

E - REGLEMENT PARTICULIER RALLYES

Art. 1. - GENERALITES

Avant – propos :

Rappel de la terminologie générale utilisée en rallyes ASAF :

- **Secteur** : Itinéraire compris entre 2 CH (ou CHF) ou entre le Start d'une EC et le CH (ou CHF) suivant.
- **Section** : Itinéraire compris entre un parc fermé et un parc de regroupement, entre deux parcs de regroupement, entre un parc de regroupement et un parc fermé ou, encore, entre deux parcs fermés.
N.B. : Les zones de départ et d'arrivée des EC et les zones de contrôle (CH, CHF, CP) ne sont pas à considérer comme Parc Fermés dans cette définition.
- **Boucle** : Itinéraire partant et revenant au même endroit.
N.B. : Une seule section peut être tracée en boucle et porter cette dénomination.
- **Etape** : Ensemble de l'itinéraire parcouru avant et après un Parc Fermé de nuit.

Un rallye peut donc comprendre 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 **EC**.

- **Additif** : Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier de l'épreuve.
- **Communication** : Document écrit officiel de nature informative publié, soit par le Directeur de Course, soit par les Commissaires Sportifs
- **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.

1.1. PRESCRIPTIONS DIVERSES

1.1.1. Sauf dans le cadre des Rallyes « ASAF Legend », et des rallyes de régularité du type « Marathon », le parcours ne pourra être supérieur à 400 Kms, parcours neutralisé compris.

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

1.1.3. Un ravitaillement en carburant sera prévu, au minimum, tous les 120 Km. Les points de ravitaillement seront indiqués dans le Road Book.

1.1.4. Il sera interdit de se croiser sauf en neutralisé ou en parcours de liaison.

1.1.5. Les prologues sont interdits. L'interruption entre 2 secteurs ne pourra, en aucun cas, excéder 3 heures (sauf Art. 1.1.12. ci-après)

1.1.6. Infrastructure minimale :

- une permanence où les responsables de l'organisation siégeront pendant toute la durée de l'épreuve. Ceux-ci seront en liaison radio avec chacune des EC et avec les voitures ouvrees ou de service.
- Un emplacement pour le contrôle des voitures après abandon ainsi qu'un local pour d'éventuels contrôles de conformité ou 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.

Les Rallyes d'Orientation ("R.O."), les Rallyes de régularité et les Rallyes du type « ASAF Legend » n'entrent pas en ligne de compte pour les dispositions reprises au présent article.

1.1.7. Les rallyes de type « B » et « B-Short » ne pourront excéder une durée maximale de 36 heures (sauf Art. 1.1.12. du RPR), durée calculée entre l'ouverture des Vérifications Techniques et l'officialisation des résultats. Les vérifications administratives, la distribution des road books pourront débuter au plus tôt à 8h le premier jour du meeting ainsi que le contrôle des documents pour les équipages déjà en possession de ceux-ci. Le départ du premier concurrent dans la 1ère EC de la dernière boucle ne pourra avoir lieu après **17 H**.

1.1.8. Lors de 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 défini lors du passage aux vérifications administratives. 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.

1.1.9. Lors de rallyes de type « B » et « B-Short », les VT ne pourront débuter avant 14h, le samedi et avant 18h, le vendredi (sauf si celui-ci est un jour férié), pour les épreuves se déroulant le samedi.

Les vérifications administratives (VA), ainsi que la distribution des road books pourront débuter à l'ouverture du secrétariat le premier jour du meeting. Les équipages dont les formalités ne sont pas

E - Règlement Particulier Rallyes

intégralement remplies devront se représenter avant l'heure de clôture des vérifications administratives fixée par l'organisateur dans le règlement particulier.

Les pénalités suivantes seront appliquées en cas de présentation tardive :

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

Le secrétariat devra rester ouvert, au minimum, jusqu'à 14 heures.

Lors du contrôle des documents des rallyes de types « B » et « B-Short », l'organisateur conservera les licences des concurrents. En échange, il leur remettra un document type qui en permettra la récupération. Ceci a pour but d'obliger les équipages à se re-présenter au PC et d'y déclarer les éventuels accidents matériels, corporels et les dégâts de leur véhicule consécutifs à une sortie de route. Les licences leur seront rendues (à leurs représentants si les titulaires des licences sont physiquement empêchés), dès la fin du meeting.

En cas d'abandon, quel qu'en soit le motif, tous les équipages concernés devront présenter leur véhicule aux Commissaires Techniques qui complétera leur document type afin qu'ils puissent récupérer leur licence auprès de l'organisateur. Un endroit facilement accessible devra être prévu à cet effet. Si leur véhicule est rentré au Parc Fermé final, les équipages pourront récupérer leur licence auprès de l'organisateur, après la constatation du bon état du véhicule par le commissaire technique.

Une somme de **25 €**, pour frais administratifs, sera réclamée (par licence non retirée), aux concurrents ayant omis de la récupérer. Somme à virer sur le compte **BE62 0010 9159 5661** de l'ASAF.

Les licences non réclamées seront envoyées par l'organisateur dans les 3 jours ouvrables qui suivent l'épreuve au secrétariat permanent de l'ASAF.

Une liste reprenant ces licenciés, régulièrement mise à jour, sera transmise aux organisateurs des épreuves ultérieures, ainsi qu'aux « responsables - licences » provinciaux.

1.1.10. 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 22 h. 30'.

Au cours de celle-ci, des coupes, plaquettes et prix (facultatifs) récompenseront, dans l'ordre, les lauréats de la Division « Prov'Historic », 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, 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.

RAPPEL : Les cérémonies de remise de prix devront débuter par celle concernant la Division 4. Seules, une proclamation des résultats de la Division « Prov'Historic » ou la remise de prix spéciaux (non repris ci-dessus) pourraient la précéder. (Voir également art. 22 du présent RPR, - Règlement « type » Rallyes, à l'art. 9 – Proclamation des résultats)

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

1.1.12. En dérogation aux articles 1.1.7 et 1.1.9. du RPR qui restent d'application pour les épreuves organisées en 1 journée (EC sur un jour), les organisateurs de Rallye de type « B » pourront, s'ils le désirent, organiser en 2 jours (EC sur 2 jours) moyennant les conditions suivantes :

1. Respect de l'horaire suivant : ouverture le premier jour du meeting (qui doit être un samedi ou un jour férié) au plus tôt à 8h00 et clôture du meeting le lendemain (qui doit être un dimanche ou un jour férié) au plus tard à 22h30.
2. Tracé des différentes EC programmées par l'organisateur étudié de manière à toujours faire circuler les concurrents dans le même sens ; ceci pour des raisons évidentes de sécurité lors des reconnaissances.
3. Un minimum de 20% de la longueur totale du parcours chronométré (EC) de l'épreuve doit être au programme du 1er jour.

4. Dans ce schéma d'épreuve, l'ordre des départs pour la seconde étape est l'ordre du classement de la première, pour autant, toutefois, que ce classement soit basé sur une distance disputée représentant, au moins, 20% de la longueur totale des EC de l'épreuve.

1.1.13. Chronométrage

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 une ou des moyennes en vue de remplacer un temps manquant.

1.2. DESCRIPTION DU ROAD BOOK

1.2.1. La localisation des contrôles horaires devra se trouver dans le Road book. L'adresse et le numéro de téléphone de la permanence où un responsable qualifié de l'organisation siégera pendant toute la durée de l'épreuve, devra également s'y trouver.

1.2.2. Le Road book devra comporter un exemplaire de la déclaration d'accident, un rappel de l'emploi des drapeaux (voir art. 10.10. du présent RPR) et une copie de l'attestation d'assurance. Cette copie et la carte verte d'assurance de la voiture devront toujours se trouver à bord du véhicule. Il comportera également un "timing" détaillé de l'épreuve ainsi qu'une carte générale du parcours (EC et liaisons), sauf en Rallyes de Régularité, d'Orientation et en Rallyes « ASAF Legend ».

1.2.3. La boule qui indique l'endroit d'où l'on vient se situera toujours, dans le schéma, en bas de la case, sauf en type R.O.

1.2.4. La numérotation des schémas sera obligatoire et se fera toujours dans la partie inférieure de la case.

1.2.5. 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 « ASAF Legend » ; obligatoire en types « B » et « B-Short ».

1.2.6. 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 » et « ASAF Legend »).

En rallyes de types "B" et "B-Short", les road book 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.

Le road book doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve ; il contient, en effet, un exemplaire de la déclaration d'accident et une copie de l'attestation d'assurance.

1.2.7. 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 « décomposées ».

1.2.8. Tous les triangles renversés, les STOP, les panneaux de début et fin d'agglomération (sauf en Types « Régularité », « Orientation » et « ASAF Legend ») 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.

1.2.9. 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.

1.2.10. 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 », et « ASAF Legend ». Le concurrent ne respectant pas cette moyenne se verra pénalisé normalement.

1.2.11. Dans les rallyes de Types "B" et "B-Short", le non-respect intégral de l'itinéraire (EC et liaison) aura pour conséquence la mise hors course (sauf le non-respect du nombre de tours dans une EC comportant une boucle)

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 EC, 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, en imposera le respect par des moyens mécaniques (Gros ballots, Big Bags, etc.).

De même, lors des "décomposés", (ou des « chicanes artificielles ») dans une EC, l'organisateur placera en sortie d'échappatoire, un obstacle (Pneus, Gros ballots de paille, Big Bags, etc.).

ATTENTION : se référer également à l'art. 1.2.13. ci-dessous en interdisant la sortie, de façon à obliger

E - Règlement Particulier Rallyes

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 en place ou s'il existe un moyen de passer outre, le concurrent « à la faute » sera soumis à cette imposition.

Dans les deux cas, 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.

Il est recommandé aux organisateurs dont les parcours comportent ce genre de particularités, 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.

1.2.12. 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". La distance entre les deux lignes de Start doit être de trois mètres, au minimum, et de 15 mètres, au maximum, selon l'homologation.

1.2.13. Si, dans une EC, une échappatoire ou une trajectoire de sortie possible peut déboucher sur une route également empruntée par cette EC (ou une autre), la mention "Concurrents en face" devra figurer en INFO dans le Road Book. **De plus, un moyen de protection mécanique, empêchant efficacement le passage des véhicules devra être mis en place (gros ballots de 500kgs, Big Bags, etc.)**

1.3. APPEL A L'AIDE MEDICALE URGENTE – PANNEAU « SOS » / « OK ».

Dans les rallyes des types « B », « B-Short » et « ASAF Legend », chaque voiture aura à son bord un signe indiquant, d'un côté « SOS » rouge et, de l'autre côté, « OK » vert. Ce signe sera remis en même temps que la carte des « Vérifications Techniques », aux propriétaires des voitures présentées au Pré-contrôle.

- En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, le signe « SOS » rouge devra, sauf impossibilité, être montré aux voitures suivantes.

Tout équipage à qui le signe « SOS » rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident (et dont les deux occupants ne sont pas à l'extérieur de la voiture) sans que le signe « OK » soit exhibé, devra s'arrêter immédiatement (et sans exception) pour porter assistance. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter.

La deuxième voiture qui arrive sur les lieux de l'accident continuera 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.

- 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 affiché afin d'être clairement visible par les autres concurrents.

- **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) sera 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).**

Art. 2. - TYPES DE RALLYES

Les épreuves se diviseront en 5 types :

- Rallyes d'Orientation : "R.O."
- Rallyes de régularité à parcours routier pénalisant : Types « Soft » ou « Marathon »
- Rallyes du type « ASAF Legend »
- Historic Rally Stage / Historic Rally Festival (Histo/ Démo's)
- Rallyes à étapes chronométrées (EC) : Type "B" et Type "B-Short".

2.1. - RALLYES DE NAVIGATION/ORIENTATION (« R.O. »)

2.1.1.– Profil des épreuves

2.1.1.1. 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 essence 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.

2.1.1.2. 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.

2.1.1.3. Les épreuves auront lieu, soit le samedi, soit le dimanche, soit au cours d'un jour férié.

2.1.1.4. 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.

2.1.1.5. Les organisateurs peuvent organiser leur épreuve pour une, pour deux ou pour les trois catégories reprises à l'Art. 2.1.4, ci-dessous (à leur choix).

N.B. : Une catégorie « Régularité Soft » peut également être reprise au programme de l'épreuve (voir 2.2.a).

2.1.1.6. 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.

2.1.2. – AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT

2.1.2.1. 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.

2.1.2.2. 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 » 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 lente** ».

2.1.2.3. Licences

Les rallyes d'Orientation /Navigation de l'ASAF (**R.O.**) sont accessibles à tous les licenciés de l'ASAF ayant atteint l'âge requis.

La licence minimum pour pouvoir participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle « **L** » (**30 €**) ou journalière « **1J-L** » (**10 €**).

Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences.

Les concurrents désirant se procurer des garanties en assurances plus importantes pourront acquérir une licence du type « **B** » (annuelle, à **70 €**) ou « **1J-B** » (journalière à **50 €**), après avoir satisfait aux impositions en matière d'agrément médical.

Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit (voir art. 2.3.5. « **TP** » du RSG).

Toutes les licences de l'ASAF (y compris la « **L** » et la « **1J-L** ») comportent une couverture en « Accident corporel » et une « Protection juridique ».

Pour les navigateurs âgés de moins de 18 ans (**12 ans au minimum et taille d'1m35, au moins**), une autorisation du représentant légal (autorité parentale), légalisée par l'administration communale où se situe leur domicile, sera exigée.

E - Règlement Particulier Rallyes

Il est à noter que les licences annuelles émises par la VAS peuvent utilement servir.

2.1.2.4. Droit de calendrier

Le montant du droit d'inscription de l'épreuve au calendrier de l'ASAF est laissé à l'appréciation de chaque CSAP, mais ne peut dépasser **25 €**.

2.1.2.5. Droit d'engagement

Le montant du droit d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

2.1.3 – ADMISSION DES VOITURES

2.1.3.1. 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, sur 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 obligatoirement 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 (certificat de CTA rouge), n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en « O ».

En ce qui concerne les voitures immatriculées à l'étranger, la possibilité qu'elles puissent être admises dans ces divisions 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).

2.1.3.2. L'ensemble de ces véhicules devra être en conformité avec les impositions légales en matière de circulation routière, tant au niveau des documents, des équipements de sécurité qu'au niveau du bruit.

Les concurrents engagés attesteront par écrit et sur l'honneur que leur véhicule est conforme à la législation en matière de circulation routière, les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinant toute responsabilité en ce domaine.

2.1.4 – 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.

2.1.4.1. « 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.

2.1.4.2. « 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 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).

2.1.4.3. « Experts »

a. Le Road Book peut comporter du fléché orienté métré ou non métré, du fléché droit métré ou

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

2.1.4.4. 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.

2.1.5 – SYSTEMES DE LECTURE

- a. Les différents systèmes d'indication de l'itinéraire sont décrits en détail, ci-après (voir art. 2.1.10.).
b. Les cartes devront être des copies couleurs de cartes récentes n'ayant subi aucune modification ni altération (pas d'ajout, suppression, tipp-ex.....).

2.1.6 - PENALITES - CLASSEMENTS

2.1.6.1. 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 :

- l'absence d'un « contrôle de passage »,
- une divergence dans l'ordre de ces « contrôles de passage », par rapport à celui déterminé par l'organisateur,
- la présence intrusive d'un « contrôle de passage » excédentaire (vrai ou faux).
- les « contrôles de passage » pourront être de deux sortes :
- 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),
- 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 - Rallyes** et de format **A3**, au minimum).

Remarque : Lorsqu'une catégorie « Régularité Soft » 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.

2.1.6.1.1. 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.

2.1.6.1.2. Les 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 « organisateurs » 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).

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

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 (12 x15 cm, 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.

2.1.6.1.3. La pénalité applicable pour chaque **CP** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu sera de **300** points.

Celle applicable aux **CPH**, dans les mêmes conditions, sera de **900** points.

2.1.6.1.4. Attention : Si de « faux » **CP** sont autorisés, tous les **CPH** doivent être « véritables ».

2.1.6.2. Pénalités « subsidiaires »

2.1.6.2.1. 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)

2.1.6.2.2. 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.

2.1.6.2.3. 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).

2.1.6.2.4. 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 à charge du concurrent et réalisé suivant les indications mises à sa disposition par l'organisateur.

2.1.6.2.5. 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** s'élève à **0,500** points.

2.1.6.2.6. 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.

2.1.6.2.7. 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. 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 2013, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **1,13**.

2.1.7 – VOITURE OUVREUSE

2.1.7.1. 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.

2.1.7.2. L'organisateur sera tenu de fournir à l'équipage de cette voiture, un road-book simplifié afin qu'il ne s'égare 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 Courses et servira de feuille de route "étalon".

2.1.8 – GENERALITES

2.1.8.1. 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.

2.1.8.2. Appareillage embarqué

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

2.1.9 – COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – 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.

2.1.10 – 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.

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).

2.1.10.1. 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 routes sur bordure ou rigoles, les parkings signalés par un P, les chemins de terre ou empierrés et autres voies interdites aux automobiles.
- 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. 2.1.10.3. « 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.

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 seront à prendre en considération. Il en sera, dès lors, fait mention dans le road book.

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-tout-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-tout-droit-possible » dans l'attente de rencontrer la situation représentée par un schéma univoque, il le rappellera dans ses briefings.

2.1.10.2. 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 :

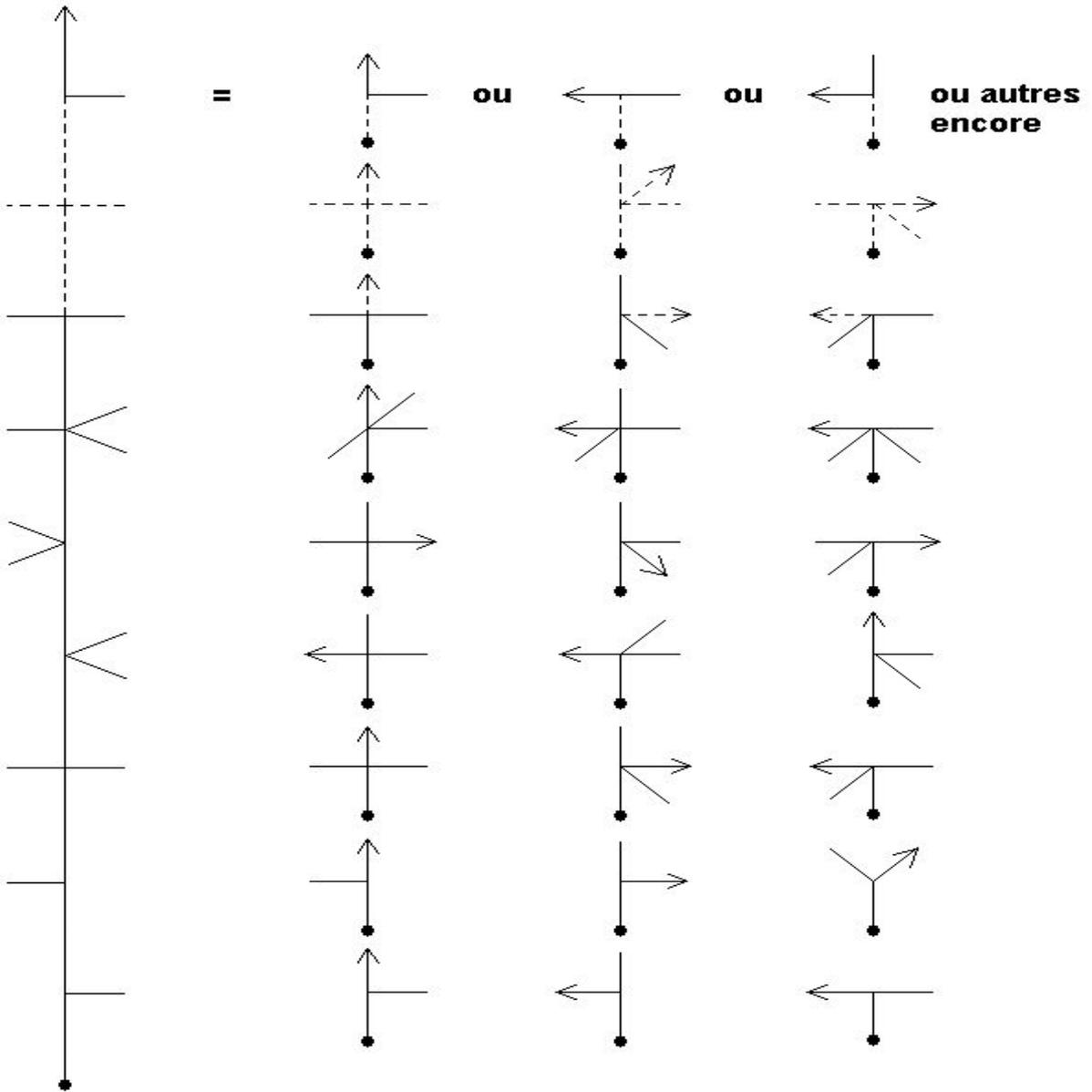
Un trait du côté gauche signifie soit « négliger une gauche », « quitter à droite », « T à droite » selon la configuration réelle de la route.

