

E - REGLEMENT PARTICULIER RALLYES

TABLE DES MATIERES

Avant-Propos

1^{ère} partie : Prescriptions Communes

Art.1^{er} TERMINOLOGIE

Art.2.- PRESCRIPTIONS DIVERSES

- 2.1. KILOMETRAGES –TIMING – DEROULEMENT – CHRONOMETRAGE
 - 2.1.1. KILOMETRAGE MAXIMAL
 - 2.1.2. NATURE DES TRACES
 - 2.1.3. SENS DE LA COURSE
 - 2.1.4. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT
 - 2.1.5. SHAKE DOWN
 - 2.1.6. LIMITATION A DEUX JOURNEES DE COURSE
 - 2.1.7. DUREE MAXIMALE DU MEETING
 - 2.1.8. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES
 - 2.1.9. VERIFICATIONS TECHNIQUES
 - 2.1.10. REMISE DES TROPHEES
 - 2.1.11. INFRASTRUCTURE MINIMALE
 - 2.1.12. CONSERVATION DES LICENCES DURANT L'EPREUVE
 - 2.1.13. CHRONOMETRAGE

Art.3.- ADMISSION DES VEHICULES EN RALLYES

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

Art.4.- REGLEMENTATION "PNEUMATIQUES"

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

Art.5.- ENGAGEMENT

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

Art.6.- EQUIPAGES

- 6.1. COMPOSITION EXCLUSIVE (sauf HRS)
- 6.2. IDENTIFICATION – AGE MINIMUM
- 6.3. PRESENCE A BORD
- 6.4. EQUIPEMENT
 - 6.4.1. PORT DU CASQUE
 - 6.4.2. CASQUE ENLEVE
 - 6.4.3. CASQUE INTERDIT
 - 6.4.4. CASQUE EN "LIAISONS"
- 6.5. DEONTOLOGIE

E - Règlement Particulier Rallyes

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

- 7.1. PILOTES PRIORITAIRES (Engagements régularisés)
- 7.2. ENGAGEMENTS NON REGULARISES
- 7.3. REMARQUES

Art.8.- ROAD BOOK

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

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

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

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

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

Art.11.- DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

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

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

- 12.1. CADENCE DES DEPARTS – RETARD MAXIMUM AU DEPART

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

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

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

Art.15.- PARCS FERMES

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

Art.16.- SHAKE DOWN (SPÉCIALE TEST)

Art.17.- ASSISTANCES (RALLYES DE TYPES "B", "B-SHORT", "ASAF LEGEND", HRS, HRF)

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

Art.18.- DELAI DE MISE HORS COURSE

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

Art.19.- RECAPITULATION DES PRINCIPALES PENALITES ET SANCTIONS

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

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

Art.21.- AFFICHAGE DES CLASSEMENTS

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

- 22.1. "S 1"
- 22.2. "00" et "0"
- 22.3. CAS PARTICULIER
- 22.4. "DAMIER"
- 22.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES
- 22.6. VEHICULES AUTORISES
- 22.7. DOCUMENTS DE BORD
- 22.8. PREPOSES AUX VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.9. EQUIPEMENT DES OCCUPANTS
- 22.10. ASSURANCE DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.11. FERMETURE DE LA ROUTE
- 22.12. PARCOURS MAXIMAL DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.13. PROCEDURE DE DEPART D'ES DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE
- 22.14. TEST DE LA FEUILLE/DU CARNET DE ROUTE
- 22.15. MOTARDS DE SECURITE
- 22.16. CHARGES DE LA COLLECTE DES DOCUMENTS

Art.23.- COMMISSAIRES SPORTIFS

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

- 24.1. ATTRIBUTION DES POINTS
- 24.2. REMARQUES IMPORTANTES
 - 24.2.1. CHAMPIONNATS DISTINCTS
 - 24.2.2. PONDERATION DES CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS
 - 24.2.3. NOMBRE D'EPREUVES A PRENDRE EN CONSIDERATION
 - 24.2.3.1. MAXIMUM DE RESULTATS ACCEPTEES
 - 24.2.3.2. MINIMUM DE RESULTATS REQUIS
 - 24.2.4. EX AEQUO
 - 24.2.5. CLASSEMENTS INTER-ECURIES

Art.25.- CHAMPIONNATS DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES

- 25.1. ENUMERATION DES DIVERS CLASSEMENTS
 - 25.1.1. CHAMPIONNATS "PILOTES"
 - 25.1.2. CHALLENGES "PILOTES"
 - 25.1.3. CHAMPIONNATS "COPILOTES"
 - 25.1.4. CALCUL DES POINTS
 - 25.1.5. CHAMPIONNAT INTER ECURIES
- 25.2. CALENDRIER

2ème partie : LE RALLYE CONTEMPORAIN

Art.26.- TYPES B et B-SHORT

- 26.1. DEFINITION
- 26.2. HISTO - DEMO
 - 26.2.1. TIMING
 - 26.2.2. FONCTIONNEMENT
 - 26.2.3. ORDRE DES DEPARTS.
 - 26.2.4. INTERVALLES DE 5 MINUTES
 - 26.2.5. COMMUNICATION ORDRE DES DEPART DANS R.P. D'EPREUVE
 - 26.2.6. PRINCIPES DE BASE
- 26.3. LIMITATIONS D'UTILISATION DU PARCOURS
 - 26.3.1. UN PASSAGE PAR SECTION
 - 26.3.2. 4 PASSAGES AU MAXIMUM
- 26.4. PARCOURS DES DIVISIONS PH ET HISTO-DEMO
- 26.5. CONSTITUTION DES PARCOURS
 - 26.5.1. TYPE B - SHORT
 - 26.5.2. TYPE B
- 26.6. KILOMETRAGES MINIMA DISPUTES
- 26.7. VITESSE MOYENNE MAXIMALE PAR SECTEUR
- 26.8. CHF
- 26.9. FAUX DEPART DANS UNE ES (Sauf Histo-Démo)

E - Règlement Particulier Rallyes

- 26.10. REGLEMENT TECHNIQUE COMMUN EN TYPES B ET B-SHORT
- RETROVISEURS EXTERIEURS
 - ROUE DE SECOURS
 - REPOSE-PIED (COPILOTE)
 - SIEGES
 - HARNAIS
 - FREIN A MAIN HYDRAULIQUE
 - ELARGISSEURS DE VOIES
 - RAPPEL : COMBINAISON IGNIFUGEE
- 26.11. PARTICULARITES RELATIVES AUX DIVERSES DIVISIONS EN TYPES B ET B-SHORT
- 26.11.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA **DIVISION 1** (Voitures de show-room)
- 26.11.1.1. ARCEAU DE SECURITE
 - 26.11.1.2. HARNAIS
 - 26.11.1.3. SIEGES
 - 26.11.1.4. COUPE-CIRCUIT
 - 26.11.1.5. EXTINCTEUR
 - 26.11.1.6. PROTECTIONS DE CARTER ET DE PONT
 - 26.11.1.7. CROCHETS DE REMORQUAGE
 - 26.11.1.8. FERMETURES COMPLEMENTAIRES DE CAPOTS
 - 26.11.1.9. BARRE ANTI-RAPPROCHEMENT SUPERIEURE
 - 26.11.1.10. BARRE ANTI-RAPPROCHEMENT INFERIEURE
 - 26.11.1.11. REPOSE-PIED POUR LE COPILOTE
 - 26.11.1.12. PRECISIONS COMPLEMENTAIRES :
 - 1°) COFFRE A BAGAGE
 - 2°) COQUE
 - 3°) ECHAPPEMENT
 - 4°) FREINS
 - 5°) HABITACLE
 - 6°) MOTEUR
 - 7°) ROUES
 - 8°) SUPPORTS ET SILENTBLOCS
 - 9°) SUSPENSION
 - 10°) TRANSMISSION
 - 26.11.1.13. CONFORMITE
 - 26.11.1.13.1. CONTROLE DE L'ASAF
 - 26.11.1.13.2. PRELEVEMENT D'ELEMENTS
 - 26.11.1.13.3. ACCEPTATION DES CONCURRENTS
 - 26.11.1.13.4. MODALITES MONTANTS ET PENALITES
- 26.11.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA **DIVISION 2** (Voitures peu élaborées)
- 26.11.2.1. MODIFICATIONS AUTORISEES OU IMPOSITIONS FAITES A LA DIVISION 2
 - 26.11.2.1.1. MOTEUR
 - 26.11.2.1.2. TRANSMISSION
 - 26.11.2.1.3. SUSPENSION
 - 26.11.2.1.4. ROUES
 - 26.11.2.1.5. ROUE DE SECOURS
 - 26.11.2.1.6. SYSTEME DE FREINAGE
 - A) FREIN DE SERVICE
 - B) FREIN A MAIN
 - 26.11.2.1.7. CARROSSERIE
 - A) EXTERIEUR
 - B) INTERIEUR
 - 26.11.2.1.8. SYSTEME ELECTRIQUE
 - 26.11.2.1.9. CIRCUIT DE CARBURANT
 - 26.11.2.1.10. CRIC
- 26.11.3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA **DIVISION 3** (Voitures fortement élaborées)
- 26.11.3.1. DEFINITION
 - 26.11.3.2. CULASSES ET/OU MOTEURS DE SUBSTITUTION
 - 26.11.3.3. MOTEURS SURALIMENTES
 - 26.11.3.4. MODE DE PROPULSION
 - 26.11.3.5. VITRAGES
 - 26.11.3.6. HABITACLE, COQUE, HAYON
 - N.B.: ELEMENTS DE CARROSSERIE DE REMPLACEMENT
 - 26.11.3.7. TABLEAU DE BORD
 - 26.11.3.8. PNEUMATIQUES.
 - 26.11.3.9. COUPE-CIRCUIT
 - 26.11.3.10. RAPPEL: HARNAIS
 - 26.11.3.11. CYLINDREE MAX. - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS – CLASSES DE CYL.

E - Règlement Particulier Rallyes

- 26.11.4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA **DIVISION 4**
 - 26.11.4.1. DEFINITION
 - 26.11.4.2. CONDITIONS D'ADMISSION
 - 26.11.4.2.1. TRANSFORMATIONS AUTORISEES
 - 26.11.4.2.2. EQUIPEMENT EN PNEUMATIQUES
 - 26.11.4.3. CLASSES DE CYLINDREE - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS
 - 26.11.4.4. RAPPELS:
 - A) HARNAIS
 - B) COUPE-CIRCUIT
- 26.11.5. PARTICULARITES DES **DIVISIONS PROV'HISTORIC'S**
 - 26.11.5.1. CONDITIONS D'ADMISSION
 - 26.11.5.2. PARCOURS AUTORISE/INTERDIT ET ORDRE DES DEPARTS
 - 26.11.5.3. PASSEPORT PH ASAF
 - 26.11.5.4. CARNET DE PRE-CONTROLE
 - 26.11.5.5. LICENCES
 - 26.11.5.5.1. POUR LE PILOTE, EN PH CLASSIC
 - 26.11.5.5.2. POUR LE PILOTE EN PH S/R
 - 26.11.5.5.3. POUR LES CO-PILOTES
 - 26.11.5.5.4. TITRES DE PARTICIPATION (TP)
 - 26.11.5.5.5. LICENCES A3
 - 26.11.5.6. ATTRIBUTION DES NUMEROS – ORDRE DES DEPARTS
 - 26.11.5.7. CLASSEMENTS
 - 26.11.5.8. REMISE DES TROPHÉES
 - 26.11.5.9. CHAMPIONNATS
 - 26.11.5.10. REMARQUES GEBNERALES QUANT A L'ADMISSION DES VOITURES EN PH's
 - A) ELABORATION SECURITAIRE
 - B) MOTEUR DE SUBSTITUTION (AUTRE CYLINDREE)
 - C) IMPOSITIONS GENERALES - CARNET DE PRE-CONTROLE- PASSEPORT PH
 - D) COMBINAISON IGNIFUGEE
 - 26.11.5.11. SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES
 - 26.11.5.11.1. DIVISION PH CLASSIC (Voir également Art. 26.11.5.1)
 - 26.11.5.11.1.1. CLASSES DE CYLINDREE
 - 26.11.5.11.1.2. COEFFICIENTS
 - 26.11.5.11.2. DIVISION PH S/R (Voir également Art. 26.11.5.)
 - A) CLASSES DE CYLINDREE
 - B) COEFFICIENTS
 - C) CULASSE/MOTEUR DE SUBSTITUTION – RESTRICTIONS DIVERSES
 - D) LIMITATION DE CYLINDREE
 - E) HOMOLOGATION MOTEUR DE SUBSTITUTION
 - F) SYSTEME SURALIMENTATION ET MODE DE TRANSMISSION
- 26.11.6. PARTICULARITES DE LA **DIVISION "HISTO – DEMO"**
 - 26.11.6.1. DEFINITION
 - 26.11.6.2. ADMISSION DES VEHICULES
 - 26.11.6.3. VERIFICATIONS TECHNIQUES
 - 26.11.6.4. LICENCES
 - 26.11.6.5. IDENTITE DU PASSAGER
 - 26.11.6.6. PARCOURS - TIMING
 - 26.11.6.7. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 26.11.6.8. RECONNAISSANCES
 - 26.11.6.9. EQUIPEMENT SECURITAIRE
 - 26.11.6.10. RESPECT DU TIMING
 - 26.11.6.11. ETAPE 'SHOW'
 - 26.11.6.12. COMPORTEMENT RESPONSABLE
 - 26.11.6.13. POINTS NON ABORDES

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

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

A. Historic Rally Stage (HRS)

- 27.1. PRESENTATION
- 27.2. DEFINITION ET CADRE
- 27.3. REGLEMENTATION
 - 27.3.1. RESPECT DE LA REGLEMENTATION

E - Règlement Particulier Rallyes

- 27.4. PARCOURS
 - 27.4.1. ORIGINE DU PARCOURS
 - 27.4.2. NOMBRE DE PASSAGES
 - 27.4.3. LIMITATION DU TIMING
 - 27.4.4. LONGUEUR MINIMALE
 - 27.4.5. ETAPE 'SHOW'
 - 27.4.6. MESURES DE SECURITE
 - 27.4.7. (NON UTILISE)
 - 27.4.8. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 27.4.9. RESPECT DU TIMING
- 27.5. ADMISSION DES VOITURES
 - 27.5.1. GENERALITES
 - 27.5.2. CONTROLE DE CONFORMITE
 - 27.5.3. FEUILLE DES VERIFICATIONS
 - 27.5.4. NOMBRE DE VOITURES ADMISES
 - 27.5.5. CONFORMITE LEGALE
 - 27.5.6. TYPES DE VOITURES ADMISES
- 27.6. NORMES TECHNIQUES
 - 27.6.1. VERIFICATIONS TECHNIQUES
- 27.7. PARTICIPANTS
 - 27.7.1. FORMALITES D'ENGAGEMENT
 - 27.7.2. CONDITIONS DE PARTICIPATION - CONDUCTEURS
 - 27.7.3. REFUS DE L'ENGAGEMENT
 - 27.7.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES
 - 27.7.5. CONDITIONS DE PARTICIPATION - PASSAGERS
 - 27.7.6. LICENCES
 - 27.7.7. EQUIPEMENTS
 - 27.7.8. SECURITE DES PARTICIPANTS
- 27.8. LISTE DES PARTICIPANTS
 - 27.8.1. LISTE OFFICIELLE DES CONDUCTEURS
 - 27.8.2. LISTE OFFICIELLE DES PASSAGERS
 - 27.8.3. ATTRIBUTION DES NUMEROS
- 27.9. PROCEDURES D'IDENTIFICATION
 - 27.9.1. CONDUCTEURS
 - 27.9.2. PASSAGERS
- 27.10. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION
 - 27.10.1. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE
 - 27.10.2. ZONES D'ASSISTANCE
 - 27.10.2.1. INDICATION DANS LE ROAD BOOK
 - 27.10.2.2. BACHE IMPERMEABLE
 - 27.10.3. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS
 - 27.10.4. PROCEDURE DE DEPART DE L'ES
 - 27.10.5. PENALITES POUR COMPORTEMENTS IRRESPONSABLES OU INADEQUATS

B. Historic Rally Festival (HRF)

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

Art.28.- ASAF LEGEND RALLY'S

- 28.1. DEFINITION
- 28.2. DESCRIPTION
 - 28.2.1. DIVISION 'LEGEND 50'
 - 28.2.2. DIVISION 'LEGEND 65 R'
 - 28.2.3. DIVISION 'LEGEND 65 S'
 - 28.2.4. DIVISION 'LEGEND 80'
 - 28.2.5. DIVISION 'HISTO-DEMO'

E - Règlement Particulier Rallyes

- 28.3. ADMISSION DES VEHICULES
 - 28.3.1. DIVISIONS "LEGEND 50", "LEGEND 65 R /65 S" ET "LEGEND 80"
 - 28.3.1.1. RÈGLE GÉNÉRALE
 - 28.3.1.2. PARTICULARITE DE LA CLASSE S/R
 - 28.3.2. DIVISION "HISTO-DEMO"
 - 28.3.3. SANCTIONS EN CAS DE NON - RESPECT DE LA REGLEMENTATION
 - 28.3.4. DROIT DE REFUS PAR L'ORGANISATEUR
 - 28.3.5. VEHICULES NON ADMIS
- 28.4. PARCOURS
 - 28.4.1. COMPOSITION
 - 28.4.2. RECONNAISSANCES
 - 28.4.3. SECTEURS SUR ROUTES OUVERTES
 - 28.4.4. CP EN RT
 - 28.4.5. DIVISION "LEGEND 80"
 - 28.4.6. DIVISIONS "LEGEND 50" ET "LEGEND 65 R"
 - 28.4.7. DIVISIONS "LEGEND 65 S" ET "LEGEND 80"
 - 28.4.7. REGLEMENTATION EN ES ET RT
 - 28.4.8. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE
- 28.5. CONTROLES HORAIRES (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")
- 28.6. MOYENNES HORAIRES (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")
 - 28.6.1. SUR LES ROUTES OUVERTES
 - 28.6.2. SUR LES ROUTES FERMEES (ES)
- 28.7. PENALISATIONS (* = Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")
 - 28.7.1. RT/ES
 - 28.7.2. OPTION "100% SCHEMAS ORIENTES METRES
- 28.8. RESPECT DE L'ITINERAIRE ET DU TIMING EN "HISTO-DEMO"
 - 28.8.1. RESPECT DE L'ITINERAIRE
 - 28.8.2. ETAPE SHOW
 - 28.8.3. RESPECT DU TIMING
- 28.9. COEFFICIENTS (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")
 - 28.9.1. EN VUE DE DETERMINER LA CLASSE DE CYLINDREE
 - 28.9.2. AFFECTANT LES PENALITES DE RETARD EN FONCTION DE L' AGE DE LA VOITURE
- 28.10. DOCUMENTS REQUIS – SUBDIVISIONS
 - 28.10.1. "LEGEND 50" ET "LEGEND 65 R"
 - 28.10.2. "LEGEND 80" ET "LEGEND 65 S"
 - 28.10.3. "HISTO – DEMO"
- 28.11. NORMES TECHNIQUES REQUISES
 - 28.11.1. VOITURES CONFORMES D'EPOQUE (Classes A, B, C et D et "Histo-Démo")
 - 28.11.2. IMPOSITIONS - INTERDICTIONS
 - 28.11.3. DEROGATIONS TECHNIQUES (Classes A, B, C et D et "Histo-Démo")
 - 28.11.4. DEROGATIONS TECHNIQUES (Classe S/R)
 - 28.11.5. REMARQUES GENERALES QUANT A L' ADMISSION DES VOITURES
 - 28.11.6. PASSEPORT "PROV" HISTORIC" ASAF
- 28.12. LISTES - CLASSEMENTS
 - 28.12.1. LISTE DES QUALIFIES AU DEPART
 - 28.12.2. CLASSEMENTS FINAUX
- 28.13. LICENCES – AGE MINIMUM
 - 28.13.1. LICENCES MINIMALES
 - 28.13.1.1. DIVISIONS "LEGEND 50", "LEGEND 65 R OU S" ET "HISTO – DÉMO"
 - 28.13.1.2. DIVISION "LEGEND 80"
 - 28.13.2. PARTICIPANTS NE POUVANT CONDUIRE
- 28.14. EQUIPEMENT DES PARTICIPANTS
 - 28.14.1. DIVISIONS "LEGEND 50", "LEGEND 65 R OU S" ET "HISTO-DEMO"
 - 28.14.2. DIVISION "LEGEND 80"
- 28.15. PROCEDURE D'ENGAGEMENT
- 28.16. FRAIS DE PARTICIPATION
- 28.17. ATTRIBUTION DES NUMEROS
- 28.18. RECONNAISSANCES - RAVITAILLEMENTS – ASSISTANCES
 - 28.18.1. RECONNAISSANCES
 - 28.18.2. RAVITAILLEMENTS EN CARBURANT
 - 28.18.3. ASSISTANCES

4^{ème} partie : LES RALLYES A PARCOURS SECRET**Art.29.- RALLYES DE NAVIGATION/ORIENTATION ("R.O.")**

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

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

- 30.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES
- 30.2. AUTORISATIONS – ASSURANCES – LICENCES – DROITS DE CALENDRIER – DROITS D'ENGAGEMENT
 - 30.2.1. AUTORISATIONS
 - 30.2.2. ASSURANCES
 - 30.2.3. LICENCES
 - 30.2.4. DROIT D'ENGAGEMENT
- 30.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES
- 30.4. ADMISSION DES VOITURES
- 30.5. NORMES TECHNIQUES
 - 30.5.1. APPAREILLAGE EMBARQUÉ
 - 30.5.2. RAPPEL : IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES
- 30.6. EQUIPAGES
- 30.7. ENGAGEMENT – DOCUMENTS DE BORD
- 30.8. ATTRIBUTION DES NUMEROS
- 30.9. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE NORMES TECHNIQUES
- 30.10. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT
- 30.11. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE
 - 30.11.1. FORMES DE COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE
 - 30.11.2. ETALONNAGE

E - Règlement Particulier Rallyes

- 30.12. ROAD BOOK
- 30.13. POSTES DE CONTRÔLE ET PENALITES
 - 30.13.1. CONTRÔLES DE PASSAGES (CP, CPH)
 - 30.13.2. CONTRÔLES HORAIRES (CH)
 - 30.13.3. PÉNALITÉS AUX CH
 - 30.13.4. REGULARITY TEST (RT)
 - 30.13.5. PÉNALITÉS EN RT
 - 30.13.6. FEUILLE DE ROUTE
 - 30.13.7. TIMING DES POSTES DE CONTRÔLE
- 30.14. DELAIS DE MISE HORS COURSE
- 30.15. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES
 - 30.15.1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
- 30.16. IMPOSITIONS TECHNIQUES
- 30.17. LISTE DES QUALIFIES
- 30.18. FEUILLE DES "VERIFICATIONS"
- 30.19. VOITURES OUVREUSES ET "DAMIER "
- 30.20. ADDITIFS - BRIEFING
- 30.21. RELEVÉ DES PENALITES
 - 30.21.1. DÉPART REFUSÉ
 - 30.21.2. EXCLUSION
 - 30.21.3. PÉNALITÉS COURANTES
 - 30.21.4. PÉNALITÉS SPÉCIALES
- 30.22. RECLAMATIONS – APPELS (Voir chapitre III du RSG)
- 30.23. CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS
 - 30.23.1. CLASSEMENT
 - 30.23.2. ATTRIBUTION DES POINTS
- 30.24. ORGANISATION D'UNE EPREUVE

B. TYPE "REGULARITE MARATHON"

- 30.25. PARTICULARITES DU TYPE "MARATHON"
- 30.26. ADMISSION DES VEHICULES
- 30.27. CLASSES DE CYLINDREE
- 30.28. PARTICIPATION AUX FRAIS
- 30.29. PENALITES
- 30.30. COEFFICIENTS D'ANCIENNETE
- 30.31. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTROLES
 - 30.31.1. MISE EN PLACE DES POSTES DE CONTRÔLE
 - 30.31.2. ETAPES DE RÉGULARITÉ (RT)

5^{ème} partie : DOCUMENTS

Art.31.- CARNET DE ROUTE TYPE

Art.32.- RÈGLEMENT "TYPE"

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

Art.34.- FEUILLE DES VÉRIFICATIONS "TYPE"

AVANT-PROPOS

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

1^{ère} catégorie : Le rallye contemporain

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

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

- Historic Rally Stage – **HRS** / Historic Rally Festival – **HRF**;
- Rallyes du type "**ASAF Legend**" (Régularité sur routes fermées et, éventuellement, ouvertes).

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

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

1^{ère} partie : PRESCRIPTIONS COMMUNES

Article 1^{er} TERMINOLOGIE

Rappel de la terminologie générale utilisée en rallyes ASAF :

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

N.B. : Les zones de départ et d'arrivée des ES et les zones de contrôle (CH, CHF, CP) ne sont pas à considérer comme Parc Fermés dans cette définition.

4. **Boucle** : Itinéraire partant et revenant au même endroit.

N.B. : Une seule section peut être tracée en boucle et porter cette dénomination.

5. **Étape** : Ensemble de l'itinéraire parcouru avant et après un Parc Fermé de nuit.

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

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

ART. 2. PRESCRIPTIONS DIVERSES

2.1. KILOMETRAGES –TIMING – DEROULEMENT – CHRONOMETRAGE

2.1.1 KILOMETRAGE MAXIMAL

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

2.1.2 NATURE DES TRACES

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

2.1.3 SENS DE LA COURSE

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

2.1.4 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

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

2.1.5 SHAKE DOWN

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

N.B. : Il est à noter que l'éventuel Shake Down (facultatif pour les concurrents) ne fait pas partie intégrante de l'épreuve ; il n'entre donc pas dans le timing de celle-ci.

2.1.6 LIMITATION A DEUX JOURNEES DE COURSE

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

2.1.7 DUREE MAXIMALE DU MEETING

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

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

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

2.1.7.4. Timing des reconnaissances

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

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

Le départ du premier participant dans une ES ne pourra avoir lieu après 18h30 (voir Art 3.11. du RSG)

Attention : Dans tous les cas de figure, fin impérative et totale de déroulement d'une ES à 23 heures (Obligation légale).

2.1.8 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

Les pénalités suivantes seront appliquées en cas de présentation tardive :

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

2.1.9 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Lors des rallyes de type "B" et "B-Short", l'organisateur devra prévoir un CH à l'entrée des Vérifications Techniques (VT), afin que les concurrents s'y présentent dans l'ordre 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**.

Lors de rallyes de type "B" se déroulant en une seule "Étape" et lors des "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.

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

2.1.10 REMISE DES TROPHEES

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

Les organisateurs établiront leur timing de façon à ce que la proclamation des résultats ne débute jamais après 22h30.

Au cours de celle-ci, des coupes, plaquettes et prix (facultatifs) récompenseront, dans 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 et, facultativement, sur celui de la Division 4, les vainqueurs de classe des Divisions 1-2-3, et les concurrents les mieux classés au classement général des Divisions 1-2-3 confondues.

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

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

2.1.11 INFRASTRUCTURE MINIMALE

- Une permanence où les responsables de l'organisation siègeront pendant toute la durée de l'épreuve. Ceux-ci seront en liaison permanente avec chacune des ES et avec les voitures ouvrees ou de service.

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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.

N.B. : 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.

2.1.12 CONSERVATION DES LICENCES DURANT L'EPREUVE

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 revenir 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 compléteront 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 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.

2.1.13 CHRONOMETRAGE

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

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

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

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

Art.3.- ADMISSION DES VEHICULES EN RALLYES

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 seule de ces conditions est nécessaire et suffisante.

3.1. DOCUMENTS A PRESENTER - CONDITIONS REQUISES

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

VEHICULE NORMALEMENT IMMATRICULE

DOCUMENTS A PRESENTER :

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

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

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

Ces plaques peuvent être utilisées par :

"... les associés actifs, administrateurs, gérants et organes de gestion de cette personne morale".
(MB du 02/02/96, Article 15.1., 3^{ème} alinéa).

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

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

Ces plaques peuvent être utilisées par :

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

D. Justificatifs à fournir

Selon le cas :

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

Le cas échéant :

- une copie légalisée du registre du personnel.

E. Documents à présenter :

- Certificat d'immatriculation "marchand"
- Signe fiscal
- Carte 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/VAS/RACB, éventuel, tous deux en cours de validité. (*)

VEHICULE DONT LE N° DE CHASSIS A ETE REFRAPPE

Documents à présenter :

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

(*) Dans les épreuves de "Régularité", de "RO" et "ASAF Legend" (sauf en Division Legend "80") ainsi que dans la Division Histo-Démo des rallyes de types "B" et "B-Short", le carnet de pré-contrôle n'est pas systématiquement requis et l'éventuel document de contrôle technique peut être du modèle courant. Seules, les voitures immatriculées en Belgique, non dispensées du CT civil (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 encore effectif, pour l'instant, pour toutes les voitures en circulation. Il est, d'ores et déjà, prévu par le législateur et le deviendra progressivement avec des modalités différentes selon les régions du pays (avec divers aménagements par rapport aux impositions faites aux voitures "modernes"). Les propriétaires dont les véhicules sont immatriculés sous ce régime, seront tenus de respecter les impositions décrétées par leur région de domicile.**

D'autre part et dans toutes les situations "régionales", le passage annuel à une **"Visite de contrôle"** auprès de la CT de l'ASAF (dans ses locaux ou ceux du propriétaire) est obligatoire afin d'être en possession d'un carnet de pré-contrôle en cours de validité, délivré par la CT de l'ASAF, **si le véhicule est appelé à être aligné dans les Divisions 1,2,3,4, PH Classic et PH S/R des rallyes de type B ou B-Short, en rallye-Sprint ou en division "80" des Rallyes du type "ASAF Legend".** (Voir 2^{ème} partie, Art. 26.11.5 et 3^{ème} partie, Art. 28.3 du présent RPR).

3.2. IMMATRICULATIONS ETRANGERES

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

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

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

3.3. REMARQUES IMPORTANTES

L'ASAF, 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 D.I.V., 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.

3.4. NATURE DES VERIFICATIONS

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

3.5. VEHICULES "TOUT TERRAIN"

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

3.6. VOITURES DU GROUPE "B"

En ce qui concerne les voitures du groupe "B", elles sont interdites dans toutes les Divisions, **sauf en HRS, HRF et "Histo-Démo"**.

Si elles ne sont pas admises en tant que voitures concurrentes, elles ne peuvent pas, non plus, être utilisées en tant que "voitures ouvrees" ou de service.

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

3.7. DOCUMENTATION

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

3.8. VEHICULE REFUSE

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

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

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

3.9. VEHICULE NON QUALIFIABLE

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

Cette amende sera appliquée, même, *a posteriori*.

3.10. RAPPEL

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

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

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

Principe :

En Divisions 1, 2 et 3 et en classe 15 de la Division 4 des rallyes de type "B" et "B-Short", seuls les pneus homologués pour un usage routier sont autorisés. Ces pneus seront désignés dans les présentes prescriptions par le vocable "Pneus Routiers".

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

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

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

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

4.1. MENTIONS NON ADMISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

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

4.2. MENTIONS REQUISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

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

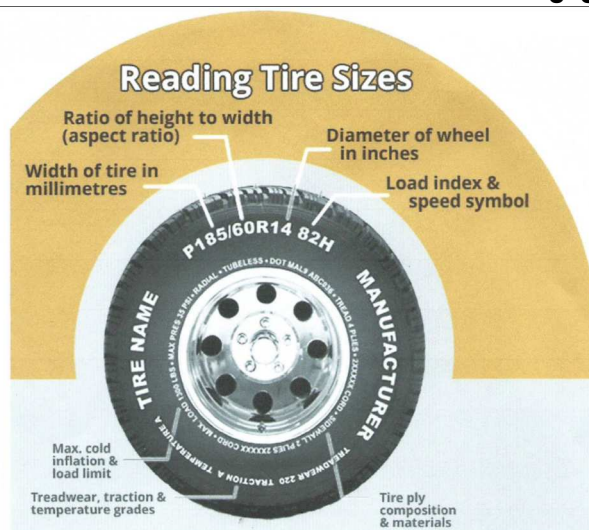
- ↳ "DOT", suivi de lettres et de chiffres. Cette mention doit obligatoirement se terminer par 3 chiffres.
- ↳ "E", suivi d'un nombre allant de 1 à 21 englobé dans un cercle suivi de 5, 6 ou 7 chiffres (**ET** pour autant que les mentions reprises en 4.1 n'y figurent pas).

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

Pour de plus amples renseignements, consultez le "Vade Mecum - Pneus" sur le site Internet (www.asaf.be) ou le secrétariat de l'ASAF (Tél. 085/27.14.60).

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

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



4.3. PNEUS CLOUTES

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

4.4. PNEUS RECHAPES

Les pneus **rechapés, "remould", "retread" taillés et/ou retailés** sont interdits dans toutes les Divisions des rallyes des types "B", et "B-Short" (sauf en Division "Histo-Démo"). Ils ne seront autorisés qu'en Rallyes de Régularité ou d'Orientation, dans les manifestations de Démonstration à allure libre, ainsi qu'en "ASAF Legend Rally's" (sauf en division Legend S/R).

4.5. ETAT D'USURE

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

4.6. ROUE DE SECOURS

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

4.7. MODIFICATIONS INTERDITES

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

4.8. PNEUS ANTI-CREVAISONS

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

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

4.9. CONTROLES

Les concurrents, par le fait de leur engagement, autorisent l'ASAF, par le biais de ses Officiels, à effectuer des **prélèvements** de gomme destinés à une analyse en laboratoire, ayant pour but de s'assurer de la conformité des pneumatiques utilisés. Toute infraction à la réglementation "pneus" développée dans le présent Art. 4, sera sanctionnée par la mise hors course automatique.

Art.5.- ENGAGEMENT

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

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

Les concurrents acceptés dans la Division "**Histo-Démo**" et dont ils peuvent, à leur convenance, limiter le nombre, ne peuvent être inclus dans ce total.

Il en va de même pour les épreuves du Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles mais il y a lieu de considérer que, dans ce cas, la limite des Divisions 1, 2, 3, 4, PH Classic et PH S/R cumulées ne pourra être inférieure à 130 participants, sauf dérogation accordée par l'ASAF.

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

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

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

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

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

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

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

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

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

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

5.3. PHOTOCOPIES DES LICENCES

Afin de faciliter le travail administratif des organisateurs et en vue d'une gestion plus rapide du secrétariat de l'épreuve, les concurrents sont **TENUS** de joindre à leur demande d'engagement, le document (voir engagement type sur www.asaf.be) reprenant les photocopies de leurs licences en cours de validité (pilotes et co-pilotes).

En cas de manquement, l'engagement sera considéré comme incomplet et ne sera pris en considération qu'à la réception de ce document.

5.4. PHOTOCOPIES DES DOCUMENTS DE BORD

Lors du passage aux VT, le concurrent devra fournir, sous peine d'une amende automatique de **10 €**, une photocopie (noir et blanc) des documents suivants : Certificat d'immatriculation, carte 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.).

Art.6.- EQUIPAGES

6.1. COMPOSITION EXCLUSIVE (sauf HRS)

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

6.2. IDENTIFICATION – AGE MINIMUM

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

6.3. PRESENCE A BORD

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

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

6.4. EQUIPEMENT

↳ En Divisions 1, 2, 3, 4 et PH's des 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.

↳ Lors des ES sur routes fermées des rallyes de tous les types, le port de casques adaptés à la compétition automobile est obligatoire *.

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

- en Division PH Classic (classes 16, 17, 18 et 19) ;
- en Division "Histo-Démo" des rallyes de types "B" et "B-Short" ;
- lors des manifestations des types HRS et HRF ;
- en "ASAF Legend Rally's", Div. 50, 65 et 80, Classes A, B, C et D.

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

E - Règlement Particulier Rallyes

Divisions/(Classes)	Si sièges de substitution	Combinaison ignifugée	Harnais	Casque	FHR
(Rallyes B –B Short), Div. 1 – 2 – 3 et 4	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	FIA 2000	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	FIA	FIA
(Rallyes B –B Short), Div. PH Classic (16, 17, 18, 19)	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	FIA 2000	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme "E" ou FIA	Facultatif
(Rallyes B –B Short), Div. PH S/R	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	FIA 2000	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	FIA	FIA
(Rallyes B-B Short), Div. Histo-Démo. (Rallyes Legend) Div. 50/65: Classes A, B, C, D. Rallyes HRS, HRF.	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Facultative	Facultatifs, Si harnais : libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme "E" ou FIA	Facultatif
(Rallyes Legend) Div. 80: Classes A, B, C, D	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	FIA 2000	Libres, mais sans date de péremption éventuelle, dépassée	Norme "E" ou FIA	Facultatif
(Rallyes Legend) Div. 80, Classe S/R.	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	FIA 2000	FIA (- de 10 ans et sans date de péremption éventuelle, dépassée)	Norme "E" ou FIA	FIA

CASQUES ET SYSTEMES FHR (HANS ou assimilés)

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

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

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

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

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

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

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

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

Les numéros, en Divisions 1, 2, 3 et 4, seront attribués de **1 à 200** ; en Division PH – SR, de **201 à 250** ; en Division PH - Classic, de **251 à 299** ; en Division Histo-Démo, à partir de **300**.

7.1. ENGAGEMENTS RÉGULARISÉS

- 7.1.1. De manière générale, tous les pilotes se verront attribuer un numéro exclusivement dans leur classe en respectant l'ordre des classes défini ci-dessous, au point 7.1.3.
- 7.1.2. En dérogation à l'article 7.1.1. ci-dessus, l'organisateur aura le loisir d'attribuer un numéro à la place jugée la plus appropriée à 10% des équipages en ordre pour participer à l'attribution des numéros (arrondi à l'unité supérieure au moment de l'établissement de la liste en question), et ce, tout en respectant une logique sécuritaire.
- 7.1.3. L'ordre des classes est défini comme suit : **(PH SR/ PH Classic) – (Histo-Démo) - 4/14 - 4/13 -3/10 - 4/15 - 3/11 - 4/12 - 3/9 – 2/7- 2/6 - 3/8 - 1/3 - 2/5 - 1/2 - 2/4 - 1/1 – (PH SR/PH Classic) - (Histo-Démo).**
- 7.1.4. En dehors de ce qui est autorisé en vertu de l'Art. 7.1.2. ci-dessus, il sera interdit, afin de respecter le travail énorme des organisateurs dans cet exercice, de modifier l'ordre des départs de la liste établie si ce n'est, exclusivement, pour les concurrents inscrits après l'établissement de cette liste ou ceux dont la classe a été modifiée lors des VT.

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

7.2. ENGAGEMENTS NON REGULARISES

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.**

7.3. REMARQUES

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

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

Art.8.- ROAD BOOK

Tous les concurrents recevront un carnet d'itinéraire (Road Book) décrivant en détail l'itinéraire à suivre.
Le Road Book et la carte verte d'assurance de la voiture devront toujours se trouver à bord du véhicule.

8.1. CONTENU OBLIGATOIRE

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

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

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

8.2. CONVENTIONS DIVERSES

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

8.3. SCHEMA "FLYING START"

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

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

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

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

- La reconnaissance du parcours ne pourra avoir lieu que le jour de l'épreuve, la veille ou un autre jour de la semaine précédant l'épreuve. Dans le cas d'épreuves en 2 jours, elle peut, se prolonger, éventuellement, sur une partie du 1^{er} jour de l'épreuve (**fin impérative des reconnaissances, 2 heures avant le début de la course**) ;

- La reconnaissance est obligatoire et doit se dérouler dans le respect le plus strict du code de la route.

- Le temps prévu pour la reconnaissance devra être suffisant pour permettre, au moins, 2 passages calculés à 40 Km/h de moyenne ;

- La fin des reconnaissances sera toujours postérieure à la fin des vérifications techniques afin de tenter de donner à tous les concurrents, le même temps de reconnaissance, quel que soit le moment de leur passage à ces V.T. ;

- 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 de course, ni publicités. Ces véhicules devront, toutefois, être identifiables par l'organisateur ;

- L'organisateur veillera à limiter la durée des reconnaissances au timing autorisé et indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (ni avant, ni après) et à réprimer les infractions commises, dont question à l'Art. 9.1, ci-dessous.

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

9.1. INFRACTIONS LORS DES RECONNAISSANCES

9.1.1. AUX REGLES SPORTIVES

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

☛ 1^{ère} infraction : 180 secondes de pénalité.

☛ 2^{ème} infraction : refus de départ sans remboursement des droits d'engagement.

Les organisateurs, les 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.

9.1.2. AU CODE DE LA ROUTE

1) INFRACTIONS DE CATEGORIE 1 :

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

2) INFRACTIONS DE CATEGORIE 2 OU PLUS :

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

9.1.3. CUMUL DES INFRACTIONS

- En cas d'infraction au code de la route 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.

9.1.4. APPLICATION PRATIQUE DES SANCTIONS

- Les droits d'engagement ne pourront plus être remboursés au concurrent (pour désistement, par exemple) dès le moment où une pénalité aura été décrétée à son encontre.

- Si l'inscription n'est pas encore finalisée (et/ou si les droits d'engagement n'ont pas encore été perçus) et que le concurrent sanctionné s'abstient de participer, **les pénalités en temps seront commuées en amendes**, à raison de **50 €** par tranches de 30 secondes. De même, dans ces circonstances, si un refus de départ a été décidé, une amende de **500 €** sera appliquée.

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

E - Règlement Particulier Rallyes

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 déla 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.

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

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

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

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

10.1. DESCRIPTION - PROCEDURE - UTILITE

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

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

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

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

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

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

10.2. INTEGRITE DU DOCUMENT

Toute **rectification** ou toute **modification** apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise **hors course** à moins qu'elle ne soit visée par le Commissaire responsable du poste concerné.

10.3. RESPONSABILITE DU CONCURRENT

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

Art.11.- DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

11.1. ZONES DE CONTRÔLE – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

11.2. SIGNALISATION

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

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

11.3. DISPOSITION DES PANNEAUX

11.3.1. Les panneaux seront toujours disposés à droite de la route. Le panneau avertisseur JAUNE qui déterminera le début de la zone de contrôle, sera placé avant le panneau ROUGE qui déterminera, quant à lui, l'endroit exact du poste. Le panneau BEIGE à 3 BANDES TRANSVERSALES NOIRES sera placé après le panneau rouge et déterminera la fin de la zone de contrôle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

11.4. FONCTIONNEMENT DES CH

⚡ Le temps sera pris à la minute, les secondes étant négligées.

⚡ L'heure de pointage sera indiquée sur le carnet de route accompagnée du visa du contrôleur. Le numéro du concurrent sera noté également sur la feuille minutée du contrôleur.

⚡ Une voiture ne pourra être pointée que si elle est arrêtée à hauteur du panneau rouge (sauf impossibilité imputable à l'organisation) et que si la feuille de route est présentée à la table de contrôle.

⚡ **En rallyes 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).

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

⚡ L'heure d'arrivée à un CH sera considérée comme l'heure de départ pour le tronçon suivant (sauf si ce CH est suivi d'un départ d'ES, de CHS ou de RT "non auto Start") et, en aucun cas, il ne sera remis une nouvelle heure sur la feuille de route.

⚡ La pénalité afférente à un **CH manquant** est de **7200 secondes**.

⚡ En rallye de types "B" et "B-Short", l'équipage à qui le passage à plus de **2 CH fera défaut**, sera mis **hors course** (sauf en Division Histo-Démo). Des pénalités seront encourues par les équipages qui "pointeront" à l'avance ou en retard à ces contrôles. L'importance des pénalités varie en fonction du type d'épreuve. En rallyes de types "B" et "B-Short", elles sont, respectivement, de **10 secondes et 5 secondes**.

11.4.1. HEURE OFFICIELLE

Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00 h.00 à 23 h.59', les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée de l'épreuve, l'heure officielle sera celle transmise par l'horloge parlante.

Aucune contestation ne sera admise sur ce point.

11.4.2. 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.

11.5. FONCTIONNEMENT DES CP

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

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

11.5.1. CP MANQUANT

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

11.6. OUVERTURE ET FERMETURE DES CONTROLES



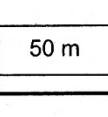



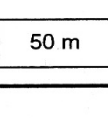







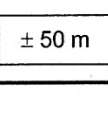







Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture. En rallyes de types "B" et "B-Short", ils cesseront d'opérer au-delà du délai de mise hors course de la dernière voiture ou dès le passage de la voiture "Damier". Dans les épreuves du 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".

11.7. INJONCTIONS DES CHARGES DES POSTES DE CONTROLE

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

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

11.8. SIGNALISATION DES CONTROLES EN RALLYE

	Zones de Contrôle			assistance
	Début de zone de contrôle	Arrêt obligatoire		Fin de zone de contrôle
SENS DE MARCHÉ	JAUNE →	ROUGE →	ROUGE →	BEIGE →
Contrôle de passage →		25 m  Pointage carnet de contrôle	50 m 	
Contrôle Horaire →		25 m  Pointage carnet de contrôle	50 m 	
Contrôle Horaire suivi d'un départ d'épreuve →		25 m  Pointage carnet de contrôle	50 m à 200 m  Inscription heure de départ sur carnet de contrôle	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  ARRÊT Inscription de l'heure d'arrivée sur carnet de contrôle	50 m 
Zone d'assistance →		Début de zone 	Fin de zone 	

Diamètre des signaux 40 cm minimum

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

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

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

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

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

13.1. RESPECT DE L'ITINERAIRE

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

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

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

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

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

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

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.**

13.2. ECHAPPATOIRES OU SITUATIONS A RISQUES PARTICULIERS

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

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

13.3. PRELIMINAIRES DE DEPART DANS LES ES

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

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

Ils doivent, dans le même délai, être équipés, casqués et harnachés.

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

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

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

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

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

13.3.6. La non-inscription de l'heure de départ (imputable au concurrent), sera sanctionnée par une pénalité de **7200 secondes**.

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

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

13.4. DEPART DES ES

13.4.1. CADENCE DES DEPARTS

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

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

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

En cas de neutralisation partielle sur une ES, la DC pourra prendre la décision de donner les départs de 2 en 2 minutes afin de mieux réguler la progression des concurrents dans la boucle, jusqu'au retour à la normale.

Par contre aucune dérogation ne sera accordée aux concurrents leur permettant d'obtenir, pour des raisons de convenance personnelle, 2 minutes d'écart avec le concurrent qui les précède.

13.4.2. PROCEDURE DE DEPART

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

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

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

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

13.5. ARRIVEE DES ES

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

A une distance 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 chronométreurs 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 2ème partie, Art. 26.8.).

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

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

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

13.6.1. RALENTISSEURS / CHICANES ARTIFICIELLES

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

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

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

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 :

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

(Voir CH I – R.S.G. Art. 1.7.7. 2ème tiret et 1.9.)

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

13.6.2. PROTECTION DES "CORDES"

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

13.7. INTERRUPTION D'UNE ES

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

13.7.1. REPRISE DE LA COURSE APRES INTERRUPTION

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

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

13.7.2. MOYENNE DES AUTRES TEMPS

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

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

13.7.2.2. Si la neutralisation a lieu lors de son (ses) premier(s) passage(s) dans une ES, le concurrent recevra, alors, dès que possible, son prochain temps réalisé dans cette même étape. Dans l'attente de la communication officielle de ce temps, le concurrent se verra gratifié d'un temps provisoire réaliste (voir 13.7.3 - Temps forfaitaire - ci-dessous) **et** un signe distinctif restera apposé sur les classements évolutifs, soit, au niveau du temps de remplacement lui-même, soit en regard de son identification (nom ou numéro). Ce signe distinctif subsistera jusqu'au moment où le temps provisoire sera remplacé par le temps définitif.

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

13.7.3. TEMPS FORFAITAIRE

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

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

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

13.7.4. REMARQUES

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

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

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

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

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

13.9. "ETAPE SHOW" (comportant une boucle, au départ)**La boucle ne pourra être parcourue plus de 2 fois dans sa totalité.**

En rallyes de types B et B-Short, le concurrent n'ayant pas effectué le nombre minimum de tours de boucle prescrit, se verra attribuer le plus mauvais temps réalisé lors de ce passage dans l'ES, **+ 900 secondes** (Voir 13.7.3, pour la détermination du plus mauvais temps réalisé).

13.9.1. DEPART : INFRASTRUCTURE ET PROCEDURE

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

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

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

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

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

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

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

Le départ devra être donné en respectant, autant que possible l'intervalle normal d'une minute entre chaque concurrent.

Dans le cas d'une "Etape Show", le starter n'égrènera pas les 5 dernières secondes, une à une. Une fois le moment venu, il invitera calmement le concurrent à démarrer, en écartant simplement la main si la voie est libre, ou il le retiendra, en gardant la main tendue immobile, tant qu'elle ne l'est pas (drapeau rouge exhibé ou feu rouge allumé).

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

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

13.9.2. POINT DE DISPERSION (Sortie de boucle)

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

13.9.3. ARRIVEE

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

13.10. ENCADREMENT SECURITAIRE

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

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

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

La procédure suivante sera, alors, d'application :**13.11.1. Dans une ES en forme de boucle (étape Show)**

- Ordre est donné à tous les postes de la boucle, de présenter clairement aux concurrents, le **DRAPEAU ROUGE**.

Pour rappel (voir Art. 13.12, ci-après), la présentation du drapeau **rouge** vous oblige à ralentir fortement, au point de pouvoir vous arrêter sur le champ devant tout obstacle qui se présenterait devant vous, en ce compris, un ou des véhicules venant en sens inverse.

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

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

- Ordre est donné au signaleur chargé du drapeau rouge fixe de départ (ou chargé de la gestion des feux), de présenter un **DRAPEAU ROUGE AGITE**, aux concurrents qui reviennent au poste de départ, et ce, d'un endroit visible

E - Règlement Particulier Rallyes

pour eux (dans ce but, il y aura parfois nécessité pour lui, de se déplacer) **et de leur intimer, par signe, l'ordre de stopper.**
Le non-respect du drapeau rouge agité pourra, également, faire l'objet d'un rapport à la Direction de Course, laquelle pourra prononcer l'exclusion du concurrent, dès la 1^{ère} infraction.

Une colonne d'attente sera formée à cet endroit.

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

13.11.2. Dans une ES en ligne où des itinéraires de "raccourcis" existent

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

13.11.3. Dans une ES en ligne de plus de 15 km

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

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

13.11.5. Avis aux concurrents

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

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

13.12. MODE D'EMPLOI DES DRAPEAUX EN RALLYE

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

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

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

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

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

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

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

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

Rappel :

- Dès qu'un drapeau **rouge** est exhibé, tout dépassement est interdit.
- ☞ Drapeau rouge exhibé au départ d'une E.C. Show : **Départ** momentanément **interdit**.

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

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

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

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

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

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

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

- En cas d'accident nécessitant des **soins médicaux urgents**, le signe "SOS" rouge sera, sauf impossibilité, montré aux voitures suivantes.

E - Règlement Particulier Rallyes

Tout équipage à qui le signe "SOS" rouge est montré devra s'arrêter immédiatement (et sans exception) pour porter assistance. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter.

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

La deuxième voiture qui arrive sur les lieux de l'accident 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 laissé sur la voiture A.

- **Tout équipage qui ne se conformerait pas à ces directives ou qui ferait un usage abusif de cet appel à l'aide (pour des raisons autres que médicales urgentes) serait exclu de la compétition et/ou traduit devant les instances juridictionnelles de l'ASAF pour infraction grave, sur rapport des Commissaires Sportifs (Voir Ch. IV, Sections 3, 4 et 5).**

13.14. DEVOIRS DES CONCURRENTS EN CAS D'ACCIDENT

(Voir Règlement Sportif Général, Art. 1.1.8.)

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

13.15. DEPANNAGE – REMORQUAGE

- Sauf dans certaines circonstances spécifiques du règlement des Rallyes du type "ASAF Legend" ou lors des rallyes des types HRS et HRF (ainsi qu'en Division "Histo-Démo" des rallyes de types "B" et "B-Short"), il est interdit, pendant toute la durée de l'épreuve (entre le CH départ et le CH arrivée), sous peine de mise hors course, de remorquer, transporter ou faire pousser la voiture concurrente, à l'aide d'un autre véhicule.

- Il est à noter que cette interdiction n'est pas d'application à l'intérieur des zones d'assistance clairement délimitées par les panneaux ad-hoc (Voir Art. 17 du présent RPR).

- Lors d'une ES, le concurrent (autre, qu'appartenant à la Division "Histo-Démo") qui accepte l'aide d'un véhicule, quel qu'il soit, sera exclu de la compétition, même si le délai de mise hors course n'est pas expiré. Si son véhicule obstrue le passage, s'il présente un danger pour les autres concurrents, s'il fausse les résultats sportifs de l'ES ou si, de manière générale, il perturbe le déroulement harmonieux de l'épreuve (cas jugés comme tels par le responsable de l'ES), le concurrent incriminé ne pourra refuser cette aide.

- Dans tous les cas, l'organisateur exclura le concurrent du meeting, en fin de section, s'il a quand même poursuivi sa route.

- Sauf si l'organisateur accepte expressément et ponctuellement une autre option, le véhicule dépanné sera laissé au point d'accès à l'étape le plus proche de l'endroit du dépannage sans que le pilote ne puisse exiger un autre point de déchargement.

13.16. CIRCULATION ROUTIERE

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

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

1) INFRACTIONS DE CATEGORIE 1 :

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

2) INFRACTIONS DE CATEGORIE 2 OU PLUS :

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

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

Il leur sera donné satisfaction sous réserve :

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

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

13.17. MOTIFS D'EXCLUSION

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

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

E - Règlement Particulier Rallyes

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.

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

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

Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages à la suite de retards et/ou d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci. L'ordre des départs restera celui des arrivées mais tous les écarts seront ramenés (ou portés) à 1 minute. A leur arrivée au contrôle de regroupement, les équipages remettront au Commissaire du poste leur carnet de contrôle. Ils recevront, en contrepartie, des instructions sur leur heure de départ présumée (l'heure de départ ne peut se situer moins de 2 min. après l'heure d'arrivée).

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

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

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

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

Art.15.- PARCS FERMES

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

Les voitures sont en régime de parc fermé :

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

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

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

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

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

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

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

15.2. PARC FERME D'ARRIVEE

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

*Dès ce moment, le Parc Fermé d'arrivée devient accessible à quiconque et, sauf stipulation expresse de l'organisateur dans son Règlement Particulier d'épreuve, cesse de faire l'objet de sa surveillance (voir Art. 15.4.5, ci-après).

15.3. EXCEPTIONS AU REGIME DE PARC FERME

15.3.1. REPARATIONS AUTORISEES

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

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

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

15.3.2. REMISES EN ÉTAT OBLIGATOIRES

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

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

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

15.4. MESURES DIVERSES

15.4.1. PRESENCE DANS LE P.F.

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

15.4.2. ACCES DE L'EQUIPAGE AU P.F

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

15.4.3. AIDE AUTORISEE

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

15.4.4. COMPORTEMENT DELICTUEUX

A aucun moment et particulièrement en fin d'épreuve, il ne sera autorisé d'effectuer dans le Parc Fermé (ou Parc ouvert), **ni aux abords immédiats des infrastructures de l'organisation**, une quelconque démonstration du genre "donuts", "drift", "toupies", "freins à main" ou n'importe quelle manœuvre risquant de mettre en péril les personnes et les biens. En cas d'infraction, les contrevenants se verront appliquer une amende immédiate de **125 €** par les Commissaires Sportifs en fonction, dont le montant sera transmis à l'ASAF. Faute de paiement de cette amende avant l'affichage officiel des résultats finaux, le concurrent sera mis "hors course".

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

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

15.4.5. RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES VEHICULES

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

15.5. SANCTIONS

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

Art.16.- SHAKE DOWN (SPÉCIALE TEST)

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

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

Son organisation sera soumise au cadre réglementaire suivant :

- Le Shake Down ne fera l'objet d'aucun chronométrage ni d'aucun classement. Aucun système de prise de temps ne pourra être installé sur le site ;
- Il sera exclusivement réservé aux concurrents régulièrement et complètement inscrits à l'épreuve ;
- Les concurrents qui veulent y prendre part, doivent s'y inscrire en même temps qu'à l'épreuve, via le formulaire fourni par l'organisateur ;
- Il devra avoir lieu en dehors du timing des reconnaissances ;
- Il ne pourra se dérouler sur un tronçon faisant partie de l'itinéraire chronométré de l'épreuve (ni en sens inverse si le retour au départ s'effectue par le tronçon fermé) ;

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

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

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

17.1. MESURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

En vue de préserver l'environnement, toute assistance ne pourra être pratiquée qu'une fois le véhicule stationné au-dessus d'une bâche imperméable, déployée sur une surface minimale de 3 mètres sur 4. Il est, bien évidemment, interdit, au moment de replier cette bâche, de déverser sur le sol, à quelque endroit que ce soit, les résidus pouvant s'y trouver. Ceux-ci devront être épongés et emmenés par les concurrents en vue d'un traitement de neutralisation adéquat. En cas de manquement à cette imposition, une amende automatique de **25 €** sera perçue pour chaque infraction constatée.

17.2. OBLIGATION D'UTILISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

L'organisateur DEVRA prévoir des zones réservées à "l'assistance", en dehors desquelles toute "Assistance" est interdite. Il est donc clairement entendu qu'en dehors de ces zones, seuls, des réparations ou appoints de niveaux effectués par les membres de l'équipage, utilisant du matériel ou des produits embarqués* et avec les moyens du bord, seront autorisés. ***Attention : Aucun carburant ne peut être embarqué dans la voiture (bidons mobiles) en dehors de celui présent dans le "réservoir de carburant".**

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

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

17.3. ROAD – BOOK "ASSISTANCE"

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

17.4. PANONCEAU "ASSISTANCE" - AUTORISATIONS D'ACCÈS

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

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

E - Règlement Particulier Rallyes

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

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

17.5. SIGNALISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

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

17.6. ZONE D'ASSISTANCE DITE "ZONE – PNEUS"

La possibilité devra obligatoirement être donnée, aux concurrents, de changer les 4 roues, à un endroit, désigné par l'organisateur, situé entre le parc fermé (de regroupement ou de départ) et le CH de départ de la 1ère ES de **chaque boucle** (création éventuelle d'une zone d'assistance).

Si la finalité première de cette possibilité est celle du changement des pneumatiques après un séjour plus ou moins long dans une zone de regroupement ou de parc fermé de départ, il n'y est pas interdit de procéder aux autres opérations autorisées dans les zones d'assistance traditionnelles.

Cette faculté d'assistance appartient aux concurrents de toutes les Divisions et la zone éventuelle d'assistance leur est également accessible.

Si des CH d'entrée et/ou de sortie de zone d'assistance ne sont pas installés ou si la zone d'assistance s'étend à tout le secteur, le temps imparti pour le parcourir devra en tenir compte afin de permettre le changement des 4 roues dans de bonnes conditions. Dans cet esprit, il est impératif, d'ajouter un temps d'au moins 5 minutes à celui qui serait normalement calculé pour parcourir ce secteur.

L'assistance devra être effectuée entre les panneaux de début et fin de zone d'assistance, sauf si l'ensemble du secteur peut être utilisé comme zone d'assistance. Dans ce cas, et en dérogation à ce qui est prescrit à l'Art. 17.2, le concurrent a le choix de procéder à l'assistance à n'importe quel endroit, dans le respect, toutefois, du Code de la Route.

L'existence ou non d'une zone d'assistance délimitée DOIT APPARAÎTRE à la consultation du Road-Book.

17.7. FREQUENCE DE PASSAGE A L'ASSISTANCE

Il est **conseillé** aux organisateurs de prévoir une zone d'assistance après **3 ES ou après 40 km D'ES disputés**.

17.8. NOMBRE DE ZONES D'ASSISTANCE DIFFÉRENTES

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

17.9. ORGANISATION DES ZONES D'ASSISTANCE

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

Art.18.- DELAI DE MISE HORS COURSE

18.1. AVANCE - RETARD

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

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

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

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

18.3. ALLONGEMENT DU DELAI

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

Les équipages en seront informés dès que possible.

18.4. SIGNIFICATION DE L'EXCLUSION

La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé (ou de l'avance maximale autorisée, en "ASAF Legend", en HRS, HRF ou dans les Divisions Histo-Démo), ne peut être signifiée au concurrent qu'en fin de section ou en fin d'épreuve.

Art.19.- RECAPITULATION DES PRINCIPALES PENALITES ET SANCTIONS**AVERTISSEMENT :**

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

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

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

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

Article	Nature de l'infraction ou du manquement	Pénalité
5.4	Impossibilité de fournir les copies des documents de bord	125 €
13	Parcours - Pourcentage fallacieux des types de revêtement	125 €
17.2	Non application de la mise HC pour assistance en dehors des zones	250 €
17.4	Assistance – Documents absents ou payants	250 €
22.2	Voitures 0 et 00 , non conformes ou préposés non qualifiés (par véhicule)	250 €
22.8.	Modification équipage des voitures 00, 0, "Damier" (par véhicule)	250 €
26.7	Moyennes horaires maximales – Non - respect	125 €
22.12	Voitures de service dans ES –Show (plus de tours que nécessaire)	250 €

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

Article	Nature de l'infraction ou du manquement	Pénalité
2.1.8	Retard ou Avance aux V.T. – Retard aux V.A.	jusqu'à 15 min, 25 € plus de 15 min, départ refusé
2.1.12	Licence non récupérée en fin d'épreuve	Par licence : 25 €
3.3	Absence des documents de bord	départ refusé
	Absence de plaque minéralogique OFFICIELLE	départ refusé ou hors course
4	Réglementation "Pneus"	toute infraction : hors course
5.4	Documents de bord -Absence de photocopies des documents	10 €
6.1	Equipage incomplet ou modifié	hors course
6.4	Equipage - Equipement Absence / non-conformité du casque, du Hans, ou de la combinaison ignifugée	départ refusé ou hors course
	Port du casque en ES "neutralisée" depuis le départ	hors course
	Port du casque en "liaisons"	25 € par membre de l'équipage contrevenant
6.5	Equipage – Déontologie	Jusqu'à l'exclusion ou refus du départ
9.1	Reconnaisances – Infractions - Récidive endéans l'année :	6 mois de susp. licence
	a) Infractions sportives	1 ^{ère} infraction : 180 sec 2 ^{ème} infraction : départ refusé ou 500 €, si droits non encore acquittés
	b) Infractions routières de catégorie 1	1 ^{ère} infraction : 120 sec 2 ^{ème} infraction : 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
10.1	Perte du carnet de contrôle	hors course
10.2	Falsification du carnet de contrôle	hors course
11.1	Zones de contrôle - Ravitaillement, réparation ou assistance dans une zone de contrôle - Passer en sens inverse - Retraverser ou pénétrer une 2 ^{ème} fois dans une zone de contrôle - Dépasser ou se faire dépasser dans une zone de contrôle	hors course hors course hors course hors course
11.4	Fonctionnement des C.H. Par minute d'avance Par minute de retard Par C.H. manquant Plus de 2 C.H. manquants	10 sec 5 sec 7200 sec hors course
11.5	Fonctionnement des C.P. Par C.P. manquants	900 sec 2 ^{ème} infraction : hors course

E - Règlement Particulier Rallyes

- 12.1 **Retard** au départ de l'épreuve ou d'une **section**
 jusqu'à 10 min, 5 sec par min
 + de 10 mindépart refusé ou hors course
- 13.1.1 à 13.1.3 **Non-respect de l'itinéraire** en types B, B-Short, HRS et, HRF et Legend Histo-Démo
 (sauf, nombre de tours dans boucle d'ES Show)hors course
 - **NB:** En Histo-Démo, HRS et HRF, dépassement du nombre de tours, 2^{ème} infraction : Exclusion
- 13.3.3 **Départ d'ES** – Retard imputable au concurrent..... 120 sec/min
- 13.3.6 **Départ d'ES** – Inscription du temps manquante (imputable au concurrent)..... 7200 sec
- 13.4.2 **Départ d'ES** – stationnement volontaire excédant 20 sec (ES en ligne) 120 sec
 - stationnement volontaire excédant 10 sec (ES Show) 120 sec
- 13.4.3 **Départ d'ES** – Faux départ, départ volé 1^{ère} infraction : 10 sec
 2^{ème} infraction : 60 sec
 3^{ème} infraction : 180 sec
 ensuite, à la discrétion du Directeur de course
- 13.5 **Arrivée d'ES** - Arrêt au Flying Finish hors course
 - Inscription du temps manquante (imputable au concurrent) 300 sec
- 13.6.1 **Ralentisseurs** – Déplacement d'un élément d'une **chicane** (*facultatif pour l'organisateur*)
 1^{ère} infraction : 20 sec
 2^{ème} infraction : 30 sec
 3^{ème} infraction : hors course
- 13.9 Non-respect du **nombre minimum de tours** dans une ES comportant une boucle :
le + mauvais temps réalisé, augmenté de 900 sec
- 13.10 Ne pas obtempérer aux **injonctions des commissaires** jusqu'à la mise hors course
- 13.11 **Étape Show** : Non - respect du drapeau rouge 1^{ère} infraction : 30 sec ou hors course
 2^{ème} infraction : hors course
- 13.12 **Drapeaux** – Non-respect
 1^{ère} infraction : 30 sec (jusqu'à la mise HC)
 2^{ème} infraction : hors course
- 13.13 Infraction à la réglementation "**Panneau SOS - OK**" hors course
- 13.15 **Dépannage – Remorquage** (sauf à l'intérieur des Zones d'assistance)..... hors course
 (Sauf HRS, HRF et Histo-Démo)
- 13.16 **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 plus 1^{ère} infraction : 300 sec
 2^{ème} infraction : hors course
- 13.17 **Motifs d'exclusion**
 - Blocage volontaire du parcours..... hors course
 - Comportement antisportif hors course
 - Circulation à contre sens sur ES hors course
 - Dégradations volontaires, comportements dangereux hors course
- 15 **Parc fermé : en principe, toute infraction au régime de P.F. entraîne l'exclusion**
- 15.1 Présentation tardive au **Parc Fermé de départ** jusqu'à 15 min de retard : 25 €
 + de 15 min de retard : 30 €
- 15.2 Voiture non rentrée au **PF final** ou en extraite prématurément hors course
- 15.3 **Réparation, assistance, ravitaillement ou dépassement** dans une zone de PF hors course
- 15.4.4 Comportements **délictueux** - Démonstrations interdites 125 €
- 17.1 **Assistance** - Défaut de **bâche** imperméable 25 €
- 17.2 **Assistance en dehors des zones** 1^{ère} infraction : hors course
- 18.2 **Délai mise hors course** en type "B" (y compris "B-Short"), HRS, HRF et Histo-Démo :
 + de 15' de retard entre 2CH : hors course
 30' de retard cumulé : hors course
 **En Div. Histo Démo et en HRS / HRF, les mêmes valeurs d'avance entraînent également l'exclusion**
- 26.11.4.2.2 Non-respect de la réglementation "Pneus" en **Division 4** : hors course

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

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

19.4. SIGNIFICATION DES SANCTIONS AUX CONCURRENTS

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

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

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

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

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

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

En conséquence, les classements suivants seront établis :

- ⌘ Classement général cumulé des Divisions 1, 2 et 3 ;
- ⌘ Classement général de la Division 4 ;
- ⌘ Classement général de la Division Prov'Historic Classic (classes 16, 17, 18 et 19 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 Classic/PH SR.

Art.21.- AFFICHAGE DES CLASSEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(TYPES B, B-SHORT, LEGEND RALLY'S, HRS, HRF)

22.1. "S 1"

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

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

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

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

22.2. "00" et "0"

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.

E - Règlement Particulier Rallyes

Ce seront des **voitures "banalisées"**, non pourvues d'attributs de compétition* (sauf une protection du carter éventuelle) et auront, chacune à leur bord, **deux** personnes mandatées par l'organisateur (les mêmes pendant toute la durée du meeting). Leur rôle sera de **contrôler la sécurité** en général (active, passive, participants - particulièrement l'emplacement des spectateurs) et de résoudre les derniers problèmes.

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

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

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

Les haut-parleurs diffuseront des messages invitant les spectateurs à se cantonner en dehors des zones interdites délimitées et, au moins, à 10 mètres du bord de la chaussée aux endroits où aucune infrastructure (autre que les panneaux placés aux entrées de "Spéciale") n'est en place. Ces haut-parleurs seront également utilisés pour communiquer en direct avec les spectateurs (licenciés ou non), photographes (accrédités ou non), commissaires de route/stewards (en fonction ou non), etc. qui n'auraient pas évacué les zones interdites à l'audition du message.

Ces voitures resteront sur place aussi longtemps que les zones interdites délimitées et la zone interdite latérale généralisée de 10m n'auront pas été évacuées complètement. Comme c'est la **voiture "O"** qui, **lors de son passage au TRC**, signale au Responsable que l'ES est opérationnelle, la course ne pourra être lancée que si le public en infraction a obtempéré.

En cas de besoin, les préposés aux voitures ouvrees feront appel, via la Direction de Course, à l'éventuelle équipe volante des "Motards de Sécurité" ou aux forces de l'ordre.

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

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

22.3. CAS PARTICULIER

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

22.4. "DAMIER"

Une voiture porteuse d'un drapeau ou d'un panonceau représentant un **damier** (ou numérotée **999**) et ayant à son bord, **deux** délégués de la Direction de Course, signifiera au public, riverains et intervenants, que le passage des concurrents est provisoirement ou définitivement terminé.

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

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

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

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

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

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

22.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les voitures **S1, 00 et 0**, ainsi que la voiture "**Damier**", (ces 4 voitures sont couvertes en RC Circulation par la Police d'Assurance de l'épreuve - Voir Art. 22.10, ci-après) 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 (Voir 22.2, ci-dessus) sont bien respectées. Dans le cas contraire, elles seront interdites de départ.

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

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

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

22.6. VEHICULES AUTORISES

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

22.7. DOCUMENTS DE BORD

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

22.8. PREPOSES AUX VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

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

Ces préposés et ceux de la voiture "**Damier**" devront, tout au long de l'épreuve, être les **SEULES et MEMES personnes**. Seul, un cas de force majeure (jugé comme tel par le Collège des CS), pourrait amener la direction de Course à procéder au remplacement de l'une de ces personnes. Ce changement, officialisé par le collège des CS, devra faire l'objet d'une communication de la Direction de course qui sera éditée et affichée en bonne et due forme. Tout organisateur contrevenant à ces impositions se verra sanctionné par une amende automatique de **250 €**.

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

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

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

22.9. EQUIPEMENT DES OCCUPANTS

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

22.10. ASSURANCE DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

4 voitures ouvrees ou de service (S1, 00, 0 et "Damier") sont assurées via le contrat global de l'ASAF (forfait de prime pour les **4** voitures).

Si un organisateur le désire, il pourra utiliser, en outre, une deuxième voiture "0", placée devant les Divisions PH's et, même, le cas échéant, une troisième, devant les "Histo-Démo".

Il est, toutefois, essentiel pour la protection des intérêts de tous (organisateur, propriétaires et conducteurs, surtout quand ils emmènent un passager - ce qui est le cas en l'occurrence) que ces véhicules supplémentaires aux 4 premiers dont il est question dans le 1^{er} alinéa, soient déclarés à l'assureur de l'ASAF via le document administratif qui doit être complété par les Commissaires Sportifs. Sans cette déclaration à l'assurance, ces véhicules ne pourront assumer cette fonction, 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, ...).

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

La, ou les, éventuelles voitures de service supplémentaires (00, 0 ou "Damier") devront être reprises sur la liste officielle des équipages qualifiés et l'identification de leurs occupants (les mêmes, pour l'ensemble de la manifestation) devra y figurer également. Elles ne sont pas comprises dans l'éventuel forfait de prime accordé par la compagnie d'assurances pour une voiture de chaque type (S1, 00, 0 et "Damier") et une prime identique à celle des participants, sera donc, due pour chacune d'elles.

Ces voitures et occupants supplémentaires doivent être conformes aux mêmes impositions que celles faites aux voitures ouvrees traditionnelles et à leurs préposés. Faute de quoi, elles ne pourront prendre le départ.

Elles feront, en outre, l'objet du paiement des mêmes primes/redevances à la compagnie d'assurances, à la CSAP et à l'ASAF, que celles dues pour un participant prenant part à la manifestation.

Toute autre voiture (de sécurité ou de "promotion") ne pourra emprunter le parcours **qu'avant le passage de la voiture S1 ou après celui de la voiture "Damier"**.

Elle ne sera pas couverte par les polices d'assurances de l'épreuve

22.11. FERMETURE DE LA ROUTE

Entre la voiture 00 et le 1^{er} concurrent, SEULES, les voitures 0, celle du responsable de l'ES et/ou celle d'une personne mandatée par la Direction de course, pourront effectuer le parcours de l'ES et ce, dans le même sens que les concurrents. Si, dans des cas d'exception, un véhicule devait être autorisé à emprunter le parcours d'une ES dans cet intervalle, sa progression serait surveillée par tous les commissaires en poste, qui en feraient rapport en direct au responsable "Sécurité" de cette ES afin qu'il puisse déterminer avec certitude, le moment où le véhicule en sort et quand la route est à nouveau dégagée.

22.12. PARCOURS MAXIMAL DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

Dans les ES comportant une boucle (étape show), les voitures S1, 00, 0 et "Damier" ne parcourront qu'une seule fois la boucle. Sauf situation particulière qui devra être clairement justifiée, il est strictement interdit à ces véhicules,

E - Règlement Particulier Rallyes

de passer plus d'une fois aux endroits de l'ES qui ne doivent pas obligatoirement être parcourus à deux reprises pour quitter la boucle après l'avoir déjà complètement parcourue.

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

22.13. PROCEDURE DE DEPART D'ES DES VOITURES OUVREUSES ET DE SERVICE

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

22.14. TEST DE LA FEUILLE/DU CARNET DE ROUTE

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

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

22.15. MOTARDS DE SECURITE

Il est conseillé aux organisateurs de s'adjoindre le concours d'une équipe mobile de "motards de sécurité" afin de l'envoyer en première intention sur les lieux où se manifeste l'indiscipline du public. Il a, en effet, été constaté, à l'expérience, que leur intervention constituait, dans bon nombre de cas,

un élément positif dans la résolution de situations difficiles, sans devoir faire appel systématiquement aux forces de l'ordre. L'ASAF, pour sa part, est disposée à intervenir dans leur frais de déplacement, de la même manière qu'elle le fait pour les commissaires de route (Carte "carburant" prépayée de 15 €, par motard)

22.16. CHARGES DE LA COLLECTE DES DOCUMENTS

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

Les organisateurs prévoient, autant que possible (et particulièrement en dernière boucle), une voiture ou une moto qui aura pour mission de ramener immédiatement et directement au PC Course, les documents que la voiture "Damier" lui remettra à la sortie de chacune des ES.

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

Art.23.- COMMISSAIRES SPORTIFS

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

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

24.1. ATTRIBUTION DES POINTS

- 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, 18 et 19** 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. 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".

Le vainqueur du classement général des Divisions 1, 2, 3 confondues, des Divisions 4, de la Division PH Classic et de la Division PH S/R, recevra 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.

Tableau des points attribués au général de la D.1-2-3, à la D.4, aux Divisions PH's et aux Classes.

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

E - Règlement Particulier Rallyes

Mode rapide 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

24.2. REMARQUES IMPORTANTES

24.2.1. CHAMPIONNATS DISTINCTS

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

24.2.2. PONDERATION DES CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

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

24.2.3. NOMBRE D'ÉPREUVES A PRENDRE EN CONSIDERATION

24.2.3.1. 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 ou 12 épreuves disputées :	N - 5
- 13 épreuves ou plus :	7 résultats

24.2.3.2. 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.

Le minimum de participations requis pour figurer à un championnat provincial est laissé à l'appréciation de la CSAP organisatrice.

24.2.4. EX AEQUO

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

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

Enfin, en dernier ressort, c'est celui qui aura remporté le premier, une 1ère place, une 2ème place, etc., qui l'emportera.

24.2.5. CLASSEMENTS INTER-ECURIES

Voir à l'Article 11 du R.S.G.

Art.25.- CHAMPIONNATS DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES

25.1. ENUMERATION DES DIVERS CLASSEMENTS

25.1.1. 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 **PH Classic (classes 16, 17, 18 et 19)**, 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, 18 et 19**.

E - Règlement Particulier Rallyes

☞ 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.

25.1.2. 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 1989**) participant au championnat de la F.W.B. des rallyes, **dans toutes les classes des Divisions 1, 2 et 3.**

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

L'inscription préalable est gratuite mais obligatoire.

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

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

25.1.3. CHAMPIONNATS "CO-PILOTES"

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

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

☞ Un titre de "**Co-pilote 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 co-pilotes (masculins et féminins) inscrits en **classes 16, 17, 18 et 19**. Mêmes modalités que le "Prov'Historic Masters Challenge" - Pilote.

☞ Un titre de "**Co-pilote vainqueur du challenge Prov'Historic S/R**" sera décerné, sur base des résultats cumulés, obtenus par tous les co-pilotes (masculins et féminins) inscrits dans cette Division. Mêmes modalités que le "Challenge Prov'Historic S/R" - Pilote.

25.1.4. Calcul des points

L'Art. 24 ci-dessus sera d'application lors de l'établissement de ces divers classements.

25.1.5. 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 (voir Art 11 du RSG).

25.2. CALENDRIER 2019

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 :

- 16 & 17 février	Boucles Claviéroises	ECURIE « LES VOLANTS »	LG30
- 9 & 10 mars	Hannut**	HESBAYE MOTOR CLUB	LG24
- 23 & 24 mars	Ardennes**	ECURIE BAYARD	NA03
- 1 & 2 juin	Claudy Desoil**	MOTOR UNION YVO GRAULS	HT20
- 15 & 16 juin	Haute Senne**	BRAINE AUTO CLUB	HT41
- 3 & 4 août	Boucles Chevrotines**	ECURIE AUTOMOBILE RANCOISE	HT09
- 17 & 18 août	Famenne**	ECURIE BAYARD	NA03
- 31 août & 1 ^{er} sep.	Semois**	PROMO RACING	NA31
- 21 & 22 septembre	Jean-Louis Dumont**	ECURIE HESBAYE	LG18
- 19 & 20 octobre	Mettet/Florennes**	NAMUR RACING CLUB	NA19
- À déterminer	Tournai**	EUROMETROPOL POSITION	HT57

**** = Epreuves ayant sollicité l'inscription au calendrier ENPEA (OPEN) du RACB**

(IMPORTANT : (Voir CH. 1 - RSG, 2.1.11.)

2^{ème} partie : LE RALLYE CONTEMPORAIN

Art.26.- TYPES B ET B-SHORT

26.1. DEFINITION

Rallyes à parcours préalablement reconnu, composé d'Etapes Spéciales reliées entre elles par des itinéraires de liaison. Les Etapes Spéciales sont, en Rallyes de types B et B-Short, des épreuves de Vitesse contre la montre (ou, éventuellement, de Démonstration à allure libre). Elles se déroulent sur des tronçons de route fermés à toute circulation étrangère aux

concurrents et aux officiels de l'épreuve.

26.2. HISTO - DEMO

Il est loisible aux organisateurs des rallyes de type "B" et "B-Short", d'inclure dans le programme de leur épreuve, une Division de démonstration à allure libre non chronométrée.

Dans le cas où ils décident d'inclure une telle Division (Histo-Démo) dans leur meeting, sa réglementation spécifique, établie par l'ASAF et reprise dans le présent RPR doit être respectée en tous points, par eux.

Le fait de pouvoir refuser ponctuellement une voiture, ne leur permet pas de modifier le règlement établi par la Fédération en ajoutant, par exemple, des conditions d'admission dans leur Règlement Particulier.

Il ne leur est pas permis, non plus, de restreindre le kilométrage, ni le nombre d'ES à disputer par elle, en regard des autres Divisions (Art. 26.4).

26.2.1. Cette Division "Histo-Démo" sera programmée, dans le timing de l'épreuve, en principe, derrière les Divisions "Prov'Historic's".

26.2.2. Si l'organisateur décide de placer ces 3 Divisions (PH SR/PH Classic – "Histo Démo", dans cet ordre obligatoire) devant les Divisions contemporaines, dans l'ordre des départs, il sera tenu d'attendre **la sortie de l'ES**, de la dernière voiture "Histo-Démo" avant de donner le départ à la première voiture contemporaine.

26.2.3. La Division "Histo-Démo" pourra, éventuellement, être dissociée des Divisions PH's et prendre place derrière les Divisions 1,2, 3 et 4, si l'organisateur préfère débiter l'épreuve par les seules Divisions PH's.

26.2.4. Un intervalle de 5 minutes devra être respecté entre le départ de la dernière voiture chronométrée (PH ou contemporaine) et celui de la première "Histo-Démo", cet intervalle étant éventuellement prolongé, en cas d'étape "Show", jusqu'au moment de la sortie de la boucle, de la dernière voiture chronométrée.

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

26.2.6. Les organisateurs intéressés par l'inclusion d'une Division "Histo-Démo" dans leur épreuve doivent se conformer, pour les principes de base, au règlement du type HRS/HRF (Historic Rally Stage et Historic Rally Festival - Voir Art. 27 et 28). Quelques adaptations de ce règlement sont, toutefois, nécessaires et sont reprises ci-après.

26.3. LIMITATIONS D'UTILISATION DU PARCOURS

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

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

26.4. PARCOURS DES DIVISIONS PH ET HISTO-DEMO

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

26.5. CONSTITUTION DES PARCOURS

26.5.1. Type B – Short

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

Kilométrage total des ES:

- de **50 Km**, au minimum, à **100 Km**, au maximum

26.5.2. Type B traditionnel

26.5.2.1. Kilométrage total des ES:

- de **90 Km**, au minimum, à **150 Km**, au maximum (*)

(*) Dès lors que cette limite de 150 kms d'ES sera dépassée, la prime d'assurance, par voiture, se verra majorée de 1€ par kilomètre excédentaire s'il s'agit d'une épreuve en une seule "Etape" et de 1,25€ s'il s'agit d'une épreuve comportant deux "Etapes".

26.5.2.2. Composition du parcours

En rallye de type "B" traditionnel, il y aura, au minimum, 3 ES différentes dont, au maximum, UNE Etape Show.

Si l'épreuve comporte 4 ES différentes ou plus, **DEUX** de ces ES pourront être des Etapes Show.

26.5.2.3. Format des épreuves

Les épreuves se dérouleront en 1 ou 2 "Etapes" (sur 1 ou 2 jours consécutifs de course), **sans que le droit d'engagement maximal puisse être dépassé.**

Ces jours seront ceux composant un Week-End ou seront des jours fériés (le samedi étant, dans ce cas, considéré comme un jour férié).

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

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

26.5.2.4. Ordre des départs

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

Dans le cas contraire, l'ordre des départs établi à l'entame de l'épreuve, **éventuellement modifié par les aléas de la 1^{ère} étape de course**, restera applicable jusqu'à la fin de l'épreuve.

26.5.2.5. Timing général

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

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

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

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

Dès lors que cette limite de 150 kms, sera dépassée, la prime (125% de celle d'une épreuve se déroulant sur une seule journée) sera majorée de 1,25 € % par kilomètre excédentaire.

26.5.2.7. Nombre d'ES différentes

Pour être repris au championnat de la FWB, les organisateurs devront, de plus, avoir prévu et organisé un minimum de 4 ES différentes, lors de leurs épreuves.

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

26.6. KILOMETRAGES MINIMA DISPUTES POUR ETRE REPRIS AUX CHAMPIONNATS

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

- **40 Km**, en Type "B –Short",
- **55 Km**, en Type "B" traditionnel "Championnats Provinciaux",
- **80 Km**, en Type "B" traditionnel "Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles",

l'épreuve ne sera pas reprise aux championnats respectifs.

26.7. VITESSE MOYENNE MAXIMALE PAR SECTEUR

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

Les vitesses moyennes maximales suivantes doivent y être respectées :

- **40 Km/h, si les temps d'assistance sont inclus dans le temps imparti.**
- **50 Km/h, si les temps d'assistance n'y sont pas inclus (voir également, Art. 17 - 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.

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

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

26.8. CHF

Les organisateurs qui le jugent opportun (selon le découpage et la nature de l'itinéraire de leur épreuve) **peuvent installer un CHF, à la sortie d'une ou plusieurs ES et imposer un temps maximum à réaliser entre le Start et ce CHF.** Ce temps sera calculé en appliquant une moyenne de **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'ES parcourue. Tout retard enregistré au cours de l'ES et consigné sur la feuille de route par le CHF ne pourra plus, ainsi, être refait sur la liaison suivante, y améliorant ainsi la sécurité routière. D'autre part, le fait de profiter du gain de temps réalisé dans l'ES, par rapport à la moyenne habituelle impartie pour un tel secteur (ES + liaison), permet à l'organisateur de réduire le timing sans pour autant dépasser la moyenne maximale autorisée par le règlement, entre 2 CH (Voir Art. 26.7, ci-dessus).

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

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

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

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

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

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

☞ **Rétroviseurs extérieurs**

Si la voiture a été mise en circulation après 1989, elle devra être pourvue de deux rétroviseurs extérieurs de 90 cm², au minimum, et d'un rétroviseur intérieur.

☞ **Roue de secours**

E - Règlement Particulier Rallyes

La roue de secours est facultative. Les roues de secours temporaires (roues "galettes") sont interdites.

🔧 **Repose-pied (co-pilote)**

Un repose-pied aux normes ASAF (voir Ch. VI - RTG, Art 4.35) est obligatoire.

Pour les voitures de la Catégorie 1, ce repose-pied doit être boulonné afin qu'il puisse être déposé lors du passage au CTA civil.

🔧 **Sièges**

Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (= Date de fabrication + 10 ans), sauf en PH **16, 17, 18 et 19** et Histo-Démo.

L'éventuel siège baquet utilisé ne pourra toutefois, en aucun cas, présenter une date de péremption (fixée par le fabricant) **dépassée, même en Divisions PH's et Histo-Démo** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

🔧 **Harnais**

Les éventuels harnais utilisés seront "homologués FIA", sauf en PH Classic (**classes 16, 17, 18 et 19**) et Histo-Démo, où l'homologation FIA n'est pas nécessaire.

Les harnais utilisés ne pourront, toutefois, en aucun cas, présenter une date de péremption (fixée par le fabricant) **dépassée, même en Divisions PH's et "Histo-Démo"** (Voir, également, fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

L'attention des concurrents est attirée sur le fait que des harnais ayant subi un choc important, ont perdu de leur faculté d'étirement et sont, dès lors, moins adaptés pour absorber l'énergie engendrée par un nouveau choc important.

Chacun sera donc attentif, lors de l'achat de harnais d'occasion et s'assurera que les harnais vendus n'ont pas été "étirés" lors d'un important choc antérieur (**ce sera probablement le cas si l'étiquette du harnais a, visiblement, été coupée**).

En pareil cas, les harnais seront également **refusés** lors des Vérifications techniques.

🔧 **Frein à main hydraulique**

Dans toutes les Divisions, sauf en Division 1 (où le système de freinage doit être intégralement conservé), le frein à main mécanique pourra être remplacé par un système hydraulique, mais uniquement sur les voitures équipées d'un double circuit principal de freinage.

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

🔧 **Élargisseurs de voies**

- ✓ **En Division 1 (Voitures de Show – Room), les élargisseurs de voies (entretoises) sont interdits**, sauf si le concurrent peut fournir un document probant selon lequel ils sont prévus d'origine par le constructeur. Le manuel d'entretien reprenant les données techniques du véhicule devra être présenté aux commissaires techniques par le concurrent.
- ✓ **Dans les autres Divisions**, il sera toléré de placer :
- ✓ **Soit**, des entretoises, munies d'un centreur, d'épaisseur maximale de **10 mm** et d'un diamètre égal à celui du plan de pose de la jante sur leur point de fixation. Ces entretoises devront être fixées, soit sur le plan de fixation, soit sur la jante elle-même, par une vis à tête fraisée d'un diamètre de 6 mm, au minimum.
- ✓ **Soit des entretoises de l'épaisseur prévue par la fiche d'homologation FIA correspondant au modèle présenté.**
- ✓ Dans le cas où l'homologation FIA du véhicule prévoit la possibilité d'utilisation d'élargisseurs de voie mais sans préciser les dimensions autorisées, leur épaisseur sera limitée à **22mm**.
- ✓ **Dans tous les cas de figure, les boulons ou goujons de fixation de la jante seront allongés en conséquence.**

🔧 **Rappel**

Dans les types de rallye et les Divisions où elle est requise, la combinaison ignifugée portant la norme FIA 86 n'est plus acceptée (Norme minimale actuelle : **FIA 2000**).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ▶ Moteur **suralimenté "essence"** :
 - 🔧 Cylindrée nominale X **1,7**
- ▶ Moteur **suralimenté "Diesel"** :

Cylindrée nominale X 1,0

Les classes de cylindrée seront :

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

En outre, ne peuvent être reprises en Division 1 :

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

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

Comme la Réglementation de la Division 1 est, en règle générale, légèrement plus contraignante que les dispositions ministérielles de la Catégorie 1, l'on peut dire qu'une Division 1 sera presque toujours une Catégorie 1, mais qu'il est assez couramment possible, à l'inverse, que certaines Catégorie 1 soient versées en D.2, ou en D.3, (voir les cas cités ci-dessus). N.B.: Dans les deux derniers cas cités ci-après, le concurrent concerné, titulaire d'une licence "A4", qui se verrait versé en D.3, sera autorisé à participer sous le couvert de cette licence, même si la cylindrée de son véhicule se situe entre 1400 et 1600cc, pour autant que d'autres modifications n'aient pas été apportées, qui auraient pour effet d'amener le changement de Catégorie de la voiture (auquel cas elle devrait, d'ailleurs, être représentée au pré contrôle ASAF/VAS/RACB Sport et au contrôle technique civil)

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

Une "Remarque" sera alors faite sur la "Carte des VT" du véhicule. A la 3ème remarque du genre, le départ lui sera refusé. Il pourra arriver, exceptionnellement, qu'une voiture de la Division 1 soit répertoriée comme un véhicule de Catégorie 2. Ce sera le cas quand l'arceau de sécurité sera soudé à la caisse, ce qui est autorisé en Division 1 mais qui ne fait pas partie des modifications acceptées par le Service Public Fédéral de la Mobilité, lequel n'autorise que des arceaux de sécurité boulonnés.

Modifications autorisées ou impositions particulières en Division 1 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.11.1.10. 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.

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

26.11.1.12. Précisions complémentaires :

1°) **Coffre à bagage**

Les tapis de sol et le garnissage peuvent être enlevés.

2°) **Coque**

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

3°) Echappement

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

4°) Freins

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

5°) Habitacle

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

Le volant de direction est libre.

L'éventuelle plage arrière amovible peut être déposée.

6°) Moteur

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

7°) Roues

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

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

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

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

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

Les éventuels enjolveurs doivent être enlevés.

Le système de fixation d'origine des roues (boulons ou goujons/écrous) doit être conservé.

La largeur des voies doit être strictement conservée. Tous les élargisseurs de voie (entretoises) sont interdits, qui n'équipent pas la voiture d'origine ou en option (documents probants à fournir lors des VT d'épreuves).

8°) Supports et Silentblocs

Le nombre et le matériau d'origine doivent être conservés (pas de remplacement du caoutchouc par une autre matière, ni par des rotules ou roulements).

9°) Suspension

Les amortisseurs sont libres, pour autant que leur nombre soit conservé.

Les amortisseurs avec bonbonne extérieure ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.

Les ressorts sont libres, pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine.

Les assiettes inférieures et supérieures doivent être d'origine et respecter la position prévue par le constructeur (jambes de force filetées interdites).

Les points d'ancrage inférieurs et supérieurs ne peuvent être ni modifiés, ni déplacés, ni renforcés (e. a.: points d'attache supérieurs décentrés interdits).

Il est toléré que la hauteur sous les arches de roues ne respecte pas la valeur d'origine.

10°) Transmission

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

26.11.1.13. Conformité

26.11.1.13.1. L'ASAF, par le biais de ses Officiels ou de ses organisateurs, se réserve le droit de plombage du véhicule en vue de procéder à tout contrôle visant à déterminer la conformité du moteur (y compris le passage sur un banc de puissance) ou du véhicule en général.

26.11.1.13.2. L'ASAF pourra, en outre, en prélever l'un ou l'autre élément (boîtier électronique, par exemple) en vue de le faire contrôler dans un milieu spécialisé.

26.11.1.13.3. Par le fait même de son engagement à une épreuve, le concurrent se soumet automatiquement à cette disposition.

26.11.1.13.4. Les modalités, pénalités et montants relatifs aux contrôles de conformité sont définis à l'Art. 8 du RSG.

26.11.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 2 (Voitures peu élaborées)

Seront versées en Division 2, toutes les voitures conformes à l'Art. 3 du présent RPR et au RTG mais qui, en raison de leur élaboration mécanique ne peuvent être reprises en Division 1.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 2

Attention : Les transformations ou modifications sont limitées à :

- ☞ Celles autorisées en Division 1,
- ☞ Celles autorisées ci-après,
- ☞ Celles reprises sur la fiche d'homologation Groupe N spécifique au véhicule présenté, sans limitation d'ancienneté (fiche d'homologation **FIA** à fournir aux Contrôleurs Techniques lors des VT de chaque épreuve).

Les fiches d'homologation FIA sont disponibles, sur demande, au Secrétariat Technique du RACB sport : 02/675 60 50.

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

Rappel : Le placement (voir CH. VI- RTG Point 4.8. + schéma) de harnais homologués FIA **en cours de validité** (voir Art. 26.10, ci-avant) est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied pour le co-pilote, aux caractéristiques techniques "ASAF" (Voir CH. VI – RTG, art. 4.35).

En Division 2, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.**

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

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

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- ☞ Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7** (Voir également ***N.B.**, ci-dessous) ;
- ☞ Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0**.

Moteurs suralimentés en Division 2 (voir également ***N.B.**, ci-dessous) :

- "**Essence**" : Diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **33mm** (2 X 22.6) ;
- **Diesel** : Diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **35mm** (2 X 22.6).

***N.B.**

La Division 2 pourra également accueillir :

- Les **VR 1 A** en classe **4** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) ;
- Les **VR 1 B** en classe **5** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**).

Les voitures VR1 A et VR1 B devront répondre en tous points à leur fiche d'homologation FIA-VR, entre autres choses au **diamètre d'entré d'air** de l'éventuel compresseur/turbo.

Les classes de cylindrée de la Division 2 seront :

- ☞ Classe 4 : de 0 à **1400cc** ;
- ☞ Classe 5 : au-delà de 1400, jusque **1600cc** ;
- ☞ Classe 6 : au-delà de 1600, jusque **2000cc** ;
- ☞ Classe 7 : au-delà de 2000cc, jusque **3500cc**.

Ne peuvent être reprises en Division 2 :

- Les voitures équipées de pneus "Racing" ;
- Les voitures à transmission intégrale (4 roues motrices) ;
- ☞ Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la **Div. 2**.

26.11.2.1. MODIFICATIONS AUTORISEES ET IMPOSITIONS FAITES A LA DIVISION 2

26.11.2.1.1. Moteur

a) Il est permis de retirer les écrans en matière plastique servant à cacher les éléments mécaniques du compartiment moteur et n'ayant qu'une fonction esthétique.

b) Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre, provenant ou non du constructeur. Ce câble de remplacement doit être un câble de secours, c'est-à-dire qu'il doit être monté en parallèle au câble d'accélérateur de série.

Si le véhicule de série est équipé d'un papillon motorisé, un kit de papillon à commande mécanique peut être utilisé.

c) Il est permis de changer la visserie à condition de conserver du matériau ferreux.

d) Allumage : Liberté pour la marque et le type des bougies, pour les limiteurs de régime et pour les câbles H.T. Le boîtier et les pièces du boîtier électronique qui concernent l'allumage sont libres. Néanmoins le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine. Le faisceau d'origine doit être conservé et ne peut pas être modifié.

Les senseurs et actionneurs côté "entrée" ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données. Il est interdit d'ajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actionneur.

Dans le cas d'un modèle équipé d'un circuit électronique multiplexé, il est permis d'utiliser le faisceau électrique ainsi que le boîtier électronique homologués en Variante-Option.

E - Règlement Particulier Rallyes

e) Tout système d'acquisition de données est interdit sauf si le véhicule homologué en est pourvu. Seul le système d'acquisition de données équipant la voiture de série peut être utilisé. Il ne pourra en aucun cas être modifié, ni enregistrer des paramètres supplémentaires.

f) Système de refroidissement : Le thermostat est libre, ainsi que la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur.

On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

g) Carburateurs : Le système original doit être maintenu.

Les éléments du carburateur qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

h) Injection : Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Le boîtier régulant l'injection est libre. Les entrées dans le boîtier électronique (senseurs, 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.**

**Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule. Le silencieux doit être une pièce soudée à un tuyau, en considérant que ce tuyau ne fait pas partie du silencieux. La section du silencieux doit être égale à au moins 170% de la section du tuyau d'entrée et doit contenir du matériau absorbant le bruit. Le matériau absorbant le bruit doit enrober un conduit intérieur ayant la forme d'un tube perforé à 45%, et, éventuellement, recouvert d'une enveloppe synthétique. La longueur du silencieux doit être comprise entre 3 et 8 fois son diamètre d'entrée.

Après ce silencieux, l'échappement sera libre.

Dans le cas où deux entrées dans le premier pot ou catalyseur existent, la section du conduit modifié devra être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine.

Un seul tuyau devra être présent en sortie, sauf éventuellement si la pièce d'origine est utilisée.

La sortie devra s'effectuer au même endroit que pour l'échappement d'origine.

Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de l'épreuve en ce qui concerne les niveaux sonores.

Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.

l) Joint de culasse :

Son matériau est libre, mais pas son épaisseur.

m) