

Association Sportive Automobile Francophone

Fédération reconnue par l'Exécutif
de la Fédération Wallonie-Bruxelles



ASAF NEWS

Annexes aux Prescriptions sportives de l'ASAF

ANL du 29 juillet 2024

Concerne :

- Shake-Down et Journée VIP

(Rallyes de type B)

- Zones d'assistance

(Rallyes de types B, B-Short et Rallyes sprints)

- Vitesse moyenne maximale par secteur

(Rallyes de types B, B-Short et Rallyes sprints)

ASAF Newsletter du 29 juillet 2024

Modifications des Prescriptions Sportives

E – REGLEMENT PARTICULIER RALLYES

.../...

Art. 16. **SHAKE DOWN / JOURNEES 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 après avoir participé au Shake Down (ou y participant en utilisant une autre voiture), 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 2500 € (en plus des redevances habituelles), sera versée par l'organisateur à la Trésorerie de l'ASAF.

.../...

16.2. **JOURNEE 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 après avoir participé à la "Journée VIP" (ou y participant en utilisant une autre voiture), 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 2500 € (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 20 KM/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 y 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.

.../...

17.2. **ZONE 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 autorisée 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€.

.../...

17.6. — ZONE D'ASSISTANCE DITE "ZONE-PNEUS"

La possibilité devra obligatoirement être donnée, aux concurrents, de changer les 4 roues, à un endroit désigné par l'organisateur, situé entre le parc fermé (de regroupement ou de départ) et le CH de départ de la première ES de **chaque boucle** (création d'une zone d'assistance et précision de son existence dans le Road Book et le carnet de route). 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. Cette faculté d'assistance appartient aux concurrents de toutes les Divisions et la zone éventuelle d'assistance leur est également accessible.

Des CH d'entrée et de sortie de cette zone d'assistance seront OBLIGATOIREMENT installés.

Un des 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 celui de la sortie de la zone d'Assistance et celui d'entrée dans la Zone de Départ de l'ES 1.

La durée du service dans cette zone, (qui sera répertoriée sur le carnet de Route et dans le Road Book) sera **au minimum, de 5 minutes, à ajouter au temps nécessaire pour parcourir complètement la Zone, sans s'y arrêter, calculé à une moyenne maximale de 20 KM/H.**

.../...

Art. 26. TYPES B ET B-SHORT

.../...

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.

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.

.../...

Pour l'Organe d'Administration,

Bernard HAYEZ,
Président.

Katia LIEMANS,
Secrétaire Générale.