Un trait du côté droit signifie soit « négliger une droite », « quitter à gauche », « T à gauche » selon la configuration réelle de la route.

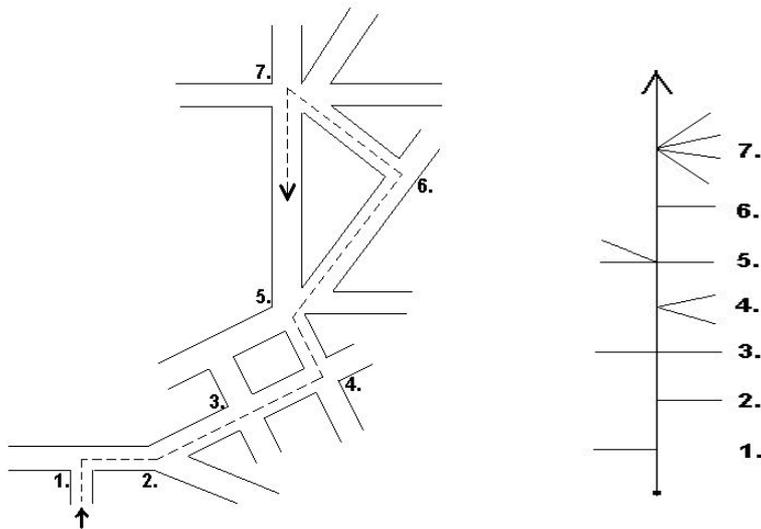
Deux traits en « V » (formant un « K » avec la ligne principale) du côté gauche, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à Droite" ou "négliger double gauche".

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 :



2.1.10.3. Les cartes

Les cartes utilisées par les différents organisateurs sont le plus souvent de type « Etat 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.

b. La carte à tracer

La description du parcours ne peut être réalisée que sur les deux supports suivants : cartes IGN ou similaires 1/20.000, 1/25.000 ou 1/ 50.000, en couleurs.

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.

Le tracé peut être indiqué sur la carte au moyen de points ou de flèches qui sont généralement numérotés. Dans le cas des points, on relie sur la carte, les points dans l'ordre séquentiel, tout en tenant compte du chemin le plus court. Si on se trouve en présence de flèches, on opère de la même façon mais en s'orientant suivant la direction des flèches.

Si les points ou flèches ne sont pas numérotés, on applique le système du chemin le plus court tout en observant la direction des flèches et en ayant soin de ne pas se croiser.

- 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, communs.

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 (barre 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 de l'organisateur (carte tracée) ou celui du concurrent lui-même (carte à tracer), ne peut être empruntée.

E - Règlement Particulier Rallyes

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

Il s'agit d'une sorte de petit ver de terre dessiné sur une feuille blanche, qu'il s'agit de suivre scrupuleusement.

Seul, apparaît donc sur le road book, la route à suivre et l'indication de l'échelle. Tout le reste est gommé !

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**)

2.1.10.4. 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 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 ;
- RSP : Rester sur la route principale.

2.2. - RALLYES DE REGULARITE (« Soft » et « Marathon »)

A. - TYPE « REGULARITE SOFT »

2.2.1.- 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.**

2.2.2.- AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT

2.2.2.1. Autorisations

Bien que,

- les concurrents d'un rallye de régularité soient tenus au respect le plus strict du code de la route,
- la moyenne horaire qui leur est imposée ne les oblige pas à commettre des excès de vitesse ou 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,

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.

2.2.2.2. 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 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 lente** ».

2.2.2.3. Licences

Les rallyes de régularité SOFT sont accessibles aux licenciés de l'ASAF et de la VAS.

La licence minimum pour pouvoir y participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle « **L** » (30 €) ou journalière « **1J-L** » (10 €). Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences.

Les concurrents désirant se procurer des garanties en assurances plus importantes pourront acquérir une licence du type « **B** » (annuelle, à 70 €) ou « **1J-B** » (journalière à 50 €), après avoir satisfait aux impositions en matière d'agrément médical.

Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit (voir art. 2.3.5. « **TP** » du RSG).

Toutes les licences de l'ASAF (y compris la « **L** » et la « **1J-L** ») comportent une couverture en « Accidents corporels » et une « Protection Juridique ».

Il est à noter que toutes les licences annuelles émises par la VAS peuvent utilement servir.

2.2.2.4. Droit d'engagement

Le montant du droit d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

2.2.3 – MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

- **40 Km/h, au maximum ***.
- 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, au maximum*) et ne

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

2.2.4 – 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 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.

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 obligatoirement 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 (certificat de CTA rouge), n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en « O ».

En ce qui concerne les voitures immatriculées à l'étranger, la possibilité qu'elles puissent être admises au départ, sera analysée sur place (voitures d'origine ou équivalentes à celles de notre catégorie 1 et absolument conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique).

2.2.4.2. En cas de non-conformité, au niveau administratif ou au niveau des normes techniques reprises sub 2.2.5, ci-après, l'organisateur ou la Commission Sportive présente, pourront refuser le départ aux concurrents concernés.

2.2.4.3. Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.

2.2.4.4. 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.

2.2.4.5. Classement

Un seul classement général de l'épreuve sera établi, reprenant tous les concurrents, quels que soient le type et l'âge de la voiture.

2.2.4.6. 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. 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 2013, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **1,13**.

2.2.5 – 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 ¾ de son régime moteur maximum, dépasse 95 décibels.

E - Règlement Particulier Rallyes

- dont le nombre de phares anti-crash arrières est supérieur à 2.
- dont le phare de recul (max. 21 W) peut fonctionner sans enclencher la marche arrière.
- équipé de plus de 2 paires de phares additionnels, en complément aux phares d'origine.
- 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.

APPAREILLAGE EMBARQUE

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

Rappel : Tous les véhicules immatriculés à l'étranger doivent être conformes à la législation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'au présent règlement.

2.2.6 – 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.
- Sera âgé, au minimum, de **12 ans** et mesurera au moins, **1m35**, en ce qui concerne le navigateur (avec autorisation parentale écrite et signature légalisée par l'administration communale du lieu du domicile du signataire) et, bien sûr, de 18 ans en ce qui concerne le conducteur.
- 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.

2.2.7. – 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.

2.2.8 – ATTRIBUTION DES NUMEROS

L'ordre des départs est laissé à l'appréciation de l'organisateur

2.2.9 – PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Dans ces parcs, il est permis de travailler. Cependant, 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.

2.2.10. – 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.

2.2.11. – COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE

2.2.11.1. Formes de communication de l'itinéraire

L'itinéraire pourra être communiqué sous les différentes formes, reprises ci-dessous :

- schémas orientés ou non, métrés ou non
- cartes tracées (« couleurs ») au 1/20.000, 1/25.000 et 1/50.000
- cartes muettes et semi-muettes au 1/20.000 ou au 1/25.000
- cartes à tracer (« couleurs ») au 1/20.000 ou au 1/25.000

L'organisateur indiquera dans son règlement particulier, quelles formes de communication d'itinéraire il utilisera et selon quel pourcentage.

E - Règlement Particulier Rallyes

Les différentes formes de description du parcours sont reprises dans le règlement des RALLYES D'ORIENTATION (art. 2.1.10. du présent RPR)

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.

2.2.11.2. Etalonnage

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 (5 km, au minimum) devra être mis en place par l'organisateur. Cet étalonnage sera à charge du concurrent et réalisé suivant les indications mises à sa disposition par l'organisateur.

2.2.12 – ROAD BOOK (voir art. 1.2 et 7. du RPR)

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.

2.2.13 – POSTES DE CONTRÔLE ET PENALITES (Voir Art. 2.1.6.1 et 10)

2.2.13.1. Contrôles de passages (CP, CPH)

(Voir art. 2.1.6.1 – Pénalités principales, ci-dessus et 10.4 du RPR)

2.2.13.2. 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 « Autostart" et le CH suivant.
N.B. : Un RT débutant par un « Autostart » ne constitue pas le début d'un nouveau secteur ; le RT fait, dans ce cas, partie du secteur débutant au CH précédant l'Autostart et se terminant au CH suivant.
 - Les CH ont pour but de vérifier le respect du temps imposé, calculé sur à une vitesse moyenne toujours inférieure à **40** km/h.
 - 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.
 - 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 équivaudra 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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 Soft » 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.

2.2.13.3. Pénalités aux CH :

- **60 x Ka**.points par minute de retard
- **120** points par minute d'avance

2.2.13.4. Regularity test (RT)

- Il s'agit d'un tronçon routier normal dont la moyenne ne peut dépasser **40 km/heure**. 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. 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.
- **Dans les RT, les contrôles de passage HUMAINS (CPH) sont formellement INTERDITS.** Les clubs ne respectant pas cette disposition se verront infliger une amende de **125 €** par l'ASAF, sur rapport du Commissaire sportif. Les secteurs en cause seront automatiquement **annulés**.
- 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.**

2.2.13.5. 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.

2.2.13.6. 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.
- Une mention, un paraphe, 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).

2.2.13.7. 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.

2.2.14 – DELAIS DE MISE HORS COURSE

(Voir également Art.13 du 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.

2.2.15. – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES

2.2.15.1. Vérifications administratives

Avant chaque épreuve, les concurrents devront présenter aux organisateurs et/ou officiels :

- leurs licences ASAF, VAS ou RACB (TP à acquérir sur place)
- leurs cartes d'identité
- le permis de conduire du pilote
- le certificat d'immatriculation
- le document du contrôle technique automobile (couleur verte, pour rappel)
- la carte verte d'assurance
- 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**.

2.2.15.1.1. Liste des qualifiés

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).

2.2.15.1.2. Feuille des « Vérifications »

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.**

2.2.15.2. 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 :

- 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

Le départ sera refusé aux véhicules dont :

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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

2.2.15.2.1. Vérifications techniques éventuelles

A 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.

2.2.16. – 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'égarent 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".

2.2.17. – 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.

2.2.18. – RELEVÉ DES PENALITES

2.2.18.2. 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.

2.2.18.3. 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

2.2.18.4. Pénalités courantes

- **CH** manquant, excédentaire, pris en dehors de l'ordre attendu ou passé à l'envers: **1800** 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 : **300** points.
- **CPH** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **900** points.
- **CSR** (contrôle secret de régularité) manquant ou excédentaire (en RT) : **300** points
- **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.

2.2.18.5. 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** : **300** 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).

2.2.19. – 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 le Tribunal Sportif de l'ASAF.

2.2.20. – CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS

2.2.20.1. Classement

A l'issue de l'épreuve, un **SEUL** classement **général** sera établi.

Il récompensera 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)

2.2.20.2. Points « Championnats »

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.

Maximum de résultats à faire valoir et départage éventuel : Idem que Rallyes de type « B »

Minimum de résultats requis

Aucun minimum n'est requis : Tous les licenciés ANNUELS de l'ASAF ayant obtenu un ou des points lors d'une épreuve, y seront repris, selon le barème suivant :

1ers : 100	6èmes : 70	11èmes : 61	16èmes : 56	21èmes : 51	26èmes : 46	31èmes : 41	36èmes : 36
2èmes : 90	7èmes : 68	12èmes : 60	17èmes : 55	22èmes : 50	27èmes : 45	32èmes : 40	37èmes : 35
3èmes : 82	8èmes : 66	13èmes : 59	18èmes : 54	23èmes : 49	28èmes : 44	33èmes : 39	38èmes : 34
4èmes : 76	9èmes : 64	14èmes : 58	19èmes : 53	24èmes : 48	29èmes : 43	34èmes : 38	39èmes : 33
5èmes : 72	10èmes : 62	15èmes : 57	20èmes : 52	25èmes : 47	30èmes : 42	35èmes : 37	Etc.

N.B. : A partir du 11^{ème} classé, le nombre de points correspond au résultat de la soustraction :
72 (constante) – place occupée.

2.2.21. – ORGANISATION D'UNE EPREUVE

- Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé pour approbation au responsable du GT Rallyes de la CSAP concernée et au responsable du GT rallyes 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 »

2.2.22. Toutes les dispositions reprises ci-dessus et applicables aux rallyes de régularité **« SOFT »** 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 ».

2.2.22.1. Particularités du type « Marathon »

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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 **50 km/h** *(que ce soit de jour ou de nuit).
- **RAPPEL** : Les secteurs ne peuvent mesurer moins de **6 Km***, sauf en « Neutralisé » (30 Km/H, 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.
- La **longueur** du parcours n'est **pas limitée**.
- Ce type d'épreuve peut se dérouler **uniquement** et se poursuivre sur **plusieurs jours**.
- Le parcours sera **uniquement** représenté en **fléché** métré et non métré.

2.2.22.2. Admission des véhicules

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 sur leur bulletin d'engagement, que le véhicule utilisé est conforme à la législation en matière de circulation routière.

En cas de non-conformité, l'organisateur pourra proposer le refus de départ à la Commission Sportive présente (Voir « Impositions techniques et administratives » ci-dessus – « Régularité « Soft »).

Les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinent toute responsabilité en ce domaine.

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 obligatoirement 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 (certificat de CTA rouge), n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en « O ».

- En ce qui concerne les voitures immatriculées à l'étranger, la possibilité qu'elles puissent être admises au départ, sera analysée sur place (voitures d'origine ou équivalentes à celles de notre catégorie 1 et absolument conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique).
- 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 Soft » seront clairement répertoriées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

2.2.22.3. Classes

- Les organisateurs répartiront les véhicules dans les 3 classes de cylindrée suivantes :

A : 0 à 1300 cc

B : 1300 à 2000 cc

C : plus de 2000 cc

- Ils pourront, éventuellement, regrouper les classes ne comportant pas 5 concurrents, avec la classe directement supérieure

2.2.22.4. 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.

2.2.22.5. Pénalités

Certaines pénalités sont propres au type « Marathon » ; Elles seront détaillées dans le Règlement Particulier des épreuves ou communiquées lors du briefing.

E - Règlement Particulier Rallyes

2.2.22.6. Coefficients d'ancienneté

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. 2.2.4.6. du présent règlement (Régularité « SOFT ») et il sera appliqué selon les mêmes modalités.

2.2.22.7. Dispositions particulières relatives aux contrôles

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 : 5 minutes après l'heure théorique du dernier concurrent

2.2.22.8. Etapes de régularité (RT) :

- Les départs des **RT** sont de type AUTOSTART ; c'est-à-dire que chaque concurrent note lui-même son heure de départ et sera responsable de son départ à l'heure idéale.
- Des contrôles secrets de régularité (**CSR**) seront effectués dans les **RT**, pour vérifier le respect constant de la moyenne horaire dans ces tronçons et le passage effectif des participants sur l'itinéraire imposé.
- Les moyennes **peuvent changer** pendant une étape de régularité. Elles seront renseignées sur le carnet de route.

2.3. - ASAF LEGEND RALLY'S

2.3.1. Définition

Le rallye de régularité du type « ASAF Legend » a pour but de faire revivre, dans des conditions sensiblement similaires et avec des voitures de l'époque, une épreuve telle qu'elle se pratiquait dans les décennies précédentes et suivant l'esprit qui y prévalait.

2.3.2. Description - Admission des véhicules

2.3.2.1. L'épreuve comportera 3 volets :

- Un rallye de **stricte régularité contrôlée**, à 50 km/h. de moyenne, au maximum, sur routes ouvertes et routes fermées (**Division « Legend 50 »**)
- Un rallye de **stricte régularité contrôlée**, à 65 km/h. de moyenne au maximum, sur routes fermées et à 50km/h de moyenne, au maximum, sur routes ouvertes (**Division « Legend 65 »**)
- Un rallye de **régularité rapide (temps cibles, uniquement)** à 80 km/h. de moyenne, au maximum, sur routes fermées et à 50km/h de moyenne, au maximum, sur routes ouvertes (**Division « Legend 80 »**).

2.3.2.2. L'épreuve sera réservée UNIQUEMENT :

- Dans les Divisions « **Legend 50** » et « **Legend 65** », aux véhicules produits **avant le 1^{er} janvier 1982**. Toutefois, des voitures de types identiques, immatriculées depuis **25 ans, au minimum**, ayant été produites ou homologuées par la FIA/FISA dans la même configuration (motorisation et « body ») **avant et après** le 1^{er} janvier 1982, pourront également concourir.
- Dans la Division « **Legend 80** », aux véhicules produits **avant le 1^{er} janvier 1989**. Toutefois, les voitures immatriculées depuis **20 ans, au moins**, pourront également participer en Division « **Legend 80** », pour autant que le modèle (même « Body ») et même motorisation) soit entré en production ou ait fait l'objet d'une homologation par la FISA/FIA, avant cette date.

Dans aucune des 3 Divisions, les véhicules « Tous terrains » ne seront acceptés.

Nonobstant les critères d'admission repris ci-dessus, les organisateurs possèdent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions de sécurité ou de qualité/diversité du plateau.

2.3.3. Parcours

2.3.3.1. Il comprendra des secteurs de liaison sur routes ouvertes à la circulation, où les concurrents devront se conformer en tous points aux Lois et Règlements en matière de circulation routière, ainsi que des Etapes de Sélection chronométrées à la seconde, sur routes fermées (ci-après dénommées **ES ou RT**). 2.3.3.2. Toute « reconnaissance » est interdite.

2.3.3.3. Les secteurs empruntant des routes ouvertes à la circulation publique ne peuvent mesurer moins de **6 Km***, sauf en « Neutralisé » (30 Km/H, au maximum*) et ne peuvent comporter qu'un seul **Contrôle de Passage (CPH) 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.

2.3.3.4. Au cours des ES et RT, aucun contrôle de passage humain (CPH) ne pourra être organisé, que ce

soit sur routes ouvertes ou sur routes fermées.

2.3.3.5. Pour la division « Legend 80 », le parcours sera composé de boucles identiques entrecoupées d'**ES** sur routes fermées (CHS à 80 km/h de moyenne, au maximum ; pas de RT).

2.3.3.6. Pour les divisions « Legend 50 » et « Legend 65 », le parcours se composera des mêmes boucles entrecoupées de **RT** sur routes fermées, ci-après dénommées **ES** (à 50 ou 65 km/h de moyenne, au maximum) et, facultativement, d'une ou plusieurs boucles sur d'autres itinéraires, non encore parcourus, entrecoupés de **RT**, sur routes ouvertes à la circulation publique (à 50 km/h de moyenne, au maximum). **2.3.3.7.** Au cours des **ES** sur routes fermées de la Division « Legend 80 », l'épreuve sera assimilable aux rallyes de type « B » tels que définis dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF (Voir RPR, art. 2.5.) et la réglementation générale de cette discipline y sera applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions spécifiques aux épreuves du type « Legend Rally's », reprises dans le présent règlement.

2.3.3.8. Au cours des **RT/ES** sur routes ouvertes ou fermées (« Legend 50 » et « Legend 65 »), sera également applicable, la réglementation relative aux rallyes de régularité (Voir art. 2.2. A. Régularité « SOFT » et 2.2.B. « MARATHON »), sauf en ce qui concerne les éventuelles dispositions spécifiques aux épreuves du type « Legend Rally's », reprises dans le présent règlement

2.3.3.9. Contrôles horaires

RAPPEL : L'entrée en avance dans la zone de pointage des contrôles horaires n'est pas autorisée (voir art. 2.2.13.2. du présent RPR).

2.3.4. Communication du parcours

L'itinéraire sera communiqué uniquement sous forme de schémas orientés métrés en **ES** et pourra être proposé sous forme de cartes tracées (**1/50.000**, 1/25.000, 1/20.000 ou 1/10.000, en couleurs) lors des **RT** sur routes ouvertes.

N.B. : Tous les appareils de communications, de guidage et de mesure de la distance sont autorisés.

2.3.5. Moyennes horaires

2.3.5.1. Sur les routes ouvertes :

Quelle que soit la division, la moyenne horaire imposée sur les secteurs ouverts à la circulation publique, ne pourra, en aucun cas (même au cours des RT), dépasser **50 km/h** en dehors des agglomérations et **30 km/h** à l'intérieur de celles-ci.

2.3.5.2. Sur les routes fermées (ES) :

- En division « Legend 50 », elle ne pourra excéder **50 km/h**.
- En division « Legend 65 », elle ne pourra excéder **65 km/h**.
- En division « Legend 80 », elle ne pourra excéder **80 km/h**.

2.3.6. Pénalisations

Pour l'ensemble des concurrents :

- CH manquant ou franchi en sens inverse : **900 points**.
- CP manquant : **300 points**.
- ES manquante : **900 points**.
- RT manquant : **900 points**.
- Excès de vitesse en agglomération sur le routier de + de 20% de la vitesse autorisée : **mise hors course**.
- Non-respect du parcours dans les « ES » : **300 points** par infraction
- **Arrêt de progression** dans une zone de Chronométrage : **300 points**
- Par **minute d'avance** sur le routier : **120 points**.
- Par **seconde d'avance** dans les ES et RT : **2 points**, avec un maximum de **300 points**.
- Par **minute de retard** sur le routier : **60 points x Ka** (voir Art. 2.3.7. – Coefficients)
- Par **seconde de retard** dans les ES et RT : **1 point x Ka** (voir Art. 2.3.7. – Coefficients) avec un maximum de **300 points**.
- **Délai de mise hors course pour retard** : **15 minutes** de retard par secteur et **30 minutes** par boucle ou par section.

Le concurrent qui aura accumulé plus de 15' de retard sur un secteur d'une section / boucle, aura tout intérêt (s'il veut prendre le départ de la section / boucle 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'arrivée de la section / boucle en cours, dont l'adresse et les coordonnées GPS se trouvent dans le road-book. Ce principe sera également appliqué en cas d'abandon de l'équipage en cours de section / boucle et qui souhaite reprendre part à l'épreuve ultérieurement. Dans ces deux cas, une **pénalité** en points correspondant aux contrôles manquants (**CH, CP, ES et RT**) lui sera appliquée.

- **Mise hors course pour avance** : la mise hors course sera également prononcée pour les concurrents ayant accumulé, soit, **plus de 15 minutes d'avance** par secteur, soit, **30 minutes** par

E - Règlement Particulier Rallyes

section / boucle ou sur l'ensemble de l'épreuve (CH, RT et/ou CHS cumulés).

Pour les Divisions « Legend 50 » et « Legend 65 » :

2.3.6.1. RT/ES

La progression dans ces secteurs (routes fermées ou routes ouvertes, le cas échéant) devant être constante, le concurrent pourra, à tout moment, y être sanctionné pour avance ou pour retard, à l'endroit où des contrôles seront installés par l'organisateur. Les RT/ES doivent comporter, au minimum, une prise de temps intermédiaire secrète.

2.3.6.2. L'option « **100% schémas orientés métrés** » dans les éventuelles boucles à parcours secret sera sanctionnée de **300** points de pénalité par boucle ou section. Cette option doit être confirmée sur le bulletin d'engagement.

Pour la Division « 80 » :

2.3.6.3. ES

Les pénalités (pour avance ou retard) encourues au cours des ES (routes fermées) ne seront infligées qu'en fin d'étape chronométrée (CHS). Le temps pour parcourir l'ES, à la moyenne horaire imposée par l'organisateur, est à considérer comme un « Temps cible » et l'allure adoptée pour le réaliser ne sera pas contrôlée en cours d'ES.

2.3.7. Coefficients

2.3.7.1. Applicables aux voitures en vue d'en déterminer la classe de cylindrée :

- La cylindrée des moteurs suralimentés sera affectée du coefficient 1,7 (sauf « Diesel » : coefficient 1)
- La cylindrée des moteurs « Diesel » atmosphériques sera affectée du coefficient 0,7
- La cylindrée des moteurs des véhicules à 4 roues motrices sera affectée du coefficient 1,25
- La cylindrée des moteurs Wankel sera déterminée comme suit : volume de la chambre X le nombre de rotors X 1,5.

N.B. : Ces coefficients sont, le cas échéant, cumulables.

2.3.7.2. Applicables aux pénalités de retard, en fonction de l'âge de la voiture

Pour l'établissement du classement, les pénalités de retard de chacun des véhicules seront affectées d'un coefficient d'ancienneté Ka, censé pondérer l'avantage des voitures les plus récentes par rapport aux plus anciennes.

Ce coefficient **Ka**, propre à chaque voiture, sera déterminé par les deux derniers chiffres du millésime de sa 1^{ère} mise en circulation. Exemple : une voiture de 1964 aura un coefficient **Ka** de **0,64** (Voir art. 2.1.6.3. – RO du présent RPR).

2.3.8. Admission des voitures – Subdivisions

Les concurrents seront, à leur choix, et selon le type de leur véhicule inscrits dans l'une des 3 divisions suivantes :

2.3.8.1. « Legend 50 » et « Legend 65 »

Les voitures immatriculées en Belgique, des divisions « Legend 50 » et « Legend 65 » devront obligatoirement être accompagnées d'un certificat de contrôle technique vert, les autorisant à circuler sur la voie publique (immatriculation normale, immatriculation « Ancêtres - O » ou immatriculation compétition en catégorie 1).

En conséquence, les véhicules de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculés en « Ancêtres - O » avec carte ROUGE de compétition n'y seront pas acceptés, à l'exception des véhicules immatriculés en « Ancêtres - O » avant le 1/1/2001.

En ce qui concerne les voitures immatriculées à l'étranger, la possibilité qu'elles puissent être admises dans ces divisions sera analysée par la Commission Technique présente sur l'épreuve (voitures d'origine ou équivalentes à celles de notre catégorie 1 et absolument conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique).

Les véhicules y seront répartis en classes de cylindrée, selon la nomenclature suivante :

- Classe **A** : de 0 à 1300cc
- Classe **B** : plus de 1300, jusque 1600cc
- Classe **C** : plus de 1600cc, jusque 2000cc
- Classe **D** : plus de 2000 cc (cylindrée illimitée)

N.B. : Les classes regroupant moins de 5 concurrents seront intégrées dans la classe immédiatement supérieure de la même division.

2.3.8.2. « Legend 80 »

Les véhicules de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculés en « Ancêtres-O » avec carte de CTA rouge (compétition) seront acceptés en « Legend 80 ».

Dans cette division, les véhicules seront répartis en classes, selon la nomenclature suivante :

E - Règlement Particulier Rallyes

- Classe **A** : de 0 à 1300cc
 - Classe **B** : plus de 1300, jusque 1600cc
 - Classe **C** : plus de 1600cc, jusque 2000cc
 - Classe **D** : plus de 2000 cc (cylindrée illimitée)
 - Classe **S/R** : : voitures de toutes cylindrées, non conformes aux spécifications d'époque.
- N.B. : Les classes regroupant moins de 5 concurrents seront intégrées dans la classe immédiatement supérieure (sauf S/R).

2.3.9. Normes techniques

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 - être ou avoir été immatriculé en Belgique* ». D'autre part, la notion « *homologué* » signifie, ici, que l'objet présenté a fait l'objet d'une homologation par la FISA / FIA, endéans la période concernée par le présent règlement.

Les véhicules devront, en outre, répondre aux exigences de l'Art. 3 du RPR de l'ASAF.

ATTENTION : POUR LA DIVISION « LEGEND 80 »

Si, le passage périodique au contrôle technique civil n'est pas obligatoire pour des voitures de cet âge en cas d'immatriculation en plaques « Ancêtres-O », elles doivent toutefois, pour être admises au départ d'une épreuve de rallye des types B, BS, RS et Legend 80, avoir préalablement subi une « Visite de contrôle » (dans les locaux de l'ASAF ou ceux du propriétaire) où elles auront fait l'objet d'une inspection plus détaillée, de la part de la Commission Technique de l'ASAF, que les véhicules immatriculés normalement et qui sont soumis, quant à eux, au Contrôle Technique Automobile civil.

Les modalités et conditions financières de cette « Visite de contrôle » sont les mêmes que celles appliquées dans le cadre des Pré-contrôles Techniques.

Le propriétaire du véhicule reste, malgré cette présentation, responsable de son état après présentation et l'ASAF ne pourra être tenue responsable pour les conséquences d'un éventuel vice caché ou pour celles découlant de modifications effectuées en dehors des règles de l'art, non décelés lors de cette visite. Après cette « Visite de contrôle », une date de validité sera apposée dans le carnet jaune de Pré-contrôle (Validité : 1 an).

En conséquence, comme pour tous les autres véhicules, un « carnet jaune de pré-contrôle », établi par l'ASAF, en ordre de validité est donc requis pour les véhicules immatriculés en plaques « Ancêtres - O » et engagés en Division « Legend 80 ».

Les voitures devront se trouver dans un état de conservation ou de restauration de bon aloi (pas de corrosion, présentation intérieure et extérieure correctes, etc.)

Elles seront dans un état mécanique leur permettant d'évoluer sans danger sur la voie publique (freins, pneus, feux, etc.) Ces véhicules seront conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque. **Le nombre de décibels ne pourra excéder 95.**

2.3.9.1. Voitures conformes d'époque (Classes A, B, C et D)

Pour pouvoir prétendre concourir en classe A, B, C ou D, ces véhicules doivent être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque et devraient pouvoir être acceptés, tels quels, en Division 1, 2 ou 3, des rallyes de type « B », exclusivement (réglementation « pneus », et dérogations énumérées ci-après, mises à part).

Des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront également être admises en Classe A, B, C ou D aux deux seules conditions cumulées suivantes :

- a. 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 et dater des périodes de référence.
- b. Le modèle ainsi créé doit avoir été disponible tel quel, DURANT LES PERIODES DE REFERENCE, au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, A L'EPOQUE, d'une homologation par la FISA/FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de l'épreuve).

2.3.9.1.1. Impositions – Interdictions

- Seuls, les éléments dont le remplacement est systématique ou régulier pourront être contemporains : carburant, lubrifiants, bougies, garnitures de frein, filtres, pneus, etc.
- Le type de pneus est libre, mais les pneus devront être conformes au Code de la route (profondeur minimale des sculptures : 1,6 mm). Les pneus à clous sont interdits.
- 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 la fin des périodes de référence existe, qui prévoit un diamètre de jante supérieur. Dans ce cas, la fiche d'homologation devra être présentée aux VT de l'épreuve.
- Les boîtes de vitesses de substitution seront autorisées, pour autant que :

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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) ;
- 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 ;
- Au niveau des suspensions, si les jambes de force à filet sont autorisées, les amortisseurs à bonbonne extérieure, eux, ne le seront pas (sauf homologation d'époque) ;
- Le remplacement de la génératrice par un alternateur sera autorisé.

2.3.9.1.2. Drogations techniques pour les classes A, B, C et D

Les véhicules participant à l'épreuve devront satisfaire à toutes les conditions d'admission imposées aux véhicules participant aux épreuves routières de l'ASAF.

Toutefois, certaines dérogations au Règlement Technique Général seront accordées aux véhicules des classes PH 16, 17 et 18 (Voitures conformes d'époque).

A savoir :

- Le pare-brise feuilleté, bien que conseillé, n'est pas obligatoire.
- L'arceau de sécurité est facultatif en divisions « Legend 50 » et « Legend 65 ».
Il est obligatoire en division « Legend 80 » pour les véhicules mis en circulation après le 31 décembre 1961 et fortement recommandé pour ceux fabriqués avant cette date.
Il doit comporter au minimum 3 points d'ancrage (Ch. VI, Article 4.2. du RTG) et être constitué de tubes en acier. En dérogation à l'art. 4.2.7 du Ch. VI – R.T.G., 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.
- L'appui-tête ne doit pas obligatoirement être solidaire du siège (Ch. VI, Article 4.40.2.d. du R.T.G.), bien que ceci soit fortement conseillé.
- Les sièges peuvent être ceux d'origine, des baquets d'époque ou des baquets modernes, sans autre imposition d'homologation, ni de péremption.
- En division « Legend 80 », des harnais 3 points, au minimum, sont obligatoires pour les voitures mises en circulation après le 31 décembre 1961 (fortement conseillés, même avant cette date).
Aucune homologation n'est exigée pour ces harnais mais ils **ne pourront, toutefois, présenter une éventuelle date de péremption, dépassée.**
- Le coupe circuit n'est pas obligatoire.
- Le repose-pied pour le copilote est libre et facultatif.
- Les films antidéflagrants sur les vitres latérales ne sont pas obligatoires.

2.3.9.2. Voitures « Silhouette » ou « Replica » (Classe S/R)

Les véhicules répondant aux conditions d'ancienneté mais qui ne peuvent répondre aux normes techniques énumérées ci-dessus, (Classes A,B,C,D) pourront être **admis au départ en Classe S/R de la Division « Legend 80 ».**

Les véhicules susceptibles d'être repris dans cette classe sont ceux qui seraient acceptés tels quels en Division 4 des rallyes de type « B » de l'ASAF.

Toutes les impositions techniques et administratives (hormis celle relative à la licence requise) faites aux voitures et à l'équipement des équipages de la Division 4 des rallyes de type « B » seront alors d'application, **sauf que le système HANS n'y est pas obligatoire mais, simplement, fortement recommandé.**

Elles devront, notamment, posséder un carnet de Pré contrôle ASAF/RACB Sport/VAS en cours de validité.

RESTRICTION :

Il est à noter que, dans le cas d'un moteur de substitution, en Classe **S/R**, la cylindrée ne pourra excéder :

- 3000cc pour un moteur atmosphérique à 2 soupapes par cylindre
- 2500cc pour un moteur à plus de 2 soupapes par cylindre
- 2000cc pour un moteur suralimenté.

De plus, un véhicule ne pourra être équipé d'un système de suralimentation ou d'une motorisation « Diesel » que si le modèle d'époque en était équipé également.

2.3.9.3. Remarques générales quant à l'admission des voitures en Rallyes « ASAF Legend » :

E - Règlement Particulier Rallyes

- a. Les Commissaires Techniques de la Fédération, lors des VT de l'épreuve, 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 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. Il est à noter que le départ sera refusé à tout véhicule:
- qui n'est pas conforme au présent règlement.
 - dont le numéro de plaque d'immatriculation ne correspond pas au carnet d'immatriculation
 - équipé de phares au Xénon
- d. La participation des véhicules du groupe « B » est interdite. Seules, les voitures du groupe « B » reprises dans les listes 1 et 2 de la FIA (Voir Prescriptions Sportives de l'ASAF, G – Règlement Particulier Rallyes Sprint, art. 3.2) pourront concourir.

2.3.9.4. Passeport Prov'Historic ASAF

Ce passeport ne sera pas exigible dans les épreuves du type « ASAF Legend ».

2.3.10. Liste des partants - Classements

2.3.10.1. Liste des partants

Au maximum 45' avant le départ de l'épreuve, une liste officielle des qualifiés devra être affichée à l'issue des vérifications techniques et administratives. Celle-ci deviendra officielle 30' après son affichage. Dans le cas de figure d'une 1^{ère} partie « facultative » (exemple : prologue servant à déterminer les heures de départ de l'épreuve proprement dite), une deuxième liste (définitive) sera affichée, au plus tard 45' avant le départ de l'épreuve proprement dite, qui deviendra officielle 30' plus tard (sauf réclamation). Ainsi, un concurrent inscrit en « Legend 80 », abandonnant lors de cette 1^{ère} partie, pourra, s'il le désire et si son véhicule est en tous points conforme à la réglementation des Divisions « Legend 50 et 65 », prendre le départ dans ces divisions pour autant qu'il en fasse la demande par écrit auprès de la Direction de Course et qu'il apparaisse, après acceptation, sur la liste définitive des qualifiés de la division dans laquelle il souhaite poursuivre l'épreuve.

2.3.10.2. Classements

A l'issue de l'épreuve, trois classements généraux séparés seront établis (un classement pour chacune des Divisions). Des classements par classe seront également établis, dans chaque Division, SAUF si les classements généraux comportent les positions dans les classes.

Les divers classements récompenseront les équipages totalisant le moins de points de pénalité. En cas d'ex aequo, la préséance reviendra à l'équipage de la voiture la plus ancienne (voir certificat d'immatriculation). Si l'égalité subsiste, elle reviendra à la voiture de la plus petite cylindrée.

2.3.11. Licences (Voir RSG art 2.) – Age minimum

RAPPEL

Quelle que soit la Division, seuls les concurrents (pilote **et** navigateur) âgés de **18 ans, au minimum**, seront admis au départ des épreuves du type « ASAF Legend Rally's ».

De plus, aucun passager autre que ce navigateur ne pourra être admis à bord durant l'épreuve.

2.3.11.1. Pour les concurrents des divisions « Legend 50 », et « Legend 65 », la licence « L » est suffisante, pour le pilote et le navigateur.

La licence annuelle « L » (30 €) peut être obtenue par l'intermédiaire des clubs reconnus par l'ASAF, et ce, sans formalités médicales.

La licence « L » autorise également la participation, en tant que conducteur ou passager, aux « Montées/Sprints Historiques », aux « Historic Rally Stage », aux « Historic Rally Festival » ainsi qu'aux rallyes d'orientation et de régularité organisés sous l'égide de l'ASAF ou de la VAS.

Cette licence (« 1J-L ») peut, également, être obtenue sur place, au prix de **10 €**, auprès du Commissaire Sportif affecté à cette fonction. Cette licence n'est, alors, valable que pour cette seule épreuve.

Bien évidemment, toutes les autres licences annuelles émises par l'ASAF sont acceptables.

Il est à noter, en outre, que les licences annuelles émises par la VAS peuvent utilement servir ainsi que celles émises par le RACB, moyennant, dans ce dernier cas, l'acquisition d'un Titre de Participation (voir art. 2.3.5. « TP » du RSG).

E - Règlement Particulier Rallyes

2.3.11.2. La licence minimale pour pouvoir participer en Division « Legend 80 », est la licence « A4 », pour les pilotes et la licence « B », pour les copilotes.

Les licences annuelles « A4 » et « B » sont disponibles par l'intermédiaire des clubs reconnus par l'ASAF, aux conditions (CH. I, Art. 2.2.6) et selon la procédure décrite (CH. I Art. 2.1.9) dans ses Prescriptions Sportives (www.asaf.be).

La licence « A4 » autorise également la participation à la division « Prov'Historic » (sauf en classe S/R) des rallyes de type « B », « B-Short » et « Rallyes Sprint », aux « Montées/Sprint en Or », (sauf en classe S/R), ainsi qu'à de nombreuses autres manifestations de diverses disciplines, au volant de voitures de petite cylindrée.

La licence annuelle « B », disponible sans expérience (CH. I, Art. 2.2.5.) mais selon la même procédure (CH. I. Art. 2.1.9), autorise, quant à elle, la participation en tant que copilote dans toutes les disciplines routières et en tant que pilote de certaines catégories de véhicules et de disciplines, sur des parcours fermés à la circulation.

Une licence de ces deux types (« 1J-A4 » à 70 € et « 1J-B » à 50 €), valable pour la manifestation où elle est délivrée, uniquement, pourra également être obtenue sur place. Elle sera délivrée sur présentation du « Talon/Autorisation » (intégré au formulaire ASAF), dûment complété par un médecin agréé ou par le médecin de famille (formulaire téléchargeable sur le site www.asaf.be), certifiant l'aptitude du sujet à pratiquer le sport automobile.

Rappel : Les demandeurs de 45 ans et plus devront également présenter la preuve qu'ils ont subi avec succès, un test cardiologique à l'effort, que ce soit pour l'obtention d'une licence annuelle ou celle d'une licence journalière. Les résultats de cet examen seront valables pour l'année en cours et la suivante, sauf réduction à 1 an par le médecin de l'ASAF à qui incombe d'en analyser le protocole.

La licence « 1J-A4 » ne sera toutefois délivrée qu'aux demandeurs répondant aux critères d'expérience requis (CH. I. Art. 2.2.6).

Il est bien évident que les autres licences annuelles ASAF ou VAS, d'un niveau suffisant, peuvent utilement servir.

2.3.11.3. Les demandeurs qui ne peuvent conduire, se verront apposer la mention « ne peut conduire » sur leur licence.

2.3.12. Equipement des concurrents

2.3.12.1 En Divisions « Legend 50 » et « Legend 65 » :

Le port du casque attaché est obligatoire durant les RT (routes fermées).

2.3.12.2. En Division « Legend 80 » :

Le port du casque attaché et du harnais, ainsi que celui d'une combinaison ignifugée (Norme FIA 2000, au minimum), est obligatoire durant les ES (routes fermées).

Remarque : Si d'autres 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 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.

2.3.13 Procédure d'engagement

RAPPEL : Les organisateurs possèdent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions sécurité, de qualité et/ou de diversité du plateau. Les concurrents désireux de participer à l'épreuve, s'informeront, dès lors, auprès de l'organisateur, préalablement à leur engagement, quant à leur possible acceptation.

2.3.13.1 Engagement.

En cas d'envoi de leur inscription sans cette information préalable, ils ne pourront, en cas de refus, que réclamer la restitution, dans un délai de 10 jours (prenant cours au moment du dépôt des droits sur le compte de l'organisateur), des montants versés, sans aucun autre dédommagement.

2.3.13.2. Frais de participation.

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 sportive proprement dite.

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. Ils ne pourront, en outre, constituer une préséance lors de l'acceptation des engagements par l'organisateur.

2.3.13.3. Attribution des numéros

L'ordre des départs est laissé à l'appréciation des organisateurs.

2.3.14. Reconnaissance – Ravitaillement – Assistance

E - Règlement Particulier Rallyes

2.3.14.1. Reconnaissance

RAPPEL : Toute « reconnaissance » est interdite ; Les moyennes de la première boucle seront, éventuellement adaptées, vu la méconnaissance et la difficulté du parcours.

2.3.14.2. Ravitaillement

Les points de ravitaillement en carburant seront prévus tous les 120 km et clairement indiqués dans le road-book.

2.3.14.3. Assistance

- L'endroit des zones d'assistance autorisées sera indiqué dans le road book.
- Toute assistance est interdite en dehors de ces zones. Il est donc clairement entendu qu'en dehors de celle-ci, seules, des réparations effectuées par les membres de l'équipage utilisant du matériel embarqué et avec les moyens du bord seront autorisées. Toute infraction sera punie d'exclusion.
- 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 manquement à cette imposition, une amende automatique de **25 €** sera infligée pour chaque contravention constatée.

2.4. - HISTORIC RALLY STAGE – HISTORIC RALLY FESTIVAL

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

2.4.1. Présentation

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.

2.4.1.1. Définition et cadre

Bien que faisant revivre une étape chronométrée de rallye et étant organisée, notamment sur le plan de la sécurité, comme une véritable épreuve, l'Historic Rally Stage n'est pas une « compétition ».

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 EC de haute mémoire et d'y évoluer, chacun à son rythme, dans de bonnes conditions de sécurité, sur un parcours fermé à la circulation publique.

2.4.1.2. Réglementation

L'**Historic Rally Stage** devra répondre aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et au présent règlement. C'est ainsi que pour rencontrer les spécificités des **Historic Rally Stage**, ci-après dénommées « **HRS** », les dispositions suivantes sont d'application :

2.4.2. Parcours

2.4.2.1. Origine du tracé

Le parcours doit être, au moins partiellement, celui utilisé, en tant qu'EC, à une certaine époque lors de l'organisation d'un rallye officiel. Cette EC (**HRS**) ne peut être une EC reprise totalement ou partiellement au programme d'un rallye officiel de l'année en cours. Il n'y a pas de longueur minimale imposée.

2.4.2.2. 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 de médecin, d'équipe de sécurité, d'ambulance, ainsi que de véhicules d'intervention et de dépannage.

Le parcours d'une **HRS** sera également soumis à une homologation préalable (voir chapitre II des Prescriptions sportives de l'ASAF).

Il appartient au(x) Bourgmestre(s) de la – ou des – commune(s) concernée(s) d'exiger de l'organisateur, toutes les dispositions qu'il(s) estime(ent) devoir être rencontrées et de conditionner l'autorisation définitive de l'organisation au respect des mesures qu'il aura (qu'ils auront) édictées. Ces mesures pourront contenir l'obligation de transmettre le plan de sécurité à la Commission « Rallyes » du SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, ainsi que précisé à l'Art. 1.5. dudit Ch. II. des Prescriptions Sportives de l'ASAF.

E - Règlement Particulier Rallyes

En tout état de cause, la Direction Générale Centre de Crise (DGCC), dont dépend cette Commission, pourra prendre, elle-même, l'initiative d'organiser une réunion de sécurité.

2.4.2.3. Respect de la réglementation

Un Inspecteur-Sécurité et **deux** Commissaires Sportifs de l'ASAF seront dépêchés sur place. Ces derniers seront présents durant toute durée de la manifestation.

2.4.3. Admission des véhicules

2.4.3.1. Généralités

- Le nombre de véhicules admis à participer est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.
- Les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions sécurité, de qualité et/ou de diversité du plateau.
- Seul, un véhicule immatriculé, fabriqué, mis en circulation ou homologué **avant le 1er janvier 1989** est admissible. **Aucune exception ne sera autorisée, sous peine d'application d'une amende de 250 € (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).**
- Les véhicules de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculés « Ancêtre » (« O ») avec carte ROUGE de compétition sont acceptés.
- Aucun passeport technique ou fiche d'identité ne devra être produite.
- 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 sur 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 leur a été accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

- Tous les véhicules immatriculés à l'étranger doivent être conformes à la législation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'au présent règlement.

2.4.3.2. Normes techniques

Seules, en principe, les voitures « conduites intérieures » sont autorisées à participer.

Les voitures du type « cabriolet » ne seront admises au départ que capote ou toit fermé, ou si elles sont munies d'un arceau « 6 points » avec barres longitudinales supérieures, empêchant la pénétration des fils métalliques dans l'habitacle.

Il est toutefois précisé que cette dernière disposition ne s'applique pas de manière contraignante aux véhicules non pourvus à l'origine de capote ou de toit fermé et dont la première mise en circulation a été effectuée au plus tard le 31/12/1961.

Les véhicules devront être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque. Néanmoins, des voitures équipées de culasse et/ou moteur de substitution pourront également être admis à deux conditions :

- que le modèle ainsi créé ait existé à l'époque,
- que l'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées soit à la hauteur des performances majorées.

L'arceau de sécurité (voir Ch. VI, art. 4.2. du Règlement Technique Général) et le pare-brise en verre feuilleté ne sont pas obligatoires mais sont recommandés.

2.4.4. Participants

2.4.4.1. Respect de l'itinéraire

Les participants sont tenus de suivre l'itinéraire choisi par l'organisateur pour rejoindre le départ après avoir parcouru la **HRS**. 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. A la seconde infraction de l'espèce, ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée, sur rapport des Commissaires Sportifs, aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

2.4.4.2. Equipement

Le port du casque, par le conducteur et l'éventuel passager, est **obligatoire** durant le parcours de la **HRS**, sur route fermée. Il est **interdit** sur les parcours de liaison.

Remarque : Si d'autres 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 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

2.4.4.3. Conditions de participation - Conducteur

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 par deux conducteurs différents et un même conducteur pourra inscrire deux 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 voiture ou de conducteurs. Les organisateurs fixeront ces droits d'engagement et les feront figurer dans le règlement particulier de leur manifestation.

2.4.4.4. Conditions de participation - Passager

Les conducteurs ont le loisir d'emmener un passager à la découverte de la HRS. Ce passager peut être différent à chaque passage sur la HRS. Pour les passagers âgés de moins de 18 ans (**12 ans et 1,35m, au minimum**), une autorisation du représentant légal (Autorité parentale), légalisée par le bourgmestre de la commune de son domicile, sera exigée.

2.4.4.5. Licences

Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires, au minimum, d'une licence « 1J-L » (à acquérir sur place) ou d'une licence annuelle de l'ASAF, prise préalablement via un club reconnu par elle (la licence annuelle « L » est suffisante).

Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit (voir art. 2.3.5. « TP » du RSG).

Il est à noter que les licences annuelles délivrées par la VAS peuvent, toutes, utilement servir.

2.4.5. Procédure d'identification

2.4.5.1. Conducteurs

Lors de l'achat (ou de la vérification de sa licence déjà détenue), 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).

En outre, un cachet indélébile lui sera apposé sur le dessus du poignet gauche (visible sans devoir se déganter).

2.4.5.2. 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 requis par l'organisateur). Ils seront invités à passer, immédiatement ce bracelet à leur poignet droit.

En outre, un cachet indélébile sera apposé sur le dessus de 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 (fût-elle la sienne) devra satisfaire aux deux procédures conjointes.

2.4.6. Procédure de départ

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 7.2. ci-après) seront contrôlés par le préposé 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 (bracelet intransmissible et cachet indélébile).

De plus, lors de chaque départ, il sera noté par le préposé de l'organisateur, l'heure précise de ce départ, 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.**

2.4.7. Déroulement de la manifestation

2.4.7.1. Parcs de départ, regroupement, arrivée

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.

2.4.7.2. Liste des pilotes participants

Une liste reprenant l'ensemble des pilotes participants (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.

2.4.7.3. Liste des passagers

La liste « Passagers », sera établie par ordre chronologique d'inscription. Elle reprendra leur identité et leur numéro 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, 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 1.4.3) 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.

2.4.7.4. Ordre de départ

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.

2.4.7.5. Nombre de passages

Le nombre de passages dans la **HRS** est **limité à 5**.

L'organisateur qui le désire peut toutefois organiser, en plus, un passage en reconnaissance préalable, conducteur seul à bord, en cortège, derrière une voiture ouvreuse.

L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250 €**, sur rapport des Commissaires Sportifs.

B. – Historic Rally Festival

2.4.8. Présentation

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.

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.

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 publique.

2.4.9. Mesures de sécurité (Voir Art. 2.4.2.2. HRS)

Tout au long des **ES** du **H.R.F.**, la sécurité doit être identique à celle qui serait mise en place s'il s'agissait d'une épreuve de rallye de vitesse actuel, notamment au niveau de la présence sur place de médecins, d'équipe de sécurité et des services de secours habituels (ambulances, véhicules d'intervention et de dépannage, véhicules de lutte contre l'incendie).

2.4.10. Réglementation

L'**HISTORIC RALLY FESTIVAL** devra répondre aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et au présent règlement.

2.4.11. Parcours

- Il s'agira d'un parcours secret, sans reconnaissance préalable.
- Il comprendra des secteurs de liaison sur routes ouvertes à la circulation publique, où les concurrents devront se conformer en tous points aux Lois et Règlements en matière de circulation routière, 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 (Voir RPR, art. 2.5.). La réglementation générale de cette discipline y sera applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions spécifiques aux événements du type « HISTORIC RALLY FESTIVAL », reprises dans le présent règlement particulier.

E - Règlement Particulier Rallyes

- Le nombre de passages dans les ES est **limité à 4**. L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250 €**, sur rapport des Commissaires Sportifs.
- Si l'une des **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, sur rapport des Commissaires Sportifs, aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

2.4.12. Communication de l'itinéraire

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).

2.4.13. Admission des véhicules (Voir art. 2.4.3. HRS)

2.4.14. Equipages

Sous peine d'exclusion 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.
- Sera âgé, au minimum, de **12 ans** et mesurera au moins, **1m 35**, en ce qui concerne le navigateur (avec autorisation parentale écrite et signature légalisée par l'administration communale du lieu du domicile du signataire) et, bien sûr, de 18 ans en ce qui concerne le conducteur.
- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de la manifestation, 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 :
 - bloquer intentionnellement le passage des autres concurrents.
 - se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

2.4.15. Équipement des participants

Le port du casque attaché est obligatoire durant les **ES** sur routes fermées, mais interdit lors des parcours de liaison sur routes ouvertes.

Remarque : Si d'autres 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 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.

2.4.16. Licences (Voir RSG – Art. 2.)

- Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires, au minimum, d'une licence « **1J-L** » (à acquérir sur place) ou d'une licence annuelle de l'ASAF, prise préalablement via un club reconnu par elle (la licence annuelle « **L** » est suffisante).
- Il est à noter que les licences annuelles délivrées par la VAS peuvent, toutes, utilement servir.
- Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit (voir art. 2.3.5. « **TP** » du RSG).

2.4.17. Frais de participation.

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.

2.4.18. Vérifications administratives

Avant chaque épreuve, les concurrents devront présenter aux officiels :

- leurs licences ASAF, VAS ou RACB (pilote et copilote)
- leurs cartes d'identité (pilote et copilote)
- le permis de conduire du pilote
- les documents du véhicule (assurance, carnet d'immatriculation, certificat contrôle technique civil).

2.4.19. Attribution des numéros

L'attribution des n° et l'ordre des départs sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

2.4.20. Reconnaissance

Toute « reconnaissance » est interdite.

2.4.21. Ravitaillement

E - Règlement Particulier Rallyes

Les points de ravitaillement en carburant seront prévus tous les 120 Km, au maximum et clairement indiqués dans le road-book.

2.4.22. Assistance

- Les endroits des zones d'assistance autorisées seront indiqués dans le road book. Toute assistance est interdite en dehors de ceux-ci, sous peine d'exclusion de la manifestation.
- 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.

2.4.23. Parcs de départ, regroupement, arrivée

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.

2.4.24. Ordre de départ

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.

2.4.25. Temps maximum

Rappel : 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.

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 en panne, non désireux de parcourir toutes les ES de chaque boucle ou rentrés chez eux sans prévenir.

Elle est également nécessaire pour établir et respecter le timing de la manifestation, plus d'une boucle étant prévues au programme.

L'organisateur pourra fixer un délai indicatif raisonnable pour parcourir chaque secteur, section ou boucle. Les concurrents qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans la durée de fonctionnement des ES d'une boucle se rendront directement au parc de regroupement suivant d'où ils pourront repartir, en temps voulus, pour la section ou la boucle suivante.

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.

2.4.26. 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.

2.5. - RALLYES DE TYPES « B » ET « B-SHORT »

2.5.1. Définition

Rallyes à parcours préalablement reconnu, composé d'Étapes Chronométrées reliées entre elles par des parcours de liaison.

Les étapes chronométrées sont des épreuves de vitesse contre la montre sur des tronçons de route fermés à toute circulation étrangère aux concurrents et aux officiels de l'épreuve.

2.5.2. Parcours

L'organisateur indiquera clairement dans son règlement le nombre et la longueur totale des EC, la longueur des parcours de liaisons ainsi que le type de revêtement (%).

Si l'indication de ce pourcentage est fallacieuse, l'organisateur se verra infliger une amende de **125 €** par l'ASAF, sur rapport du Président du Collège des Commissaires sportifs.

IMPORTANT : Le parcours prévu sera strictement identique pour toutes les divisions, tant en tracé qu'en longueur (sauf « Prov'Historic »).

Les postes de commissaires sur le terrain devront être obligatoirement signalés par un petit panneau numéroté, disposé en évidence.

2.5.2.1. Il y aura 2 EC différentes, en Type « B-Short », dont UNE, au maximum, comportant ne boucle;

2.5.2.2. En rallye de type « B » traditionnel, il y aura, au minimum, 3 EC différentes dont UNE, au maximum, comportant une boucle;

2.5.2.3. Si l'épreuve comporte 4 EC différentes ou plus, 2 de ces EC pourront comporter une boucle.

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

E - Règlement Particulier Rallyes

2.5.2.5. Ces EC (ou parties d'EC) ne pourront être parcourues plus de 4 fois.

2.5.2.6. Kilométrage des EC :

- de **50 à 75** Km (maximum conseillé), en Type « B-Short »
- de **75 à 100** Km (maximum conseillé), en Type « B » traditionnel des « Championnats Provinciaux »
- de **100 à 120** Km (maximum conseillé), en type « B » traditionnel du « Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles ».

Attention: Pour être repris au championnat de la FWB, les organisateurs devront également avoir prévu et organisé un minimum de **4 EC différentes**, lors de leurs épreuves

Si un organisateur qui s'est engagé à organiser 4 EC pour pouvoir figurer au championnat FWB n'en organise que 3, il verra son épreuve retirée du championnat FWB de l'année.

2.5.3. Kilométrage minimum - Championnats

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

- **40** Kms, en Type « B –Short»,
- **55** Kms, en Type « B » traditionnel « Championnats Provinciaux »,
- **80** Kms, en Type « B » traditionnel « Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles », l'épreuve ne sera pas reprise aux championnats respectifs.

2.5.4. Vitesse moyenne maximale par secteur

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

Les vitesses moyennes maximales suivantes doivent y être respectées :

- **40** Km/h, si les temps d'assistance ou de ravitaillement en carburant sont inclus dans le temps imparti.
- **50** Km/h, si les temps d'assistance ne sont pas inclus (Voir également, Art 14 Assistance).

Ces valeurs constituent des maxima et 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 clubs ne respectant pas ces moyennes maximales se verront infliger une amende de **125 €** par l'ASAF.

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

N.B. : 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 EC et imposer un temps maximum à réaliser entre le Start et ce CHF. Ce temps sera calculé en appliquant une moyenne de 40 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'EC parcourue. Tout retard enregistré au cours de l'EC et consigné sur la feuille de route par le CHF ne pourra plus, ainsi, être refait sur la liaison qui suit cette EC.

2.5.5. Reconnaissances

A méditer : A chaque fois que quelqu'un contrevient aux règles en matière de "reconnaissances", 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.

La reconnaissance du parcours ne pourra avoir lieu qu'un seul jour, soit la veille, soit le jour même de l'épreuve, sauf s'il s'agit d'une épreuve jumelée. La reconnaissance pourra, dans ce cas, se dérouler selon le timing prévu pour l'épreuve du plus haut niveau.

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.

Pour cette reconnaissance, seule l'utilisation de voitures de série, strictement conformes à leur P.V.A. 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, ni publicités.

Ces véhicules devront être identifiables par l'organisateur.

L'organisateur veillera à ce qu'aucun concurrent ne bénéficie de renseignements, ni de documents lui

E - Règlement Particulier Rallyes

permettant d'effectuer des reconnaissances avant le jour et l'heure prévus, indiqués dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

N.B. : Le port du casque est interdit durant les reconnaissances sous peine d'application des sanctions reprises à l'art. 2.3.5.1, a) ci-après.

2.5.5.1. - Infractions lors des reconnaissances

a) - Aux règles 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 :

- 1ère infraction : 180 secondes de pénalité.
- 2ème infraction : refus de départ sans remboursement des droits d'engagement.
- ▶ Les organisateurs, les CSAP 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.

b) - Au code de la route

1) INFRACTIONS DE CATEGORIE 1:

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

2) INFRACTIONS DE CATEGORIE 2 OU PLUS :

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

N.B. :

- En cas d'infraction au code de la route EI 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.
- 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 et plus aucune participation ne sera autorisée avant le paiement de l'amende.

- Ces amendes seront perçues et conservées par l'organisateur de l'épreuve où les pénalités ont été encourues.

- Elles sont payables avant la participation à toute autre épreuve du calendrier.

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 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.

- 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 au point 2.3.5.1, ci-dessus (que cette épreuve soit provinciale ou communautaire) : SUSPENSION AUTOMATIQUE DE LA LICENCE POUR 6 MOIS.

2.5.6. Préliminaires de départ dans les EC

E - Règlement Particulier Rallyes

La voiture se trouvant dans la zone de CH (voir Art. 10.5 du RPR), 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.

Il se rendra ensuite avec sa voiture au poste de départ de l'EC. L'heure de départ de l'EC (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.

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, en cas de crevaisson, où il sera octroyé à l'équipage concerné un temps supplémentaire de 5 min, pour lui permettre le changement de roue.

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

Au cas où le départ serait retardé par le commissaire, cette pénalisation ne serait pas d'application.

Si, par la faute du concurrent, l'inscription du temps de départ ne se fait pas, il sera pénalisé de 7.200".

2.5.7. Départ des EC

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'EC 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.

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 EC avec une SHOW, voir Art.2.3.12.) Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, sur quoi le concurrent devra démarrer sans aucun retard. Un stationnement de plus de 20 secondes après le signal de départ pour les EC en ligne et de plus de 10 secondes pour les EC comportant une boucle, sera pénalisé de 120 secondes.

2.5.8. Faux départ dans une EC

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).

2.5.9. Aide extérieure en EC

Lors d'une EC, le concurrent 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'EC ou si, de manière générale, il perturbe le déroulement harmonieux de l'épreuve (cas jugés comme tels par le responsable de l'EC), le concurrent incriminé ne pourra refuser cette aide (voir également Art. 6.4. du RPR)

Dans tous les cas, l'organisateur exclura le concurrent du meeting, en fin de section, si le concurrent 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 pilote ne puisse exiger un autre point de déchargement.

2.5.10. Procédure d'arrivée des EC

L'arrivée des EC sera jugée lancée, l'arrêt étant défendu sous peine de mise hors course. Le chronométrage sera effectué au moyen de chronos manuels ou de « cellules ».

A une distance de 100 à 400 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 la fiche 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 art. 2.5.4. - NB).

Le temps réalisé par les concurrents dans chaque EC 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''**.

2.5.11. Ralentisseurs en EC – Protection des cordes

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 dès avant le début des reconnaissances.

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 CH I – R.S.G. Art. 1.7.7. 2^{ème} tiret et 1.9. ainsi que CH II – Prévention et Sécurité des parcours, Art. 2.7)

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 « copilote ». 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 vue par le pilote). Ce dispositif doit être mis en place avant le début des reconnaissances.

2.5.12. Étape "Show" (comportant une boucle)

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

Le concurrent n'ayant pas effectué le nombre minimum de tours prescrits, se verra attribuer le plus mauvais temps réalisé lors de ce passage dans l'EC, + 900 secondes (Voir 2.5.13.3. pour la détermination du plus mauvais temps réalisé).

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 (éventuellement : division ou rétrécissement de la chaussée, « chicane artificielle », etc.).

2.5.12.1. Départ

Le 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.

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. Lors de cette étape, l'arrivée (Flying Finish) devra être jugée en dehors de la boucle.

Dans ce genre d'étape, une procédure de départ au vol (Flying Start, soit manuel, soit à l'aide de cellules) 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.

Dans le cas d'une heure de départ prise au vol, 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)

E - Règlement Particulier Rallyes

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^o infraction: 30 secondes.
- 2^o infraction: mise hors course.

2.5.13. Interruption d'une EC

2.5.13.1. Lorsque le déroulement d'une EC sera temporairement ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce, pour quelque motif que ce soit, le calcul de la "moyenne" de leurs autres temps sur l'EC concernée sera attribué aux équipages victimes de l'interruption. Ce calcul ne pouvant être réalisé qu'en fin d'épreuve, le temps manquant sera remplacé, dans cet intervalle, soit par un **temps provisoire réaliste**, soit par une **moyenne évolutive** en fonction du nombre de passages effectués, soit, par un **astérisque**, sur les classements évolutifs. En cas d'usage de temps provisoires ou de moyennes évolutives, ils feront l'objet d'une annotation distinctive sur les classements édités.

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

2.5.13.2. 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'EC ou une autre voiture, pour autant qu'elle soit équipée d'un gyrophare et d'un avertisseur sonore spécial.

2.5.13.3. Dans le cas où, un équipage n'aurait pu parcourir une EC au minimum une fois au cours de l'épreuve, 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'EC avant lui, il lui sera alloué le plus mauvais temps réalisé, avant son passage, toutes classes confondues

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.

2.5.13.4. Une fois ces rectifications de temps apportées, un classement final pourra être affiché et soumis au délai réglementaire de réclamation.

2.5.13.5. 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.
- 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 EC 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'EC 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, lesquels pourront désigner le temps le plus réaliste parmi les cinq plus mauvais réalisés avant la survenance de la perturbation.

2.5.14. Il est interdit de faire recommencer une EC pour quelque motif que ce soit

2.5.15. Devoir 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.

2.5.16. Délais 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 EC 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.

Voir également Art. 13 du RPR : Délai de mise hors course - Généralités.

E - Règlement Particulier Rallyes

2.5.17. Règlement technique particulier en rallyes de Types "B" et "B-Short".

Les voitures seront réparties en 6 Divisions, selon leur degré d'élaboration mécanique, leur système d'alimentation, leur mode de propulsion, le type de pneus utilisés, selon leur cylindrée, ou, encore, dans certains cas, (Division PH Classic et Division PH -S/R) suivant leur année de fabrication.

Elles devront toutefois, toutes, sauf certaines dérogations accordées aux voitures historiques (« PH » et « ASAF Legends »), répondre à certaines impositions communes, parmi lesquelles les plus récentes, sont :

- 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.
- La roue de secours est facultative. Les roues de secours temporaires (roues « galettes ») sont interdites.
- Un repose-pied aux normes ASAF (voir Ch. VI - RTG, Art 4.35) est obligatoire. Pour les voitures de la Catégorie 1, ce repose-pieds doit être boulonné afin qu'il puisse être déposé lors du passage au CTA civil.
- 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 ASAF, sauf en PH 16, 17 et 18. (Validité ASAF = Date de péremption FIA, + 5 ans). (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)
- Les harnais seront « homologués FIA » et **en cours de validité**, sauf en PH Classic (classes 16, 17 et 18) **où l'homologation FIA n'est pas nécessaire ; ils ne pourront toutefois pas y présenter une date de péremption dépassée**. Voir, également, fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)
- 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.

N.B. : Dans les Divisions où son montage est autorisé, le « Pedal Box » peut être considéré comme un « double circuit principal de freinage ».

Rappel : La combinaison ignifugée portant la norme FIA 86 n'est plus acceptée.
Norme minimale actuelle : FIA 2000.

2.5.18. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES RELATIVES AUX DIVERSES DIVISIONS

2.5.18.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 1 (voitures de show rooms)

Tous les véhicules seront conformes à l'Art. 3. du RPR, ci-après et au RTG.

En Division 1, la cylindrée ne pourra excéder :

- 3000cc pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre.
- 2500cc pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, pour les moteurs de type "Wankel" ou sans soupapes.

Les classes de cylindrée seront :

- Classe 1 : de 0 à 1400cc
- Classe 2 : au-delà de 1400, jusqu'à 1600cc
- Classe 3 : au-delà de 1600cc
- jusque 3000cc pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre
- jusque 2500cc pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, les moteurs du type « Wankel » ou les moteurs sans soupapes.

En outre, ne peuvent être reprises en Division 1 :

- les voitures à traction intégrale (4 roues motrices)
- les voitures à moteur suralimenté
- les voitures équipées de pneus « Racing », « Semi Racing » ou « Street Legal Competition Tyres »
- les voitures dont le siège arrière fait défaut
- les voitures dont on a transféré la pompe à essence dans le coffre.

Si la « Division 1 » a, pour ossature, la "Catégorie 1" telle qu'elle est définie par le SPF 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, en D.3 ou en D.4, (voir les cas cités ci-dessus).

N.B.: Dans les trois derniers cas cités ci après, le concurrent concerné, titulaire d'une licence « A4 », qui se verrait versé en D.3 ou en D.4, 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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, et, en Division 4, si son véhicule est équipé de pneus « Racing » ou « Street Legal Competition Tyres ».

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.

2.5.18.1.1. 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 »)

2.5.18.1.2. L'adjonction de harnais, homologués par la FIA et **en cours de validité**, dont l'ancrage ne peut se faire sur les fixations des sièges, en plus des ceintures de sécurité, est obligatoire. (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).

2.5.18.1.3. Maintien de l'ensemble des sièges d'origine mais possibilité d'installer des sièges spéciaux dits "baquets" 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)

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

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

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

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

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

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

2.5.18.1.10. De même, une barre anti-rapprochement 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.

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

Précisions complémentaires :

1°) 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.

2°) Coffre à bagage

- Les tapis de sol et le garnissage peuvent être enlevés.

3°) Coque

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

4°) 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 ou berceau de maintien d'origine éventuels peuvent être déposés.
- Le matériau, la marque et le dessin des jantes, sont libres. Les jantes en magnésium forgé sont, toutefois, interdites, même s'il s'agit des jantes d'origine.
- Leurs dimensions sont également libres jusqu'au diamètre maximum de 15 pouces. Au delà de cette taille, elles doivent conserver les dimensions de diamètre, de largeur et de déport (E.T.)

E - Règlement Particulier Rallyes

des jantes d'origine ou optionnelles ou de celles, agréées, pour ce modèle d'auto, par le Contrôle Technique civil (à charge du concurrent de prouver l'existence et les caractéristiques de l'option ou de l'agrément).

- Les dimensions des pneus sont libres, qui doivent, bien évidemment, répondre à la réglementation "Pneus Tourisme Rallyes" (Art 2.5.19, ci-après).
- 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).**

5°) Freins

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

6°) 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.

7°) 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.

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°) Transmission

- L'embrayage, la boîte de vitesse, le différentiel, le pont et l'ensemble du système de transmission doivent être d'origine.

10°) Moteur

- Le moteur, ses systèmes d'allumage, de distribution et d'alimentation, ses collecteurs d'admission, 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.

11°) Conformité

- 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.
- 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.
- Par le fait même de son engagement à une épreuve, le concurrent se soumet automatiquement à cette disposition.
- Les modalités, montants et pénalités sont définis à l'Art 8 du RSG.

2.5.18.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 2 (voitures peu élaborées)

Seront versés en Division 2, tous les véhicules conformes à l'art. 3 du RPR ci-après et au RTG mais qui, en raison de leur élaboration mécanique, de leur mode de propulsion ou de leur système de suralimentation, ne peuvent être repris en Division 1.

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 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.

Il est à noter que certaines de ces modifications induisent le passage de la voiture en Catégorie 2 (Véhicule interdit à la circulation normale).

En Division 2, la cylindrée ne pourra excéder (après application d'un éventuel coefficient) :

- 3000cc pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre.
- 2500cc pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, pour les moteurs de type "Wankel" ou sans soupapes.

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 3000 cc pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre
 - jusque 2500 pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, les moteurs du type « Wankel » ou les moteurs sans soupapes.

Rappel : Le placement de harnais homologués FIA (**en cours de validité**) est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied (Voir CH. VI – RTG, art. 4.35.) aux caractéristiques techniques ASAF, pour le copilote (Voir également, Art 2.3.17.).

Modifications autorisées ou impositions particulières

2.5.18.2.1. 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 actuateurs 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 actuateur.
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 ou 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.
- 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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, actuateurs, 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.

Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles 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.**

Après ce silencieux, l'échappement sera libre.

** 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.

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).

E - Règlement Particulier Rallyes

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 tous 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.

o) Moteur diesel :

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.

2.5.18.2.2. 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 rapports 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 actuateurs 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)

2.5.18.2.3. 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 démontés, le véhicule doit s'affaisser jusqu'aux butées de fin de course en moins de 5min.

Les réservoirs d'amortisseurs 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) Silentblocs :

L'élastomère d'un silentbloc peut être uniquement remplacé par de l'élastomère (dureté maximale de 80 shores).

2.5.18.2.4. Roues

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.

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 doivent répondre aux impositions reprises à l'art. 2.3.19, ci-après (Pneus de tourisme, uniquement).

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). Cf. : Art. 4.18. du RTG.

2.5.18.2.5. 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).

2.5.18.2.6. 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 autorisé.

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.

2.5.18.2.7. 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 latérale constitué de matériau composite. La configuration minimale de ce panneau devra être conforme au dessin 255-14 de l'annexe J. de la Bible 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 2 mm.

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° (Tableau de bord) (Portières).

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 actuateurs 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.

2.5.18.2.8. 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.

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.

2.5.18.2.9. 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

E - Règlement Particulier Rallyes

fonction de la cylindrée du moteur :

Jusqu'à 700 cm³ : 50 l

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.

2.5.18.2.10. 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.

2.5.18.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 3 (Voitures fortement élaborées)

Seront versées en Division 3, les voitures conformes au RTG et à l'Art. 3 du RPR ci-après, mais qui ne peuvent être acceptées, ni en Division 1, ni en Division 2.

Les voitures ne seront admises au départ qu'équipées de leur moteur 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 classe. Le re-chemisage est autorisé dans les mêmes conditions).
- nombre d'arbres à cames
- nombre de soupapes.

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 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.

De plus :

- 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). Il 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 par turbocompresseur 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. 2.5.18.2.1. n) ci-dessus. Pour les moteurs dotés de deux turbos montés en parallèle, il convient de placer une bride d'admission

E - Règlement Particulier Rallyes

- d'un diamètre intérieur de 24 mm, au maximum (voir également Art. 2.3.18.2.1.n), ci-dessus)
- Le mode de propulsion prévu d'origine (traction, propulsion, intégrale) devra être conservé.
 - Les vitrages latéraux et arrières d'origine (ainsi que leurs systèmes d'ouverture éventuels) pourront être déposés et remplacés par des éléments en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.).
 - **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.
 - **Le tableau de bord devra correspondre à l'Art. 4.42.4. du RTG.**
 - Les pneumatiques utilisés doivent répondre aux impositions de l'art. 2.5.19, ci-après (pneus de **tourisme**, uniquement).
 - **Les élargisseurs de voies (entretoises) dont l'épaisseur dépasse 10 mm qui n'équipent pas la voiture d'origine ou en option (documents probants à fournir lors des V.T. d'épreuves) ne sont autorisés que s'ils sont repris sur la fiche d'homologation de la FIA, dans quelque groupe que ce soit (fiche d'homologation à présenter lors des V.T. d'épreuves - Cf. : Art. 4.18. du RTG).**

Rappel : Le placement de harnais homologués FIA, **en cours de validité**, est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied (Voir CH VI – RTG, art. 4.35) aux caractéristiques techniques ASAF, pour le copilote (Voir également, Art 2.5.17).

Le coupe circuit est, également, obligatoire.

En Division 3, la cylindrée ne pourra excéder (après application d'un éventuel coefficient) :

- **3000cc** pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre.
- **2500cc** pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, pour les moteurs de type "Wankel" ou sans soupapes.

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 3000 cc pour les moteurs à 2 ou 3 soupapes par cylindre
 - jusque 2500 cc pour les moteurs à plus de 3 soupapes par cylindre, les moteurs du type « Wankel » ou les moteurs sans soupapes.

2.5.18.4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 4

(Voitures non acceptables dans les autres divisions, de grosse cylindrée, à culasse et/ou moteur de substitution, à motorisation hybride ou équipées de pneus de compétition)

SEULES, les voitures reprises ci-après, **sub a) ou b)** seront admises à participer en Division 4 :

a) Les voitures conformes au RTG à l'Art. 3 du RPR, mais qui, en raison de leur élaboration mécanique, de leur caractère hybride et/ou de leur cylindrée trop importante (ou incalculable, vu leur motorisation mixte), ne peuvent être versées dans les autres Divisions.

Ces voitures doivent répondre à toutes les impositions faites aux véhicules de la Division 3 reprises au point 2.4.18.3 du RPR, SAUF en ce qui concerne les points suivants :

- 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)
- La culasse peut être de substitution.
- Le moteur peut être de substitution, pour autant qu'il soit de la même marque que la voiture ou que celle du moteur dont elle était équipée d'origine.

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.

- Ce 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

E - Règlement Particulier Rallyes

marque ou s'il a fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA.

- Le changement de mode de propulsion (traction, propulsion, intégral) est autorisé 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.
- **Dans les cas énumérés ci-dessus, sub a), et, seulement dans ces cas**, les pneumatiques sont libres (pneus de tourisme, pneus de compétition homologués pour la route (« Street Legal Competition Tyres ») ou pneus « Racing »).

b) Les voitures qui pourraient être admises à concourir dans les Divisions 1, 2 et 3, mais qui, en raison de leur équipement en pneumatiques, en sont exclues. Dans ce cas, la voiture devra conserver, sous peine de mise hors course, des pneus « Racing », « Semi Racing » ou « Street Legal Competition Tyres » pendant toute la durée de l'épreuve.

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 ou motorisation hybride (sans limitation de cylindrée)

- Classe 15 : Voitures conformes à la Division 1 ou 2 (voir 2.5.18.1. et 2.5.18.2.), équipées de pneus de tourisme, dont la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) excède celles autorisées dans ces Divisions (sans limitation de cylindrée).

Rappel : Le placement de harnais homologués FIA, **en cours de validité**, est obligatoire ainsi qu'un repose-pied (voir CH VI – RTG, art. 4.35) aux caractéristiques techniques ASAF, pour le copilote (voir également, Art. 2.5.17). Le coupe circuit est également obligatoire.

2.5.18.5. PARTICULARITES SPORTIVES ET ADMINISTRATIVES DES DIVISIONS "PROV'HISTORIC" (PH Classic et PH S/R) - CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES

Principes généraux

- Pour autant que leur véhicule réponde à leurs impositions particulières, les concurrents qui le désirent, peuvent s'inscrire dans les Divisions PH, destinées à accueillir des voitures immatriculées, mises en production ou homologuées par la FIA/FISA avant le 1er janvier 1982 (carnet d'immatriculation, fiche d'homologation FIA ou certificat de conformité faisant foi).
- Toutefois, en dérogation à ce qui précède, des voitures de type identique, immatriculées depuis 25 ans, au minimum, ayant été produites, dans la même configuration (motorisation et « body ») avant et après le 1er janvier 1982, pourront également concourir.
- La date du 1er janvier 1982 n'évoluera pas systématiquement, dans l'avenir, au fil des années ; elle sera éventuellement revue, si besoin en est, par la Fédération.
- La participation des véhicules du groupe "B", non repris sur les listes 1 et 2 de la FIA, figurant à l'Art. 3 du Règlement Particulier Rallye Sprint des présentes Prescriptions Sportives, est interdite.
- **L'organisateur dispose du choix de placer les concurrents des Divisions PH ("S/R" et "Classic"), avant ou après les autres Divisions, dans l'ordre des départs.**
- En ce qui concerne le parcours, les concurrents des Divisions PH ne participeront pas, soit, à la première, soit, à la dernière boucle ou partie de boucle (à la discrétion de l'organisateur), sans, toutefois, que le nombre d'EC prévues au programme des Divisions PH ne puisse dépasser le nombre des EC prévues au programme des autres Divisions, diminué de 2.
Le choix de ne pas disputer la 1^{ère} boucle ou section peut être plus approprié lors des épreuves à haute fréquentation, puisqu'il permet aux organisateurs qui le désireraient de ne pas inclure (partiellement ou totalement) les voitures des Divisions PH dans le nombre maximum d'équipages sont, généralement, acceptés au départ, étant reconnu que lors du premier passage, bon nombre de concurrents amenés à se retirer, augmentant, ainsi, la plage horaire dévolue aux PH.
- Dans le cas où, selon son choix, les concurrents des Divisions PH disputeraient 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 ».
Si, d'aventure, un concurrent PH, bénéficiant de la longueur du délai de mise hors course se présentait au départ d'une EC 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 EC, devrait être appliqué avant le lâcher du concurrent contemporain suivant
- 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

E - Règlement Particulier Rallyes

« contemporaine » (dernier véhicule contemporain impérativement sorti de la boucle, en cas d'étape « show »).

Divisions, Classes, coefficients et limites de cylindrée

La Division « **Prov'Historic Classic** » sera subdivisée en 3 classes de cylindrée :

- PH 16 (de 0 jusque 1600cc)
- PH 17 (plus de 1600cc, jusque 2000cc)
- PH 18 (plus de 2000cc, cylindrée illimitée)

La Division « **Prov'Historic – SR** » (Voitures « Silhouette » ou « Replica ») ne comportera pas de classes de cylindrée : Toutes les cylindrées y seront regroupées (voir réglementation technique, ci-après).

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.

Attribution des numéros

Rappel (voir art. 5 ci-après) : Les concurrents de la Division « PH - S/R » recevront un n° à partir de **201**.

Ceux de la Division « PH Classic » (classes 16, 17 et 18), à partir de **251**.

Ordre de départ

L'ordre de départ, à l'intérieur de ces deux entités, 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.

Coefficients

En application, notamment, de l'ART. 4.10 du CH VI RTG, les coefficients appliqués à la Division « Prov'Historic Classic » (Classes 16, 17 et 18), seront les suivants :

- Moteurs suralimentés « essence » : cylindrée nominale X 1,7
- Moteurs suralimentés « Diesel » : cylindrée nominale X 1,0
- Moteurs « Diesel » atmosphériques : cylindrée nominale X 0,7.
- Moteurs Wankel : volume de la chambre X le nombre de rotors X 1,5
- La cylindrée des moteurs des véhicules à 4 roues motrices sera affectée du coefficient 1,25

Ces coefficients, utilisés pour déterminer l'appartenance à une classe, n'auront pas d'incidence sur les temps réalisés.

Classements

Des classements évolutifs distincts 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 16, 17 et 18 confondues **et** un classement général final, de la Division « Prov'Historic - S/R » (toutes cylindrées confondues).

Ces deux classements seront affichés et officialisés séparément de ceux des autres Divisions.

Remise de trophées aux épreuves.

Les lauréats des Divisions Prov'Historic seront récompensés de la même façon que ceux des autres divisions.

Championnats

a) Prov'Historic Masters Challenge

Un championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, également intitulé « **Prov'Historic Masters Challenge** » sera organisé. Des classements « au général » et par classes seront établis, reprenant les concurrents de la Division « PH – Classic » (classes 16, 17 et 18).

Un championnat en Division « PH - S/R » sera également organisé, ne reprenant que les concurrents de cette Division.

Ces championnats seront basés sur les seules épreuves du championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Le nombre de résultats à prendre en considération sera obtenu en appliquant la même règle que celle établie pour les voitures modernes (voir RSG, art. 10 et art. 18.2.3 du présent RPR).

b) Championnats provinciaux

Des championnats « PH – Classic » et « PH - S/R » séparés, établis sur les mêmes bases seront, éventuellement (à leur convenance), mis sur pieds par les CSAP et reprendront les épreuves organisées sous leur égide et/ou celles qu'elles auront choisies.

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

E - Règlement Particulier Rallyes

commissaires techniques, lors des VT des épreuves.

Pour pouvoir figurer au classement final des championnats « Prov'Historic » de l'ASAF (3 résultats, au minimum) ou aux championnats provinciaux mis sur pied par les CSAP, un passeport définitif, délivré dans les conditions décrites ci-dessus, reste, toutefois, indispensable.

Carnet de Pré-Contrôle ASAF

Si, le passage périodique au contrôle technique civil n'est pas obligatoire pour les voitures, en cas d'immatriculation en plaques « Ancêtre - O », elles doivent toutefois, pour être admises au départ d'une épreuve de rallye des types B, BS, RS et Legend 80, avoir été présentées préalablement à une « **Visite de contrôle** » (dans les locaux de l'ASAF ou ceux du propriétaire) où elles auront fait l'objet d'une inspection plus détaillée, de la part de la Commission Technique de l'ASAF, que celle subie par les véhicules immatriculés normalement et qui seront soumis, quant à eux, au Contrôle Technique Automobile civil (Voir Art. 2.6.1. du RTG).

Les modalités et conditions financières de cette « **Visite de contrôle** » sont les mêmes que celles appliquées dans le cadre des Pré-contrôles Techniques. Le propriétaire du véhicule reste, malgré cette « **Visite de contrôle** », responsable de l'état de son véhicule après cette présentation et l'ASAF ne pourra être tenue responsable pour les conséquences d'un éventuel vice caché ou pour celles découlant de modifications effectuées en dehors des règles de l'art, non décelés lors de cette visite.

Après cette « **Visite de contrôle** », une date de validité sera apposée dans le carnet jaune de Pré-contrôle (Validité : 1 an).

En conséquence, comme pour tous les autres véhicules immatriculés en Belgique, un « carnet jaune de pré-contrôle » en ordre de validité est donc requis pour les véhicules immatriculés en plaques

« Ancêtres - O » et engagés dans les Divisions PH.

Licences

- La licence nécessaire pour pouvoir participer aux épreuves en Division « Prov'Historic - Classic », en classes 16, 17 et 18, en tant que pilote, est la licence « **A4** ».
- En Division « Prov'Historic - S/R », une licence « **A3** » est nécessaire.
- Pour les copilotes, une licence « **B** » est suffisante, dans toutes les Divisions et classes.

Ces licences sont disponibles auprès des clubs reconnus.

Des licences journalières des types « **1J-B** » et « **1J-A4** », équivalentes aux licences « B » et « A4 » mais uniquement valables pour le meeting concerné pourront être obtenues sur place, dans le respect des conditions imposées au Ch. I - RSG Art. 2.3.

Remarques générales quant à l'admission des voitures en Division « Prov'Historic » :

1. 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.
2. 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.
3. 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 »
4. La combinaison ignifugée, aux normes FIA 2000, au minimum, est obligatoire.

Remarque : Si d'autres 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 mais simplement recommandés aux équipages des Divisions PH (Classic ou S/R), 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.

Spécifications techniques *

* 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, endéans la période concernée par la Division PH, soit, **avant le 1^{er} janvier 1982**.

- a. Les véhicules devront répondre aux exigences de l'Art. 3 du 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.)
- c. Elles seront dans un état mécanique leur permettant d'évoluer sans danger sur la voie publique (freins, pneus, feux, etc.)

Division PH CLASSIC

Pour pouvoir prétendre inscrire un véhicule en Division « PH Classic » (classes 16, 17 ou 18), les conditions suivantes doivent être réunies :

- a. Les véhicules doivent être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque. Des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront, néanmoins être également admises en classes PH 16, 17 ou 18, 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 d'origine de celle-ci.
 - 2.- Le modèle ainsi créé doit avoir été disponible tel quel, DURANT LA PERIODE DE REFERENCE, au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, A L'EPOQUE, d'une homologation par la FISA/FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).
- b. Seuls, les éléments dont le remplacement est systématique ou régulier pourront être contemporains : carburant, lubrifiants, bougies, garnitures de frein, filtres, pneus.
- c. Le type de pneus est libre, (pneus de compétition ou « street legal competition tyres » autorisés) mais les pneus 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 de tourisme, seules les tailles séries 50 ou plus seront autorisés (les pneus à profil bas, séries 45, 40, etc., seront exclus).
Les pneus à clous sont interdits.
- d. 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 1982, existe, qui prévoit un diamètre de jante supérieur. Dans ce cas, la fiche d'homologation devra être présentée aux VT de chaque épreuve.
- e. 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).
- f. 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.
- g. Au niveau des suspensions, si les jambes de force à filets seront autorisées, les amortisseurs à bonbonne extérieure, eux, ne le seront pas.
- h. Le remplacement de la génératrice par un alternateur sera autorisé.
- i. Le pare-brise feuilleté, bien que fortement conseillé, n'est pas obligatoire (Article 4.30 du RTG, Ch. VI)
- j. L'arceau de sécurité est fortement recommandé. Il est obligatoire pour les voitures mises en première circulation après le 31 décembre 1961 et sur TOUTES les voitures du type cabriolet. 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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).

- k. 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.
- l. Les sièges peuvent être ceux d'origine, des baquets d'époque ou des baquets modernes, sans autre imposition d'homologation, ni de péremption.
- m. Des harnais 3 points, au minimum, sont obligatoires pour les voitures mises en circulation après le 31 décembre 1961 (fortement conseillés, même avant cette date). Aucune homologation n'est exigée pour ces harnais mais **ils ne pourront toutefois présenter une éventuelle date de péremption, dépassée.**
- n. Le coupe circuit n'est pas obligatoire.
- o. Le repose-pied pour le copilote est libre et facultatif.
- p. Les films anti-déflagrants sur les vitres latérales ne sont pas obligatoires.

Division PH - S/R

Les véhicules répondant aux conditions d'admission de la Division « Prov'Historic » (notamment, aux conditions d'âge) mais qui ne peuvent répondre aux normes techniques énumérées ci-dessus, pourront être admis au départ, en Division « PH - S/R ».

Toutes les impositions faites aux voitures et aux équipages de la Division 4 seront alors d'application (y compris la détention d'une licence A3, pour le pilote et l'équipement HANS pour l'équipage).

RESTRICTION :

Il est à noter que, dans le cas d'un moteur de substitution en Division « PH - S/R », la cylindrée ne pourra excéder :

- 3000cc pour un moteur atmosphérique à 2 ou 3 soupapes par cylindre
- 2500cc pour un moteur à plus de 3 soupapes par cylindre
- 2000cc pour un moteur suralimenté.

De plus, un véhicule ne pourra être équipé d'un système de suralimentation ou d'une motorisation « Diesel » que si le modèle d'époque en était équipé également.

2.5.19. PNEUMATIQUES (voir Chap. VI. Art. 4-31 du R.T.G.)

Principe : Sauf en Division 4 et PH des rallyes de types "B" et "B-Short", et lors des épreuves du type « ASAF Legend », les pneus figurant au catalogue "Racing" des fabricants sont interdits. Seuls les pneus "Tourisme" sont autorisés. Il appartient donc au concurrent, lors de l'achat de ses pneus, de s'informer s'ils figurent ou non au catalogue "Racing" de la marque ou s'ils sont répertoriés comme « Pneus de Tourisme », comme « Semi Racing » ou encore, comme « Street Legal Competition Tyres ».

En cas de doute, lors du choix de vos pneus, consultez le « Vade Mecum - Pneus » sur le site Internet de l'ASAF (www.asaf.be) ou le secrétariat permanent de l'ASAF (Tél. . 085/27.14.60)

2.5.19.1. Les pneus portant les mentions « For Racing purposes only » – « For rally use » – « Rally & Sport » – « For sporty drive » – « For sporty use » - « Rally & Road » – « Race » - « Corsa » - « Motorsport » - « Competition » ou assimilées et tous les pneus dont ces mentions auraient disparu par meulage ou autres moyens sont interdits.

2.5.19.2. Tous les pneus de Tourisme sont admis 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 2.5.19.1. n'y figurent pas.

Attention : Il peut arriver que, dans de rares cas, certains "Racing" comportent un "DOT" ou un "E". ((« Street Legal Competition Tyres » ou « Semi Racing »). **CES PNEUS SONT INTERDITS EN DIVISIONS 1, 2, et 3.**

Cette réglementation pourra, à tout moment de l'année, être corrigée suivant les nécessités. Ces modifications seront traitées par le Conseil d'Administration de l'ASAF, sur proposition du GT Rallyes ASAF.

Tout changement dans cette réglementation fera l'objet d'une large diffusion dans la presse.

2.5.19.3. 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.

2.5.19.4. Les chaînes ou autres accessoires s'adaptant aux pneus sont strictement interdits.

2.5.19.5. Les pneus rechapés, « remould », « retread » taillés et/ou retaillés sont interdits.

2.5.19.6. Seuls les pneus radiaux munis d'un indice de vitesse (Q-S-T-H-V-Z-W- etc.) sont autorisés.

2.5.19.7. Profondeur minimum des rainures 1,6 mm, y compris pour les pneus « Racing ».

Remarque : les points 2.5.19.2. (en ce qui concerne la présence du DOT ou du E) et 2.3.19.6. ne seront pas d'application en rallyes de Régularité, en rallyes d'Orientation, ni en rallyes du type « ASAF

Legend ». En outre, les pneus rechapés y seront admis (sauf en division Legend S/R).

2.5.19.8. Les roues de secours temporaires (type « galette ») sont interdites

2.5.19.9. 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.

2.5.19.10. Pneumatiques 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 on flat », ne constitue pas une interdiction.

2.5.19.11. 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. Toute infraction à la réglementation « pneus » développée dans le présent art. 2. 3. 19 sera sanctionnée par la mise hors course automatique.

2.5.20. Voitures ouvrees et de service

2.5.20.1. La voiture officielle de sécurité de l'organisation, voiture banalisée, (**S 1**) ayant à son bord, l'Inspecteur Sécurité, fermera le parcours.

Elle partira de 1H00 à 30 minutes avant le premier concurrent. 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 de service, 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'EC, à la Direction de Course.

2.5.20.2. Les voitures **00 et 0** partiront à ALLURE MODEREE respectivement de 15 à 30 minutes et de 5 à 20 minutes avant le premier concurrent.

N.B. : 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'EC (voir art. 2.5.20.4., ci-dessous).

2.5.20.3. La voiture **00**, qui sera une voiture « banalisée », non pourvue d'attributs de compétition* (sauf une protection du carter éventuelle), aura à son bord deux personnes mandatées par l'organisateur. Leur rôle sera de contrôler la sécurité en général (active, passive, pilotes et spectateurs) et de résoudre les derniers problèmes.

***L'organisateur qui utiliserait une voiture 00 qui ne répondrait pas à cette obligation, se verrait sanctionné par une amende automatique de 250 €.**

2.5.20.4. La voiture **0**, qui, elle, pourra être une voiture équipée pour la compétition, aura à son bord, deux personnes mandatées par l'organisateur. **C'est cette voiture qui, lors de son passage au TRC, donnera le feu vert pour le départ du premier concurrent.** (Elle devra donc avoir parcouru complètement l'EC et en être sortie)

2.5.20.5. Les voitures ouvrees et de service, particulièrement les voitures **0 et 00**, seront 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 sont bien respectées. Dans le cas contraire, elles seront interdites de départ.

Il est à noter que si la voiture **0** possède d'autres équipement de compétition qu'une protection de carter (p. ex., un arceau de sécurité), l'équipage sera tenu aux mêmes obligations d'équipement personnel que les équipages concurrents, **sauf l'équipement HANS.**

2.5.20.6. Voiture « Damier »

Une voiture porteuse d'un drapeau ou d'un panonceau représentant un damier, « ré-ouvrira » la route à la circulation publique. Elle partira derrière le dernier concurrent pour prévenir les contrôleurs de la fin des passages. Elle prendra garde à ne dépasser aucun concurrent, en mouvement ou à l'arrêt, que ce soit sur le tracé de l'EC, 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,

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

2.5.20.7. Les voitures S1, 00, 0 et « Damier » devront obligatoirement être munies d'équipement de transmission radio en état de marche (fait dûment constaté par les Commissaires techniques de l'épreuve). La voiture 0 devra également être équipée d'au moins un gyrophare et d'une sirène. Ils devront tous deux fonctionner durant tout le parcours des EC.

- Ces voitures pourront être porteuses de leur numéro et des publicités éventuelles de leur propriétaire et/ou de l'organisateur.

- De plus, elles pourront utilement être équipées de haut-parleurs de manière à pouvoir s'adresser au public, soit pour le renseigner, soit pour le conseiller, soit, éventuellement, pour l'invectiver.

- L'EC n'est réellement terminée que quand la voiture « Damier » a quitté le TRC. Dans l'attente de ce moment, les moyens de secours, les équipes de sécurité et l'infrastructure déployée doivent rester en place.

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

2.5.20.9. 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", sauf s'il s'agit, précisément, de voitures de compétition.

2.5.20.10. Les équipages ne seront pas obligatoirement casqués, sauf dans les voitures de compétition où le port du casque sera obligatoire sur le tracé des EC.

2.5.20.11. Ces 4 voitures (S1, 00, 0 et « Damier ») sont assurées via le contrat global de l'ASAF (forfait pour les 4 voitures).

Si un organisateur désire augmenter le nombre des voitures ouvreuses, de sécurité ou de « promotion », il est libre de le faire mais, après la prise de certaines précautions. Il doit se rappeler, en effet, que ces véhicules, qu'ils soient immatriculés ou non, risquent fortement de se trouver en défaut d'assurance s'ils circulent dans le cadre d'une compétition ou d'une manifestation (*a fortiori*, sur une route fermée à la circulation publique) si une assurance en RC Circulation spécifique ne les couvre pas durant l'événement.

Il est donc essentiel, pour la protection des intérêts de tous (organisateur, conducteurs et propriétaires de ces voitures, surtout quand ils emmènent un passager) que ces véhicules soient déclarés à l'assureur de l'ASAF via le document administratif que font compléter les Commissaires Sportifs. Sans cette déclaration à l'assurance, ces véhicules ne pourront intervenir dans le déroulement de l'épreuve, sous peine de sanctions (voir Art 1. 7.7. – 8^e tiret du RSG).

Les conséquences en cas d'accident peuvent, en effet, se révéler incalculables (dégâts matériels aux infrastructures, aux biens des riverains, dégâts corporels au public, aux passagers,...).

2.5.20.12. Entre la voiture 00 et le 1^{er} concurrent, SEULES les voitures 0, celle du responsable de l'étape et/ou celle d'une personne mandatée par la Direction de course, pourront effectuer le parcours de l'EC 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 EC dans cet intervalle, sa progression serait surveillée par tous les commissaires en poste, qui en feraient rapport en direct au responsable « Sécurité » de cette EC afin qu'il puisse déterminer avec certitude, le moment où le véhicule en sort et quand la route est à nouveau libre.

2.5.20.13. Dans les EC 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'EC 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.

2.5.20.14. Les équipages de voitures 00 et 0 devront être constitués de licenciés « Officiels » ou « Pilotes ».

Ces équipages et celui de la voiture « Damier » devront, tout au long de l'épreuve, être constitués des 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 le Conseil d'administration et, éventuellement, traduit devant les instances disciplinaires.

2.5.20.15.

Le starter ne donnera pas le départ à ces voitures par décompte des secondes, mais signalera

E - Règlement Particulier Rallyes

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 » !**

Une des missions des voitures 00 et 0, consiste à s'assurer que la feuille de route des concurrents sera correctement et exactement complétée 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.

Art. 3. - ADMISSION DES VEHICULES EN RALLYES

3.1. DOCUMENTS

Attention !

Lors du passage aux VT, le concurrent devra fournir, sous peine d'une amende automatique de **10 €**, une photocopie des documents suivants : Certificat d'immatriculation, Carte verte d'assurance et Document du contrôle technique civil (éventuel). Le montant de cette amende ira 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.)

(*) Dans les épreuves de « Régularité », de « RO » et « ASAF Legend » (sauf en Division Legend « 80 ») 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 (immatriculation normale) et qui présentent des aménagements non prévus par leur PVA (catégories I et II) doivent en être pourvues.

(**) **Pour les voitures immatriculées en plaques « Ancêtres - O », le passage périodique au Contrôle Technique civil n'est pas prévu. Néanmoins, 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 en rallye de type B ou B-Short, en rallye-Sprint ou en division « 80 » des Rallyes du type « ASAF**

Legend ». (voir Art. 2.3.9. et 2.5.18.5 –Encadré)

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.

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 IMMATICULE

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 verte d'assurance en cours de validité.

VEHICULE IMMATICULE EN PLAQUES « ANCETRES - O » (Possible dans toutes les divisions)

DOCUMENTS A PRESENTER :

- Certificat d'immatriculation
- Carnet de pré contrôle ASAF/VAS/RACB sport éventuel en cours de validité (**)
- Carte verte d'assurance en cours de validité.

VEHICULE IMMATICULE EN PLAQUES "MARCHAND"

(ATTENTION : Les plaques "ESSAI" (ZZ...) 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 aidant 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., 2ème alinéa)

E - Règlement Particulier Rallyes

" ... 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., 4ème alinéa)

B. Le Titulaire 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., 3ème alinéa)

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

DOCUMENTS A PRESENTER :

- Certificat d'immatriculation "marchand"
- Signe fiscal
- Carte verte 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/R.A.C.B.Sport/VAS, éventuel, tous deux en cours de validité. (*)

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.
- une copie légalisée du registre du personnel.

VEHICULE DONT LE N° DE CHASSIS A ETE REFRAPPE

DOCUMENTS A PRESENTER :

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

REMARQUES IMPORTANTES :

L'ASAF, les CSAP, les Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques et les 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 DIV, devra, soit être apposée à l'arrière du véhicule, soit se trouver à bord (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: Sauf en ce qui concerne les véhicules des Divisions 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 de ces 3 conditions est nécessaire et suffisante

3.1.1. 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.

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

3.1.3. En ce qui concerne les voitures du groupe "B", elles sont interdites dans toutes les Divisions.

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. (Voir R.P. Rallye Sprint, Art. 3.2.)

3.1.4. 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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).

3.1.5. Si un véhicule a été refusé lors des « vérifications techniques » du samedi, il est interdit d'en présenter un autre en remplacement aux vérifications complémentaires du dimanche matin. Le Président de Collège des Commissaires Techniques remplira un formulaire de non-conformité définitive pour les véhicules présentés le samedi et qui ne pourraient pas être en ordre pour les vérifications complémentaires du dimanche matin.

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

3.1.6. 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. - ENGAGEMENT

4.1. – NOMBRE DE PARTICIPANTS

Sauf dérogation accordée par leur CSAP, les organisateurs d'épreuves provinciales ne pourront limiter le nombre de participants à moins de 120.

Pour les épreuves Communautaires, la limite ne pourra être inférieure à 130 participants.

Le règlement particulier de l'épreuve devra mentionner clairement, lors de sa publication, le nombre maximum de concurrents admis au départ. Ce nombre ne pourra être dépassé, réservistes compris.

Si le nombre de bulletins d'engagement complets, reçu par l'organisateur atteint cette limite avant la clôture des engagements à droits simples, les bulletins seront pris en considération 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 les date et heure de paiement sur le bulletin et conservera les extraits de compte prouvant le bien-fondé de la priorité éventuelle accordée. (Important : voir également Art. 9. du RSG)

4.2.- ENGAGES PRIORITAIRES

Les pilotes prioritaires (voir art 5, ci-après) ainsi que les 3 premiers de chaque classe, au(x) championnat(s) pilotes en cours, pour le(s)quel(s) l'épreuve entre en ligne de compte, disposent d'une priorité d'engagement lors des 15 premiers jours de la période de 45 jours durant lesquels les engagements à droits simples peuvent être acceptés (date limite indiquée par l'organisateur dans le Règlement particulier de son épreuve).

Les organisateurs des épreuves inscrites aux championnats de plusieurs CSAP, doivent être conscients qu'en acceptant d'y être repris, ils devront assurer le respect de cette règle, dans les mêmes conditions, vis-à-vis des 3 premiers de chaque classe de ces championnats, également.

D'autre part, les CSAP désireuses d'inscrire une épreuve d'une consœur à leur championnat, devront, vu cet aspect des choses, en faire la demande préalable à l'organisateur pressenti et avoir obtenu son consentement.

En ce qui concerne les prioritaires de classe, lors de la 1^{ère} épreuve des championnats respectifs, l'on se basera sur le classement final correspondant de l'année écoulée.

Les concurrents sont tenus d'indiquer, sur leur demande d'engagement, la ou les priorités dont ils se prévalent. A défaut, cette disposition ne leur sera pas applicable.

Une fois la date butoir dépassée, la règle générale reprise à l'Art. 9 du RSG leur sera universellement appliquée.

Art. 5. - ATTRIBUTION DES NUMEROS (voir également art. 18.2.2.)

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 ...**

Pilotes prioritaires :

- Pilotes classés aux 5 premières places du Championnat D1/D2/D3 2013 de la FWB.
- Pilotes classés aux 3 premières places du championnat D/4 2013 de la FWB.
- N.B. : Ces 2 premières catégories de pilotes seront prioritaires lors des 3 premières épreuves des championnats. Pour les épreuves ultérieures, ils pourront être remplacés par des pilotes de notoriété.
- Pilotes classés aux 5 premières places du classement général provisoire du championnat 2014 de D1/D2/D3 de la FWB.
- Pilotes classés aux 3 premières places du championnat provisoire de D/4 2014 de la FWB.
- Pilotes classés aux 3 premières places du classement général provisoire du championnat de D1/D2/D3 2014 de la CSAP d'appartenance du club organisateur.
- Pilotes classés aux 2 premières places du championnat provisoire de D/4 2014 de la CSAP d'appartenance du club organisateur.

N.B. : Tous ces renseignements, évolutifs, pour la plupart, sont disponibles sur le site Internet de

l'ASAF www.asaf.be .

- 10 pilotes de notoriété dont le choix est laissé à l'organisateur.
L'ordre de départ de ces pilotes prioritaires parmi les 40 premiers est laissé à l'appréciation de la Direction de course.
Viennent, ensuite, les autres équipages, dont les numéros seront attribués en respectant, autant que possible, l'ordre suggéré ci-dessous et compte tenu, également, du niveau de performances de chacun.

(PH S/R – PH Classic) - 4/14 - 4/13 – 4/15 - 3/11- 3/10 - 4/12 - 3/9 – 2/7- 2/6 - 3/8 - 1/3 - 2/5 - 1/2 - 2/4 - 1/1 – (PH S/R - PH Classic)

Viendra ensuite l'attribution des numéros réservés aux demandes d'engagements non régularisées (compte tenu, autant que possible, des Divisions, des Classes de cylindrée et du niveau de performances du concurrent). 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.

En Rallyes de Régularité et d'Orientation, ainsi que dans les épreuves du type « ASAF Legend », l'ordre des départs est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Art. 6. - EQUIPAGE

6.1. - COMPOSITION

L'équipage de chaque voiture sera composé de deux personnes, faute de quoi le départ lui sera refusé. Les membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.

6.2. – IDENTIFICATION

Il est bien entendu que pendant toute la durée de l'épreuve, l'équipage sera exclusivement composé des 2 personnes désignées sur la liste officielle des partants. Lors de la Vérification Administrative, les organisateurs vérifieront l'identité des membres de l'équipage et, particulièrement, leur âge (18 ans, au minimum en types B et « ASAF Legend Rally's»)

6.3. - PRESENCE A BORD

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 un concurrent blessé et ce, jusqu'au contrôle où une aide pourra lui être apportée, ne se verra pas pénalisé.

6.4. - DEPANNAGE - REMORQUAGE

Sauf dans certaines circonstances spécifiques au règlement des Rallyes du type « ASAF Legend », 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. 14.5 du RPR).

6.5. - MOTIFS D'EXCLUSION

De même, 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 EC.

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.

6.6. - CIRCULATION ROUTIERE

Pendant toute la durée de l'épreuve, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les territoires traversés. 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 :

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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)

6.7. - EQUIPEMENT

En rallyes de types « B » et « B-Short », ainsi qu'en Division « 80 » des rallyes du type « ASAF Legend », les deux membres de l'équipage devront être équipés, sous peine de mise hors course, de combinaisons ignifugées homologuées aux normes FIA 2000, au minimum, et de casques adaptés à la compétition automobile*.

L'équipement HANS y est également obligatoire, sauf en Division PH Classic (classes 16 et 17 et 18) ainsi qu'en « ASAF Legend Rally's », toutes Divisions.

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

Tableau récapitulatif des équipements imposés

Divisions/(Classes)	Si sièges de substitution	Combinaisons ignifugées	Harnais	Casques	Hans
1 – 2 – 3 et 4	FIA (- de 10 ans)	FIA 2000	FIA (non périmés)	FIA	FIA
PH Classic (16, 17, 18)	Libres	FIA 2000	Libres mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme «E» ou FIA	Facultatifs
PH S/R	FIA (- de 10 ans)	FIA 2000	FIA (non périmés)	FIA	FIA
Legend 50 et 65 Classes A,B,C,D	Libres	Facultatifs	Facultatifs	Norme «E» ou FIA	Facultatifs
Legend 80, Classes A,B,C,D	Libres	FIA 2000	Libres mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme « E » ou FIA	Facultatifs
Legend 80, Classe S/R	FIA (- de 10 ans)	FIA 2000	FIA (non périmés)	Norme «E» ou FIA	Facultatifs

6.7.1. Le port du casque, attaché, et du système HANS (dans les divisions où il est requis) est obligatoire durant le déroulement « normal » des EC, sous peine de mise hors course.

6.7.2. Il est à noter que ce casque peut être ôté par les membres de l'équipage en cours d'EC, si 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'EC.

6.7.3. **Le port du casque est interdit lors du passage dans les EC « neutralisées » depuis le « Start », sous peine de mise hors course.**

6.7.4. **Il est également interdit aux membres de l'équipage de conserver leur casque pour parcourir la « liaison », sous peine d'une amende automatique de 50 €.**

Art. 7. - CARNET DE CONTROLE - FEUILLE DE ROUTE

(voir document « type » à l'art. 21)

7.1. – CARNET (FEUILLE) DE ROUTE

Au départ du rallye, chaque concurrent recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour chaque secteur. Ce carnet (feuille) qui recevra également l'inscription des résultats réalisés dans les EC, 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.

Ce carnet est propriété de l'organisateur. Même après l'épreuve, il devra être conservé par lui pendant

E - Règlement Particulier Rallyes

6 mois, afin d'en permettre la vérification lors d'une éventuelle réclamation.

7.1.1. 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 noter ses heures idéales de pointage.

7.1.2. 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.

7.1.3. 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 APPOTEE EST CORRECTE. (Voir également, Art. 10.3. du RPR)

Art. 8. - AFFICHAGE

L'organisateur est tenu d'afficher la liste des heures de départ en même temps que la liste des qualifiés, et, au minimum, un classement cumulé après chaque boucle et un de chaque EC.

Des classements évolutifs seront également affichés et/ou distribués régulièrement.

Art. 9. - DEPART DE L'EPREUVE/D'UNE SECTION

9.1. CADENCE DES DEPARTS

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. 2.5.16 et Art. 13. du RPR). Le départ sera refusé à toute voiture se présentant avec un retard supérieur.

9.2. 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 l'horloge parlante.

Aucune contestation ne sera admise sur ce point.

Art. 10. - DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

ZONES DE CONTROLE : Définition – Dispositions particulières

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 (voir Art. 2.5.6. et Art. 12.4. du RPR)

10.1. SIGNALISATION

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

Tous les contrôles (sauf les Contrôles Secrets en RO/RE), 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). Ces panneaux seront de dimensions 40 x 40 cm, au minimum.

10.2. DISPOSITION DES PANNEAUX

10.2.1. Les panneaux seront toujours disposés à droite 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.

10.2.2. 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.

10.2.3. Quand un CH sera suivi d'un départ d'EC, d'ES, de CHS ou de RT, 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).

E - Règlement Particulier Rallyes

10.2.4. Pour les zones de contrôle où se situe l'arrivée des EC, 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)

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

10.2.6. 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.

10.2.7. En rallyes de Types "B", "B-Short" ou « ASAF Legend », si la zone de contrôle de départ ou d'arrivée d'EC ou d'ES comporte un carrefour, il ne pourra être ouvert à la circulation routière publique.

10.3. 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 de 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).
- 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'EC, de CHS ou de RT « non autostart ») et, en aucun cas, il ne sera remis une nouvelle heure sur la feuille de route.
- En rallye de types « B » et « B-Short », l'équipage à qui le passage à plus de 2 CH fera défaut, sera mis hors course. 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 de types « B » et « B-Short », elles sont, respectivement, de **10 sec et 5 sec**.

10.4. 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.

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

10.4.2. 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 re-pénétrer dans une zone de contrôle une fois que le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

SIGNALISATION DES CONTROLES DE 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  ARRÊT Inscription de l'heure d'arrivée sur carnet de contrôle	
Zone d'assistance		Début de zone 	Fin de zone 	

Diamètre des signaux 40 cm minimum

10.5. HEURE DE POINTAGE

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.

10.6. OUVERTURE ET FERMETURE DES CONTRÔLES

Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture. En rallyes de 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 ». Dans les épreuves du type «ASAF Legend», ils cesseront d'opérer, soit, 30 min après l'heure idéale de passage de la dernière voiture, augmentée du délai de mise hors course, soit, dès le passage de la voiture « Damier ».

10.7. INJONCTIONS DES CHARGES DE POSTES DE CONTROLE OU DE SECURITE

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 ou 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).

RAPPEL DE L'EMPLOI DES DRAPEAUX EN RALLYES

- **Drapeau jaune fixe exhibé** : Redoublez d'attention et ralentissez, il y a un incident entre cet endroit et le poste suivant. Un obstacle franchissable va se présenter à vous.

N.B. : En cas d'immobilisation de son véhicule, le concurrent 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.

- **Drapeau jaune agité** : La route est totalement ou partiellement obstruée. Ralentissez très fortement pour pouvoir vous arrêter sur-le-champ devant toute éventualité (obstacle ou injonction d'un commissaire de route).

Rappel : Dès qu'un drapeau jaune est sorti, tout dépassement est interdit.

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

- **Drapeau rouge agité** : **Arrêt obligatoire et immédiat**. (Voir également Art 8.7. des Droits et Devoirs des commissaires CAS)

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 agité, la direction de course pourra décider de la mise hors course, dès la première infraction.**

Art. 11. - PARCS DE REGROUPEMENT

11.1. 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.

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

11.3. A leur arrivée au contrôle de regroupement, les équipages remettront au Commissaire du poste leur carnet de contrôle. Ils recevront des instructions sur leur heure de départ (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 règlements des types d'épreuves dont question ci-avant. (Voir Art. 2.1. à 2.4.).

Art. 12. - PARC FERME

12.1. 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 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 €**.
- Plus de 15 minutes, départ refusé.

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.

Pénalités de retard : Cf. Art. 16. du RPR

12.2. Les voitures sont en régime de parc fermé :

- dès leur entrée dans un parc de départ, 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 jusqu'au moment se situant 30 minutes après l'arrivée du dernier concurrent. L'heure précise de ce moment, qui est celui où la voiture pourra être extraite du PF sera affichée par l'organisateur au tableau officiel. Le retrait prématuré de la voiture du PF aura pour conséquence, l'exclusion.

12.3. Pendant le régime de parc fermé, il est interdit, sous peine d'exclusion, de procéder à toute réparation, assistance ou ravitaillement. **ATTENTION** : Il est également interdit de modifier l'ordre d'entrée dans les zones de regroupement ou de PF (notamment, au départ des EC) ; tout dépassement y est donc prohibé. Une modification d'ordre à l'intérieur de celles-ci, ne peut intervenir que sur injonction du responsable de cette zone.

12.4. 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 donné à l'équipage une nouvelle heure de départ, ceci afin de ne pas lui permettre de rattraper son retard.

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

- de changer par les moyens du bord un pneu crevé ou endommagé ;
- de 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 12.4. du RPR.

12.6. Après avoir garé son véhicule au parc fermé, l'équipage quittera immédiatement celui-ci, dont l'entrée lui sera, dès ce moment, interdite.

12.7. Sauf s'il s'agit d'un « Parc ouvert », pour sortir d'un parc de départ, de regroupement ou de fin de section, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ.

12.8. Dans une zone de PF (voir 12.2. du RPR), 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.

12.9. A aucun moment et particulièrement en fin d'épreuve, il ne sera autorisé d'effectuer dans le Parc Fermé ou aux abords immédiats des infrastructures de l'organisation, une quelconque démonstration du genre « donuts », « 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 jusqu'à l'apurement de sa dette.

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

12.11. 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 que défini à l'Art. 12.2. du RPR.

Art. 13. - DELAI DE MISE HORS COURSE - GENERALITES

13.1. 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 (sauf dans les épreuves du type « ASAF Legend »).

13.2. 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.

13.3. La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé (ou de l'avance maximale autorisée, en « ASAF Legend ») ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'épreuve.

Art. 14. - ASSISTANCE (Rallyes de types « B », « B-Short » et « ASAF Legend »)

14.1. 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.

14.2. L'organisateur DEVRA prévoir des zones réservées à « l'assistance », en dehors desquelles toute « Assistance » ou tout « ravitaillement » sont interdits (sauf ravitaillement en carburant, en air, en eau, en huiles et fluides divers, auprès d'une « Station Service » située sur le parcours).

RAPPEL : Un point de ravitaillement en carburant, au minimum, par tranche de 120km, de rallye.

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

En cas d'infraction à cette règle, 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.

14.3. L'organisateur 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.

14.4. 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.

Seuls des Road Book, "laissez-passer" ou panonceaux d'assistance supplémentaires demandés par un concurrent pourraient lui valoir d'autres déboursments. 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.

14.5. 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 pourra pourvoir les zones d'assistance, de CH d'entrée et/ou de sortie.

14.6. Il devra obligatoirement être prévu une zone d'assistance entre le parc fermé et le CH de départ de la 1ère EC de chaque boucle, en vue, principalement, de permettre, aux concurrents, le changement des 4 roues.

Si des CH d'entrée et/ou de sortie de zone d'assistance ne sont pas installés, le temps imparti pour ce secteur devra en tenir compte afin de permettre le déroulement de cette opération dans de bonnes conditions. Ainsi, Il est impératif, d'ajouter un temps d'au moins 5 minutes, au temps qui serait normalement imparti pour parcourir ce secteur. En dérogation à ce qui est prescrit à l'Art. 14.2, « l'assistance » pourra, dans ce cas, être effectuée à n'importe quel endroit du secteur, au choix du concurrent, dans le respect du Code de la Route.

RAPPEL : Cette faculté d'assistance appartient aux concurrents de toutes les divisions et la zone éventuelle

E - Règlement Particulier Rallyes

d'assistance leur est également accessible.

14.7. L'organisateur sera tenu de prévoir une zone d'assistance après, **au maximum, 3 EC. OU après 40 km D'EC disputés.** Une 2ème ou 3ème EC ne peut donc être programmée si son arrivée se situe à plus de 40 km de parcours chronométrés effectués depuis la sortie de la dernière zone d'assistance. En cas de non respect de cette disposition, une amende automatique de **250 €** sera appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs.

14.8. Il est 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.

Art. 15. - ASAF « SUPER RALLYE »

Cette disposition ne sera plus d'application dans les épreuves de l'ASAF en 2014

Art. 16. - RECAPITULATION DES PENALITES

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.

16.1. Pénalités relatives aux organisateurs de rallyes de types « B » et « B-Short »

<u>Article</u>	<u>Nature de l'infraction ou du manquement</u>	<u>Pénalité</u>
2.5.2	Parcours - Pourcentage fallacieux des types de revêtement.....	125 €
2.5.4	Moyennes horaires maximales – Non respect	125 €
2.5.20.13	Voitures de service dans EC –Show (plus de tours que nécessaire).....	250 €
3.1.	Impossibilité de fournir les copies des documents de bord	125 €
14.2.	Non application de la mise HC pour assistance en dehors des zones	250 €
14.4	Assistance – Documents absents ou payants	250 €
14.7	Défaut de zone d'assistance minimum (3 EC ou 40km d'EC)	250 €

16.2. Pénalités relatives aux concurrents de rallyes de types « B » et « B-Short »

<u>Article</u>	<u>Nature de l'infraction ou du manquement</u>	<u>Pénalité</u>	
1.1.8	Retard ou Avance aux V.T. – Retard aux V.A., préliminaires	jusqu'à 15 min, 25 € plus de 15 min, départ refusé	
1.1.9	Licence non récupérée en fin d'épreuve	25 €	
1.2.11	Non-respect itinéraire en types "B" (sf, nombre de tours dans EC Show)	hors course	
1.3.	Infraction à la réglementation panneau « SOS » - « OK »	hors course	
2.5.5.1	Reconnaitances – Infractions - Récidive endéans l'année :	6 mois de susp. licence	
	a) Infractions sportives	1 ^{ère} infraction : 120 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 : départ refusé ou 500 €, si droits non encore acquittés	
	c) Infractions routières de catégorie 2 et +	1 ^{ère} infraction : 300sec.....2 ^{ème} infraction : départ refusé ou 500 €, si droits non encore acquittés	
2.5.6	Départ d'EC – Retard imputable au concurrent	120 sec/min	
	Départ d'EC – Inscription du temps manquante (imputable au concurrent)	7200 sec	
2.5.7	Départ d'EC – stationnement volontaire excédant 20 sec (EC en ligne)	120 sec - stationnement volontaire excédant 10 sec (EC Show)	120 sec
2.5.8	Départ d'EC – Faux départ, départ volé	1 ^{ère} infraction : 10 sec.....2 ^{ème} infraction : 60 sec.....3 ^{ème} infraction : 180 sec ensuite, à la discrétion du Directeur de course	
2.5.9	Aide extérieure motorisée en EC	hors course	
2.5.10	Arrivée d'EC - Arrêt au Flying Finish.....	hors course - Inscription du temps manquante (imputable au concurrent)	300 sec
2.5.11	Ralentisseurs – Déplacement d'un élément d'une chicane (facultatif pour l'organisateur)	1 ^{ère} infraction : 20 sec	

E - Règlement Particulier Rallyes

		2 ^{ème} infraction : 30 sec
		3 ^{ème} infraction : hors course
2.5.12	Etape Show – Non respect du drapeau rouge	1 ^{ère} infraction : 30 sec ou hors course
	Non-respect du nombre minimum de tours dans une EC comportant une boucle :	2 ^{ème} infraction : hors course
	.....le + mauvais temps réalisé, augmenté de 900 sec	
2.5.16	Délai mise hors course en type « B » (y compris « B-Short ») : + de 15' de retard entre 2CH : hors course	
	.....30' de retard cumulé : hors course	
2.5.18.4.b	Non respect de la réglementation « Pneus » en Division 4 :	hors course
2.5.19	Réglementation « Pneus »	toute infraction : hors course
3.1	Documents de bord -Absence de photocopies des documents	10 €
	Absence des documents de bord.....	départ refusé
	Absence de plaque minéralogique OFFICIELLE	départ refusé ou hors course
6.1/2/3	Equipage incomplet ou modifié	hors course
6.4	Dépannage – Remorquage	hors course
6.5	Blocage volontaire du parcours.....	hors course
	Comportement anti-sportif.....	hors course
	Circulation à contresens sur EC	hors course
	Dégradations volontaires, comportement dangereux	jusqu'à la mise hors course
6.6	Circulation routière pendant l'épreuve	
	a) Infractions routières de catégorie 1	1 ^{ère} infraction : 120 sec
	.....	2 ^{ème} infraction : hors course
	b) Infractions routières de catégorie 2 et +	1 ^{ère} infraction : 300 sec
	.....	2 ^{ème} infraction : hors course
6.7.	Equipement	
	Absence / non conformité du casque, du Hans, ou de la combinaison ignifugée	départ refusé ou hors course
	.....	départ refusé ou hors course
	Port du casque en EC « neutralisée » complètement.....	hors course
	Port du casque en « liaisons »	50 €
7.2	Perte du carnet de contrôle	hors course
7.3	Falsification du carnet de contrôle	hors course
9.	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
10.3	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
10.4	C.P.	
	Par C.P. manquants	900 sec
10.5	Zones de contrôle	
	Ravitaillement, réparation ou assistance dans une zone de contrôle	hors course
10.7	Zones de contrôle	
	Passer en sens inverse.....	hors course
	Retraverser ou pénétrer une 2 ^{ème} fois dans une zone de contrôle	hors course
10.10	Ne pas obtempérer aux injonctions des commissaires.....	jusqu'à la mise hors course
10.11	Drapeaux – Non-respect	
	..... 1 ^{ère} infraction : 30 sec (jusqu'à la mise HC pour drapeau rouge AGITE)	
	.....	2 ^{ème} infraction : hors course
12	Parc fermé : en principe, toute infraction au régime de P.F. entraîne l'exclusion	
12.1	Présentation tardive au Parc Fermé de départ	jusqu'à 15 min de retard : 12,5 €
	.....	+ de 15 min de retard : départ refusé
12.2	Voiture non rentrée au PF final ou en extraite prématurément	hors course
12.3	Réparation, assistance, ravitaillement ou dépassement dans une zone de PF	hors course
12.9	Démonstrations interdites	125 €
14.1	Assistance - Défaut de bâche imperméable	25 €
14.2	Assistance en dehors des zones	1 ^{ère} infraction : 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).

E - Règlement Particulier Rallyes

Art. 17. - CLASSEMENTS

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

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 le meilleur temps lors de la première épreuve de classement, ensuite la seconde, etc.

A TOUT MOMENT DE L'ÉPREUVE, les concurrents des Divisions 1, 2 et 3, ceux de la Division 4 et ceux des Divisions "Prov'Historic" feront l'objet de classements distincts.

Les classements finaux 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 16, 17 et 18 confondues).
- Classement général de la Division PH - S/R.

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.

Art. 18. - COMMISSAIRES SPORTIFS

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

Art. 19. - CHAMPIONNATS

19.1.

- L'attribution des points pour les championnats des Divisions 1, 2 et 3 se fera en additionnant les points obtenus à la classe et au général.
- Pour les championnats des Divisions 4 et PH Classic (classes 16, 17 et 18 confondues), il sera tenu compte des points obtenus dans ces Divisions et dans leurs classes de cylindrée respectives.
- Pour le championnat PH- S/R, seuls, les points à la Division seront pris en compte (pas de classe de cylindrée).
- L'attribution des points pour les championnats de Classes ne tiendra compte que du classement obtenu dans les Classes.

Le vainqueur du classement général des Divisions 1,2,3 confondues, des Divisions 4, PH Classic et PH S/R, recevra 50 points, le 2ème : 45 points, le 3ème : 41 points, le 4ème : 38 pts, le 5ème : 36 pts.

Ensuite, les points diminueront d'une en une unité jusqu'au 40ème, qui recevra 1 pt.

Les points de Classe seront calculés de la même manière.

□ mode de calcul à partir de la 5ème place :

41 (constante) diminuée de la place occupée = résultat

Exemple : place : 9ème : résultat = 41 - 9 = 32

43ème : résultat = 41 - 43 = 0

Tableau des points attribués au général de la D1-2-3, à la D.4, à la D. PH et aux classes.

1 ^{er} : 50	6 ^{ème} : 35	11 ^{ème} : 30	16 ^{ème} : 25	21 ^{ème} : 20	26 ^{ème} : 15	31 ^{ème} : 10	36 ^{ème} : 5
2 ^{ème} : 45	7 ^{ème} : 34	12 ^{ème} : 29	17 ^{ème} : 24	22 ^{ème} : 19	27 ^{ème} : 14	32 ^{ème} : 9	37 ^{ème} : 4
3 ^{ème} : 41	8 ^{ème} : 33	13 ^{ème} : 28	18 ^{ème} : 23	23 ^{ème} : 18	28 ^{ème} : 13	33 ^{ème} : 8	38 ^{ème} : 3
4 ^{ème} : 38	9 ^{ème} : 32	14 ^{ème} : 27	19 ^{ème} : 22	24 ^{ème} : 17	29 ^{ème} : 12	34 ^{ème} : 7	39 ^{ème} : 2
5 ^{ème} : 36	10 ^{ème} : 31	15 ^{ème} : 26	20 ^{ème} : 21	25 ^{ème} : 16	30 ^{ème} : 11	35 ^{ème} : 6	40 ^{ème} : 1

Pour les Rallyes du Type "B-SHORT", les CSAP décideront, selon leur situation particulière, s'il est opportun ou non, d'appliquer un coefficient au calcul des points, pour leurs championnats. Leur décision, en la matière, **DEVRA** figurer dans leur R.O.I., inséré dans les présentes « Prescriptions Sportives ».

19.2. REMARQUES IMPORTANTES

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

19.2.2. Il est à noter que les classements provisoires établis en cours d'année seront, eux aussi, basés sur un maximum de résultats, déterminé par le nombre d'épreuves déjà organisées, pondéré suivant le barème repris ci-dessous : (Voir aussi, Art. 10 du RSG)

19.2.3. Nombre d'épreuves à prendre en considération pour les championnats Rallyes

19.2.3.1. Maximum de résultats à faire valoir

E - Règlement Particulier Rallyes

- 1 ou 2 épreuves disputées :	N - 0
- 3 ou 4 épreuves disputées :	N - 1
- 5 ou 6 épreuves disputées :	N - 2
- 7 ou 8 épreuves disputées :	N - 3
- 9 ou 10 épreuves disputées :	N - 4
- 11 épreuves disputées :	N - 5
- 12 épreuves disputées :	N - 6
- 13 épreuves ou plus :	7 résultats

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^{ème}, de 3^{ème} 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.

19.2.3.2. Minimum de résultats requis pour être classé

Pour être classé à un championnat Rallye de type « B », un minimum de 3 résultats est nécessaire. Toutefois, quiconque ayant obtenu un résultat figurera au classement provisoire (version virtuelle, sur le site Internet de l'ASAF), jusqu'au moment où il lui sera toujours possible d'atteindre 3 résultats, compte tenu des épreuves encore à disputer. Ensuite, il en sera retiré.

Les éditions « papier » des classements provisoires se borneront à reprendre les 50 premiers du classement général et les 10 premiers des divisions et/ou classes.

Art. 20. - CHAMPIONNATS DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES

20.1. CLASSEMENTS

20.1.1. Championnats "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 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 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.
- Des titres de « **Champions de classe** » seront décernés, déterminés uniquement sur base des résultats obtenus dans la classe, par tous les concurrents (masculins et féminins).
- Un titre de « **Vainqueur du Prov'Historic Masters Challenge** » sera décerné, qui sera basé sur les résultats obtenus (Division + classe), par tous les concurrents (masculins et féminins), inscrits en classes 16, 17 et 18 (PH Classic), lors des épreuves reprises au Championnat de la F.W.B.
- Dans les mêmes conditions, des titres de « **Champions de classe - PH Classic** » seront également décernés, ne reprenant que les résultats obtenus dans la classe, par tous les concurrents (masculins et féminins) des classes 16, 17 et 18.
- Un titre de vainqueur du « **Challenge Prov 'Historic S/R** » sera décerné, qui sera basé sur les résultats obtenus par tous les concurrents (masculins et féminins), inscrits dans cette Division lors des épreuves reprises au Championnat de la F.W.B.

20.1.2. Challenges « Pilotes »

- « **Challenge Bruno Thiry** »

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 (nés **après** le 31 décembre 1984 participant au championnat de la F.W.B. des rallyes, dans les Div./ Cl. 1/1 - 1/2 - 2/4 - 2/5 et 3/8.

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, lui permettre 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

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

- « Challenge BLAISE SERVICES »

Au moment d'écrire ces lignes, la décision d'organiser ou non le challenge Blaise Racing en 2014 n'a pas encore été prise par le promoteur.

Dès réception de cette décision, elle sera communiquée aux licenciés par ASAF Newsletter, publiée sur le site de la Fédération www.asaf.be

20.1.3. Championnats "Copilotes"

- Un titre de « **Champion des copilotes des Rallyes de la F.W.B.** » sera décerné parmi tous les copilotes (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 titre de « **Championne des copilotes des Rallyes de la F.W.B.** » sera décerné parmi les copilotes **d'équipages 100%** 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 titre de « **Champion ASAF des copilotes de Rallyes de Division 4** » sera décerné, sur base des résultats cumulés obtenus en D.4 et à la classe par tous les copilotes (masculins et féminins).
- Un titre de « **Championne ASAF des copilotes de Rallyes de Division 4** » sera décerné parmi les copilotes **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.
- Un titre de « **Copilote vainqueur du Prov'Historic Masters Challenge** » sera décerné, sur base des résultats cumulés, obtenus en Division PH Classic et à la classe par tous les copilotes (masculins et féminins) inscrits en classes 16, 17 et 18. Mêmes modalités que le « Prov'Historic Masters Challenge ».
- Un titre de « **Copilote vainqueur du challenge Prov'Historic S/R** » sera décerné, sur base des résultats cumulés, obtenus par tous les copilotes (masculins et féminins) inscrits dans cette Division. Mêmes modalités que le « Challenge Prov'Historic S/R »)

20.1.4. L'Art. 19 du RPR sera d'application lors de l'établissement de ces divers classements.

20.1.5. Championnat inter écurie.

Un classement inter écurie sera établi en se basant sur le classement final du championnat cumulé des Divisions 1, 2 et 3.

20.2. CALENDRIER

Les championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles seront basés, uniquement, sur les résultats obtenus lors des épreuves sélectionnées suivantes et qui seront, ce week-end là, sans concurrence d'autres rallyes provinciaux :

- 08 & 09 mars	Rallye de Hannut **	HESBAYE MOTOR CLUB	Lg 24
- 29 & 30 mars	Rallye des Ardennes **	ECURIE « BAYARD »	Na 03
- 03 & 04 mai	Leptines Rallye **	ESTINNES AUTOMOBILE CLUB	Ht 13
- 31 mai & 01 juin	C. Desoil Rallye	MOTOR UNION YVO GRAULS	Ht 20
- 14 & 15 juin	Rallye de la Haute Senne **	BRAINE AUTO CLUB	Ht 41
- 09 & 10 août	Boucles Chevrotines	ECURIE AUTOMOBILE RANCOISE	Ht 09
- 23 & 24 août	Rallye de la Famenne **	ECURIE « BAYARD »	Na 03
- 06 & 07 septembre	Rallye de la Semois **	PROMO RACING	Na 31
- 20 & 21 septembre	Critérium J.L. Dumont **	ECURIE HESBAYE	Lg 18
- 25 & 26 octobre	Rallye de Mettet	NAMUR RACING CLUB	Na 19

** = Epreuves inscrites au calendrier OPEN de la FIA, sous réserve d'acceptation par le RACB Sport.
(Voir CH. I - RSG, 2.1.11.)

ART. 21. - « BAROC – NATIONAL CHALLENGE »

BELGIAN ASAF REGULARITY OPEN CHAMPIONSHIP

(« Régularité SOFT » - « Régularité Marathon » - « ASAF Legend Rally's »)

21.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

E - Règlement Particulier Rallyes

- Le « **BAROC – National Challenge** », regroupe toutes les épreuves de régularité organisées sous l'égide de l'ASAF et certaines épreuves du genre, organisées sous l'égide de la VAS.
- Pourront être prises en considération, les épreuves du type « ASAF Régularité Soft », « VAS Classics », « VAS Marathon », « ASAF Regularity Marathon / Short Marathon » et « ASAF Legend Rally's ».
- Les points y obtenus en vertu des classements généraux seront affectés d'un coefficient attribués selon le type d'épreuve :
 - o Epreuves de régularité « SOFT » ou VAS Classics : 1
 - o Epreuves de régularité « Short Marathon » ASAF (régul. 50 km/h) : 1
 - o Epreuves de régularité « Marathon » VAS ou ASAF (régul. 50 Km/h): 1,5
 - o Epreuves de « ASAF Legend Rally – 50 » : 1,5
 - o Epreuves de « ASAF Legend Rally – 65R » : 1,5
 - o Epreuves de « ASAF Legend Rally – 65S » : 1,5
- Le challenge BAROC est **MIXTE**, en ce sens, que les pilotes et navigateurs y seront repris individuellement et pourront, l'un ou l'autre l'emporter.
- Le championnat est « **BELGIAN OPEN** », c'est-à-dire, accessible à tous les licenciés annuels de la VAS et de l'ASAF. Toutefois, le meilleur résultat acquis au moyen d'une licence journalière ou d'un TP (licencié RACB) pourra être comptabilisé au challenge, lors de l'acquisition d'une licence annuelle de la VAS ou de l'ASAF.
- Tous les véhicules conformes aux impositions du code de la route y seront admis, tels quels, sans équipement imposé, ni quelconque passeport. Le port du casque sera, néanmoins, obligatoire lors du passage dans les éventuels tronçons fermés à la circulation publique.
- Le « **BAROC – National Challenge** » est accessible à toutes les voitures, quel que soit leur âge, **sauf en « ASAF Legend Rally's » où elles doivent avoir été produites avant le 1^{er} janvier 1982.**

21.2. ASSURANCES – LICENCES

21.2.1.- Assurances – Légitimité des épreuves

Chaque épreuve sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ou la VAS (« RC Circulation » pour les concurrents ; « RC Organisation », « Assurance Bénévoles », « Rachat de franchise - Dégâts aux routes en cas d'accident » et « Protection Juridique » pour les organisateurs).

Ces organisateurs recevront, du secrétariat de l'ASAF ou de la VAS, l'attestation de cette couverture, ainsi qu'un document certifiant que la manifestation est officiellement placée sous son égide, celle d'une fédération sportive officielle reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie – Bruxelles et membre de l'ADEPS (ou par le Gouvernement de la Région Flamande et le BLOSO). Ces deux documents sont à faire valoir auprès des autorités locales lors des demandes d'autorisation de passage.

21.2.2.- Licences

Les épreuves reprises au challenge « **BAROC-National Challenge** » sont accessibles à tous les licenciés VAS ou ASAF ayant atteint l'âge requis, c'est-à-dire 18 ans pour le pilote et 12 ans pour le navigateur (taille minimale : 1m35), sauf en « ASAF Legend Rally's » où le navigateur devra également être majeur.

La licence ASAF minimale pour pouvoir participer (pilote et navigateur) est la licence annuelle « **L** » à **30 €** ou journalière « **1J-L** » à **10 €**. La licence VAS correspondante est la licence « **R** » annuelle à **30 € (1D-R : 15 €)**.

Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences, qu'elles soient annuelles ou journalières. Toutefois, les **participants mineurs** aux épreuves où ils sont acceptés devront présenter une **attestation parentale** (avec signature légalisée) pour pouvoir l'obtenir.

Toutes les licences de l'ASAF et de la VAS (y compris la « L » et la « R ») annuelles ou journalières comportent une couverture en « Accidents corporels » et une « Protection juridique ».

Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit.

21.2.3.- Droit d'engagement

Le montant du droit d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

21.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

Voir Prescriptions Sportives de l'ASAF ou de la VAS en la matière.

21.4. ADMISSION DES VOITURES

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 que le véhicule engagé est conforme à la législation en matière de circulation routière.**

Les organisateurs, les CSAP's et l'ASAF (les PAK's et la VAS) déclinent toute responsabilité en ce domaine. Les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements

E - Règlement Particulier Rallyes

éventuels, même si le départ leur a été accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

Lors des épreuves du type « ASAF Legend Rally's », les véhicules seront, de plus, soumis à un contrôle technique pratiqué par la Commission Technique de l'ASAF.

Voir également les Prescriptions Sportives de l'ASAF ou de la VAS en la matière.

En cas de non-conformité, au niveau administratif ou au niveau des normes techniques reprises dans ces Prescriptions, l'organisateur ou la Commission Sportive présente pourront refuser le départ aux concurrents concernés.

Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.

21.5. CLASSEMENTS D'ÉPREUVES

En fin d'épreuve, l'organisateur éditera un classement général ou un classement par subdivisions d'épreuve (voir art. 1 ci-dessus), lequel sera établi en fonction de la réglementation de l'ASAF. Ce classement reprendra les noms et prénoms et n° de licences des conducteurs et des coéquipiers, le total des pénalités encourues et l'année de 1^{ère} mise en circulation de la voiture. Il fera parvenir ce classement (au plus tard, le lendemain du jour de l'épreuve) au secrétariat de l'ASAF et au responsable du classement « **BAROC – National Challenge** » (marie.dumont@skynet.be).

21.6 CLASSEMENT DU CHALLENGE

Les points attribués pour constituer le classement du challenge seront déterminés en fonction des classements d'épreuves, lesquels seront, en principe, établis, compte tenu d'un coefficient **Ka** d'ancienneté, afférent à chaque voiture (voir § **en gras** ci-après).

Il est rappelé que, seules, les éventuelles **pénalités de retard** encourues seront affectées du coefficient **Ka** basé sur cette ancienneté (Certificat de mise en circulation faisant foi).

Il n'interviendra donc pas dans les pénalités pour pointage ou passage en « Avance ».

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, encore, 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. C'est ainsi qu'une voiture mise en circulation en 1980, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,80**, une autre, mise en circulation en, 1995 verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,95**, une autre, encore, mise en circulation en 2014, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **1,14**, etc.

Pour les épreuves, où le système des coefficients d'âge n'est pas d'application, il sera recréé par le « Responsable Classement » du challenge, un classement général « fictif », pour le calcul des points/challenge. Le coefficient d'âge sera, dans ce cas, appliqué à l'ensemble des pénalités encourues (et non plus, uniquement, aux pénalités de retard, dont question ci-dessus).

Les points seront déterminés d'après les places occupées aux classements (éventuellement « fictifs ») des diverses épreuves selon le barème repris ci-dessous. Après application du coefficient d'épreuve, ils seront attribués aux pilotes et aux copilotes.

1 ^{ers} : 100	6 ^{èmes} : 70	11 ^{èmes} : 61	16 ^{èmes} : 56	21 ^{èmes} : 51	26 ^{èmes} : 46	31 ^{èmes} : 41	36 ^{èmes} : 36
2 ^{èmes} : 90	7 ^{èmes} : 68	12 ^{èmes} : 60	17 ^{èmes} : 55	22 ^{èmes} : 50	27 ^{èmes} : 45	32 ^{èmes} : 40	37 ^{èmes} : 35
3 ^{èmes} : 82	8 ^{èmes} : 66	13 ^{èmes} : 59	18 ^{èmes} : 54	23 ^{èmes} : 49	28 ^{èmes} : 44	33 ^{èmes} : 39	38 ^{èmes} : 34
4 ^{èmes} : 76	9 ^{èmes} : 64	14 ^{èmes} : 58	19 ^{èmes} : 53	24 ^{èmes} : 48	29 ^{èmes} : 43	34 ^{èmes} : 38	39 ^{èmes} : 33
5 ^{èmes} : 72	10 ^{èmes} : 62	15 ^{èmes} : 57	20 ^{èmes} : 52	25 ^{èmes} : 47	30 ^{èmes} : 42	35 ^{èmes} : 37	Etc.

N.B. A partir du 11^{ème} classé, le nombre de points correspond au résultat de la soustraction :
72 (constante), moins la place occupée.

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 victoire qui sera pris en considération ; ensuite le nombre de 2^{ème}, de 3^{ème} 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*.

* = Selon classement général « fictif », le cas échéant.

21.7. CALENDRIER

Rappel : Tous les licenciés ANNUELS de la VAS ou de l'ASAF ayant obtenu un ou des points lors d'une épreuve, y seront repris (pas de minimum de participation requis).

21.7.1. Calendrier provisoire

Les épreuves y reprises à ce jour, permettent de déterminer le calendrier provisoire du challenge, comme suit :

E - Règlement Particulier Rallyes

- 1^{er} février : Ronde door Vlaanderen Vas Classics (coeff. 1)
Ronde door Vlaanderen VAS Marathon (Coeff. 1,5)
- 1^{er} mars : Wallonia CER Short Marathon (coeff. 1)
Wallonia CER Marathon (coeff. 1,5)
- 21 juin : Obsol'Ath Rallye (coeff. 1)
- 28 juin : Molenclassic Vas Classics (Coeff.1)
- 12-13 septembre : Coupe Des Sources
 - ASAF Legend 50 (coeff. 1.5)
 - ASAF Legend 65R (coeff. 1.5)
 - ASAF Legend 65S (coeff. 1.5)
- 27 septembre : Belgium CER Marathon (coeff. 1,5)
- 9 novembre : Rallye Vallée Eaux Vives (coeff. 1)
- 29 novembre : Moustache Classics (coeff. 1)

N.B. : La Ronde door Vlaanderen, le Wallonia CER et la C.D.S. sont considérées chacune comme UNE seule épreuve puisqu'un seul résultat peut y être obtenu.

Ce calendrier pourra être complété en cours de saison par adjonction d'épreuves dont l'apparition au calendrier et l'approbation du règlement auront lieu à une date se situant, au minimum, 60 jours avant celle de leur organisation.

21.7.2. Maximum de résultats à faire valoir

- 1 ou 2 épreuves disputées : N - 0
- 3 ou 4 épreuves disputées : N - 1
- 5 ou 6 épreuves disputées : N - 2
- 7 ou 8 épreuves disputées : N - 3
- 9 ou 10 épreuves disputées : N - 4
- 11 épreuves disputées : N - 5
- 12 épreuves disputées : N - 6
- 13 épreuves ou plus : 7 résultats (**maximum absolu**)

21.8. ORGANISATION D'UNE EPREUVE

- Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé pour approbation au responsable du GT Rallyes de la CSAP concernée et au responsable du GT rallyes- Type A de l'ASAF, conformément aux Prescriptions Sportives (Les épreuves de la VAS sont organisées et approuvées selon les Prescriptions Sportives de cette fédération).
- Les organisateurs sont tenus de se conformer en tous points aux obligations administratives des organisateurs, telles qu'elles sont détaillées dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF ou de la VAS.
- **Aucun droit de calendrier ni aucune redevance spécifiques «BAROC – National Challenge » ne seront dus par les organisateurs.**

21.9. DIVERS

En ce qui concerne les points non abordés dans le présent règlement, il y a lieu de se référer aux règlements des disciplines concernées, détaillées dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF ou de la VAS.

Tous les points non prévus par ces réglementations seront tranchés par le Conseil d'Administration de l'ASAF, sur rapport de la commission « Rallyes – Type A ».

Les décisions du Conseil d'Administration seront sans appel.

ART. 22. - CARNET DE ROUTE TYPE

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

ART. 23. - REGLEMENT « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé

ART. 24. - FEUILLE D'ENGAGEMENT « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé

Joindre votre palmarès SVP et indiquer, au verso, la priorité dont vous pouvez bénéficier (engagement & numéro)

ART. 25. - FEUILLE DES VERIFICATIONS « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé