas partie du silencieux. La section du silencieux doit être égale à au moins 170% de la section du tuyau d'entrée et doit contenir du matériau absorbant le bruit. Le matériau absorbant le bruit doit enrober un conduit intérieur ayant la forme d'un tube perforé à 45%, et, éventuellement, recouvert d'une enveloppe synthétique. La longueur du silencieux doit être comprise entre 3 et 8 fois son diamètre d'entrée.*

Après ce silencieux, l'échappement sera libre.

Dans le cas où deux entrées dans le premier pot ou catalyseur existent, la section du conduit modifié devra être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine.

Un seul tuyau devra être présent en sortie, sauf éventuellement si la pièce d'origine est utilisée.

La sortie devra s'effectuer au même endroit que pour l'échappement d'origine.

Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de l'épreuve en ce qui concerne les niveaux sonores.

Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.

l) Joint de culasse :

Son matériau est libre, mais pas son épaisseur.

m) Contrôleur de vitesse de croisière :

Ce contrôleur peut être déconnecté.

n) Suralimentation

RAPPEL : Aucune modification ni aucun renfort au niveau des conduits et intercooler(s) ne seront acceptés en "Division 2", sauf s'ils ont fait l'objet d'une homologation Groupe N (fiche d'homologation à présenter).

Le système de suralimentation, doit être celui du moteur homologué.

1. Turbocompresseur

Toutes les voitures suralimentées au moyen d'un turbocompresseur doivent comporter une bride fixée au carter de turbo (Voir dessin en fin du Ch. VI, RTG).

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de **33 mm**, maintenu sur une longueur de 3 mm mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue.

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 39 mm, et être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du turbocompresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du turbocompresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter du turbocompresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter du turbocompresseur.

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque).

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité à un diamètre maximum d'entrée de **22,6 mm**

2. Compresseur volumétrique

Dans le cas d'un moteur équipé d'un compresseur volumétrique (système "Roots" ou "G"), la bride n'est pas requise, mais celui-ci devra rester strictement d'origine ainsi que tous ses composants et accessoires, notamment en ce qui concerne les dimensions et formes des entrée et sortie d'air dans le compresseur, des rotors (système Roots et assimilé), des spirales (système G), des poulies, de l'éventuel échangeur, de la pression de suralimentation et du dispositif réglant la pression de suralimentation.

A cet effet, le concurrent utilisant un véhicule muni d'un compresseur volumétrique devra être en mesure, en tout temps et sur simple demande d'un officiel de l'ASAF, de produire les documents techniques officiels (fiche d'homologation, descriptif technique du constructeur, manuel technique, ...) permettant de vérifier la conformité de son véhicule.

Pour permettre le plombage du compresseur volumétrique, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur et/ou d'en ajouter.

Ce plombage sera réalisé de telle sorte qu'il soit impossible de désolidariser le compresseur de ses entrée et sortie d'air ; de telle sorte, également, qu'il soit impossible de désolidariser cet ensemble, du moteur.

Nonobstant ce qui précède, l'ASAF conserve le droit de modifier, à tout moment moyennant préavis d'un mois, les présentes dispositions afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

3. Moteur Diesel suralimenté

Pour les véhicules à moteur Diesel, la bride de turbocompresseur devra avoir une dimension maximale interne de **35 mm** et une dimension externe de **41 mm**, aux conditions données ci-dessus.

26.11.2.1.2. **Transmission**

a) Embrayage

Le disque est libre, y compris le poids, sauf en ce qui concerne le nombre. Le diamètre du **disque d'embrayage peut être augmenté**.

b) Boîte de vitesses

L'intérieur de la boîte de vitesses est libre. Le nombre de dents et les rappports d'origine ou homologués en Groupe N doivent, toutefois, être conservés. Les joints d'articulation de commande de boîte sont libres. La grille de vitesse homologuée sur le modèle de série doit être conservée.

c) Différentiel

L'utilisation d'un différentiel autobloquant ou à glissement limité de type mécanique est autorisée à condition de pouvoir se loger dans le carter de série.

Afin de permettre son montage, l'intérieur du carter du différentiel d'origine peut être usiné.

Par différentiel de type mécanique, on entend, tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Si le véhicule homologué est équipé d'un visco-coupleur, il pourra être conservé, mais il ne sera pas possible d'ajouter un autre différentiel.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un différentiel contrôlé par un système électronique, le boîtier électronique de contrôle du système est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le différentiel doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série).

Les capteurs et actionneurs coté entrée ne doivent pas être modifiés, pas plus que leurs fonctions.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.

Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

d) Couple final – Rapport de pont

Ces éléments sont libres à condition de pouvoir se loger dans leurs carters respectifs. Un usinage intérieur des carters est toutefois autorisé.

Si le rapport d'origine a été modifié, le concurrent doit pouvoir, avec précision, indiquer quel est le rapport du couple nouvellement implanté afin qu'un contrôle extérieur des différents rapports de boîte au moyen d'un appareillage spécifique, puisse, malgré cela, être réalisé (voir b. ci-dessus).

Si le rapport exact ne peut être fourni, le contrôle débouchera sur un verdict de non-conformité avec les conséquences qui en découlent.

e) Demi-arbres :

Ils doivent être d'origine ou homologués en Variante-Option (VO)

26.11.2.1.3. Suspension

La modification du réglage des ressorts et des amortisseurs à partir de l'habitacle est interdite.

Le renforcement des éléments structurels de la suspension (barres antiroulis exceptées) et de ses points d'ancrage est autorisé par adjonction de matériau.

Les renforts de suspension ne doivent pas créer de corps creux ni permettre de solidariser deux pièces distinctes entre elles.

a) Ressorts :

Les assiettes de ressort peuvent être rendues ajustables, si la pièce ajustable fait partie des assiettes et est distincte des autres pièces originales de la suspension et du châssis. (Elle peut être ôtée)

b) Ressorts hélicoïdaux :

La longueur du ressort, le nombre de spires, le diamètre de fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort sont libres.

Le nombre de ressorts et d'assiettes est libre à condition que les ressorts soient montés en série.

c) Ressorts à lames :

La longueur est libre, ainsi que la largeur, l'épaisseur et la courbure verticale.

d) Barres de torsion :

Le diamètre est libre.

e) Amortisseurs :

Libres, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

La vérification du principe de fonctionnement des amortisseurs sera effectuée de la façon suivante :

Une fois les ressorts et/ou les barres de torsion démontées, le véhicule doit s'affaisser jusqu'aux butées de fin de course en moins de 5min.

Les réservoirs d'amortisseurs ("bonbonnes" extérieures) pourront être fixés sur la coque non modifiée de la voiture.

Si les amortisseurs possèdent des réserves de fluide séparées et qu'elles se trouvent dans l'habitacle, ou dans le coffre, si celui-ci n'est pas séparé de l'habitacle, elles doivent être fixées solidement et recouvertes d'une protection.

Un "silentbloc" ne peut être remplacé par une articulation "Uniball" qu'à la condition que les amortisseurs n'aient pas de fonction de guidage.

Les amortisseurs à gaz seront considérés, à l'égard de leur principe de fonctionnement, comme des amortisseurs hydrauliques.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension de type Mc Pherson ou d'une suspension fonctionnant de manière identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache.

Les assiettes de ressorts des suspensions Mc Pherson peuvent avoir des formes libres.

Leur matériau est libre.

Dans le cas d'une suspension oléopneumatique, les sphères peuvent être changées en dimension,

forme, matériau, mais pas en nombre.

Un robinet réglable de l'extérieur de la voiture peut être adapté sur les sphères.

f) Silentblochs :

L'élastomère d'un silentbloc peut être uniquement remplacé par de l'élastomère (dureté maximale de 80 shores).

26.11.2.1.4. Roues

Sauf en ce qui concerne les voitures de la **Catégorie I** éventuellement inscrites en Division 2 (qui doivent, elles, conserver les jantes et pneus déterminés par leur P.V.A.), les jantes sont libres jusqu'à la dimension de 15 pouces de diamètre.

Au-delà de cette taille, elles doivent conserver les dimensions de diamètre, de largeur et de déport (E.T.) des jantes d'origine ou optionnelles, de celles, agréées pour ce modèle d'auto par le Contrôle Technique civil ou de celles, homologuées par la FIA pour le modèle présenté (à charge du concurrent de prouver l'existence et les caractéristiques de l'option ou de l'agrément et de présenter la fiche d'homologation lors de chaque épreuve).

Il sera possible d'utiliser des roues de dimensions inférieures.

Les roues en magnésium forgé sont interdites (roues d'origine incluses)

Elles devront être couvertes par les ailes et la voie maximale indiquée sur la fiche d'homologation devra être **respectée, avec, toutefois, une tolérance de 20 mm (en plus, seulement)**.

Le changement des fixations par les boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées. (Voir dessin en fin du Ch. VI, RTG).

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

Les pneumatiques utilisés doivent répondre aux impositions de **l'Art. 4 du présent RPR** (pneus homologués pour un usage routier : **DOT** ou **"E"** – Treadwear minimum : **140**).

Les élargisseurs de voie (entretoises) qui n'équipent pas la voiture d'origine ou en option (documents probants à fournir lors des VT d'épreuves) ne sont autorisés que s'ils sont repris sur la fiche d'homologation **Gr. "N"** de la **FIA** (à fournir lors des V.T. d'épreuves). **Nonobstant, les voitures de la Division 2 (voir Art. 26.10. du présent RPR) pourront, sans autres conditions, être équipées d'élargisseurs de voies d'un maximum de 10mm d'épaisseur.**

Les élargisseurs de voie (entretoises) prévus par leur fiche d'homologation FIA mais sans précision de leurs dimensions, seront limitées à **22mm** d'épaisseur (Voir Art. 4.18, du RTG).

26.11.2.1.5. Roue de secours

La roue de secours est facultative.

Elle pourra être déplacée et mise dans le compartiment à bagages ou à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée.

Lorsque la roue de secours est placée d'origine dans un logement fermé, et lorsque cette roue est changée pour une plus épaisse, située dans cet emplacement, il est permis de supprimer le couvercle ou de le découper suivant le diamètre de la nouvelle roue installée (dessin 254-2 de l'annexe J de la Bible FIA).

26.11.2.1.6. Système de freinage

a) Frein de service

A l'exception des modifications autorisées par cet article, le système de freinage doit être d'origine ou homologué en Variante-Option (VO).

Le boîtier électronique de contrôle du système de freinage est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le système de freinage doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série)

Les capteurs et actuateurs, côté "entrée", ne doivent pas être modifiés, pas plus que leurs fonctions.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.

Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

Les garnitures de freins sont libres, de mêmes que leur fixation (rivetées, collées, etc.), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

Les tôles de protection peuvent être enlevées ou pliées.

Dans le cas de véhicules équipés d'un servofrein, ce dispositif peut être déconnecté.

Il en est de même pour les systèmes anti - blocage de freins.

Dans le cas où le système antiblocage de freins (ABS) est déconnecté ou supprimé, l'utilisation d'un répartiteur de freinage mécanique arrière homologué par le constructeur en tant que VO est autorisée.

Il est autorisé d'ajouter un ressort dans l'alésage des étriers et de remplacer les joints d'étanchéité et les caches poussières des étriers.

Les canalisations de frein pourront être changées pour des canalisations de type aviation.

Un dispositif raclant la boue sur les disques et/ou les roues peut être ajouté.

b) Frein à main

Sur les voitures équipées d'un double circuit de freinage principal, le remplacement du frein à main

mécanique, par un système hydraulique, est autorisé.

La commande de frein à main peut être verticale à condition de ne pas dépasser le point le plus haut du tableau de bord.

26.11.2.1.7. Carrosserie

a) Extérieur

- 1° Il est autorisé de monter des protège-phares qui n'auraient d'autre but que de couvrir les verres de phare, sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.
- 2° Il est autorisé de prévoir tout système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.
- 3° Il est autorisé de changer les balais d'essuie-glace avant et arrière
- 4° Il est autorisé de retirer les pièces d'insonorisation en plastique de l'intérieur des passages de roues. Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium ou en plastique de même forme.

b) Intérieur

- 1° Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine qui, lui, peut être enlevé.
La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appuie-tête et, si l'appuie-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.
- 2° Le placement de harnais aux places "avant" est obligatoire. Il est autorisé de déposer les ceintures de sécurité arrière.
- 3° Au cas où le réservoir de carburant serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges "arrière" enlevés, une cloison résistant au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir.
Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurelle de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir.
- 4° Le tableau de bord et la console centrale doivent rester d'origine.
- 5° Portières - Garnitures latérales
Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation des portières, à condition que leur aspect n'en soit pas modifié.
Il est permis d'enlever les garnitures des portes ainsi que leurs barres de protection latérales, dans le but d'installer un panneau de protection latéral constitué de matériau composite.
La configuration minimale de ce panneau devra être conforme au dessin 255-14 de l'annexe J. du Code FIA.

Dans le cas où les barres de protection latérale dans les portes ne sont pas enlevées, les panneaux de portes peuvent être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimale de 0,5 mm ; en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1 mm ; ou en un autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2mm.

Les règles mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux garnitures situées sous les vitres latérales arrière des voitures à deux portes.

La hauteur minimale du panneau de protection latérale de portière devra s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

Il est permis de remplacer un lève - glace électrique par un lève - glace manuel.

6° Plancher

Les tapis de sol sont libres et peuvent être enlevés.

7° Il est permis de retirer la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.

8° Accessoires additionnels

Sont autorisés sans restriction, tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, radio, etc.)

Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route.

Le rôle de toutes les commandes doit rester celui prévu par le constructeur.

Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple, un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

9° Autres matériaux d'insonorisation et garnitures

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures, excepté ceux mentionnés aux points 4° et 5°.

10° Système de chauffage

L'appareil de chauffage d'origine doit être conservé.

Les éléments suivants du système de climatisation peuvent être supprimés : condenseur et ventilateur auxiliaire, réservoir de fluide, évaporateur et ventilateur d'évaporateur, vanne d'expansion ainsi que tous les tuyaux, raccords, contacteurs, capteurs et actionneurs nécessaires au fonctionnement du système.

Le compresseur peut être rendu inopérant.

Si certains éléments sont communs au système de chauffage, ils doivent être conservés.

11° Des instruments de mesure, compteurs, etc. peuvent être installés ou remplacés, avec des fonctions éventuellement différentes. Pareille installation ne doit pas entraîner de risques. Toutefois, le compteur de vitesse ne pourra être retiré, ni rendu inopérant.

12° Un avertisseur supplémentaire, à la portée du passager, pourra être installé.

13° Le mécanisme du blocage du frein de stationnement peut être retiré de façon à obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake")

14° Le volant de direction est libre. L'éventuel mécanisme de déverrouillage rapide du volant doit consister en un flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et installé sur la colonne de direction derrière le volant.

Le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur le flasque suivant l'axe du volant.

Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant.

15° Rangements : Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires dans la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières pour autant qu'elles s'appliquent sur les panneaux d'origine.

16° Des plaques de matériau isolant peuvent être montées contre les cloisons existantes, afin de protéger les occupants, du feu.

26.11.2.1.8. **Système électrique**

a) **Batterie :**

Marque, capacité et câbles de batterie sont libres. La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

Une prise de force connectée à la batterie est autorisée dans l'habitacle.

b) **Générateur :**

Le remplacement par un générateur de plus grande puissance est autorisé.

Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice-versa.

c) **Système d'éclairage**

Des phares supplémentaires, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de 8 phares (non compris les lanternes ou feux de position).

Ils ne pourront pas être montés par encastrement.

Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

RAPPEL de l'Art. 4.17.1 du RTG : Les phares supplémentaires à LED sont acceptés pour autant que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en Belgique.
- Un marquage "**CE**" officiel, suivi d'un chiffre, soit gravé sur le verre du phare (pas uniquement, une étiquette en papier).
- Chaque phare soit comptabilisé comme une seule pièce indépendamment du nombre de LED qu'il contient.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche arrière" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet. (Voir également : Ch. VI, RTG, Art. 4.17)

d) Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique.

26.11.2.1.9. **Circuit de carburant**

Si le réservoir d'origine était équipé d'une pompe électrique et d'un filtre intérieur, il est possible, en cas d'utilisation de réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5, ou d'un autre réservoir homologué par le constructeur sur la fiche d'homologation de la voiture, de placer à l'extérieur, un filtre et une pompe de caractéristiques identiques à celle homologuée. Ces pièces devront être protégées de façon adéquate.

Le montage d'une pompe à essence supplémentaire est autorisé, mais elle doit être uniquement une pompe à essence de secours ; c'est à dire qu'elle ne peut pas fonctionner en supplément de celle autorisée. Elle devra être uniquement connectable lorsque le véhicule est arrêté et à l'aide d'un dispositif purement mécanique, placé à côté des pompes.

Les orifices de remplissage ne pourront être situés dans les vitres. Les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation si un réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5 est utilisé, le parcours de ces canalisations étant libre. En cas d'utilisation de réservoir de série, ce changement est facultatif.

La capacité totale des réservoirs ne doit pas excéder celle indiquée dans l'Art. 401.d. de la fiche d'homologation Groupe N, sauf si la voiture est équipée de réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5.

Dans ce cas, la capacité totale des réservoirs de carburant ne doit pas excéder les limites suivantes, en fonction de la cylindrée du moteur :

- Jusqu'à 700 cm³ : 50 l

E - Règlement Particulier Rallyes

- De plus de 700 cm³ à 1000 cm³ : 70 l
- De plus de 1000 cm³ à 1400 cm³ : 80 l
- Plus de 1400 cm³ : 95 l

Pour les voitures à deux volumes, homologuées à partir du 01.01.1998, avec un réservoir installé dans le compartiment à bagages, un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, devra entourer le réservoir et ses orifices de remplissage.

Pour les voitures à trois volumes, homologuées à partir du 01.01.98, une cloison résistant au feu, étanches aux flammes et aux liquides, devra séparer l'habitacle du réservoir.

Cependant, il est conseillé de remplacer cette cloison étanche par un caisson étanche comme pour les voitures à deux volumes.

26.11.2.1.10. Cric

Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place, et on peut en augmenter le nombre. Ces modifications sont limitées exclusivement aux points d'ancrage du cric.

26.11.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 3 (Voitures fortement élaborées)

26.11.3.1. Seront versées en Division 3, les voitures conformes au RTG et à l'Art. 3 du présent RPR, mais qui ne peuvent être acceptées, ni en Division 1, ni en Division 2.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 3

Les voitures ne seront admises au départ qu'équipées du moteur prévu d'origine ou identique (même série, même type, même cylindrée).

L'identification de ce moteur se basera sur des contrôles réalisés aux niveaux suivants :

- Matériau du bloc et de la culasse ;
- Moule de fonderie du bloc et de la culasse ;
- Nombre de cylindres ;
- Course du vilebrequin ;
- Alésage initial (seul, un réalésage destiné au montage des pistons "cotes réparation" prévus par le constructeur sera autorisé sans franchissement toutefois de la limite de cylindrée de la classe. Le "re-chemisage" est autorisé dans les mêmes conditions) ;
- Nombre d'arbres à cames ;
- Nombre de soupapes.

26.11.3.2. En **dérogation** à ce qui est écrit ci-dessus, des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront également être admises en Division 3, aux deux seules conditions cumulées suivantes :

- Le moteur de substitution (ou la culasse de substitution) doit être de la même marque que la voiture ou que le moteur d'origine de celle-ci ;
- Le modèle ainsi créé doit être ou avoir été disponible tel quel au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).

N.B. : Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son P.V.A., il est conseillé de se procurer une annexe à ce P.V.A., reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère compétent, sur demande de l'importateur).

Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques.

Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

26.11.3.3. Moteurs suralimentés

- Un système de suralimentation ne pourra être ajouté s'il n'est pas prévu d'origine.
- Le système de suralimentation prévu d'origine ne pourra pas être modifié au niveau du principe du système lui-même (turbo ou compresseur ou compres...) ni au niveau du nombre de turbo(s) ou compresseur(s).
- Le système de suralimentation pourra toutefois être totalement enlevé. Dans ce cas, le véhicule pourra être inscrit dans la classe déterminée par sa cylindrée réelle (sans application de coefficient).
- Tout système de suralimentation devra être pourvu d'une bride d'admission d'un diamètre intérieur de **34mm***, au maximum, pour les moteurs à **essence** et de **37mm**, au maximum, pour les moteurs **Diesel**, dans les mêmes conditions que celles décrites à l'Art. 26.11.2.1.1.-n, ci-dessus.
*Sauf exceptions reprises au tableau du point 26.11.3.10. ci-dessous.
- Pour les moteurs dotés de deux compresseurs montés en parallèle, il convient de placer une bride d'admission d'un diamètre intérieur de **24 mm**, au maximum sur chacun d'eux (voir également Art. 26.11.2.1.1.-n, ci-dessus).

26.11.3.4. Le mode de propulsion prévu d'origine (traction, propulsion) devra être conservé.

E - Règlement Particulier Rallyes

26.11.3.5. Les vitrages latéraux et arrière d'origine (ainsi que leurs systèmes d'ouverture éventuels) pourront être déposés et remplacés par des éléments en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.).

26.11.3.6. Aucune partie métallique de l'habitacle ne pourra être ni enlevée ni modifiée au niveau de la coque, des portes ou du hayon. Les garnitures intérieures recouvrant éventuellement ces parties métalliques, devront être aisément amovibles afin de permettre aux Contrôleurs Techniques de vérifier si cette interdiction est bien respectée. Il appartient au concurrent de faire en sorte que ce contrôle puisse être opéré, faute de quoi, un verdict de non-conformité sera prononcé à son encontre.

N.B. : Il est accepté que les éléments de carrosserie, tels que le capot moteur, le couvercle de malle, les ailes, soient allégés ou remplacés par des éléments en aluminium, en polyester ou en un autre matériau (composite ou métallique).

26.11.3.7. Le tableau de bord devra correspondre à l'Art. 4.44 du RTG.

26.11.3.8. Les pneumatiques utilisés doivent répondre aux impositions de l'Art. 4 de la 1^{ère} partie du présent RPR (pneus homologués pour un usage routier : DOT ou "E" – Treadwear minimum : 140).

26.11.3.9. Le coupe-circuit est obligatoire.

26.11.3.10. Le placement de harnais homologués FIA non périmés est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied pour le co-pilote (Voir CH VI – RTG, art. 4.35) aux caractéristiques techniques ASAF (Voir également, Art. 26.10 du présent RPR).

26.11.3.11. Limites de cylindrée – Coefficients – Brides de compresseur – Classes de cylindrée

En Division 3, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur "**essence**" : cylindrée nominale X **1,0** ;
- Moteur **Diesel** : cylindrée nominale X **0,7** ;
- Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7**, avec bride de **34mm** (2 X 24), au maximum *** ;
- Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0** avec bride de **37mm** (2X24), au maximum***.

Les classes de cylindrée de la Division 3 seront :

- Classe 8 : de 0 à **1400 cc** ;
- Classe 9 : au-delà de 1400, jusque **1600 cc** ;
- Classe 10 : au-delà de 1600, jusque **2000 cc** ;
- Classe 11 : au-delà de 2000 cc, jusque **3500cc**.

*** La Division 3 pourra, en outre, accueillir les voitures des types :

- **VR 2 B** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 9 ;
- **VR 2 C** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 10 ;
- **VR 3 C** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 10.

Sans bride obligatoire, mais le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé

Elle accueillera également :

- "**Rally 5**" et "**VR 1**" (**homologuées après le 01/01/2019**) en classe **9**, pour autant qu'elles soient strictement conformes à leurs fiches d'homologation. Si ce n'est pas le cas, la voiture sera placée dans les Division et Classe des Prescriptions Sportives de l'ASAF auxquelles elle répond compte-tenu de son élaboration mécanique, de son équipement pneumatique et de sa cylindrée (éventuellement recalculée après application du coefficient général de suralimentation, soit **1,7**).
- "**Rally 4**" et "**VR 2**" (**homologuées après le 01/01/2019**) en classe **10** pour autant qu'elles soient strictement conformes à leurs fiches d'homologation. Si ce n'est pas le cas, la voiture sera placée dans les Division et Classe des Prescriptions Sportives de l'ASAF auxquelles elle répond compte-tenu de son élaboration mécanique, de son équipement pneumatique et de sa cylindrée (éventuellement recalculée après application du coefficient général de suralimentation, soit **1,7**).

RAPPEL : Ne peuvent être reprises en Division 3 :

- Les voitures équipées de pneus "**Racing**" ;
- Les voitures à **transmission intégrale** ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Division 3.

26.11.4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 4

26.11.4.1. DEFINITION

De manière générale, la **Division 4 accueillera :**

- Les voitures équipées de pneus "**Racing**" ;
- Les voitures à transmission intégrale (4 roues motrices) ;
- Les voitures équipées de moteurs et/ou culasse de substitution ;
- Les voitures qui ne répondent pas à la réglementation des D1, D2 et D3 ;
- Les voitures dont la cylindrée **dépasse 3500cc** (après application d'un éventuel coefficient), mais, uniquement, si elles sont équipées de leur **moteur** et de leur **culasse d'origine**.

26.11.4.2. CONDITIONS D'ADMISSION

SEULES, les voitures répondant aux conditions énumérées aux points 26.11.4.2.1 **OU** 26.11.4.2.2, ci-après, seront admises à participer en Division 4.

La présente réglementation sera de stricte application ; toute contravention sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, tant pour le concurrent qui aura utilisé une voiture non qualifiable, que pour l'organisateur qui l'aura acceptée (voir Art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

En conséquence, la Division 4 sera ouverte aux seules voitures suivantes :

26.11.4.2.1. D'UNE PART, les voitures conformes au RTG et à l'Art. 3 du présent RPR, mais qui **ne peuvent être versées dans les autres Divisions** en raison de leur élaboration mécanique, de leur moteur et/ou culasse de substitution, de leur cylindrée trop importante ou de leur mode de transmission.

26.11.4.2.1.1. Ces voitures doivent répondre à toutes les impositions faites aux véhicules de la Division 3, reprises au point 26.11.3 du présent RPR, **SAUF** en ce qui concerne ce qui suit :

- Les portes et le hayon peuvent être modifiés dans leurs parties métalliques ou remplacés par des éléments en matériaux composites.
- Dans le cas où les portières "avant" sont concernées par ces modifications, il est obligatoire que l'arceau de sécurité comporte, à l'endroit de ces portes, des renforts latéraux croisés ou horizontaux doubles (voir fig. 253.8 du RTG).

26.11.4.2.1.2. La **cylindrée** n'est **limitée** que si la voiture présentée est équipée d'un **moteur et/ou d'une culasse de substitution**. Dans ce cas, la cylindrée, éventuellement recalculée via les coefficients, ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

26.11.4.2.1.3. Ces éléments implantés seront de la **même marque** que celle de la voiture (ou du moteur/culasse l'équipant à l'origine) ou seront repris sur une **fiche d'homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN***.

*Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.

De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation).

Quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder 34mm, pour un moteur "essence" ou 37mm pour un moteur Diesel.

N.B. : Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son PVA, il est conseillé de se procurer une annexe à ce PVA, reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère sur demande de l'importateur).

Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques.

Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

26.11.4.2.1.4. Le moteur de substitution ne peut être suralimenté que si le modèle de voiture dans lequel il va être implanté est/était disponible, équipé d'un moteur suralimenté, au catalogue belge de la marque ou s'il a fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN.

26.11.4.2.1.5. De même, un véhicule **ne pourra être équipé d'une motorisation "Diesel"** que si le modèle d'époque en était équipé également et inversement (sauf homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN).

26.11.4.2.1.6. Le **changement du mode de propulsion** (traction, propulsion, intégral) n'est autorisé que pour autant que le modèle de voiture sur laquelle ce changement est envisagé, est/était disponible, équipé de ce mode de propulsion sur le marché belge ou s'il a fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN.

26.11.4.2.1.7. Dans les cas énumérés ci-avant, sous le point 26.11.4.2.1, et, **SEULEMENT, dans ces cas, les pneumatiques sont libres** (pneus homologués pour la route, ou pneus de compétition ("Racing")).

26.11.4.2.2. D'AUTRE PART, les voitures **qui pourraient être admises** à concourir dans les Divisions **2 ou 3** mais qui, en raison de leur équipement en **pneumatiques**, en sont exclues. Dans pareil cas, la voiture devra conserver, **sous peine de mise hors course**, des pneus "Racing" **pendant toute la durée de l'épreuve**.

26.11.4.3. CLASSES DE CYLINDREE - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS

26.11.4.3.1. Principes généraux

Les classes de cylindrée de la Division 4 seront :

- Classe 12 : de 0 à **1600cc**
- Classe 13 : au-delà de 1600cc, jusque **2000cc**
- Classe 14 : au-delà de 2000cc quelles que soient la cylindrée et la puissance, sans limitation de celles-ci ;
Au-delà de 2000cc **jusque 3500cc**, si moteur et/ou culasse de substitution.

E - Règlement Particulier Rallyes

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur à **essence** : cylindrée nominale X **1,0** ;
- Moteur "**Diesel**" : cylindrée nominale X **0,7** ;
- Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté (Voir RTG, Art. 4.41.2.) :

- Moteur suralimenté "essence" (cylindrée nominale X 1.7) :
 - Moteur à compresseur **unique** : diamètre maximal de bride : **34 mm**, dans toutes les classes sauf homologation **VR-FIA 2016**.
 - Moteur à **deux compresseurs** en parallèle : chaque compresseur doit alors, être limité à un diamètre maximal d'entrée d'air de **24 mm**
- Moteur suralimenté "Diesel" (cylindrée nominale X 1,0) :
 - Bride de **37mm** de diamètre maximal intérieur.

26.11.4.3.2. Dispositions spéciales relatives aux voitures des groupes "VR- FIA" ou "FIA Rallyes"

- Les **VR 1** équipées de pneus de compétition seront versées en classe **12** ;
- Les **VR 2** équipées de pneus de compétition seront versées en classe **13** ;
- Les **VR 3 T**, en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à leur fiche d'homologation VR FIA (1620cc, maximum - essence turbo - 2 roues motrices - **bride de 29 mm** ou 2 X 20.5). Coefficient de suralimentation = **1.2**. Les voitures dont le diamètre de bride excède 29 mm, seront versées en classe 14 (coefficient de suralimentation = 1.5) ;
- Les **VR 5 A** en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (2000cc – **Essence Atmo** – 4x4) ;
- Les **VR 5 T** en classe **14**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (1600cc - **Essence Turbo** - bride de **32 mm** – 4x4). Coefficient **1.7** ;
- Les **WRC 1600** ou **2000**, en classe **14** (Turbo - bride **33/34mm** - 4x4). Coefficient **1.7** ;
- Les **VR 4** en classe **14** (Bride éventuelle de **33mm** ("essence") ou **35mm** (Diesel). Coefficient **1.7**.
- Les "**Rally 5**" en classe **12**, pour autant que la voiture soit complètement conforme, en tous points, à sa **fiche d'homologation FIA "Rally 5"**. Dans le cas contraire, le coefficient de suralimentation éventuelle sera fixé à 1,7.
- Les "**Rally 4**", en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation "**FIA Rallye 4**", particulièrement, au niveau **du diamètre maximum de la bride** d'admission d'air du système de suralimentation éventuel (30 mm) ou en classe 14 si le diamètre excède cette mesure.
- Les "**Rally 3**", en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation "**FIA Rally 3**", particulièrement, au niveau **du diamètre maximum de sa bride** d'admission d'air (31 mm) ou en classe 14, si le diamètre excède cette mesure.
- Les "**Rally 2**" en classe **14**.

Les "Rally 1" ne sont, actuellement, pas admises dans les épreuves de l'ASAF.

26.11.4.4. RAPPELS

- a) Le placement de harnais homologués FIA, **non périmés**, est obligatoire ainsi qu'un repose-pied aux caractéristiques techniques ASAF (voir CH VI – RTG, art. 4.35), pour le co-pilote (voir également, Art. 26.10 du présent RPR).
- b) Le coupe circuit est également obligatoire.

26.11.5. PARTICULARITES DES DIVISIONS PROV'HISTORIC'S (Divisions "obligatoires" – PH Classic et PH S/R)

26.11.5.1. Conditions d'admission

- a) Pour autant que leur véhicule réponde aux impositions particulières de ces Divisions, les concurrents qui le désirent, peuvent s'inscrire dans les Divisions PH's, destinées à accueillir des voitures mises en production ou homologuées par la FIA/FISA **avant le 31 décembre 1982 à minuit pour les PH Classic et avant le 31 décembre 1988 à minuit pour les PH S/R.**

Cette possibilité d'inscription est étendue aux voitures de type identique (même "Body", même motorisation) fabriquées après ces dates mais ayant été mises en production ou homologuées par la FIA/FISA avant ces moments.

En cas de contestation quant à savoir s'il s'agit du même modèle, le numéro de P.V.A. sera déterminant.

Par dérogation, des voitures (même "Body") équipées de **culasses ou de moteurs de substitution postérieurs** à la fin de la période de référence, pourront être admises en **Division S/R** pour autant que le moteur et/ou la culasse de substitution soi(en)t **de la même marque que la voiture ou de celle du moteur l'équipant d'origine.**

Rappel : Dans le cas d'un moteur ou d'une culasse de substitution, la cylindrée est toujours limitée à 3500cc (après application éventuelle du coefficient de suralimentation).

De plus, des voitures (même "Body") équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer en **Division PH S/R**, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN.**

E - Règlement Particulier Rallyes

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation. De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). Voir Art. 26.11.5.11.2.d), ci-après.

- b) **N.B.** : Les dates des 31 décembre 1982 et 1988 n'évolueront pas systématiquement, dans l'avenir, au fil des années ; elles seront éventuellement revues, si besoin en est, par la Fédération.
- c) La participation des véhicules du groupe "B" est **interdite** (sauf s'ils sont repris sur les listes 1 et 2 de la FIA, listes figurant à l'Art. 3.2 du Règlement Particulier Rallye Sprint des présentes Prescriptions Sportives).
- d) La présente réglementation sera de stricte application ; toute contravention sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, tant pour le concurrent qui aura utilisé une voiture non qualifiable, que pour l'organisateur qui l'aura acceptée (voir Art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

26.11.5.2. Parcours et ordre des départs

- a) Les concurrents des Divisions "Prov'Historic's" (PH Classic et PH S/R) auront à parcourir, **en totalité, le même itinéraire** que celui des autres Divisions (ES chronométrées sur routes fermées et trajets de liaison).
- b) L'organisateur dispose du choix de placer les concurrents des Divisions PH "S/R" et PH "Classic" avant ou après l'ensemble des Divisions 1, 2, 3 et 4, dans l'ordre des départs
- c) Dans le cas où, selon son choix, les concurrents des Divisions PH disputeront l'épreuve devant les autres Divisions, l'organisateur prendrait soin de maintenir un écart minimum de **5** minutes (dernier véhicule PH impérativement **sorti de la boucle**, en cas d'étape "show") entre le départ du dernier concurrent "PH" et le premier concurrent de l'épreuve "contemporaine".
- e) Si, d'aventure, un concurrent PH, bénéficiant de la longueur du délai de mise hors course se présentait au départ d'une ES alors que les premiers concurrents de l'épreuve contemporaine sont déjà en train de la disputer, un écart de **30"** **pour chaque kilomètre comportant cette ES**, devrait être appliqué avant le lâcher du concurrent contemporain suivant. Dans le cas où le concurrent PH était amené, dans ces circonstances, à disputer l'ES au sein des "Histo - Démo", il y aurait lieu, alors, de laisser le même écart entre le dernier participant "Histo-Démo" parti et le concurrent PH concerné.
- f) Dans le cas où ils disputeraient l'épreuve derrière les autres Divisions, les concurrents des Divisions PH entameraient l'épreuve **5** minutes après le départ du dernier concurrent de l'épreuve "contemporaine" (dernier véhicule contemporain impérativement **sorti de la boucle**, en cas d'étape "show").

26.11.5.3. Passeport Prov'Historic ASAF

Un passeport ASAF, "Prov'Historic Classic" ou "Prov'Historic S/R", sera délivré gratuitement, sur demande préalable au secrétariat de l'ASAF, à l'occasion, soit du 1^{er} passage de la voiture au pré contrôle, soit d'un repassage annuel, après constatation, par la CT de l'ASAF, de la conformité du véhicule par rapport à la présente réglementation et aux stipulations du carnet de pré contrôle.

Des passeports provisoires, valables pour 2 épreuves, au maximum, pourront être délivrés par les commissaires techniques, lors des VT des épreuves.

Pour pouvoir figurer au classement final des championnats "Prov'Historic" de l'ASAF ou aux championnats provinciaux mis sur pied par les CSAP, un passeport définitif, délivré dans les conditions décrites ci-dessus, reste, toutefois, indispensable.

26.11.5.4. Carnet de Pré-Contrôle ASAF

Le passage périodique au contrôle technique civil est d'application depuis le 21 mai 2021, pour l'ensemble du parc automobile des voitures immatriculées en plaques "Ancêtre - O" (Voir Art. 3 du présent RPR), de moins de 50 ans, excepté pour les voitures présentant un caractère historique reconnu par le Gouvernement Régional de résidence du propriétaire.

Pour être admises au départ d'une épreuve de rallye des types B, BS et Regularity VHRS elles doivent avoir été présentées préalablement à une **"Visite de pré - contrôle"** (dans les locaux de l'ASAF ou ceux du propriétaire) où elles auront fait l'objet de la même inspection que celle subie par les véhicules immatriculés normalement. Elles pourront être soumises, ensuite, au Contrôle Technique Automobile civil (Voir Art. 2.6.1, du RTG) comme toutes les autres voitures destinées à prendre part aux compétitions. Elles seront soumises aux mêmes limitations d'utilisation, correspondant au certificat y reçu, que les voitures "modernes" et aux mêmes possibilités d'utilisation en compétition.

En conséquence, comme pour tous les autres véhicules immatriculés en Belgique, un "carnet jaune de pré-contrôle" et un certificat de contrôle technique, tous deux en ordre de validité, sont requis pour les véhicules immatriculés en plaques "Ancêtres - O" et engagés dans les Divisions PH's et Regularity VHRS.

26.11.5.5. Licences

26.11.5.5.1. Pour le pilote, la licence nécessaire pour pouvoir participer aux épreuves en Division "Prov'Historic - Classic" classe 17-~~et "S/R" classe 21~~, est la licence **"A4"**.

26.11.5.5.2. Pour le pilote, la licence nécessaire pour pouvoir participer aux épreuves en Division "Prov'Historic - ~~"Classic" classes 18 et 19 et S/R" classes 22 et 23~~, est la licence **"A3"**.

E - Règlement Particulier Rallyes

26.11.5.5.3. Pour les co-pilotes, une licence "B" est suffisante, dans toutes les Divisions et classes.

26.11.5.6. Attribution des numéros – Ordre des départs

Les concurrents de la Division "PH - S/R" (classes 21, 22 et 23) recevront un n° à partir de **201**.

Ceux de la Division "PH Classic" (classes 17, 18 et 19), à partir de **251**.

Rappel : Les concurrents des Divisions **PH Classic** et **PH SR** peuvent être **mélangés**, dans l'**ordre des départs**, selon leur niveau de performances présumé mais ils doivent conserver le numéro spécifique à la Division, qui leur a été attribué.

L'ordre de départ, sera déterminé par l'organisateur, lequel aura pour préoccupation, pour des raisons de sécurité, de veiller à ce que (autant que possible et prévisible) les concurrents ne se "rattrapent" pas.

26.11.5.7. Classements

Des classements évolutifs (Classic et S/R) distincts entre eux et de ceux des autres divisions seront régulièrement affichés, en cours d'épreuve.

Il sera établi un classement général final, de la Division "Prov'Historic – Classic", reprenant les concurrents des Classes 17, 18 et 19 confondues **et** un classement général final, de la Division "Prov'Historic - S/R" reprenant les concurrents des Classes 21, 22 et 23 confondues.

Ces deux classements seront affichés et officialisés séparément de ceux des autres Divisions.

26.11.5.8. Remise de trophées aux épreuves

Les lauréats des Divisions Prov'Historic seront récompensés de la même façon que ceux des autres divisions.

26.11.5.9. Championnats FWB et Provinciaux

(Voir Art. 24 et 25 du présent RPR).

26.11.5.10. Remarques générales quant à l'admission des voitures en Divisions "Prov'Historic"

- a) Les Commissaires Techniques de la Fédération, soit lors de la délivrance du passeport, soit lors du Pré-contrôle annuel, soit lors des VT d'épreuves, s'assureront que l'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées, est à la hauteur des éventuelles performances majorées.
Si ce n'est pas le cas, ils ne délivreront pas le passeport, ne valideront pas le "carnet jaune" ou, lors des épreuves, proposeront l'interdiction de départ au Collège des Commissaires Sportifs.
- b) Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son PVA, il est conseillé de se procurer une annexe à ce PVA, reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère sur demande de l'importateur).
Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques. Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.
- c) Sauf en ce qui concerne les particularités et les dérogations qui leur sont propres, les véhicules de la Division "Prov'Historic" devront satisfaire à toutes les conditions d'admission imposées aux véhicules des autres divisions et devront, notamment, être accompagnés d'un carnet de Pré contrôle ASAF/RACB Sport/VAS en cours de validité. Ils devront, en outre, être accompagnés d'un passeport "Prov'Historic ASAF".
- d) **La combinaison ignifugée, les sous-vêtements, le casque ainsi que le HANS doivent obligatoirement être homologués FIA et en cours de validité.**

26.11.5.11. Spécifications techniques générales *

* La notion "d'origine" est celle utilisée en rallyes ASAF, c'est à dire, en l'occurrence, "avoir figuré, tel quel (de série, ou en option), au catalogue BELGE de la marque, ou être (avoir été) immatriculé en Belgique".

D'autre part, la notion "homologué" signifie, ici, que le véhicule présenté a fait l'objet d'une homologation par la FISA / FIA (ou de l'une de ses ASN), endéans la période concernée, soit, **avant le 31 décembre 1982, à minuit**, pour la Division PH Classic et **avant le 31 décembre 1988 à minuit**, pour la Division PH S/R.

- a. Les véhicules devront répondre aux exigences de l'Art. 3 du présent RPR.
- b. Les voitures doivent se trouver dans un état de conservation ou de restauration de bon aloi (pas de corrosion, présentation intérieure et extérieure correctes, etc.)
- d. Elles seront dans un état mécanique leur permettant d'évoluer sans danger sur la voie publique (freins, pneus, feux, etc.).
- e. Seuls, les éléments dont le remplacement est systématique ou régulier pourront être contemporains : carburant, lubrifiants, bougies, garnitures de frein, filtres, pneus.
- f. Le type de pneus est libre, (pneus de compétition ou "Pneus routiers") mais les pneus utilisés devront être conformes au Code de la route (profondeur minimale des sculptures ou des repères d'usure, pour les slicks retaillés : 1,6 mm).

En ce qui concerne les "Pneus routiers", seules les tailles **séries 50 ou plus** seront autorisées (les pneus à profil bas, séries 45, 40, etc., seront exclus).

Les pneus à clous sont autorisés dans les limites d'utilisation instaurées par les pouvoirs publics et selon la volonté de l'organisateur.

Les pneus reconditionnés sont interdits.

26.11.5.11.1. **Division "Prov'Historic Classic" (Voir également Art. 26.11.5.1)**

Pour pouvoir prétendre inscrire un véhicule en Division "PH Classic" (classes 17, 18 ou 19), les voitures doivent être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque (**voir, toutefois, les dispositions reprises dans le présent Article, sub a) à t).**

Des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront, néanmoins être également admises dans ces classes aux deux seules conditions cumulées suivantes :

1. Le moteur de substitution (ou la culasse de substitution) doit être de la même marque que la voiture ou que le moteur (la culasse) l'équipant d'origine.
2. Le modèle ainsi créé doit avoir été disponible **tel quel, DURANT LA PERIODE DE REFERENCE** (s'achevant le 31 décembre 1982, à minuit), au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, **ENDEANS CETTE PERIODE**, d'une homologation par la FISA/FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).

- a) Si les **jantes** d'origine sont remplacées, elles ne pourront l'être que par d'autres dont le diamètre n'excédera pas **15 pouces**, sauf si une homologation FISA/FIA, antérieure à **1983**, existe, qui prévoit un diamètre de jante supérieur. Dans ce cas, la fiche d'homologation devra être présentée aux VT de chaque épreuve.
- b) Les "**boîtes de vitesses**", de substitution seront autorisées, pour autant que :
 - le nombre de rapports d'origine (ou homologué) soit conservé
 - le système de sélection des vitesses d'origine (ou homologué) soit conservé
 - il s'agisse d'un carter de la marque et qu'il soit du même matériau que celui d'origine (ou homologué).
- c) En ce qui concerne le système de **freinage** :
 - Le système de freinage sera libre, à condition de pouvoir être installé en utilisant les seules jantes autorisées.
 - Un système de frein à main hydraulique ne pourra être installé que si la voiture est pourvue d'un double circuit de freinage.
- d) Au niveau des **suspensions**, si les jambes de force à filets seront autorisées, les amortisseurs à bonbonne extérieure, eux, ne le seront pas.
- e) Le remplacement de la génératrice par un **alternateur** sera autorisé.
- f) Le **pare-brise** feuilleté, bien que fortement conseillé, n'est pas obligatoire (Article 4.30 du RTG, Ch. VI)
- g) L'**arceau de sécurité** est **obligatoire** pour les voitures mises en première circulation **après le 31 décembre 1961**. Il doit comporter au minimum 3 points d'ancrage (Ch. VI, Article 4.2.2 du RTG) et être constitué de tubes en acier.
En dérogation à l'Art. 4.2.7 du Ch. VI - RTG, cet arceau pourra également, être constitué de tubes de 2,5 mm d'épaisseur de métal, au minimum et d'un diamètre extérieur de 34 mm, au minimum. Dans des cas exceptionnels, un arceau de sécurité ne répondant pas à ces impositions pourra être accepté pour autant que la preuve soit fournie que ledit arceau constituait le montage historique officiel spécifique de ce véhicule (Fiche d'homologation FIA à présenter lors de chaque épreuve).
- h) L'**appui-tête** ne doit pas obligatoirement être solidaire du siège (Ch. VI, Article 4.40.d. du RTG), bien que ce soit fortement conseillé.
- i) Les **sièges** peuvent être ceux d'origine, des baquets d'époque ou des baquets modernes, sans autre imposition d'homologation, ni de péremption. Les éventuels baquets installés ne pourront, toutefois, pas comporter la mention, par le fabricant, d'une année de péremption dépassée. Cette mention ne pourra pas avoir, visiblement, subi de traitements visant à effacer cette mention ou à la falsifier. Si c'était le cas, le siège serait déclaré "Non-conforme".
- k) Des **harnais** 3 points, au minimum, homologués FIA, sont obligatoires pour les voitures mises en circulation après le 31 décembre 1961 (fortement conseillés, même avant cette date). Ces harnais ne pourront présenter une mention, apposée par le fabricant, d'une date de péremption, dépassée.
L'étiquette portant cette mention ne pourra pas, non plus, avoir, visiblement, été découpée.
- l) Le **coupe circuit** n'est pas obligatoire.
- m) Le **repose-pied** pour le co-pilote est libre et facultatif.
- n) Les **films antidéflagrants** sur les vitres latérales sont **obligatoires**.
- o) **Aucune partie métallique de la coque, de l'habitacle, des portes ou du hayon ne pourra être ni enlevée ni modifiée. Les garnitures intérieures recouvrant éventuellement ces parties métalliques, devront être aisément amovibles afin de permettre aux Contrôleurs Techniques de vérifier si cette interdiction est bien respectée. Il appartient au concurrent de faire en sorte que ce contrôle puisse être opéré, faute de quoi, un verdict de non-conformité sera prononcé à son encontre.**
- p) Il est accepté que les éléments de carrosserie, tels que le **capot** moteur, le couvercle de **malle**, les **ails**, etc., soient allégés ou remplacés par des éléments en aluminium, en polyester ou en un autre matériau (composite ou métallique).
- q) Le **système d'admission/alimentation** pourra être changé (de carburateurs en "injection" ou inversement), pour autant que les systèmes et/matériaux utilisés aient existé endéans la période de référence, telle qu'elle est définie à l'Art. 26.11.5.11.1. a), ci-avant.

E - Règlement Particulier Rallyes

- r) Le premier collecteur du **système d'échappement** pourra être modifié ou remplacé (4 en 1 ; 4/2/1 ; spaghetti).
- s) La **levée des soupapes** pourra être modifiée.
- t) Les **appendices de carrosserie** seront autorisés pour autant qu'ils soient solidement fixés et ne présentent pas de bords tranchants.

26.11.5.11.1. CLASSES DE CYLINDRÉE EN PH - CLASSIC

La Division "Prov'Historic Classic" sera subdivisée en 3 classes de cylindrée :

- PH 17 (de 0cc, jusque 1600cc)
- PH 18 (plus de 1600cc, jusque 2000cc)
- PH 19 (plus de 2000cc, cylindrée illimitée)

26.11.5.11.2. COEFFICIENTS EN PH – CLASSIC

Ces coefficients seront appliqués aux voitures des concurrents de la Division "Prov'Historic Classic" (Classes 17, 18 et 19) **en vue de déterminer leur classe de cylindrée.**

Ils sont, éventuellement, cumulatifs mais ne seront utilisés que pour déterminer l'appartenance à une classe ; ils n'auront pas d'incidence sur les temps réalisés.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur à **essence** : cylindrée nominale X **1,0**
- Moteur "**Diesel**" : cylindrée nominale X **0,7**.
- Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7**
- Moteur suralimenté "**Diesel**" : Cylindrée nominale X **1,0**

26.11.5.11.2. Division "Prov'Historic S/R" (Voir également Art. 26.11.5.)

Les voitures répondant aux conditions d'admission des Divisions "Prov'Historic" (notamment, aux conditions d'âge) mais qui ne peuvent répondre aux normes techniques énumérées ci-dessus pour la Division PH Classic, pourront être admises au départ, en Division "PH - S/R" (Voitures "**Silhouette**" ou "**Réplica**").

La cylindrée n'y est pas limitée pour les voitures équipées de leur moteur et culasse(s) d'origine.

Toutes les impositions faites aux voitures et aux équipages de la Division 4 des rallyes de type B et B-Short seront d'application en Division PH S/R, y compris la détention d'une licence "A3", pour le pilote.

a) Classes de cylindrée

La Division "Prov'Historic – S/R" comportera les classes de cylindrée suivantes :

- PH 21 (de 0 jusque 1600cc)
- PH 22 (plus de 1600cc jusque 2000 cc)
- PH 23 (plus de 2000cc)

* jusqu'à **une cylindrée illimitée** pour les voitures équipées de leur moteur et culasse d'origine

* **cylindrée limitée à 3500cc, en cas de moteur ou de culasse(s) de substitution**

(Cylindrées calculées après application éventuelle du coefficient de suralimentation).

b) Coefficients

Les voitures de la Division "PH - S/R" ne seront affectées d'aucun coefficient de **transmission** ni de **motorisation** et feront l'objet de classements et de championnats séparés, tant au niveau de l'ASAF que des CSAP.

c) Culasse / Moteur de substitution / Restrictions diverses

Dans des voitures qualifiables en PH (même "Body"), des moteurs - des culasses - de substitution, même **non implantés** dans le modèle présenté, avant le **31 décembre 1988** à minuit, pourront être installés, à condition qu'ils soient de la **même marque** que la voiture (ou que celle du moteur - de la culasse - l'équipant d'origine (Voir point **e**) ci-après).

d) Limitation de la cylindrée en cas de moteur ou de culasse de substitution

Dans tous les cas de figure, la cylindrée d'un moteur et/ou culasse de substitution installé dans une voiture de la Division PH S/R (ou d'un moteur sur lequel une culasse de substitution a été apposée), ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit son nombre de soupapes, cylindrée éventuellement recalculée via le coefficient de suralimentation (1.7).

e) Des voitures qualifiables en PH (même "Body") équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une autre marque que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer en Division PH S/R, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN.**

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation. De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

E - Règlement Particulier Rallyes

f) D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration), une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

26.11.6. PARTICULARITES DE LA DIVISION "FACULTATIVE" HISTO – DEMO

Division réservée à des voitures destinées à un usage routier

26.11.6.1. Définition

La Division "HISTO- DEMO" des rallyes de types B, B-Short a été initiée par l'ASAF afin de créer, au sein d'une épreuve contemporaine, une évocation d'un Rallye, tels qu'ils étaient pratiqués il y a quelques décennies et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Bien que faisant revivre une épreuve sportive et étant organisée comme telle, notamment sur le plan de la sécurité, **la Division "HISTO – DEMO" n'est pas une compétition.**

La Division "HISTO - DEMO" doit donc être considérée comme une démonstration permettant aux participants de découvrir des parcours fermés à la circulation publique, présentant les meilleures conditions de sécurité possibles et d'y évoluer, chacun à son rythme.

Aucune notion de temps n'est prise en considération, aucun chronométrage n'est réalisé et aucun classement n'est établi, à aucun moment de la manifestation.

Avertissement : Les participants à la Division "Histo-Démo" ne sont PAS EN COURSE.

Le style de conduite à y adopter doit tenir compte de cette particularité.

En conséquence, l'organisateur (ou les Commissaires Sportifs présents) excluront sans appel, tout conducteur dont ils jugeront le comportement dangereux, tant pour lui que pour les autres.

26.11.6.2. Admission des véhicules

Voir : 3^{ème} partie : RALLYES ou MANIFESTATIONS VINTAGE

- **Art. 27: Historic Rally Stage (HRS) / Historic Rally Festival (HRF)**

- **Art. 27.5 : Admission des voitures - Contrôles de conformité**

- **Art. 27.6 : Normes techniques**

26.11.6.3. Vérifications Techniques

En plus des contrôles de conformité dont question à l'Art. 27.5 du présent RPR (HRS), les voitures inscrites en Division "Histo-Démo" des rallyes de types B et B-Short, seront soumises à des Vérifications Techniques de sécurité de la part des Commissaires Techniques de la Fédération présents sur place pour officier lors de l'épreuve chronométrée.

Ces Vérifications techniques se situeront, soit immédiatement **avant**, soit immédiatement **après** celles des concurrents des autres Divisions.

Ces Vérifications Techniques (adaptées), seront basées sur la « Feuille des Vérifications » spécifique (MH/Sp.H – HRS/HRF – Histo Démo — Regularity VHRS) **à introduire en même temps que la demande d'engagement.** Ces Vérifications Techniques succinctes, n'exonéreront pas les participants de la Division "Histo-Démo" de leurs responsabilités. Ils attesteront sur l'honneur que la voiture présentée est totalement conforme aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et que les modifications éventuelles y apportées, l'ont été dans les règles de l'art. Dès lors, ces participants **assumeront l'entière responsabilité des conséquences de leurs manquements** éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quelle autre raison.

Le document comportant l'agrément de la Commission Technique, sera remis par le participant, au CH Départ où le préposé s'assurera de la concordance entre la voiture décrite sur le document et celle qui se présente à lui. Sans présentation de ce document ou en cas de divergence, le départ sera temporairement ou définitivement refusé.

N.B. : Une voiture ne peut être **inscrite qu'une seule fois** et ne peut être remplacée par une autre, en cours de manifestation.

Il est à noter que la Carte annuelle (20 €) des "Vérifications Techniques" est également requise pour les voitures de la Division "Histo-Démo".

26.11.6.4. Licences (Voir Art. 27.7.4, du présent RPR- HRS/HRF)

Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires d'une **licence annuelle de l'ASAF ou de la VAS**, prise préalablement via un club reconnu par elle (la licence annuelle "L" est suffisante).

Ils pourront également participer dans cette Division en faisant l'acquisition d'un "TP-L" (titre de participation valable pour un meeting au prix de 20€) si l'organisateur le prévoit dans le règlement particulier de l'épreuve.

Dans le cadre d'épreuves OPEN, les licenciés étrangers pourront participer à la manifestation, sous le couvert de leur licence nationale/internationale, pour autant que leur ASN de tutelle, les y autorise.

26.11.6.5. Identité du passager

Le passager (obligatoirement le même durant tout le meeting) d'une voiture inscrite en Division "HISTO - DEMO" doit être **majeur**, également.

Aucun passager, autre que ce co-équipier (repris sur la liste des équipages qualifiés) ne pourra intégrer la voiture, à aucun moment de la manifestation.

26.11.6.6. Parcours - Timing

L'itinéraire à parcourir sera le même que celui emprunté par toutes les autres Divisions.

Dans le cas où, selon le choix de l'organisateur, les concurrents de la Division Histo-Démo disputeront l'épreuve **devant d'autres Divisions**, l'organisateur prendra soin de maintenir un écart minimum de **1** minute par kilomètre d'ES à parcourir, entre le départ du dernier concurrent Histo-Démo et le premier concurrent chronométré.

Dans tous les cas de figure et malgré ce délai, le dernier véhicule Histo-Démo devra être impérativement **sorti de la boucle** (en cas d'étape "show") pour que le premier concurrent chronométré qui le suit, puisse prendre le départ.

26.11.6.7. Respect de l'itinéraire

Les participants sont tenus, sous peine d'exclusion du meeting, de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers chaque ES, se rendre d'une ES à l'autre et rejoindre le départ après avoir parcouru les tronçons fermés à la circulation. Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni.

Les concurrents qui désireraient ne pas disputer une ES (revêtement contre-indiqué pour une voiture ancienne, par exemple) rejoindront directement la suivante par **l'itinéraire de déviation** fourni par l'organisateur.

Ils pourront également rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, **dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident**. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

26.11.6.8. Reconnaitances

La reconnaissance du parcours est autorisée en même temps que celle des autres Divisions, selon le même timing et aux mêmes conditions (Voir Art. 9 du présent RPR).

26.11.6.9. Equipement sécuritaire

Le port du casque par le conducteur et son passager, est obligatoire durant les parcours sur routes fermées (sous peine d'exclusion).

Le port du casque est INTERDIT durant les itinéraires de liaison, sous peine d'une amende **automatique de 25 € par membre de l'équipage contrevenant**, appliquée par les organisateurs ou par les Commissaires Sportifs.

Celui de la ceinture de sécurité attachée (si elle est prévue à l'éventuel PVA de la voiture) est obligatoire durant toute la durée de l'épreuve, dès que la voiture est en mouvement.

IMPORTANT : Des vêtements recouvrant totalement les bras et les jambes seront obligatoires en Division Histo-Démo, pour les occupants du véhicule.

Ces vêtements seront aussi ininflammables que possible (tissus ou matières synthétiques prohibés).

RAPPEL: Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, FHR (HANS ou équivalent), HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages, il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de ces disciplines.

26.11.6.10. Respect du timing

Les concurrents de la Division Histo-Démo sont tenus de se conformer au timing repris sur la feuille de route qui leur a été remise par l'organisateur.

Pour pouvoir intégrer harmonieusement et en toute sécurité, une épreuve de rallye de type B ou B-Short, il est indispensable que ce timing soit basé sur les mêmes paramètres que celui des autres Divisions.

En cas de retard dépassant les délais de mise hors course (en principe, **+ de 15 min. par secteur, + de 30 min. par section ou sur l'ensemble déjà parcouru, de l'épreuve**), les ES deviendront successivement inaccessibles pour eux.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un de ces participants sur son horaire idéal.

Toutefois, les participants qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans ce délai au départ d'une ES, auront l'opportunité de rejoindre directement l'ES suivante en utilisant **l'itinéraire de déviation** fourni par l'organisateur.

Ils pourront également rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, **dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident**.

26.11.6.11. Etape Show

Si l'ES comporte une boucle à son départ ("Etape Show"), le **nombre de tours** de cette boucle, prévu par l'organisateur, ne peut être dépassé par les participants. Si c'est le cas, un drapeau rouge sera exhibé à l'adresse des contrevenants, lesquels ne pourront poursuivre leur route. A la seconde infraction de l'espèce, ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

26.11.6.12. Comportement irresponsable ou inadéquat

- Les pénalités en temps étant inadéquates dans le cadre de la Division Histo-Démo, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.
- **Remarque** : Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une **amende de 125 €** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- Si cette amende n'est pas payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette.
- De tels "Avertissements" seront adressés, entre autres, aux participants, pour infraction au règlement des "Reconnaisances", pour dépassement du nombre de tours de boucle à effectuer dans les étapes "Show", pour sortie de la main ou du bras (pilote ou passager) par la fenêtre de la voiture au cours des passages en ES, pour conduite dangereuse, etc.

26.11.6.13. Points non abordés

En ce qui concerne les points non repris dans cette partie relative à la Division "Histo-Démo", il y a lieu de se référer à ceux repris aux Articles 27A et 27B de la 3^{ème} partie de ce RPR (HRS/HRF)

26.11.7. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES DES EPREUVES/DIVISIONS REGULARITY VHRS

26.11.7.1 Catégories

Les voitures seront réparties en deux catégories :

- 50 km/h de moyenne (VHRS 50)
- 65 km/h de moyenne (VHRS 65)

26.11.7.2 Conformité des Véhicules et de leurs attributs/Impositions diverses

- Les voitures doivent être conformes au Code de la Route belge.
- Les pneus (de tourisme) devront être conformes au Code de la Route belge. La profondeur des sculptures devra être de minimum 1,6 mm.
- Les pneus pouvant être utilisés sont limités aux pneus estampillés « E » ou « DOT ». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes de rainures.

Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits.

Les pneus à clous sont autorisés dans les limites d'utilisation instaurées par les pouvoirs publics et **selon la volonté** de l'organisateur.

Les pneus reconditionnés sont interdits.

- Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.
- Un minimum d'une roue de secours, du même type que ceux autorisés, correctement fixée, équipera le véhicule.
- En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à fournir la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux modifications de période.
- Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non inclus ceux d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules au Xénon ne sont pas autorisées. Les ampoules LED sont autorisées à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque (les rampes LED ne sont pas autorisées).
- Un jeu d'ampoule et de fusible de réserve est vivement recommandé.
- L'utilisation de compteurs et autres équipements électroniques est libre.
- Tous les véhicules devront emporter une bâche de 3 x 4 m. Celle-ci devra être déposée en-dessous de la voiture dans tous les parcs de regroupement et les parcs fermés. Il en sera de même avant toute intervention mécanique sur un véhicule.

26.11.7.3 Admission des véhicules

- L'épreuve est accessible aux voitures produites ou homologuées par la FIA (ou l'une de ses ASN) avant le **31 décembre 1998 à minuit**.
- Des voitures de type identique (**même "Body" et même motorisation**) fabriquées **après** ces dates, seront également admises au départ, pour autant que la date du début de leur production ou celle de leur homologation par la FIA (ou de l'une de ses ASN), **soit antérieure au 31 décembre 1998, à minuit**.
- Néanmoins des voitures, équipées de culasse et/ou moteur de substitution pourront également être admises aux deux conditions cumulées suivantes :
- que le modèle ainsi créé ait existé tel quel ou ait fait l'objet d'une homologation dans cette configuration par la FIA (ou l'une de ses ASN) endéans les périodes de références respectives ;
- que l'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées soit à la hauteur des performances majorées.

E - Règlement Particulier Rallyes

- S'il s'avère, au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, à la classe dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être reclassé par décision du Collège des Commissaires Sportifs, dans la classe adéquate.

Les voitures devront donc être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque, ainsi qu'aux impositions/interdictions/tolérances reprises au point 26.11.5.11.1 du présent RPR,

26.11.7.4 Equipages

Tout équipage est composé d'un pilote et d'un co-pilote (navigateur).

Le pilote doit obligatoirement être en possession d'un permis de conduire. Le permis de conduire n'est pas obligatoire pour le co-pilote SAUF si celui-ci sera amené à conduire le véhicule pendant l'épreuve.

Les deux membres de l'équipage doivent être licenciés ASAF ou VAS (Voir à ce sujet le RSG, Article 2.8. Tableau des licences et TP ASAF – Possibilités d'utilisation).

En cas d'épreuve OPEN, les licenciés étrangers pourront participer sous le couvert de leur licence nationale, pour autant qu'ils soient autorisés à le faire, par leur ASN de tutelle.

Pendant toute la durée du rallye (sauf certains points évidents, inhérents à la conduite sur les routes fermées), les concurrents devront se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.

26.11.7.5 Equipements sécuritaires

Le **port du casque** (FIA ou Norme E), dans les ES RT) et des **ceintures de sécurité** (dès que la voiture est en mouvement) sont obligatoires pour les membres de l'équipage. Le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

26.11.8. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

26.11.8.1 Tests de Régularité : Description-Classement : pénalités

- Chaque Epreuve Spéciale (ES) est un Test de Régularité (RT). Au départ de chaque étape du rallye, le concurrent recevra les moyennes imposées dans chaque RT de ladite étape. Pour chaque test de régularité, le concurrent recevra la moyenne en km/h. Les équipages devront maintenir autant que possible, durant l'intégralité de l'épreuve de régularité, la(es) moyenne(s) imposée(s). Il pourra y avoir plusieurs arrivées (prises de temps par transpondeurs ou relevés sur le terrain) dans le même Test de Régularité.
- La moyenne imposée dans les RT ne peut dépasser les 50 ou 65 km/h (en fonction de la catégorie choisie).
- Un parcours d'étalonnage sera prévu et son tracé sera remis lors des vérifications administratives.
- Une classification sur base des pénalités encourues par les équipages sera établie (du plus petit au plus grand écart, par rapport au temps idéal de passage), suivant le tableau ci-dessous :

- ✓ Par seconde de retard par rapport à l'heure idéale : 1 point ;
- ✓ 1ère seconde d'avance par rapport à l'heure idéale : 1 point ;
- ✓ 2ème seconde d'avance et les suivantes par rapport à l'heure idéale : 2 points ;
- ✓ Pénalité maximale par prise de temps intermédiaire : 60 points ;
- ✓ Pénalité par prise de temps non effectuée (le concurrent ne termine pas le RT) : 100 points ;
- ✓ Pénalité maximale par RT parcourue (total des prises de temps) : 500 points ;
- ✓ Pénalité par RT non effectuée : 600 points.
- ✓ En complément à la liste ci-dessus, voir également "application d'un coefficient d'âge" (Article 26.11.8.2, ci-dessous)

Tout comportement dangereux et/ou inapproprié pourra faire l'objet d'une exclusion de la compétition, sur décision de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires Sportifs.

26.11.8.2 Coefficient d'âge : application

Pour l'établissement du classement, les pénalités encourues pour retard dans une épreuve de régularité seront multipliées par le coefficient d'âge de la voiture. Ce coefficient est calculé de la manière suivante :

$$CA = (\text{année de référence} - 1900) / 100$$

L'année de référence est déterminée par la date d'homologation du véhicule par la FIA/CSI. Si aucune fiche d'homologation n'a été délivrée, l'année de référence sera celle de la première année de production du modèle de la voiture considérée.

Les véhicules dont la date d'homologation ou, à défaut, la date de la première année de construction, est antérieure au 31 décembre 1973 seront en outre gratifiés d'un coefficient correcteur de 0,9.

Aucun coefficient ne sera appliqué pour les pénalités pour avance dans une épreuve de régularité ou pour les pénalités encourues à un contrôle horaire ou pour toutes autres pénalités que celles pour retard en RT.

26.11.9. AUTRES PROCEDURES

26.11.9.1 Procédure et ordre de départ

L'intervalle entre chaque voiture sera d'1 minute.

26.11.9.2 Pointage en avance autorisé

Au contrôle horaire d'arrivée de fin d'épreuve, les équipages pourront pointer en avance sans encourir de pénalité. L'heure inscrite sur le carnet de contrôle sera l'heure idéale prévue du rallye et non l'heure réelle.

26.11.9.3 Heure officielle de l'épreuve

L'heure officielle pendant toute la durée de la compétition pour les concurrents VHRS sera l'heure satellite affichée sur le transpondeur. Cette heure s'affiche à la demande lors d'une pression sur la touche "TIME" du transpondeur.

En l'absence d'un tel système, l'heure officielle sera celle transmise par satellite aux horloges pilotées.

26.11.9.4 Autres pénalités

- L'absence de visa ou de marque d'un contrôle de passage entraînera une pénalité de 300 points.
- Il est strictement interdit de chauffer les pneus en tout endroit du parcours. Toute infraction entraînera une pénalité de 600 points.
- La limitation de vitesse dans le parc d'assistance est de 20 km/h. Des contrôles seront réalisés par satellite via le transpondeur ou par d'autres moyens de mesure. Toute infraction entraînera une pénalité de 120 points.
- Constatation de reconnaissances interdites ou réalisées en dehors du timing autorisé : 600 points

26.11.9.5 Contrôles de Passage (CP)

Tout équipage est tenu de respecter le parcours du road book dans sa totalité, sur les liaisons, comme en RT, notamment le respect du nombre de tours dans le cas d'un RT Show avec un ou plusieurs tours à effectuer. Le non-respect du parcours en RT pourra être constaté soit par un rapport des commissaires et/ou par le système de tracking par satellite. Il sera sanctionné par une pénalité de 300 points en plus des pénalités éventuelles pour prises de temps manquantes.

L'organisateur peut aussi fixer des contrôles de passage virtuels inconnus des concurrents pour veiller au respect de l'itinéraire, ces contrôles seront effectués à l'aide du système de tracking par satellite, ou sur constatation par les officiels de l'épreuve. Le non-respect intégral de l'itinéraire sera sanctionné, par l'exclusion.

Rappel : Si des **équipements de sécurité** (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, HANS, HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES. Il est clair qu'ils ne sont, en aucun cas, INTERDITS !

Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de cette discipline.

3^{ème} partie : LES RALLYES OU MANIFESTATIONS "VINTAGE"

Art. 27. HISTORIC RALLY STAGE (HRS) / HISTORIC RALLY FESTIVAL (HRF)

Disciplines réservées à des voitures destinées à un usage routier

Avertissement

Les manifestations de ce genre ne sont pas des compétitions et le style de conduite à y adopter doit tenir compte de cette particularité. En conséquence, l'organisateur ou les Commissaires Sportifs présents excluront sans appel, tout concurrent dont ils jugeront le comportement dangereux, tant pour lui que pour les autres.

A. Historic Rally Stage (HRS)

27.1. PRESENTATION

Le concept de l'**Historic Rally Stage** permet de faire revivre, sous une forme légèrement adaptée, une étape chronométrée de rallye, aujourd'hui disparue et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Aucune notion de temps n'est prise en compte, aucun chronométrage n'est réalisé et aucun classement n'est établi, à aucun moment de la journée.

Une Historic Rally Stage doit donc être considérée comme une démonstration permettant aux participants de découvrir une ES de haute mémoire et d'y évoluer, chacun à son rythme, dans de bonnes conditions de sécurité, sur un parcours fermé à la circulation routière.

27.2. DEFINITION ET CADRE

Bien qu'étant organisée, notamment sur le plan de la sécurité, comme une véritable épreuve, l'Historic Rally Stage n'est pas une "compétition".

27.3. REGLEMENTATIONS

27.3.1. RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION

L'Historic Rally Stage devra répondre aux Prescriptions Sportives de l'ASAF, particulièrement celles du présent Chapitre VII E - Règlement Particulier des Rallyes (RPR) dont ce texte constitue l'Art. 27.

Dès lors, seront dépêchés sur place :

- un Inspecteur-Sécurité ;
- de **deux à quatre** Commissaires Techniques (suivant demande de l'organisateur) ;
- **deux** Commissaires Sportifs et **un** Commissaire Sportif Stagiaire de l'ASAF.

Les Commissaires Sportifs et **un** des Commissaires Techniques seront présents durant toute la durée de la manifestation.

27.4. PARCOURS

27.4.1. Le parcours doit être, au moins partiellement, celui utilisé, en tant qu'ES, à une certaine époque lors de l'organisation d'un rallye officiel. Cette ES (**HRS**) ne peut être une ES reprise totalement ou partiellement au programme d'un rallye officiel de l'année en cours.

27.4.2. Ce parcours sera parcouru autant de fois que possible, à la discrétion de l'organisateur, compte tenu du nombre de participants (chacun devra pouvoir effectuer le même nombre de passages) et des aléas pouvant survenir en cours de déroulement, **sans que le nombre de passages ne puisse excéder 7.**

L'organisateur qui le désire peut toutefois organiser, en plus, un passage préalable, conducteur seul à bord, à titre de "découverte" du parcours.

L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250 €**.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

27.4.3. Le **dernier départ**, du Start de l'ES, ne pourra se situer après **18h30**.

27.4.4. Il n'y a pas de longueur minimale imposée.

27.4.5. Etape "Show"

Si le parcours de la **HRS** comporte une boucle au départ de l'ES, cette boucle ne pourra être parcourue plus de **2 fois** dans sa totalité. L'organisateur qui ne respecterait pas cette limitation se verrait frappé d'une amende automatique de **250 €**.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

27.4.6. MESURES DE SÉCURITÉ

Sur cette **HRS**, la sécurité doit être identique à celle qui serait mise en place s'il s'agissait d'une épreuve de rallye de vitesse, notamment au niveau de la présence sur place d'un médecin, d'une équipe de sécurité, d'une ambulance, ainsi que de véhicules d'intervention et de dépannage.

Le parcours d'une **HRS** fera également l'objet d'une homologation préalable par la Commission "Sécurité – Homologation" de l'ASAF et un plan de sécurité sera **OBLIGATOIREMENT** établi, qui sera soumis à l'avis de la

E - Règlement Particulier Rallyes

Commission "Rallyes" du SPF Intérieur (voir Art. 1.5 du Chapitre II des Prescriptions sportives de l'ASAF).

Le jour de la manifestation, une inspection sera conjointement menée, avant le départ, par les autorités civiles et sportives ayant pour mission de s'assurer que les moyens repris au plan de sécurité ont, réellement, été mis en œuvre sur le terrain.

27.4.7. (NON UTILISÉ)

27.4.8. RESPECT DE L'ITINÉRAIRE

Sous peine d'exclusion de la manifestation, les participants sont tenus de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers l'ES (**HRS**) et rejoindre le départ après avoir parcouru le secteur fermé à la circulation routière. Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni.

Si la HRS comporte une boucle à son départ ("Etape Show"), le nombre de tours de cette boucle, prévu par l'organisateur, **ne peut être dépassé par les participants**. Si c'est le cas, un drapeau rouge sera exhibé à l'adresse des contrevenants, lesquels ne pourront poursuivre leur route (**Carton jaune**). A la seconde infraction de l'espèce (**Carton rouge**), ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

27.4.9. RESPECT DU TIMING

Les participants pourront être tenus par l'organisateur, de se conformer au timing repris sur la feuille de route qu'il leur a remise.

Cette disposition est utile pour éviter que les organisateurs n'attendent indéfiniment des concurrents en panne, non désireux de parcourir chaque boucle ou rentrés chez eux sans prévenir. Elle l'est également pour établir et respecter le timing de la manifestation, plus d'une boucle étant prévues au programme.

L'organisateur pourra donc, fixer un délai indicatif raisonnable pour parcourir chaque secteur, section ou boucle. L'on considérera comme raisonnable, un temps calculé **à 36 km/h. de moyenne, au maximum, par secteur** (entre 2 CH ou entre le Start d'une ES et le CH suivant).

L'exclusion sera prononcée en cas de retard dépassant les délais de mise hors course applicables dans les Rallyes/Rallye Sprint de l'ASAF (en principe, **+ de 15 min. par secteur, + de 30 min. par section ou sur l'ensemble déjà parcouru, de la manifestation**).

Ces indications seront incluses dans le Règlement particulier de l'épreuve ou communiquées lors de leur passage au contrôle administratif.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un des participants sur son horaire.

L'adresse et les coordonnées GPS du parc de regroupement, de fin de section ou de fin de boucle seront indiquées dans le Road Book, afin de permettre aux concurrents de s'y rendre, directement, à partir de n'importe quel endroit du parcours.

27.5. ADMISSION DES VOITURES

27.5.1. GÉNÉRALITÉS

N.B. : LES VOITURES PARTICIPANT A CE TYPE DE MANIFESTATION DEVRONT ETRE EN TOTALE CONFORMITÉ D'IMMATRICULATION, D'ASSURANCE ET DE CONTROLE TECHNIQUE.

a) Seul, un modèle de voiture entré en production ou homologué **avant le 31 décembre 1998 à minuit**, est admissible.

Cette admission est étendue à des voitures de type identique (**même "body"**) fabriquées **après** cette date, pour autant que la date du **début de leur production** ou de leur **homologation** par la FIA, soit **antérieure** au 31 décembre 1998, à minuit.

Dans ce cas, la cylindrée des voitures ne sera pas limitée.

b) Des voitures répondant à ces critères, mais équipées de **culasse et/ou de moteur de substitution**, même non implantés avant le 31 décembre 1998, pourront aussi être admises au départ, pour autant que ces éléments soient de la **même marque** que la voiture ou que celle du moteur/culasse dont elle était équipée d'origine (Voir aussi, **c**) ci-dessous).

Dans ce cas, la cylindrée de ce moteur ne pourra excéder, 3500 cc (quel que soit son nombre de soupapes) après application de l'éventuel coefficient de suralimentation (Diamètres maximaux des brides d'admission : **34mm**, "Essence" ; **37mm**, Diesel).

c) Des voitures répondant aux critères repris au point a), équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**.

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une **autre marque**), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.

De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

E - Règlement Particulier Rallyes

- d) **L'élaboration sécuritaire** imposée par les modifications apportées, devra, dans tous les cas, être à la hauteur des performances majorées.
- e) Des **contrôles de cylindrée et de brides** pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux voitures non qualifiables, une amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.
- f) D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration, une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).
- g) La présente réglementation sera de stricte application ; toute fraude ou tentative de fraude en vue de faire participer un véhicule non qualifiable, sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, pour ses instigateurs qu'ils soient concurrents ou organisateurs (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).
- Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration et ce, même dans le cas où la voiture, qui n'avait pas été reprise dans la liste dont question à l'Art. 27.5.2 ci-dessous, avait été acceptée par les Commissaires Techniques dépêchés sur place ou si les renseignements fournis étaient incomplets, incorrects ou fallacieux.**

27.5.2. CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

La liste des engagés reprenant le type exact des voitures désirant prendre part à la manifestation sera transmise, par courriel, au responsable de la Commission Technique de l'ASAF (avec copie au Secrétariat **de l'ASAF**), au plus tard, 3 jours "calendrier" avant la date d'organisation. Ce dernier en fera l'analyse et signalera aux Commissaires Techniques désignés à l'épreuve et à l'organisateur, quelles voitures lui semblent ne pas pouvoir être acceptées en fonction des critères repris au point 27.5.1 ci-dessus. Il appartiendra, dès lors au participant concerné, de présenter les documents prouvant que sa voiture répond bien aux exigences de ce point 27.5.1, faute de quoi, le départ lui sera refusé.

Les voitures signalées comme telles seront soumises à un contrôle de conformité effectué par les Commissaires Techniques de la Fédération. Les participants engagés après l'envoi de la liste dont question ci-dessus, y seront tous, systématiquement soumis.

En cas de constatation de non-conformité, les Commissaires Techniques la mentionneront sur la "Feuille des Vérifications" spécifique "MH/Sp.H, HRS, HRF, Histo-Démo" que les participants auront transmis à l'organisateur en même temps que leur engagement. Les Commissaires Techniques retiendront les "Feuilles des Vérifications" des voitures qu'ils considèrent NON CONFORMES. Ils proposeront au Collège des Commissaires Sportifs de ne pas accepter ces voitures au départ. Le Collège des C.S. **ne pourra** passer outre à leur proposition **sans justification écrite documentée**, dont la copie sera transmise au secrétariat de l'ASAF. La "Feuille des Vérifications" des participants dont le véhicule sera déclaré non conforme, ne leur sera pas restituée et ils ne pourront donc satisfaire aux dispositions du point 27.5.3, ci-après.

Dans le cas improbable où la Direction de Course déciderait de passer outre à l'interdiction de départ, une amende automatique de **250 €** (voir Art 27.5.1, ci-dessus) lui serait infligée et la procédure décrite aux points 6.6.2 et 6.6.8 du R.O.I. du Conseil et Collège des Commissaires Sportifs, serait mise en application.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

Dans le cas où l'organisateur n'enverrait pas cette liste **ou** l'enverrait hors des délais prescrits, une amende automatique de **50 €** lui serait appliquée. En outre, dans ces cas, si un véhicule prend le départ alors qu'il n'était pas qualifiable, une **amende de 250 €/véhicule** lui sera appliquée sans discussion possible, même si la CT sur place ne lui a pas signalé la non-conformité de ce véhicule. En effet, dans certains cas, des recherches préalables sont nécessaires avant de prendre la décision d'accepter tel ou tel véhicule : de telles recherches ne sont pas réalisables sur place, le jour de l'épreuve.

En conséquence, les concurrents et les organisateurs sont invités à prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas contrevenir à cette réglementation.

Il est précisé, d'autre part, que ni le secrétariat de l'ASAF, ni le rapporteur de la Commission Technique de l'ASAF n'enverront de rappel à l'organisateur en vue d'obtenir cette liste.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

27.5.3. La "**Feuille des Vérifications**" sera remise au Contrôle de Départ, où le préposé vérifiera la concordance **entre le véhicule décrit sur le document et celui qui se présente à lui**. En l'absence de ce document ou en cas de divergence, le départ sera temporairement ou définitivement refusé.

27.5.4. Le nombre de voitures admises à participer est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.

27.5.5. Toutes les voitures immatriculées à l'étranger devront être conformes à la législation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'au présent règlement. Elles devront être conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique.

27.5.6. Seules, en principe, les voitures "conduites intérieures" sont autorisées à participer ; les voitures du type "cabriolet/roadster" ne seront admises au départ que capote ou toit fermé **ou** si elles sont munies d'un arceau

E - Règlement Particulier Rallyes

"6 points" avec barres longitudinales supérieures, empêchant la pénétration des fils métalliques (cf. : clôtures) dans l'habitacle.

Un arceau de type "Targa" ou des Roll-Bars individuels d'origine peuvent utilement remplacer l'arceau "6 points" dans les cabriolets/roadster, si les vitres latérales sont relevées au maximum (même si le toit est déposé ou la bâche repliée/dôtée).

Il est toutefois précisé que ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules non pourvus à l'origine de capote ou de toit fermé et dont la première mise en circulation est intervenue, au plus tard, le 31/12/1961.

27.6. NORMES TECHNIQUES

- **Aucun passeport technique** ni aucune fiche d'identité ne devront être produits.
- La voiture, même si elle est immatriculée à l'étranger, doit être en conformité avec les impositions légales, tant au niveau des **documents** et des **équipements de sécurité** qu'au niveau du **bruit** en vigueur en Belgique.
- **L'arceau de sécurité** (voir Ch. VI, art. 4.2 du Règlement Technique Général) n'est pas obligatoire mais, **fortement recommandé**. (Voir Art. 27.5.6, ci-dessus).
- Le **pare-brise** en verre feuilleté n'est pas obligatoire mais, **conseillé**.
- Les **ceintures de sécurité** sont obligatoires si elles sont reprises à l'éventuel P.V.A. de la voiture présentée. Si c'est le cas, elles seront bouclées durant toute la durée de l'épreuve (liaisons et ES).
- Les **harnais et les sièges baquets** ne sont pas obligatoires mais si la voiture en est pourvue, ils ne pourront présenter une éventuelle **date de péremption, apposée par le fabricant, qui serait dépassée**.
- Le port du **casque attaché** est obligatoire en ES (sous peine d'exclusion) et interdit sur les parcours de liaison (sous peine d'une amende **automatique de 25 € par membre de l'équipage contrevenant**).
- Les **voitures de compétition de la catégorie 2** (carte de CTA rouge) ou immatriculées "Ancêtre" ("O") avec carte ROUGE de compétition sont acceptées.
- Les voitures du **Groupe "B"** sont également acceptées en "HRS/HRF"

27.6.1. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Dans ce genre de manifestations (qui ne sont pas des compétitions), outre les contrôles de conformité dont question au point 27.5.2, seule une Vérification Technique sommaire sera programmée.

Les Contrôleurs techniques de la Fédération envoyés sur place pour vérifier la conformité des voitures présentées, auront également pour mission d'effectuer un contrôle portant sur l'aspect sécuritaire du véhicule et le respect des impositions faites par le Code de la route.

En conséquence, les organisateurs prévoient un endroit et un moment destinés à cette tâche, afin que les concurrents puissent s'y présenter selon les modalités qu'ils auront choisies.

Seule, la vérification technique de l'une ou l'autre voiture déterminée et expressément sollicitée par l'organisateur sera réalisée. Sur leur "Feuille des Vérifications", les concurrents déclareront sur l'honneur, que le véhicule présenté est totalement conforme aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et que les modifications éventuelles y apportées, l'ont été dans les règles de l'art.

Dès lors, les **concurrents assumeront l'entière responsabilité des conséquences de leurs manquements** éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

N.B.: La Carte annuelle des "Vérifications Techniques" est requise lors des manifestations des types HRS et HRF, également.

27.7. PARTICIPANTS

27.7.1. FORMALITES D'ENGAGEMENT

Les conducteurs désirant participer à la manifestation, compléteront et renverront le bulletin d'engagement **ainsi que la "Feuille des Vérifications" spécifique "MH/Sp.H - HRS/HRF – Histo Démo"**, joints au règlement particulier de l'épreuve édité par l'organisateur, contenant l'indication du droit de participation et de ses modalités de paiement (laissés à l'appréciation de l'organisateur).

Les organisateurs de ce genre d'événements pourront également utiliser la plate-forme "engagements en ligne" de la Fédération.

27.7.2. CONDITIONS DE PARTICIPATION - CONDUCTEURS

Pour prendre part à une HRS, tout conducteur devra être âgé de **18 ans, au minimum** et être titulaire d'un permis de conduire **définitif**, valable sur le territoire belge.

Une même voiture pourra être inscrite deux fois, au maximum : soit, pour le même conducteur ; soit, pour deux conducteurs distincts.

Un même conducteur ne pourra, d'autre part, s'inscrire que deux fois au maximum, que ce soit sur la même voiture ou sur des voitures distinctes.

La liste des voitures et conducteurs qualifiés au départ devra correspondre exactement au nombre de voitures et de conducteurs engagés, étant entendu qu'un droit d'inscription (cf. : assurances) sera dû pour chacune des participations de voitures ou de conducteurs.

27.7.3. REFUS DE L'ENGAGEMENT

Les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions de sécurité, de qualité et/ou de diversité du plateau, etc.

E - Règlement Particulier Rallyes

27.7.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Avant chaque épreuve, les participants devront présenter au secrétariat de l'épreuve :

- Leurs licences ASAF, VAS (conducteur et passager) ou un "TP-L" (un "TP-B", si le participant le souhaite), à acquérir sur place auprès du Commissaire Sportif de l'ASAF
- Leurs cartes d'identité (conducteur et passager)
- Le permis de conduire du conducteur
- Les documents du véhicule (assurance, carnet d'immatriculation, certificat du contrôle technique civil).

27.7.5. CONDITIONS DE PARTICIPATION - PASSAGERS

Les conducteurs ont le loisir d'emmener UN passager à la découverte de la HRS. Ce passager peut être différent à chaque passage dans l'ES.

Un passager régulièrement inscrit peut intégrer successivement plusieurs voitures différentes, à la convenance de ses conducteurs.

Les organisateurs fixeront le montant de l'éventuelle participation aux frais de la part des passagers et le feront figurer dans le règlement particulier de leur manifestation. Cette P.A.F. est valable pour l'ensemble du meeting, quel que soit le nombre de passages effectués.

Les passagers des voitures inscrites en Historic Rally Stage devront être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le conducteur et le candidat passager).

27.7.6. LICENCES

Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires d'une **licence annuelle** de l'ASAF (prise préalablement via un club reconnu par elle) ou de la VAS.

A défaut, ils pourront solliciter l'obtention, d'un Titre de Participation "TP-L", soit lors de la rentrée de l'engagement, soit sur place (selon le choix de l'organisateur).

N.B. : Le prix de la licence annuelle de type "L" est fixé à **35 €** ; celui d'un "TP-L" est fixé à **20 €** (Voir possibilités d'utilisation à l'Article 2 du R.S.G.)

N.B. : Les H.R.S. (et les H.R.F.) ne sont pas des "épreuves" de Sport automobile au sens où l'entend le Code Sportif de la FIA. Il n'est donc pas possible d'inscrire ces manifestations au calendrier OPEN. Les éventuels licenciés étrangers n'y sont, dès lors, pas couverts par leurs licences nationales ou internationales. En conséquence, un "TP-I" ("TP-B", s'ils le souhaitent), sera établi au nom de tous les participants, étrangers ou non, qui ne seraient pas des licenciés annuels de l'ASAF ou de la VAS, en vue de les couvrir en "Assurance Individuelle – Accidents Corporels"

27.7.7. EQUIPEMENTS

- Le port du casque, par le conducteur et l'éventuel passager, est **obligatoire** durant le parcours de l'ES, sur route fermée. Il est **interdit** sur les parcours de liaison (sous peine d'une amende **automatique** de **25 € par membre de l'équipage contrevenant**).

Important : des vêtements recouvrant totalement les bras et les jambes sont obligatoires en HRS pour le pilote uniquement (**pas pour les passagers**). Ces vêtements seront aussi ininflammables que possible (tissus ou matières synthétiques prohibés).

En HRF, ce type de vêtements est imposé aux pilotes et aux co-pilotes.

Remarque : Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, HFR (HANS ou assimilé), HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES (mais simplement recommandés aux équipages), **il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS !** Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de cette discipline.

27.7.8. SECURITE DES PARTICIPANTS

Rappel de l'Art. 3 du Ch. III :

Durant le déroulement d'un parcours sur route fermée (qu'il s'agisse d'une épreuve de vitesse, de régularité ou de démonstration à allure libre), les vitres seront fermées, au minimum, aux $\frac{3}{4}$ (trois quarts).

Il sera **STRICTEMENT INTERDIT** pour les occupants de la voiture, **de sortir la main ou le bras** hors de celle-ci, sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting (automatique, à la seconde infraction) pour conduite dangereuse.

27.8. LISTES DES PARTICIPANTS

27.8.1. LISTE OFFICIELLE DES CONDUCTEURS

Une liste reprenant l'ensemble des conducteurs participant à la manifestation (nom, prénom, n° de licence, marque, modèle, cylindrée et année de la voiture) devra être établie à l'initiative de l'organisateur. Elle sera signée et affichée par lui, dès l'heure de fin des engagements reprise dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Elle sera contresignée pour officialisation par le commissaire sportif présent, une demi-heure après son affichage.

27.8.2. LISTE OFFICIELLE DES PASSAGERS

La liste "Passagers", sera établie par ordre chronologique d'inscription. Elle reprendra leur identité et leur numéro de "TP-L" ou de licence (sans référence à l'une des voitures engagées, puisque les passagers peuvent transiter de l'une à l'autre, au fil des passages). La liste "Passagers" sera évolutive et **exhaustive**, étant entendu, évidemment, qu'aucun passager ne peut intégrer une voiture s'il n'est pas, préalablement, repris sur cette liste. La gestion de cette liste et sa tenue à jour sont du ressort du secrétariat de l'épreuve.

La remise du bracelet intransmissible (voir Art. 27.9.2, du présent RPR) sera subordonnée à l'ajout de la participation, sur la liste. La clôture de cette liste interviendra, au plus tard, à 15 heures. Elle sera horodatée et officialisée par un des Commissaires Sportifs présents.

27.8.3. ATTRIBUTION DES NUMEROS

L'attribution des n° et l'ordre des départs sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

27.9. PROCEDURES D'IDENTIFICATION

27.9.1. CONDUCTEURS

Lors de l'achat de son Titre de Participation ou lors de la vérification de sa licence, le conducteur se verra attribuer, par le secrétariat de la manifestation, un bracelet intransmissible "conducteur" et sera invité à le passer immédiatement à son poignet gauche.

Ce bracelet spécifique "Conducteur" portera le même n° que la voiture (2 voitures engagées = deux bracelets avec n° différents ; 1 voiture avec 2 pilotes = deux n° différents sur la voiture, à utiliser tour à tour).

27.9.2. PASSAGERS

Il en ira de la même procédure pour les passagers, lesquels recevront un bracelet spécifique "Passager", portant le N° qui figurera en regard de leur identité sur la liste officielle de départ "Passagers". **Cette liste devra impérativement être établie**, (même si aucun droit de participation n'est réclamé par l'organisateur). C'est cette liste qui sera transmise à l'assureur de l'ASAF et qui permettra aux passagers d'être couverts par l'assurance globale "Accidents - Dommages Corporels" souscrite à cette occasion ou celle afférente à leur "TP-L" ou licence. Ils seront invités à passer, immédiatement ce bracelet à leur poignet droit.

Les passagers peuvent, en accord avec le conducteur, prendre place dans n'importe quelle voiture comportant deux sièges.

N.B. : Le conducteur qui désirerait prendre place en tant que passager dans une voiture (fusse t'elle la sienne) devra satisfaire aux deux procédures conjointes.

27.10. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

27.10.1. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Des parcs de départ, de regroupement et d'arrivée pourront être prévus afin de rassembler les véhicules des participants et de réduire au minimum d'éventuels soucis de circulation aux abords de l'événement.

Ces parcs seront toutefois ouverts aux concurrents (qui pourront, le cas échéant, y intervenir sur leur véhicule), ainsi qu'au public.

27.10.2. ZONES D'ASSISTANCE

27.10.2.1. Les endroits des zones d'assistance autorisées seront indiqués dans le road book. Toute assistance **programmée** est interdite en dehors de celles-ci, sous peine d'exclusion de la manifestation.

27.10.2.2. En vue de préserver l'environnement, toute assistance ne pourra être pratiquée qu'une fois le véhicule stationné au-dessus d'une bâche imperméable d'une dimension minimale de 3 mètres sur 4. En cas de contravention à cette imposition, une amende automatique de **25 €** sera perçue pour chaque manquement constaté.

27.10.3. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS

L'ordre des départs et l'intervalle de temps entre ceux-ci (1 minute, conseillée, 45 secondes, au minimum) sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

27.10.4. PROCEDURE DE DEPART DE L'ES

A l'endroit et au moment de chaque départ, les bracelets du pilote et du passager, la présence des estampilles ainsi que la concordance "Pilote/Voiture", (Cf. : Liste des pilotes participants, voir Art. 27.9 ci-avant) seront contrôlés par les préposés de l'organisateur. L'organisateur veillera, sous peine d'une amende automatique de **250 €** (à percevoir par le CS présent), à identifier clairement chaque voiture (numéros non transférables), chaque conducteur et chaque passager (bracelets intransmissibles et cachets indélébiles).

NB. : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

De plus, lors de chaque départ, il sera noté par le préposé de l'organisateur, le numéro "voiture/conducteur", ainsi que le n° de bracelet du passager. Ceci afin de pouvoir, à tout moment de l'épreuve, déterminer qui, exactement, se trouve à bord des voitures en piste. Les CS en place veilleront à faire respecter ce processus obligatoire.

AVERTISSEMENT : En cas de fraude ou tentative de fraude de la part des participants, en ce qui concerne les bracelets d'identification ou l'estampille indélébile, leur exclusion de la manifestation sera immédiatement prononcée.

E - Règlement Particulier Rallyes

27.10.5. PENALITES POUR COMPORTEMENTS IRRESPONSABLES OU INADEQUATS

Les pénalités en temps étant inadaptées dans le cadre des HRS/HRF, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

Remarque : Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une **amende de 125 €** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs. Si cette amende ne lui a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette.

De tels "Avertissements" seront adressés, entre autres motifs, aux participants, pour dépassement du nombre de tours de boucle à effectuer dans les étapes "Show", pour sortie du bras ou de la main (pilote ou passager) par la fenêtre de la voiture au cours des passages en ES, pour conduite dangereuse, etc.

B. Historic Rally Festival (HRF)

27.11. DEFINITION

Les épreuves du type "HISTORIC RALLY FESTIVAL" ont pour but de créer une évocation des rallyes tels qu'ils étaient pratiqués il y a quelques décennies et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Bien que recréant les conditions d'une épreuve routière sportive, comportant des étapes spéciales sur routes fermées à la circulation publique et étant organisé, notamment sur le plan de la sécurité, comme un véritable rallye de type "B", **l'HISTORIC RALLY FESTIVAL n'est pas une compétition.**

Un **HISTORIC RALLY FESTIVAL** doit donc être considéré comme une démonstration permettant aux participants de parcourir les étapes spéciales d'un rallye "Vintage" et d'y évoluer, chacun à son rythme, dans des normes réglementaires de sécurité, sur un parcours fermé à la circulation routière.

27.12. REGLEMENTATION

La réglementation applicable aux épreuves de ce type est celle applicable aux "HRS" (voir ci-dessus, Art. 27.1. À 27. 10.), sauf pour les particularités propres aux "HRF" et qui sont reprises ci-dessous.

Les manifestations du type "HRF" pourront se dérouler en deux "Etapes" (ES sur 2 jours consécutifs), moyennant une majoration (25%) du montant de la prime d'assurance relative à une manifestation de ce type se déroulant en une seule "Etape".

27.13. PARCOURS

- Il comprendra des secteurs de liaison sur routes ouvertes à la circulation routière, où les concurrents devront se conformer en tous points aux Lois et Règlements en vigueur, ainsi que des Étapes Spéciales, sur routes fermées (ci-après dénommées **ES**).

- Au cours des **ES** sur routes fermées l'événement sera assimilable aux rallyes de type "B" tels qu'ils sont définis dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF, hormis le chronométrage et la cadence des départs. La réglementation générale de cette discipline y sera applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions spécifiques aux événements du type "HISTORIC RALLY STAGE" et du type "HISTORIC RALLY FESTIVAL", reprises au présent Art. 27.

En dérogation, également, avec le règlement des rallyes de types B et B-Short, le nombre de passages dans les ES est **limité à 5**. L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250€**.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

- Les participants amenés, à la fin d'une ES, à devoir rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation, le feront en suivant les **"itinéraires de retour"**, si l'organisateur en a prévus ou, en cas d'absence de ceux-ci, par l'itinéraire qu'ils auront librement choisi.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

27.14. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE

L'itinéraire sera communiqué sous forme de schémas orientés métrés (fléché conventionnel) et/ou cartes en couleurs tracées (1/25.000, 1/20.000 ou 1/10.000).

27.15. ADMISSION DES VEHICULES

Voir Art. 27.5.1 et 27.5.2. ci-avant : Historic Rally Stage – (HRS)

Sous peine d'exclusion ou de refus de départ de la manifestation, l'équipage :

- Sera composé, **UNIQUEMENT** des 2 personnes reprises sur la liste officielle des participants et ce, pendant toute la durée de la manifestation.
- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de la manifestation, sauf si le véhicule est immobilisé, à l'arrêt à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Une voiture ne peut être inscrite qu'une seule fois et ne peut être remplacée par une autre en cours de manifestation

27.16. FRAIS DE PARTICIPATION

Comme en HRS, le montant des droits d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Ces droits comprennent tous les frais d'organisation et d'assurances de l'épreuve.

Si d'autres prestations ou services sont proposés aux concurrents, ils ne pourront être que facultatifs et les frais supplémentaires à payer pour en bénéficier devront être séparés du droit d'engagement.

27.17. RECONNAISSANCES (voir Art. 9 du présent RPR)

L'organisateur a le loisir d'organiser une reconnaissance du parcours, dans les normes applicables aux rallyes de type "B" et "B-Short".

Pour rappel :

- voitures banalisées mais identifiables par l'organisateur ;
- Aucun équipement de compétition sauf protection du carter du moteur ;
- Reconnaissance non couverte par l'assurance de la manifestation ;
- Uniquement suivant le timing prévu par l'organisateur (le jour ou la veille de l'événement).

N.B. : En cas d'infraction aux règles des "Reconnaissances", les pénalités en temps, inadéquates dans le contexte des épreuves de ce genre, seront remplacées par un "Avertissement". Au deuxième "Avertissement", le participant se verra refuser le départ de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

27.18. (Non utilisé)

27.19. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Des parcs de départ, de regroupement et d'arrivée pourront être prévus afin de rassembler les véhicules des participants et de réduire au minimum d'éventuels soucis de circulation aux abords de l'événement.

Ces parcs seront toutefois ouverts aux concurrents ainsi qu'au public.

27.20. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS

L'ordre des départs et l'intervalle de temps entre ceux-ci (1 minute conseillée, 45 secondes, au minimum) sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

27.21. RESPECT DU TIMING

Les participants qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans la durée de fonctionnement d'une ES (voir Art. 27.4.9), rejoindront directement l'ES suivante en respectant **"l'itinéraire d'évitement" prévu par l'organisateur** et y prendront le départ à l'heure prévue pour eux, par le timing.

Ils pourront rejoindre, également, le parc de regroupement suivant (ou le PC course) d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation (voir Art. 27.13, dernier tiret).

L'adresse et les coordonnées GPS du parc de regroupement, de fin de section ou de fin de boucle seront indiquées dans le Road Book, afin de permettre aux concurrents de s'y rendre, directement, à partir de n'importe quel endroit du parcours.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

27.22. DIVERS

Pour les cas non prévus au présent règlement "Historic Rally Festival", se référer aux Prescriptions Sportives de l'ASAF, particulièrement au RPR et, plus précisément encore, au règlement "Historic Rally Stage", ci-dessus.

Art. 28. ASAF LEGEND RALLY'S

La réglementation relative à cette variété d'épreuve ne figure plus dans la présente édition de nos Prescriptions Sportives, étant donné que, depuis plusieurs années, aucune manifestation du genre n'a été mise sur pied.

Néanmoins, elle pourrait être fournie à un organisateur intéressé et, le cas échéant, réactivée sur demande auprès de notre Secrétariat.

Il est à noter que des manifestations du type "Regularity VHRS" dont le concept est très proche, peuvent être organisées, soit totalement dédiées à cette spécialité soit en tant que Division d'une épreuve de Rallye traditionnelle ou Historique.

La réglementation complète relative aux épreuves du type "Regularity VHRS" est reprise dans le présent RPR, à l'Article 26.11.7.

4^{ème} partie : LES RALLYES A PARCOURS SECRET (Type "A")

Art. 29. RALLYES DE NAVIGATION/ORIENTATION ("R.O.")

29.1. PROFIL DES EPREUVES

29.1.1. Les épreuves présenteront un parcours situé entre 120 et 240 km, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse ces 120 kms.

29.1.2. Aucune notion de vitesse ni de régularité ne pourront entrer en ligne de compte pour l'établissement des classements.

Toutefois, les organisateurs pourront appliquer une limitation du temps de fonctionnement des infrastructures mises en place.

Cette disposition est nécessaire pour éviter que les organisateurs n'attendent indéfiniment des concurrents trop obstinés, égarés ou rentrés chez eux sans prévenir.

Elle est également nécessaire pour établir le timing de la manifestation, notamment si plus d'une section sont prévues au programme.

C'est ainsi que les CPH s'ouvriront à un moment où le premier concurrent est susceptible de s'y présenter et se fermeront après le passage de tous les concurrents.

Si, toutefois, un (ou des) concurrent(s) ne s'y étai(en)t pas présenté(s), il appartiendrait à l'organisateur, après avoir attendu jusqu'au moment où il peut être raisonnablement admis qu'aucun concurrent ne s'y présentera plus, de décider de sa fermeture.

L'on admettra, comme raisonnable, le moment se situant une heure après l'heure idéale de passage, à cet endroit, du dernier concurrent, calculée à 25 km/h. de moyenne, au maximum.

De plus, les délais au-delà desquels les feuilles de route ne seront plus reprises aux fins de sections et/ou d'épreuve, seront fixés par l'organisateur et communiqués aux concurrents lors du briefing.

La moyenne horaire utilisée par l'organisateur pour fixer ces délais ne pourra, elle non plus, être supérieure à 25 km/h. à appliquer à l'heure de départ du dernier concurrent, **majorée d'une heure.**

Cette moyenne devra être indiquée sur la feuille de route ou dans le road-book.

29.1.3. Les épreuves auront lieu, soit le samedi, soit le dimanche, soit au cours d'un jour férié.

29.1.4. L'itinéraire à suivre devra être tracé sur des routes asphaltées, bétonnées ou pavées à l'exclusion des chemins en terre. Dans certains cas particuliers, cependant, déterminés par la configuration de l'infrastructure routière de la région, un pourcentage de 5% de chemins non revêtus, de bonne qualité, pourra être admis.

29.1.5. Les organisateurs peuvent organiser leur épreuve pour une, pour deux ou pour les trois catégories reprises à l'Art. 29.4, ci-dessous (à leur choix).

N.B. : Une catégorie "Régularité" (ASAF ou Marathon) peut également être reprise au programme de l'épreuve (voir Art. 30-A du présent RPR).

29.1.6. Il n'est, outre ceci, pas imposé plus de directives quant à la nature ou au profil des épreuves afin de laisser à chacune d'elles sa spécificité et leur conserver, ainsi, une attrayante diversité.

29.2. AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT

29.2.1. AUTORISATIONS

Bien qu'un Rallye d'Orientation/Navigation ne soit pas une compétition sportive automobile, il n'en reste pas moins une manifestation organisée sur la voie publique.

Les organisateurs sont donc tenus de se conformer aux Lois et Règlements régissant ce genre d'activité et de prendre les contacts nécessaires avec les autorités locales ou autres, concernées, en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

29.2.2. ASSURANCES/AUTORISATIONS

Chaque épreuve inscrite au calendrier de la Fédération sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ("RC Circulation" pour les concurrents ; "RC Organisation", "Assurance Bénévoles", "Rachat de franchise – Dégâts aux routes" et "Protection Juridique" pour les organisateurs).

Ces derniers recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de cette couverture, ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles et membre de l'ADEPS.

Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence, **"Epreuve de Navigation / Orientation"** ou, éventuellement, **"Epreuve de Navigation / Orientation et de Régularité"**.

29.2.3. LICENCES

Les rallyes d'Orientation /Navigation de l'ASAF (**R.O.**) sont accessibles à tous les licenciés de l'ASAF **et de la VAS ayant atteint l'âge de 18 ans.**

E - Règlement Particulier Rallyes

Les passagers des voitures inscrites en "R.O." devront, également être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le conducteur et le passager).

La licence **minimale** pour pouvoir participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle "L" (30 €) ou un Titre de Participation journalier "TP-L" (20 €).

Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences, abstraction faite d'une déclaration du demandeur, certifiant ne présenter aucune contre-indication pour la pratique du sport automobile. Toutes les licences et Titres de Participation de l'ASAF (y compris la licence "L" et le Titre de Participation "TP-L") comportent une couverture en "Accident corporel" et une "Protection juridique".

Il est à noter que toutes les licences **annuelles** émises par la VAS peuvent utilement servir.

29.2.4. DROIT DE CALENDRIER – REDEVANCES

Le montant du droit d'inscription de l'épreuve au calendrier de l'ASAF est fixé à **75 €**.

Le montant du droit d'inscription de l'épreuve au calendrier de la CSAP est fixé à **75 €**, également.

Des redevances/voitures sont, également dues à l'ASAF € et à la CSAP concernée (Voir Article 3.12 du RSG).

Il est à noter qu'au niveau des CSAP, le droit de calendrier viendra en déduction du total des redevances, jusqu'à l'annihiler, éventuellement. Le cas échéant, la somme restante après cette opération restera la propriété de la CSAP.

29.2.5. DROIT D'ENGAGEMENT

Le montant du droit d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

29.3. ADMISSION DES VOITURES

La discipline est ouverte à toutes les voitures, quelle que soit leur ancienneté.

Le véhicule doit être en conformité avec les impositions légales, tant au niveau des documents, des équipements de sécurité qu'au niveau du bruit. **Les participants attesteront par écrit et sur l'honneur, dans leur bulletin d'engagement, que le véhicule utilisé est conforme à la législation en matière de circulation routière.**

Les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinent toute responsabilité en ce domaine. De ce fait, les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

Attention : Couleur du certificat du CTA, VERTE

(Immatriculation normale, en "O" ou en immatriculation "Compétition" de catégorie 1)

Les voitures immatriculées en Belgique, devront donc, obligatoirement, si elles font partie des catégories de véhicules qui sont censées y être soumises, être accompagnées d'un certificat de contrôle technique vert, les autorisant à circuler sur la voie publique (immatriculation normale, immatriculation "O" ou immatriculation compétition en catégorie 1).

En conséquence, les véhicules de compétition de la catégorie 2 (certificats de CTA rouge) n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en "O". Il en va de même pour les véhicules "coursifiés" immatriculés à l'étranger.

En ce qui concerne les voitures immatriculées à l'étranger, la possibilité qu'elles puissent être admises dans ces épreuves sera analysée par la Commission Technique présente sur place (voitures d'origine ou équivalentes à celles de notre catégorie 1 et absolument conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique).

29.4. CATEGORIES

Afin d'uniformiser les noms attribués aux différentes catégories et les systèmes de lecture qui pourront être utilisés dans chacune d'elles, l'ASAF a déterminé les termes utilisés et décrit les systèmes de lecture dans les points repris ci-après.

29.4.1 "DÉCOUVERTE"

- a. L'objectif de cette catégorie étant, comme son nom l'indique, la découverte des rallyes de navigation/orientation par des novices, l'ASAF recommande la publication dans le road book de toute information complémentaire (panneau routier, points remarquables, édifices...) pouvant faciliter la progression des équipages.
- b. La majeure partie du parcours (au minimum 80% de la longueur totale) devra être fournie en fléché orienté simple où toutes les situations doivent être représentées (sauf "RSP" jusqu'à une situation univoque). Dans certains cas, le fléché sera métré pour des raisons de sécurité. Ce métrage n'autorisera toutefois pas l'omission des situations rencontrées avant la distance annoncée (aucun instrument de mesure de la distance ne doit être indispensable pour pouvoir progresser correctement). Ces 80 % pourront être complétés par des secteurs tracés sur une carte à l'échelle 1/20.000 ou 1/25.000, en couleurs. Dans ce cas, l'organisateur sera tenu de préciser clairement, sur la carte, l'endroit où se trouve le dernier schéma repris au road book.

29.4.2."CLASSIC"

- a. Les systèmes de lecture et de notes préconisées dans cette catégorie sont le fléché orienté, métré ou non métré, le fléché droit, métré ou non métré, la lecture de carte tracée à l'échelle 1/20.000 et/ou 1/25.000, en couleurs.

- b. Afin de permettre une transition vers la catégorie "Experts" (voir 29.4.3, ci-après), le parcours pourra être complété par des secteurs en fléché allemand (maximum 20 Km) ainsi que des secteurs de carte à tracer (maximum 20 Km).

29.4.3. "EXPERTS"

- a. Le road book peut comporter du fléché orienté métré ou non métré, du fléché droit métré ou non métré, des cartes couleur 1/20.000, 1/25.000 et 1/50.000, tracées ou à tracer, des cartes muettes, du fléché allemand (arête de poisson), des notes littéraires (à la condition qu'un catalogue des abréviations utilisées existe dans le briefing écrit remis aux participants).
- b. Pour les arêtes de poisson (fléché allemand), les cartes muettes ou pour tout autre système non répertorié ci-dessus, la longueur de chaque tronçon ne pourra excéder 30 Km.

29.4.4. N.B.

En catégories "**Classic**" et "**Experts**", les organisateurs qui souhaitent introduire d'autres systèmes de lecture ou de notes s'engagent à le signaler dans le règlement de l'épreuve et à fournir un briefing écrit détaillé sur le système de notes ou de lecture non répertorié qui sera en vigueur.

29.5. SYSTEMES DE LECTURE

- a. Les différents systèmes d'indication de l'itinéraire sont décrits en détail, ci-après (voir Art. 29.10.).
- b. Les cartes devront être des copies couleurs de cartes récentes n'ayant subi aucune modification ni altération (pas d'ajout, suppression, tipp-ex ...).

29.6. CONTROLES DE PASSAGE (CP)

Les "contrôles de passage" pourront être de deux sortes :

- a. Soit, il s'agira de panneaux routiers ou de panneaux propres à l'organisation, pouvant comporter une mention à collecter, ci-après désignés par **CP** (Contrôle de Passage),
- b. Soit, il s'agira de postes de contrôle tenus par des délégués de l'organisateur, ci-après désignés par **CPH** (Contrôle de Passage Humain).

Les **CPH** seront **pré-signalés** par un panneau jaune placé, au plus tard, à 25m du contrôle et **signalés** par un panneau rouge placé à son emplacement exact (Panneaux "Cachet/Tampon" de type FIA et de format **A3**, au minimum).

- c. Soit il s'agira de CP de positionnement, c'est-à-dire des CP de contrôle du respect de l'itinéraire réalisés au moyen d'un boîtier GPS installé dans les voitures des participants. Dans ce cas, l'organisateur a le devoir de tenir compte des limites techniques de la solution employée. **Exemple** : Dans le cadre de l'emploi d'un boîtier GPS, il doit y avoir au moins une distance linéaire de 25 mètres entre deux solutions de passage dont une seule est située sur la route à emprunter et contrôlée par le GPS. Dans le cas de l'utilisation d'un boîtier GPS, en cas de contestation, le directeur de course doit pouvoir fournir la trace GPS au participant, trace montrant l'itinéraire réellement parcouru par ce même participant.
- d. Attention : Si de "faux" **CP** sont autorisés, tous les **CPH** doivent être "véritables".

Remarque : Lorsqu'une catégorie "**Régularité**" (ASAF ou Marathon) sera organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront être doublés par des panneaux **CH (jaune et rouge "Horloge")**. Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants des catégories de l'épreuve d'Orientation/Navigation, qui n'en tiendront pas compte : un visa de passage, seulement, sera apposé sur leur feuille de route.

29.6.1. PANNEAUX ROUTIERS

Les panneaux routiers à prendre, **EVENTUELLEMENT**, en considération seront ceux d'entrée en zone agglomérée (Panneaux F1, F 1a et F 1b). Les concurrents noteront sur leur feuille de route, les deux premières lettres du nom de l'agglomération concernée (premier mot du panneau) ou noteront, sur leur feuille de route, les lettres "**AG**" (agglomération) pour les panneaux qui ne reprennent qu'un pictogramme.

29.6.2. PANNEAUX "ORGANISATEURS"

Leur unique fonction est de constater le passage du concurrent et/ou de faire en sorte que le concurrent ralentisse ou s'arrête à leur endroit. En conséquence, ces panneaux ne pourront se trouver à moins de 20 cm. du sol (base du panneau), ni à plus de 2 m. de haut (faîte du panneau). De plus, ils devront se trouver à moins de 2 m. du bord de la route.

Il n'est donc pas question de les dissimuler ni de les disposer à des endroits choisis pour qu'ils échappent à la vigilance du concurrent qui doit, en priorité, accorder son attention à la conduite de son véhicule. En résumé, le concept est le suivant : Si un concurrent passe à un endroit où se trouve un **CP** ou un **CPH**, IL DOIT LE VOIR ! Les panneaux "organisateur" seront de taille minimum A4, à fond blanc, munis de bandeaux supérieurs et inférieurs d'une largeur de 4 à 5 cm, de couleur rouge ou orange

Si la taille des panneaux doit répondre à un minimum, la mention à y collecter (écrite en couleur noire et d'un libellé sans équivoque) peut, elle, être très réduite, à la discrétion de l'organisateur, qui peut user de cette faculté pour obliger le concurrent à s'arrêter pour la déchiffrer (le plus souvent pour des raisons de sécurité).

Pour les mêmes raisons, un cachet/tampon pourra être accroché à ce panneau, à charge pour le concurrent de l'appliquer au bon endroit sur sa feuille de route.

E - Règlement Particulier Rallyes

Toutefois, dans des endroits bien spécifiques et seulement dans les cas où la taille standard des panneaux les rendrait visibles même si le concurrent n'emprunte pas la bonne route (dans certains "décomposés", par exemple), la taille de ces panneaux pourra être réduite (A5, au minimum) mais ils devront, malgré leur taille réduite, être totalement visibles par les concurrents qui circulent sur CETTE route (taille réduite mais mêmes caractéristiques de présentation que les panneaux A4).

Il ne pourra être fait usage de ces panneaux réduits qu'en cas de nécessité avérée.

29.7. PENALITES - CLASSEMENTS

29.7.1. PÉNALITÉS "PRINCIPALES"

Les pénalités encourues par les concurrents seront exprimées en points.

Elles proviendront essentiellement :

- D'un défaut de passage à un endroit de l'itinéraire imposé ;
- Du passage à un endroit imposé, à un moment inapproprié ;
- Du passage constaté à un endroit situé en dehors de l'itinéraire idéal.

Ces situations pourront être constatées, sur la feuille de route par :

1. L'absence d'un "contrôle de passage" ;
2. Une divergence dans l'ordre de ces "contrôles de passage", par rapport à celui déterminé par l'organisateur ;
3. La présence intrusive d'un "contrôle de passage" excédentaire (vrai ou faux).

La pénalité applicable pour chaque **CP** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu sera de **100** points. Celle applicable aux **CPH** et aux **CP de positionnement**, dans les mêmes conditions, sera de **300** points.

29.7.2. PÉNALITÉS "SUBSIDIAIRES"

29.7.2.1. Afin de départager les éventuels **ex aequo**, l'organisateur pourra user de pénalités subsidiaires engendrées par un système basé sur la distance réellement parcourue par les concurrents, distance comparée à la distance idéale réelle de l'épreuve (ou d'une ou plusieurs parties de celle-ci, à la discrétion de l'organisateur). Les portions du tracé où la distance parcourue sera contrôlée sont dénommées **SDK** (Secteur de Départage Kilométrique).

Afin de pallier aux différences de trajectoires, aux manœuvres imposées par le croisement de riverains, etc., l'organisateur accordera une **franchise d'erreur** qu'il déterminera en fonction du découpage de son tracé, du nombre et de la longueur des **SDK**, avant d'appliquer ces pénalités. **Exemple** : Franchise d'erreur = de 100 m, en moins, à 100 m, en plus ; Kilométrage réel du SDK, relevé à 10m près (impératif) par l'organisateur (au moyen d'un "distance-mètre" étalonné) = 10,590 km.

Dès lors, pénalité de **0,001 point** par tranche de **10 m**, en dessous de 10,490km ou au-dessus de 10,690km.

29.7.2.2. Afin d'initier les concurrents aux techniques à utiliser en matière de "Régularité" les organisateurs peuvent demander aux participants de calculer le temps dans lequel ils auraient dû parcourir certaines portions du parcours (distance relevée ou estimée par eux) à une moyenne portée sur la feuille de route ou sur le Road Book. Ces portions de parcours seront dénommées **ERV** (Etape de Régularité Virtuelle).

29.7.2.3. Les pénalités ainsi déterminées, n'entreront en ligne de compte **qu'en cas d'égalité** du total constitué par le cumul des points de "Pénalités principales" (engendrés par des CP/CPH manquants ou erronés).

29.7.2.4. En vue d'accorder à tous, la même précision dans le calcul du kilométrage parcouru, un processus **d'étalonnage** des appareils de mesure de la distance devra être mis en place par l'organisateur (sur une distance minimale de 5 km). Cet étalonnage sera réalisé par le concurrent, suivant les indications mises à sa disposition par l'organisateur.

29.7.2.5. L'**estimation** et la déclaration (à 10m, près) **de la distance parcourue** sont du ressort du concurrent. Dans le cas où un concurrent ne pourrait estimer et/ou déclarer la distance parcourue (la responsabilité du concurrent étant en cause ou son appareillage étant absent ou déficient), la pénalité subsidiaire maximale lui serait appliquée.

Il est convenu que la pénalité maximale par **SDK** ou par **ERV**, s'élève à **100** points.

29.7.2.6. Coefficients d'ancienneté (Ka)

Dans le but d'équilibrer les chances de tous les véhicules et de récompenser les mérites des concurrents se présentant avec des voitures plus anciennes, les **pénalités "Subsidiaires"** seront affectées d'un coefficient (**Ka**), déterminé par les 2 derniers chiffres de l'année de 1^{ère} mise en circulation du véhicule utilisé en prenant pour base l'année 1900 ($Ka = (\text{Année du véhicule} - 1900)/100$). C'est ainsi qu'une voiture mise en circulation en 1956, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **0,56**, une autre, mise en circulation en 1980, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **0,80, etc.** Une voiture mise en circulation en 2015, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **1,15**.

29.7.2.7. Si l'**égalité subsiste**, il sera tenu compte de la cylindrée réelle de la voiture, la plus petite ayant la préséance. Si le départage n'a pas pu s'opérer selon ce critère, il sera tenu compte de l'ancienneté du véhicule, la date de première mise en circulation faisant foi.

29.8. VOITURE OUVREUSE

29.8.1. L'organisateur se doit de faire "ouvrir" son parcours par une voiture officielle qui partira 15 minutes, au minimum, avant le premier concurrent afin que les contrôleurs soient prévenus de l'arrivée imminente des concurrents.

29.8.2. L'organisateur sera tenu de fournir à l'équipage de cette voiture, un road-book simplifié afin qu'il ne s'égaré pas car il est tenu de vérifier les différents contrôles et de compléter sa feuille de route comme un concurrent normal.

Cette feuille de route devra être remise au Directeur de Course et servira de feuille de route "étalon".

29.9. GENERALITES

29.9.1. HÉBERGEMENT/RESTAURATION DURANT L'ÉPREUVE

Si l'hébergement et/ou la restauration sont possibles via l'organisateur, les prestations offertes seront précisées dans le règlement particulier de l'épreuve et leurs prix seront distincts de ceux de l'engagement proprement dit. Ces prestations ne pourront jamais être imposées aux concurrents ni constituer un critère d'acceptation ou de refus de l'engagement.

29.9.2. APPAREILLAGE EMBARQUÉ

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

29.10. COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE – ROAD BOOK

Elle doit faire l'objet d'un livre de route ("Road-Book").

Afin de laisser à chaque épreuve, son caractère spécifique, aucune imposition n'est faite quant à la nature ni la conception du Road-Book. Chaque organisateur aura cependant à cœur de présenter un road-book correctement rédigé et exempt d'erreurs. De plus, les "pièges" liés à son libellé devront demeurer dans la logique relative à une épreuve de "navigation/orientation".

Le road book comportera une copie de l'attestation d'assurance et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la "permanence" devra y figurer également.

29.11. DESCRIPTIF DES SYSTEMES DE LECTURE

Remarque importante :

L'organisateur peut décréter que les routes préalablement parcourues (qui, dès lors, ne peuvent être empruntées en sens inverse, ni traversées) ne sont plus reprises dans les schémas ultérieurs. Il sera tenu de préciser clairement, dans son R.P. et lors de son briefing, la portée de cette disposition, soit en distance, soit en nombre de schémas. En aucun cas cette disposition ne peut excéder 300 mètres. Il est à noter que le passage du système de lecture "Schémas – Arête de poisson - Notes littéraires – Horloges – etc." vers celui de la lecture de carte à tracer, met fin, immédiatement à l'interdiction de "se croiser ou de se couper". Etant entendu, en effet, que le concurrent traçant l'itinéraire qu'il a choisi, ne peut déterminer s'il croise ou traverse celui qu'il a emprunté lors du système de lecture précédent. L'organisateur veillera donc à éviter de telles situations, lors de l'élaboration de son parcours.

Il est évident que l'interdiction de "se croiser ou de se couper" reste de mise lors de l'itinéraire parcouru en lectures de cartes, y compris en lectures de cartes immédiatement successives (sans aucun autre système transitoire, même limité à une seule annotation).

29.11.1. LE FLÉCHÉ CONVENTIONNEL

Il s'agit d'une succession de petits schémas dont la lecture se fait de la "Boule" vers la "Flèche", censés représenter, conventionnellement, les routes ou situations rencontrées lors de la progression sur le terrain. Le concurrent est tenu de parcourir la totalité du trait dessiné non interrompu, partant de la boule, vers la flèche, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

a. Conventions

- En plus des routes éventuellement considérées comme "Murs" en application de la décision de l'organisateur (voir encadré ci-dessus), sont, toujours, considérés comme "murs" et ne sont, en principe, pas représentés dans les notes : les ECL, EDL (excepté circulation ou desserte locale), "Excepté usage agricole", les sens interdits et, de manière générale, toutes les routes où la pénétration est interdite aux concurrents, par le code de la route.
- Ne sont pas non plus reprises, les voies sans issue (munis du panneau ad-hoc), les chemins privés, les parkings signalés par un P, les chemins de terre ou empierrés et autres voies interdites aux automobiles.
- Toutes les routes sur bordure doivent être signalées comme des routes normales, les bras de schéma les représentant, devant cependant être entravés par le signe conventionnel du cassis (~).
- De plus, l'organisateur pourra interdire l'accès à certaines routes en apposant à l'entrée de celles-ci, sur le côté droit et de manière bien visible, le panneau adéquat dont la description est détaillée à l'Art. 29.10.3. - "Technique des blocages" + NB.
- Les impasses non pourvues du signal routier adéquat peuvent ne pas être mentionnées pour autant que les concurrents puissent se rendre compte immédiatement, au moment où ils s'y engagent, qu'il s'agit d'une impasse ou l'amorce, en dur, d'un chemin de terre.

Ces amorces de routes doivent être très courtes ou revêtues sur peu de distance avant de devenir des "terres" (20 à 30m, au maximum).

Si ce n'est pas le cas, l'organisateur devra signaler cette route et sa nature dans le Road-Book ou placer, à son entrée, le panneau dont question ci-dessus, afin d'éviter, par exemple, aux riverains, les nuisances inhérentes à l'intrusion répétée des concurrents dans leurs propriétés privées ou dans des impasses.

Par convention cependant, toute route d'une longueur de plus de 100 m doit être renseignée dans le road-book. Si cette route n'a pas de fin visible, une barre perpendiculaire peut être ajoutée à la fin du trait du schéma.

En conclusion lorsque l'on rencontre une de ces situations, il faut faire comme si la route n'existait pas car elle ne sera pas reprise dans les notes.

Par contre, si l'on DOIT emprunter une de ces routes ou un de ces chemins, le road book devra le renseigner clairement.

- **Attention** : Les rampes d'accès aux autoroutes sont accessibles aux concurrents ; elles auront, donc, valeur de route et devront être représentées par deux traits pleins parallèles.

b. Types de fléchés conventionnels

1. Fléché orienté métré

Souvent considéré comme le plus simple des systèmes car la distance exacte séparant 2 notes successives est signalée en regard de la note. Toutefois, dans ce système, le traceur n'est pas tenu de mentionner toutes les situations et peut se contenter de n'indiquer que celle se trouvant à la distance indiquée. Ceci peut donc constituer une difficulté si l'on ne possède pas d'instrument de lecture précise de la distance parcourue.

La courbure des routes ainsi que les angles relatifs sont reproduits le plus fidèlement possible sur le schéma.

2. Fléché droit métré

Le principe est identique au "fléché métré orienté" mais la représentation schématique des routes est réalisée sous forme de lignes droites et d'angles droits (exceptionnellement, d'angles à 135°).

Si la technique est utilisée par l'organisateur, qui consiste à suivre le "chemin-le-plus-droit-possible" dans l'attente de rencontrer, à la distance indiquée, la situation "compatible", avec le schéma annoncé, il le rappellera dans ses briefings.

3. Fléché orienté non métré / Fléché droit non métré

Parfois considéré comme un système de lecture plus complexe que le "fléché métré" il offre pourtant l'avantage d'une description détaillée obligatoire de l'itinéraire en décrivant chaque possibilité de changement de direction ; par contre, l'équipage n'a aucune idée de la distance à parcourir avant d'aborder la note suivante.

Dans le système "fléché droit non métré", les courbures des routes et les angles relatifs n'apparaissent pas et par conséquent tous les carrefours semblent être perpendiculaires, alors que la réalité peut être bien différente !

Si la technique est utilisée par l'organisateur, qui consiste à suivre le "chemin-le-plus-droit-possible" dans l'attente de rencontrer la situation représentée par un schéma univoque, il le rappellera dans ses briefings.

29.11.2. LE FLÉCHÉ ALLEMAND

Le fléché allemand est aussi dénommé "arête de poisson".

Il s'agit de la représentation compacte et rectiligne d'un itinéraire mais, contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre, mais plutôt celui que le concurrent ne doit pas suivre. On part de la boule, et on va vers la flèche. Les traits sont reproduits sans orientation (comme dans le fléché droit). Tous les carrefours ou les possibilités de changement de direction avec des routes autorisées sont repris sur le schéma. Chacune des situations décrites de part et d'autre du trait continu ci-dessous constituent donc les routes qu'il ne faut pas emprunter.

Comment lire un fléché allemand :

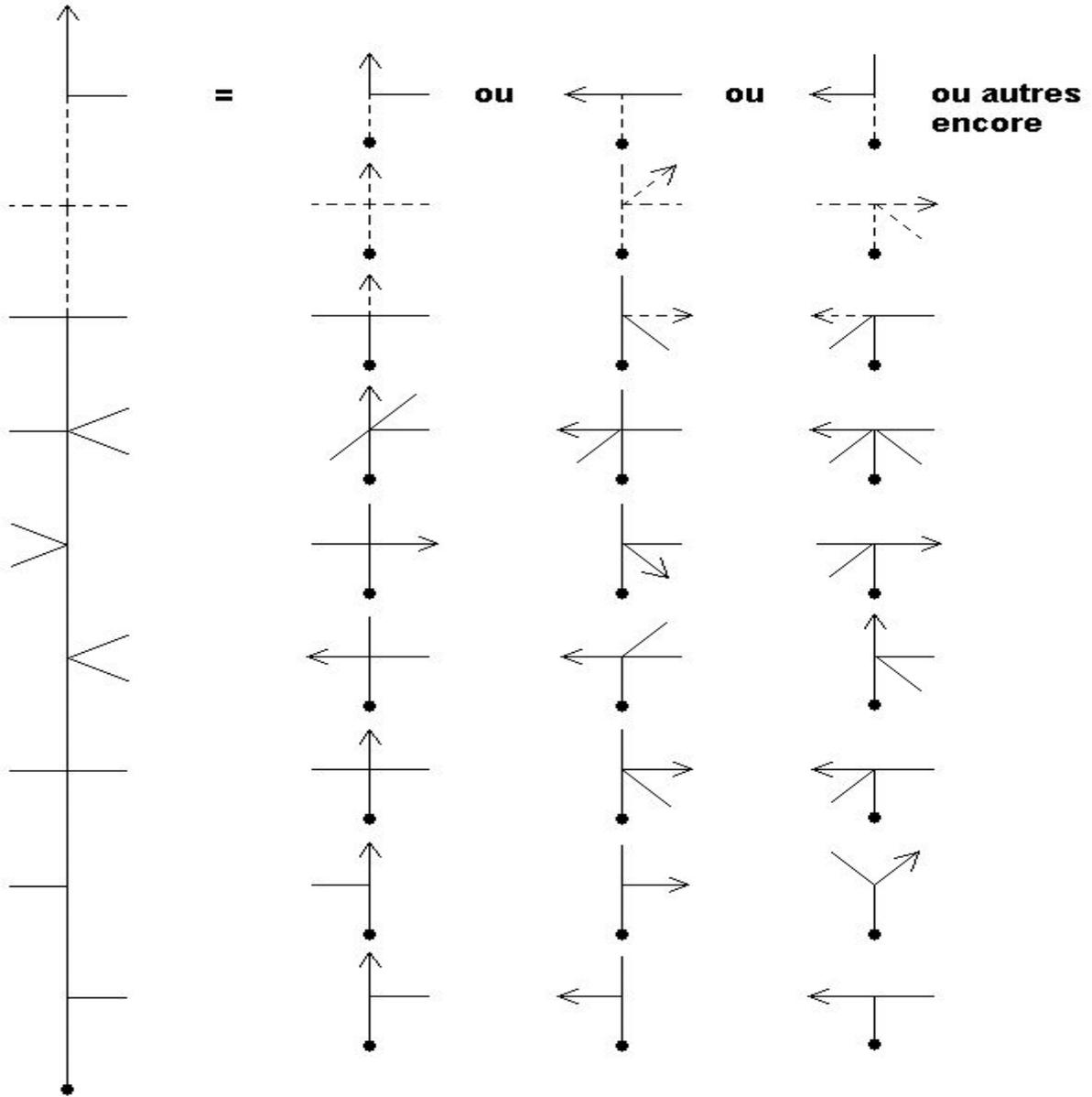
Un trait du côté gauche signifie soit "négliger une gauche", "quitter à droite", "T à droite" selon la configuration réelle de la route.

Un trait du côté droit signifie soit "négliger une droite", "quitter à gauche", "T à gauche" selon la configuration réelle de la route.

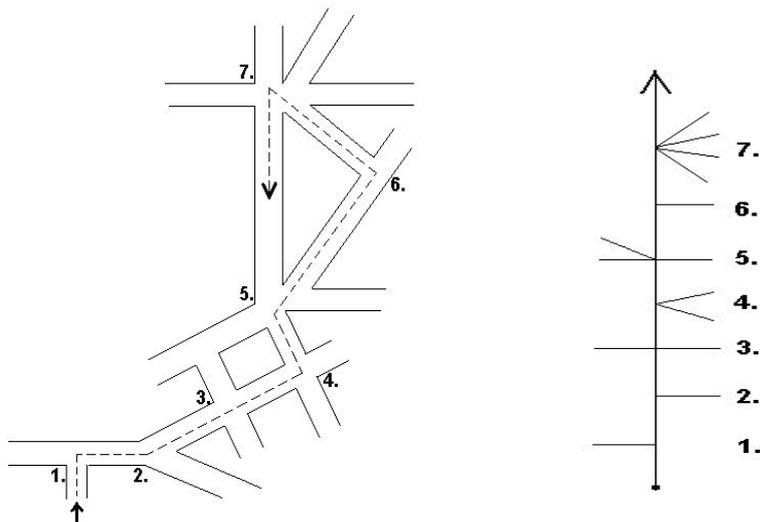
Deux traits en "V" (formant un "K" avec la ligne principale) du côté gauche, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à Droite" ou "négliger double gauche".

Deux traits en "V" ("K") du côté droit, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à gauche" ou "négliger double droite".

Un "trait" de chaque côté signifie "Carrefour tout droit".



Exemple :



29.11.3. LES CARTES

Les cartes utilisées par les différents organisateurs sont le plus souvent de type "État-major" ou "IGN" au 1/50.000 ou 1/25.000 ou 1/20.000 mais selon le niveau de difficultés des différentes catégories les organisateurs peuvent réserver quelques surprises. Les copies seront toujours, de bonne qualité et en couleurs.

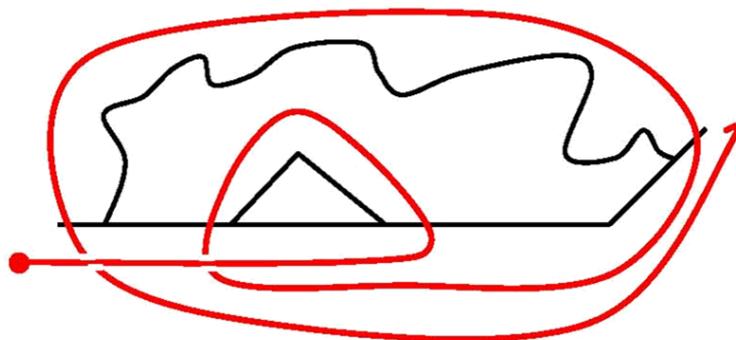
a. La carte tracée

Il s'agit de la variante la plus simple car la carte est déjà "tracée" et l'itinéraire complet est surligné, il ne faut, néanmoins, pas se fier à l'apparente simplicité, car les cartes n'étant pas souvent mises à jour, certaines routes de la carte n'existent plus, et de nouvelles routes n'apparaissent pas sur la carte !

En outre, l'itinéraire tracé doit toujours être parcouru dans sa totalité en utilisant le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

Remarque : Si un itinéraire tracé en boucle comporte lui-même une boucle fermée, cette dernière devra être parcourue complètement dès son premier abord et ce, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper. Lors du ou des passages suivants éventuels, cette boucle ne devra plus être parcourue complètement : seul le passage le plus court (et dans le même sens) de l'itinéraire à cet endroit devra, alors, être emprunté.

Exemple :

**b. La carte à tracer**

IMPORTANT : Le parcours à tracer par le concurrent sera élaboré en fonction des indications de la carte fournie par l'organisateur, quelle que soit la configuration réelle de cet itinéraire, sur le terrain.

Exemples :

- Si l'organisateur n'envisage pas le passage dans les chemins non revêtus et si, sur la carte fournie, figure un de ces chemins, il ne pourra être emprunté, même, si depuis l'édition de la carte, il a été asphalté.
- De même, si sur le terrain, une nouvelle route supplémentaire, plus directe, a été créée, qui n'est pas reprise sur la carte fournie, il n'est pas question de l'emprunter.
- Si un carrefour est dessiné sur la carte, il est à considérer comme tel, même si l'on sait ou si l'on découvre qu'il a été aménagé en rond-point, etc.

La description du parcours sur carte peut être réalisée de six manières différentes (carte IGN 1/20.000e, 1/25.000e ou 1/50.000e) :

- Des points placés sur la carte, numérotés, qu'il faut relier par le chemin le plus court dans l'ordre indiqué des numéros ;
- Des flèches, tracées sur des parties du parcours, aux changements de direction, et qu'il faut relier par le chemin le plus court. Les flèches doivent être numérotées si nécessaire ;
- Une liste de points numérotés, donnés en coordonnées UTM hectométriques (abscisse et ordonnée - ROMER), qu'il faut positionner sur la carte. Ces points doivent alors être reliés par le chemin le plus court dans l'ordre indiqué de la liste ;
- La méthode type « NUTS » qui constitue également une liste de points numérotés. Ces points sont désignés par rapport à des noms de villes, villages, hameaux ou lieux-dits, ou par une partie de ces noms. Les points, reportés sur la carte, doivent être reliés entre eux suivant l'ordre de la liste par le chemin le plus court (voir Appendice 1) ;
- Le système « Cross the line », constitué par une liste de points numérotés, désignés par rapport à la ligne du quadrillage UTM la plus proche (abscisse ou ordonnée). Ces points sont donc positionnés dans l'ordre de la liste et sont constitués, en réalité, par l'intersection d'une route et d'une ligne de quadrillage ; la ligne de quadrillage désignée est la plus proche en tenant compte de l'emplacement du dernier point positionné et du sens de progression. Cette méthode ne peut être employée que lorsque les valeurs de l'abscisse du quadrillage (X) sont fortement éloignées des valeurs de l'ordonnée (Y), sous peine de créer une confusion totale.
- Le système des routes barrées qui consiste à tracer le chemin le plus court entre deux points, l'un étant le départ de l'exercice et l'autre l'arrivée, sans emprunter les routes barrées par une croix de St-André de couleur noire.

- Par "chemin le plus court", il faut entendre le parcours le plus réduit possible, tracé sur des routes ou des chemins revêtus, dans le respect du code de la route.

Le "chemin le plus court" est à considérer entre chacun des points de passage obligés et non, sur l'ensemble de l'itinéraire à tracer.

L'organisateur veillera à ce qu'il n'y ait aucune équivoque possible quant au choix du "chemin le plus court", en plaçant suffisamment d'indications sur l'itinéraire désiré et en indiquant, dans l'en-tête de la carte, quels types de routes, reprises en "légende", peuvent être utilisés.

- Par "sans se croiser, ni se couper", il faut entendre : sans repasser en sens inverse sur un itinéraire déjà emprunté ou sans le traverser (Voir Art 2.1.10. – Remarque importante).

N'est pas considéré comme "se croiser", le fait d'emprunter plus d'une fois le même carrefour, à la condition que les itinéraires ne se traversent pas, et ne se chevauchent pas, si ce n'est, dans le même sens, pour se rejoindre et en ressortir.

D'autre part, l'organisateur précisera dans son règlement particulier ou lors du briefing avant départ si le fait de pouvoir emprunter un "point" de passage ou une "flèche" (ou une partie de celle-ci), avant ou après le moment du passage obligatoire, est autorisé.

La **technique des "blocages"** peut être appliquée à la lecture de carte à tracer.

Les "blocages" sont de 2 sortes :

- soit, portés sur la carte (Croix de St André en travers de la route à ne pas emprunter). Dans ce cas, le concurrent choisira le chemin le plus court en évitant ce point de passage.

- soit, signalés sur le terrain, au moyen d'un panneau indiquant que la route à parcourir, d'après le tracé du concurrent lui-même (carte à tracer), ne peut être empruntée.

Dans ce dernier cas de figure, un nouvel itinéraire doit être tracé, au départ du point de blocage, emmenant le concurrent vers le point ou la flèche suivante, par le chemin le plus court et sans croiser, ni couper l'itinéraire déjà emprunté.

Ce panneau, du même modèle que les CP "Organisateur", ne portera ni chiffre, ni lettre, mais sera constitué d'un carré noir, tracé sur fond rouge, portant une diagonale, partant du bord supérieur gauche vers le bord inférieur droit. Ce panneau ne devra pas être noté par les concurrents sur leur feuille de route.

N.B. : Le panneau, dont question ci-dessus, peut être utilisé dans tous les systèmes d'indication d'itinéraire pour indiquer aux concurrents que la route à l'entrée de laquelle il est placé, ne peut être empruntée.

Il est à noter que, dès qu'une route - ou supposée route (cf. : chemin privé, entrée d'usine, amorce de route revêtue finissant par de la terre, impasse non identifiable, etc.) est pourvue d'un tel panneau, elle devient "inexistante", pour le road-book.

Remarques :

1. Si l'itinéraire à suivre amenait le concurrent devant une route qu'il ne peut emprunter (code de la route) l'itinéraire de déviation correct serait celui, le plus court, partant de cet endroit, vers le point ou la flèche suivante, comme dans le cas lors d'un "blocage" intentionnel de l'organisateur.
2. Dans les cas, imprévisibles pour l'organisateur, de route bloquée (passage obstrué par incident, accident, malveillance, etc.), le demi-tour pourrait être autorisé afin de reprendre l'itinéraire idéal au plus tôt après le blocage fortuit, étant entendu que dans ce cas non prévu, il n'existe pas toujours d'autre possibilité et que l'organisateur avait pu prévoir des contrôles de passage immédiatement après l'obstruction. Les contrôles de passage qu'il n'était pas possible de relever en suivant cet itinéraire minimal seront, bien évidemment, neutralisés.

c. La carte muette

La carte muette est le décalque fidèle reproduit sur une feuille blanche, d'un parcours préalablement tracé sur carte. Le trait ainsi constitué est obligatoirement de couleur noire. Vu les difficultés inhérentes à ce type de tracé, les règles suivantes doivent être respectées scrupuleusement :

- si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/50.000e, les entames des carrefours et des routes adjacentes au parcours doivent être reproduits dans tous les cas ;

- si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/25.000e, les entames des carrefours et des routes adjacents au parcours doivent être reproduits uniquement dans les agglomérations. Par agglomération, il faut comprendre un groupe d'habitations dont l'entrée est signalée par le signal routier F1 (début d'agglomération) et la sortie par le signal F3 (fin d'agglomération). Rappelons que ces signaux imposent une vitesse maximale de 50 Km/h ;

- lorsque le parcours emprunte une route non revêtue, le trait doit alors être reproduit en pointillés. Lorsque la reproduction des entames de routes adjacentes est obligatoire, les entames des chemins et/ou routes empierrées doivent être reproduites à partir de la dernière entame asphaltée.

d. La carte semi-muette

Dans ce système de lecture, certains carrefours sont repris et certaines routes subsistent. Les unes sortant de la carte, d'autres n'en sortant pas. Le principe consiste à ne pas emprunter les premières (elles sont sans issue) et à parcourir toutes les autres dans leur totalité, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper. (Voir également la "**Remarque**" du point a. – **La carte tracée**).

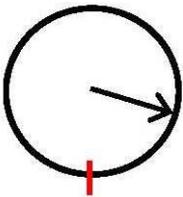
29.11.4. LES NOTES LITTÉRAIRES

Les notes littéraires décrivent le parcours à suivre à l'aide de combinaison de lettres qui abrègent la description de chaque note, on peut considérer qu'il s'agit d'une traduction littéraire d'un parcours en "fléché droit non métré"

Catalogue des abréviations :

- C t D : Carrefour tout droit ;
- C à G : Carrefour à Gauche ;
- C à D : Carrefour à Droite ;
- T G : T à Gauche ;
- T D : T à Droite ;
- N 1 (2, ..) G : Négliger une (deux ...) Gauche(s) ;
- N 1 (2, ..) D : Négliger une (deux ...) Droite(s) ;
- Q G : prendre la 1ère route à Gauche (Quitter Gauche) ;
- Q D : prendre la 1ère route à Droite (Quitter Droite) ;
- Y à D : Y à Droite ;
- Y à G : Y à Gauche ;
- (T) : chemin empierré ou de terre ;
- (E) : Excepté Circulation Locale (ECL), ou assimilé, ou voie sans issue ;
- (A) : Autoroute.
- RSP : Rester sur la route principale.

29.11.5. LA TECHNIQUE DE L'HORLOGE



Technique issue du fléché orienté non métré où seule la direction fléchée est présente sur le schéma ; ni la voie d'origine (le point d'origine est ici suggéré par le trait en bas du cadran) ni les voies à négliger ne sont ici représentées, tel que sur le schéma à gauche

29.12. EXERCICES D'INITIATION

(Rappel de l'Article 3.9 du RSG de l'ASAF)

.../...

Toute activité exercée par les ASBL qui sont membres de l'ASAF et qui se déroule en dehors des épreuves et /ou manifestations reprises à son calendrier, ne peuvent être couvertes par les contrats globaux d'assurance de l'ASAF, laquelle décline, alors, toute responsabilité.

Les clubs membres de l'ASAF peuvent néanmoins organiser des exercices d'entraînement, d'initiation ou de promotion, mais uniquement après avoir obtenu l'autorisation de leur CSAP d'appartenance.

En outre, ces exercices devront répondre aux conditions suivantes :

- **En rallye**, la longueur du parcours ne pourra être supérieure à **100 Km**. Les notions de vitesse ou de régularité y seront interdites (il ne pourra donc y avoir de moyenne imposée, ni de contrôle horaire).

.../...

Tous les **contrats globaux d'assurances** souscrits par l'ASAF (y compris les contrats liés aux licences et ceux couvrant les bénévoles) sont, toutefois, **inopérants** lors de telles manifestations et les clubs organisateurs (et,

donc, responsables) ont intérêt à se prémunir en dehors de ces contrats.

**Les Championnats, Challenges, Coupes ou assimilés sont réservés à l'ASAF et aux CSAP.
Sauf autorisation préalable, il est interdit aux clubs de transgresser cette règle
sous peine d'EXCLUSION AUTOMATIQUE de l'ASAF.**

Art. 30. RALLYES DE REGULARITE ("RE")**A. TYPE "REGULARITE ASAF"****30.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES**

- Ces épreuves de régularité à parcours secret pénalisant se déroulent sur la voie publique, dans le plus strict respect du code de la route.
- Les épreuves se déroulent sur **un seul jour** et présentent un parcours de **300 km, au maximum**, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse 120 kms.
- **Ce type d'épreuve ne peut commencer avant le lever du soleil, ni se prolonger au-delà de 23 heures.**

30.2. AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT**30.2.1. AUTORISATIONS**

Les concurrents d'un rallye de régularité sont tenus au respect le plus strict du code de la route. Dès lors, il convient que :

- La moyenne horaire qui leur est imposée ne les oblige pas à commettre des excès de vitesse ou d'autres infractions,
- L'avance soit pénalisée doublement par rapport au retard,
- Le respect de cette moyenne puisse être contrôlé à tout moment par l'organisateur,
- Le constat, par l'organisateur, d'une vitesse excessive donne lieu à l'application de pénalités sévères,
- Son "avance" excessive et/ou récurrente entraîne l'exclusion du participant.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une course de vitesse, il n'en reste pas moins qu'un rallye de régularité est une manifestation organisée sur la voie publique, susceptible de modifier l'intensité du trafic ou de créer certaines perturbations.

En conséquence, les organisateurs sont tenus de se conformer aux Lois et Règlements régissant ce genre d'activité et de prendre les contacts nécessaires avec les autorités locales ou autres, concernées, en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

30.2.2. ASSURANCES

Chaque épreuve inscrite au calendrier de la Fédération sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ("RC Circulation" pour les concurrents ; "RC Organisation", "Assurance Bénévoles", "Rachat de franchise" (Dégâts aux routes en cas d'accidents) et "Protection Juridique" pour les concurrents et les organisateurs.

Ces derniers recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de cette couverture, ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive officielle, reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie – Bruxelles et membre de l'ADEPS. Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence "**Epreuve de régularité**".

30.2.3. LICENCES

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION ART. 29.2.2.)

30.2.4. DROIT D'ENGAGEMENT

Le montant du droit d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

30.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

- **40 Km/h, de moyenne, au maximum, "de jour" ***.
- **50 Km/h, de moyenne, au maximum, "de nuit" *** (Fin impérative avant 23 heures).
- Traversée des sites urbains, des zones fortement agglomérées, des quartiers résidentiels, etc. : Parcours neutralisé (**30 km/h*, au maximum**)

Les secteurs ne peuvent mesurer moins de 6 Km*, sauf en "Neutralisé" (30 km/h, de moyenne, au maximum*) et ne peuvent comporter qu'un seul Contrôle de Passage Humain par tranche de 3 Km*.

*** En cas de non-respect de ces règles, les secteurs en cause seront automatiquement annulés et l'organisateur sera redevable envers l'ASAF, d'une amende automatique de 125 €, sur rapport des Commissaires Sportifs.**

Contrôles de vitesse : Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long du parcours et principalement dans les agglomérations. Ces contrôles pourront être effectués aussi bien par le comité organisateur, les Commissaires Sportifs de l'ASAF, que par la police.

L'organisateur qui le désire peut appliquer une pénalité aux contrevenants, pour autant qu'il l'ait prévu dans son règlement particulier d'épreuve.

30.4. ADMISSION DES VOITURES

(Voir - Rallye d'orientation, Article 29.3.)

- 30.4.1** En cas de non-conformité, au niveau administratif ou au niveau des normes techniques reprises à l'Art. 30.5, ci-après, l'organisateur ou la Commission Sportive présente, pourront refuser le départ aux concurrents concernés.

E - Règlement Particulier Rallyes

30.4.2 Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.

30.4.3 Les informations concernant l'année, le type et la cylindrée du véhicule figurant sur le carnet d'immatriculation seront reprises sur les documents officiels de l'épreuve.

30.4.4 CLASSEMENTS

Des classements généraux (par catégories éventuelles composant l'épreuve) seront établis, reprenant tous les concurrents, quels que soient le type et l'âge de la voiture.

30.4.5 COEFFICIENT D'ANCIENNETÉ

Les éventuelles **pénalités de retard**, encourues aux CH et en RT, seront affectées d'un coefficient (**Ka**), basé sur l'ancienneté des voitures (**Certificat de mise en circulation faisant foi**).

Il n'interviendra pas, par contre, dans les pénalités pour pointage ou passage en "Avance" à ces endroits. Ce coefficient n'aura pas d'incidence, non plus, sur les pénalités relatives aux erreurs de navigation (CP, CPH, CH manquants, en excédent ou pris en dehors de l'ordre séquentiel), ni sur les pénalités diverses.

Le coefficient **Ka** sera déterminé par les 2 derniers chiffres de l'année de 1^{ère} mise en circulation du véhicule utilisé en prenant pour base l'année 1900 ($Ka = (\text{Année du véhicule} - 1900)/100$). C'est ainsi qu'une voiture mise en circulation en 1956, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,56**, une autre, mise en circulation en 1980, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,80**, etc. Une voiture mise en circulation en 2015, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **1,15**.

30.5. CATEGORIES

Afin d'uniformiser les noms attribués aux différentes catégories ("Découverte", "Classic" et "Experts") et aux systèmes de lecture qui pourront être utilisés dans chacune d'elles, l'ASAF a déterminé les termes utilisés et décrit les systèmes de lecture dans les points repris ci-après. Ces différentes catégories sont reprises au point 29.4. du présent règlement (Rallyes d'orientation).

30.6. NORMES TECHNIQUES

Le départ sera refusé à tout véhicule :

- Dont la couleur du certificat de contrôle technique n'est pas VERTE.
- Dont le numéro de châssis et/ou d'immatriculation ne correspond pas au carnet d'immatriculation.
- Dont le bruit émis, en marche ou à l'arrêt, aux $\frac{3}{4}$ de son régime moteur maximum, dépasse 95 décibels.
- Dont le nombre de phares anti-crash arrière est supérieur à 2.
- Dont le phare de recul (max. 21 W) peut fonctionner sans enclencher la marche arrière.
- Equipé de plus de 2 paires de phares additionnels, en complément aux phares d'origine.

N.B. : Dans les limites reprises ci-dessus, le code de la route impose le montage des projecteurs par paires. En ce qui concerne les projecteurs LED, ils sont autorisés par paire également. Toutefois, les rampes LED (elles vaudront pour une paire), seront tolérées par les organisateurs, lesquels déclineront toute responsabilité en cas de "verbalisations" par la maréchaussée ou en cas d'accident.

- Qui, de manière générale, n'est pas conforme au présent règlement.

La mise hors course de l'équipage sera prononcée :

- Si un phare chercheur est utilisé autrement qu'à l'arrêt.

30.6.1. APPAREILLAGE EMBARQUÉ

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

30.6.2. RAPPEL

Tous les véhicules immatriculés à l'étranger doivent être conformes à la législation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'au présent règlement.

30.7. EQUIPAGES

Sous peine de mise hors course, l'équipage :

- Sera composé, **UNIQUEMENT** des 2 personnes reprises sur la liste officielle des participants et ce, pendant toute la durée de la manifestation.

RAPPEL : Les co-pilotes des voitures inscrites en "REGULARITE ASAF" devront être âgés de **18 ans, au minimum. Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le pilote et le co-pilote)**

- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve sauf si le véhicule est à l'arrêt, à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Devra, pendant toute la durée de la manifestation, être en conformité avec les prescriptions légales en matière de circulation routière.
- Ne pourra, pendant toute la durée de la manifestation :
 - Faire transporter le véhicule.
 - Faire tirer ou pousser le véhicule, sauf par celui d'un autre concurrent.
 - Bloquer intentionnellement le passage des autres concurrents.
 - Se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

30.8. ENGAGEMENT – DOCUMENTS DE BORD

Toute personne qui désire prendre part à une manifestation de l'espèce, devra remettre à l'organisateur, lors des Vérifications Administratives, une photocopie "noir et blanc" des documents du véhicule.

30.9. ATTRIBUTION DES NUMEROS

L'ordre des départs est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

30.10. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Si, dans ces parcs, il est permis de travailler, les interventions devront être totalement terminées avant l'heure de départ. Dans le cas contraire, le dépassement du temps entraînera une pénalité proportionnelle à ce dépassement.

- Avant le départ, les voitures pourront être regroupées dans un parc de départ.
- Le pointage en avance est autorisé en fin de section.
- Sauf stipulation contraire, dûment indiquée dans le règlement particulier, les voitures seront rassemblées, en fin d'épreuve, dans un parc, durant le délai de réclamation contre la conformité de la voiture. Ce délai est de 30 minutes et prendra cours au moment de l'arrivée de la dernière voiture rentrée dans les délais.

30.11. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT

- Les points de ravitaillement en carburant devront être clairement mentionnés dans le road-book et prévus, au minimum, tous les 120 km.
- Toute assistance organisée est interdite, sous peine d'exclusion de l'équipage.
- En aucun cas, une voiture "SUPPORTER" ne pourra suivre ou précéder une voiture participante, sous peine d'exclusion de l'équipage.

30.12. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE

30.12.1. FORMES DE COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.11)

L'organisateur indiquera dans son règlement particulier, quelles formes de communication d'itinéraire il utilisera et selon quel pourcentage.

N.B. : Lors des rallyes de régularité, le système "**ne pas se croiser - ne pas se couper**" ne peut être applicable en fléché conventionnel, ni en fléché allemand. Les organisateurs sont donc tenus de reprendre dans les schémas, toutes les routes que les concurrents pourraient emprunter, sous peine de voir ceux-ci, se croiser ou se couper, éventuellement.

Il est entendu, toutefois, que l'interdiction de "se croiser ou de se couper" reste d'application lors de l'itinéraire parcouru en lectures de cartes, y compris en lectures de cartes immédiatement consécutives (sauf si un autre système transitoire, même limité à une seule annotation, est intercalé entre elles).

Les organisateurs auront le loisir de proposer aux concurrents une option de Road-Book "Tout-en Fléché", moyennant une pénalité libératoire (pénalité conseillée : 1000 points. Dans ce cas de figure, ces concurrents pourront être classés avec l'ensemble des autres, compte tenu de la pénalité libératoire et ils devront se soumettre aux temps de passage déterminés par l'organisateur, sous peine de pénalités supplémentaires.

30.12.2. ETALONNAGE

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.7.2.4.)

30.13. ROAD BOOK

Le road book comportera une copie de l'attestation d'assurance et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la "permanence" devra y figurer également.

Les adresses et les coordonnées GPS des fins de sections y seront incorporées, de manière à permettre à chacun de s'y rendre directement sans continuer à suivre l'itinéraire du road book mais en se basant sur la signalisation routière, en utilisant une carte ou à l'aide d'un GPS.

30.14. POSTES DE CONTROLE ET PENALITES

30.14.1. CONTRÔLES DE PASSAGES (CP, CPH)

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.6.1 – Pénalités principales et 7.1 du présent RPR).

30.14.2. CONTRÔLES HORAIRES (CH)

- Les CH sont des contrôles de début et de fin de secteur.
RAPPEL : un secteur = une portion d'itinéraire comprise entre 2 CH ou entre le START d'un RT non "Auto Start" et le CH suivant.
N.B. : Un RT débutant par un "Auto Start" ne constitue pas le début d'un nouveau secteur ; le RT fait, dans ce cas, partie du secteur débutant au CH précédant l'Auto Start et se terminant au CH suivant.
- Les CH ont pour but de vérifier le respect du temps imposé, calculé à une vitesse moyenne toujours inférieure à **40 km/h** de « jour » ou **50 km/h** de « nuit ».
- Les temps sont relevés en **Heures** et **Minutes**.
- A ces contrôles, le contrôleur inscrit, sur le carnet de contrôle, l'heure à laquelle le participant lui présente son carnet, pour autant que l'équipage complet et la voiture soient à sa hauteur.
- L'avance et le retard aux divers contrôles horaires seront pénalisés.
- **L'entrée en avance dans la zone de pointage des contrôles horaires (Panneau "Horloge" jaune) n'est pas autorisée. Toute entrée anticipée sera sanctionnée par la pénalité pour pointage en avance.**

E - Règlement Particulier Rallyes

- L'heure de pointage appartient à la seule responsabilité de l'équipage, lequel pourra consulter l'heure officielle du contrôleur en poste. Ce dernier ne pourra, par contre, en aucun cas, fournir aux équipages, des informations sur l'heure idéale de pointage.
- L'équipage n'encourra aucune pénalisation aux différents CH, s'il effectue les formalités de pointage pendant le déroulement de la minute qui correspond à son Heure Idéale de Pointage.
- Pour une HIP à 11h30'00'', vous devez pointer entre 11h30'00'' et 11h30'59''.
- Pour une HIP à 11h30'40'', vous devez pointer entre 11h30'40'' et 11h31'39''
- **Il est impératif d'entrer dans la zone de contrôle selon le sens prévu par le road book. Dans le cas contraire, la pénalité équivalra à un contrôle horaire passé à l'envers.**
- En aucun cas, un pointage en avance sur le temps idéal ne permettra de réduire le nombre de minutes de retard enregistrées précédemment.
- N.B. : Dans certaines épreuves, les postes de CH pourront être équipées de machines "pointeuses" sans intervention humaine.

Les **CH** seront **pré-signalés** par un panneau jaune placé à, environ, 25m du contrôle et **signalés** par un panneau rouge placé à son emplacement exact (Panneaux "**Horloge**" de type FIA - Rallyes et de format **A3**, au minimum). Tout arrêt de progression est interdit, dès le panneau jaune franchi.

Remarque : Lorsqu'une épreuve d'Orientation/Navigation est organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront, dans certains cas, être doublés par des panneaux **CPH** (jaune et rouge "**Cachet**"). Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants de la catégorie "Régularité" de la manifestation, qui n'en tiendront pas compte : le passage à l'**Heure Idéale de Pointage** est attendu d'eux à cet endroit et y sera contrôlé.

Les contrôles horaires pourront être également réalisés au moyen d'un système GPS. L'écran du système, installé de manière visible sur le tableau de bord, présentera le signe du panneau d'entrée de zone (Panneau « Horloge » jaune) et un décompte de la distance, 500 mètres avant l'arrivée à ce même panneau virtuel. L'organisateur a cependant l'obligation d'installer un panneau FIA d'entrée de zone (Panneau « Horloge » Jaune) le long de l'itinéraire à l'endroit ad hoc, le positionnement donné par le GPS n'étant là que pour suppléer la disparition fortuite dudit panneau. Par convention, le panneau FIA de pointage (panneau « Horloge » rouge) sera toujours installé virtuellement 100 mètres après le panneau d'entrée de zone, ce panneau n'étant donc pas présent sur le terrain. En cas de contrôle horaire réalisé à l'aide du système GPS, l'heure de pointage est celle où l'équipage atteint le panneau de contrôle (panneau rouge) virtuel, soit 100 mètres après le panneau d'entrée de zone (panneau jaune). Il est donc interdit aux équipages, sous peine d'être pénalisés pour avance, d'entrer dans la zone (après le panneau jaune) avant que la minute de pointage ne soit entamée. Pour avoir une prise de temps correcte, l'équipage devra rouler à un minimum de 10 km/h lors du passage au panneau rouge virtuel. L'heure de pointage réalisée par un équipage à un CH virtuel devra apparaître sur l'écran du GPS pendant minimum 10 secondes après le passage du panneau rouge.

30.14.3. PÉNALITÉS AUX CH :

- **60 x Ka**. Points, par minute de retard ;
- **120** points, par minute d'avance.

30.14.4. REGULARITY TEST (RT)

- Il s'agit d'un tronçon routier normal dont la moyenne ne peut dépasser **40 km/h, de jour ou 50km/h, de nuit**. Le CH départ du RT ne pourra être, en même temps, le CH d'arrivée du secteur précédent. La zone comprise entre ces deux CH sera considérée comme une seule zone de contrôle.
- Le concurrent, après avoir pointé au CH d'arrivée du secteur précédent, se rendra immédiatement, avec sa voiture, au poste de départ du RT (signalé par un panneau "drapeau rouge")
- Dans le cas où, par la faute du concurrent, le départ du RT ne pourrait lui être donné à l'heure prévue par l'organisateur (au minimum, 2 minutes après l'heure de pointage au CH d'arrivée du secteur précédent), il lui sera infligé une pénalité de **120 points** par minute de retard. Il est évident que le concurrent doit pouvoir bénéficier de sa minute de départ pleine.
- Dans certains cas de figure, l'heure de départ du RT sera considérée comme étant aussi l'heure de départ du secteur suivant dont fait partie le RT.
- Le départ du RT pourra être remplacé par un dispositif "AUTOSTART". A l'endroit précis du départ "AUTOSTART", l'organisateur installera un panneau spécifique qui en portera la mention. Le concurrent calculera lui-même son temps de départ en ajoutant le nombre de minutes prévues par le Road-book ou la feuille de route, à son heure de passage au CH précédant cet AUTOSTART.
- Afin d'éviter un côté trop "prise de tête" à ces épreuves, l'organisateur ne pourra instaurer qu'une seule moyenne horaire par RT, sauf dans le cas où il fournirait, lui-même la table "distances/temps" indiquant le rythme de progression, tout au long du RT. De cette manière, la moyenne pourra varier à son gré, selon la topographie, le système de lecture ou la nature (zones habitées, zones rurales, etc.) de ce RT.
- Des Contrôles Secrets de Régularité (CSR) seront installés, dans les RT, pour vérifier le respect de la moyenne horaire au cours de ceux-ci et le passage effectif des participants selon l'itinéraire imposé. L'organisateur a la faculté d'admettre une marge d'erreur en deçà de laquelle, aucune pénalité ne sera appliquée. Par exemple : de -1 seconde à + une seconde, par rapport à l'heure idéale de passage.

E - Règlement Particulier Rallyes

Dans cet exemple, les concurrents ne seraient pénalisés que s'ils ont été "pointés" plus d'une seconde avant ou plus d'une seconde après leur heure idéale de passage.

- Le nombre de **CSR** par RT est laissé à l'appréciation de l'organisateur.
- Les **CSR** seront placées à des endroits inconnus des concurrents, non visibles par eux, sans panneau indicateur.
- Les CSR pourront être réalisés à l'aide d'un système GPS installé dans la voiture des concurrents.
- **Dans les RT, si des contrôles de passage HUMAINS (CPH) ou des CP avec tampon sont déployés le long de l'itinéraire, un délai de 5 Min devra être appliqué entre ces CP et une prise de temps.**
- Les pénalités encourues lors des RT seront ajoutées à celles, éventuellement encourues, d'autre part, au cours de l'épreuve.

CECI IMPLIQUE QUE LES RESULTATS DES RT ENTRERONT DIRECTEMENT EN LIGNE DE COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DU CLASSEMENT.

30.14.5. PÉNALITÉS EN RT

- 1 x Ka. Point par seconde de retard, lors des prises de temps.
- 2 points par seconde d'avance, lors des prises de temps.

30.14.6. FEUILLE DE ROUTE

- L'inscription des temps de passage aux différents **CH** se fera au recto de la feuille de route, où figurent les temps impartis et les cases réservées à cet effet. En cas de pointage par un dispositif GPS, le concurrent indiquera lui-même son heure de pointage, heure lue sur l'écran GPS après le passage à un panneau « Horloge » rouge virtuel. Seul le temps en Heures et Minutes sera reporté sur la feuille de pointage. Les secondes apparaissant sur l'écran seront donc éludées.
- Une mention, un paragraphe, un cachet ou tout autre signe distinctif sera apposé au verso, dans la PREMIERE case vide, attestant du passage aux différents **CP**, et **CPH**.
- Facultativement, l'organisateur pourra demander à un ou plusieurs de ses **CH** d'apposer, également, un signe distinctif dans la 1^{ère} case libre, de la rubrique "**CP**", de la feuille de route, empêchant ainsi les concurrents de recopier au bon endroit, des CP collectés "au brouillon" mais non encore y inscrits (cette disposition peut ne pas être rappelée lors des briefings).

30.14.7. TIMING DES POSTES DE CONTRÔLE

- Ouverture des postes de contrôle : 30 minutes avant l'heure idéale du 1^{er} concurrent.
- Fermeture des postes de contrôle : 30 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course.

30.15. DELAIS DE MISE HORS COURSE - Voir également Art.18 (sauf 18.2.) du présent RPR.

- Les délais de mise hors course sont fixés par l'organisateur. Ils seront suffisamment larges pour permettre à un maximum de concurrents d'être repris au classement final, étant entendu, toutefois, que le timing de l'ensemble de l'épreuve ne peut être mis en péril au profit de l'un ou l'autre individu.
- Si, une fois les délais fixés, l'organisateur était amené à les modifier pour quelque motif que ce soit, il ne pourrait le faire qu'à la condition que tous les concurrents en soient avertis avant le départ de la section concernée.
- **L'exclusion sera prononcée dès l'atteinte du délai de mise hors course.** En conséquence, les concurrents qui pourraient se voir exclus pour délai de mise hors course atteint, ont intérêt (s'ils veulent prendre le départ de la section suivante ou être repris au classement de l'épreuve), à "court-circuiter" ce qu'il faut du parcours imposé pour se rendre dans les délais, à l'endroit de l'arrivée de la section en cours. Une pénalité en points correspondant aux contrôles manquants leur sera, alors, appliquée.

30.16. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES

30.16.1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Avant chaque épreuve, les concurrents devront présenter aux organisateurs et/ou officiels :

- Leurs licences annuelles ASAF ou VAS (tous les autres candidats participants non-détenteurs, de l'un de ces titres auront préalablement sollicité, auprès de l'organisateur, l'obtention d'un TP journalier du niveau L Prix d'un TP-L : **20 €**) ;
- Leurs documents d'identité ;
- Le permis de conduire du pilote ;
- Le certificat d'immatriculation ;
- Le document du contrôle technique automobile (vert, pour rappel) - Pas requis pour les voitures de moins de 4 ans ou immatriculées à l'étranger ;
- La carte-d'assurance du véhicule ;
- Les documents relatifs aux plaques "Z", quant aux personnes habilitées à les utiliser ;
- Les photocopies des documents de bord de la voiture.

Si une heure de convocation a été transmise aux concurrents, tout retard aux vérifications entraînera une pénalité forfaitaire de **300 points**.

30.17. IMPOSITIONS TECHNIQUES

Tous les véhicules doivent être en accord avec la réglementation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'avec les normes techniques du présent règlement, notamment, en ce qui concerne les points suivants :

E - Règlement Particulier Rallyes

- Etat des pneumatiques qui doivent être en bon état, ne pas dépasser de la carrosserie et avoir des sculptures d'au moins 1,6 mm à l'arrivée de l'épreuve ;
- Niveau de liquide de frein et fixation de la batterie ;
- Eclairage, feux (qui doivent être en conformité avec le Code de la Route) et essuie-glaces
- Présence d'un cric d'une roue de secours en état, d'un triangle de sécurité ;
- Ceintures de sécurité (pour les véhicules postérieurs au 1^{er} septembre 1967) si les points d'ancrage ont été prévus par le constructeur ;
- Présence d'un extincteur à poudre (minimum 1 kg, en cours de validité) correctement fixé et facilement accessible ;
- Niveau de bruit (contrôlable avant le départ ou pendant la manifestation), lequel devra être conforme à la législation en vigueur.

30.17.1. LE DÉPART SERA REFUSÉ AUX VÉHICULES DONT

- L'aspect de présentation et la conformité ne correspondent pas avec la déclaration portée sur le bulletin d'engagement
- Les pneus sont de type "Racing" non autorisés en usage routier

30.17.2. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ÉVENTUELLES

À tout moment de l'épreuve, des vérifications techniques pourront être opérées par l'organisateur, soit de son propre chef, soit à la suite d'une réclamation d'un concurrent envers un autre concurrent. En cas de non-conformité constatée, le concurrent fautif sera exclu de l'épreuve.

30.18. LISTE DES QUALIFIES

Une liste des qualifiés sera affichée par l'organisateur. S'ensuivra un délai de réclamation de 30 minutes, à la suite duquel, la liste deviendra officielle (sauf réclamation).

30.19. FEUILLE DES "VERIFICATIONS"

Le départ sera refusé à tout concurrent qui ne serait pas en ordre de vérifications, selon l'indication portée sur une fiche, **qui devra être restituée au moment du départ.**

30.20. VOITURES OUVREUSES ET "DAMIER"

- L'organisateur se doit de faire ouvrir son parcours par une voiture officielle qui partira 30 minutes, au plus tard, avant le premier concurrent afin que les contrôleurs soient prévenus de l'arrivée imminente des concurrents.
- Une voiture "damier" fermera le parcours et partira après le délai de mise hors course du dernier équipage, pour prévenir les contrôleurs de la fin des passages.
- L'organisateur sera tenu de fournir aux équipages de ces deux voitures, un road-book simplifié afin qu'ils ne s'égarer pas car ils sont tenus de vérifier les différents contrôles et de compléter leur feuille de route comme des concurrents normaux. Ces feuilles devront être remises au Directeur de Course et serviront de feuilles de route "étalon".

30.21. ADDITIFS - BRIEFING

Toutes les éventuelles modifications ou dispositions particulières seront annoncées par des additifs datés, numérotés, signés et communiqués aux concurrents.

Ces additifs et les dernières instructions communiquées oralement lors du briefing, feront partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve.

30.22. RELEVÉ DES PENALITES

30.22.1. DÉPART REFUSÉ :

- Véhicule déclaré non conforme ou dangereux par l'organisateur ou la commission sportive.
- Non-paiement de la totalité des frais d'inscription.
- Reconnaissance préalable du parcours.

30.22.2. EXCLUSION :

- Conduite dangereuse.
- Impolitesse ou menace envers un commissaire.
- Acte non fair-play.
- Bruit excessif (+ de 95 dB).
- Infraction grave au code de la route.
- Tentative de tricherie ou acte antisportif.
- **Avance** dépassant, en temps et/ou en nombre, le seuil déterminé par l'organisateur et communiqué lors du briefing

30.22.3. PÉNALITÉS COURANTES

- **CH** manquant, excédentaire, pris en dehors de l'ordre attendu ou passé à l'envers : **1200** points.
- Par **minute d'avance** sur le routier : **120** points.
- Par **minute de retard** sur le routier : **60 x Ka**. Points
- **CP** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **100** points.
- **CPH** ou **CP de positionnement** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **300** points.
- **CSR** (contrôle secret de régularité) manquant ou excédentaire (en RT) : **300** points

E - Règlement Particulier Rallyes

- **CSR** : pénalité maximale (Ret. /Av.) : **300** points (après application du coefficient **Ka**, en ce qui concerne le retard).
- Par **seconde d'avance** en RT : **2** points.
- Par **seconde de retard** en RT : **1 x Ka**. Point.

30.22.4. PÉNALITÉS SPÉCIALES

- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CP** : **600** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CPH** : **1800** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des temps des **CH** ou des **RT** sur la feuille de route (non contresignée) : **3600** points.
- Perte ou altération du **carnet de route** : **15.000** points.
- **Retard** sur l'heure de **convocation** : **100** points.
- Par minute de **retard au départ** d'une section ou d'une RT : **120** points.
- Par **appel** téléphonique de "remise à l'étrier" à la **D.C.** : **500** points (conseillé).
- Ouverture ou perte de l'éventuelle **enveloppe "de secours"** : **1000** points (conseillé).
- Road book "Tout en fléché" : **1000** points (conseillé).

30.23. RECLAMATIONS – APPELS (Voir chapitre III du RSG)

- Toute réclamation concernant la section parcourue devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'arrivée de l'équipage.
- Toute réclamation concernant les classements devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'affichage des résultats.
- Seules, les réclamations écrites et individuelles seront prises en compte.
- Il est toujours possible de déposer réclamation contre la décision du comité organisateur auprès des Commissaires Sportifs de l'ASAF ou se pourvoir en appel contre une décision de ces derniers. Dans ce dernier cas, le classement sera totalement ou partiellement suspendu jusqu'au verdict rendu par l'ASAF.

30.24. CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS

30.24.1. CLASSEMENTS

A l'issue de l'épreuve, un classement **général** sera établi. Un classement général pourra être établi par catégories organisées dans l'épreuve.

Ils récompenseront les équipages totalisant le moins de points de pénalité. En cas d'ex aequo, la préséance sera accordée à l'équipage de la voiture de la plus petite cylindrée. En cas d'égalité de cylindrée, elle reviendra à la plus ancienne (Voir certificat d'immatriculation).

30.24.2. ATTRIBUTION DES POINTS

Maximum de résultats à faire valoir/Minimum de résultats requis, départage éventuel et barème des points : Voir Article 4. Championnats du RSG.

Vu l'implication de l'ensemble de l'équipage (le navigateur joue, ici, un rôle plus important que dans les autres disciplines) **les championnats seront MIXTES**, et reprendront individuellement, les 2 membres de l'équipage. Les vainqueurs finaux dans ces disciplines pourront donc, tout aussi bien, être des pilotes que des navigateurs.

30.25. ORGANISATION D'UNE EPREUVE

- Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé pour approbation au responsable du GT "Rallyes type A" de la CSAP concernée **qui le transmettra pour seconde approbation au secrétariat de l'ASAF** conformément à l'article 3 du RSG.
- Les organisateurs sont tenus de se conformer à l'article 3.6 du RSG – "Obligations administratives de l'organisateur".

B. TYPE "REGULARITE MARATHON"

Toutes les dispositions reprises ci-dessus et applicables aux rallyes de "Régularité ASAF" sont applicables au type "**MARATHON**", sauf celles reprises ci-dessous, qui peuvent les compléter ou y déroger. Les organisateurs d'une épreuve de ce type recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de couverture en assurance ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive officielle reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles et membre de l'ADEPS.

Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence "Epreuve de régularité".

30.26. PARTICULARITES DU TYPE "MARATHON"

- Il s'agit d'un rallye de régularité, à parcours secret de type pénalisant, se déroulant sur la voie publique, dont la moyenne horaire n'est jamais supérieure à **49,9 km/h***(que ce soit **de jour ou de nuit**) et où la **longueur** du parcours n'est **pas limitée**.
- Ce type d'épreuve peut se dérouler **nuitamment** et se poursuivre sur **plusieurs jours**.
- Il existe, en "Régularité Marathon", plusieurs possibilités quant à la moyenne maximale à appliquer: **25 Km/h -- 36 Km/h -- 49,9 Km/h**.
- Les organisateurs désireux d'organiser, au cours du même meeting, plusieurs catégories basées, soit sur ces moyennes maximales, soit sur d'éventuels niveaux de difficulté différents ("Découverte", "Classic", "Experts") établiront des **classements généraux distincts pour chacune d'elles** et, éventuellement, des classements par classes de cylindrées.

E - Règlement Particulier Rallyes

- Le temps alloué aux secteurs ne peut être inférieur à 6 minutes. Un secteur ne peut comporter qu'un seul Contrôle de Passage Humain (CPH) par tranche de 3 minutes. Cependant, un secteur sans habitation* pourra se voir alloué un temps de 3 minutes ; dans ce cas, aucun CPH ne peut être installé dans ce secteur. Ces conditions ne s'appliquent pas aux secteurs neutralisés (30 Km/h maximum). Les tronçons de 3 minutes ne pourront avoir qu'une succession immédiate limitée à DEUX. La reprise d'un secteur de 3 minutes ne pourra reprendre qu'après un secteur plus long (c'est-à-dire un secteur de 6 minutes minimum) et/ou à moyenne plus basse (limitée à 45 km/h).
* En cas de non-respect de ces règles, les secteurs en cause seront automatiquement annulés et l'organisateur sera redevable envers l'ASAF, d'une amende automatique de **125 €**, sur rapport des Commissaires Sportifs.
- Les formes de communication de l'itinéraire sont identiques au point 29.11 du présent règlement, à l'exception des restrictions suivantes : le fléché droit non métré, les notes littéraires et l'arête de poisson ne pourront être utilisés que lors de la partie diurne de l'épreuve.

30.27. ADMISSION DES VEHICULES (voir Article 29.3. – Rallye d'orientation)

- Le comité organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un véhicule sans en donner la raison. Si la candidature n'est pas retenue, les frais de participation perçus seront remboursés intégralement.
- Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé par l'organisateur.
- Les impositions techniques faites aux voitures et qui ne seraient pas au nombre de celles faites en type "Régularité ASAF" seront clairement répertoriées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

30.28. CLASSES DE CYLINDREE

- Les organisateurs répartiront les véhicules dans les 3 classes de cylindrée suivantes :
A : 0 à 1300 cc
B : plus de 1300, jusqu'à 2000 cc
C : plus de 2000 cc
- Ils pourront, éventuellement, regrouper les classes ne comportant pas 5 concurrents, avec la classe directement supérieure.

30.29. PARTICIPATION AUX FRAIS

Le montant des droits d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur, qui les fixera en fonction de la longueur de l'épreuve et des divers services offerts, lesquels seront clairement détaillés dans son Règlement Particulier.

30.30. PENALITES

Certaines pénalités sont propres au type "Marathon" ; Elles seront détaillées dans le Règlement Particulier des épreuves ou communiquées lors du briefing.

30.31. COEFFICIENTS D'ANCIENNETE

Les organisateurs disposent du **choix d'appliquer ou non** des coefficients aux pénalités de retard encourues par les concurrents, coefficients calculés en fonction de l'âge de leur voiture.

Ce choix devra figurer CLAIREMENT dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

Si le choix d'application d'un coefficient est retenu, il s'agira du coefficient **KA**, tel qu'il est défini à l'Art. 30.4.6, du présent règlement "Régularité ASAF" et il sera appliqué selon les mêmes modalités.

30.32. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTROLES

30.32.1. MISE EN PLACE DES POSTES DE CONTRÔLE :

- Ouverture des postes de contrôle : 30 minutes avant l'heure idéale du premier concurrent
- Fermeture des postes de contrôle : 30 minutes après l'heure théorique du dernier concurrent.

30.32.2. ETAPES DE RÉGULARITÉ (RT)

(Voir point 30.13.4 du présent règlement – Régularité ASAF)

5^{ème} partie DOCUMENTS

Art. 31. CARNET DE ROUTE "TYPE"

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Art. 32. REGLEMENT "TYPE"

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez IMPERATIVEMENT à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé

Art. 33. FEUILLE D'ENGAGEMENT "TYPE"

Art. 34. FEUILLE DES VÉRIFICATIONS "TYPE"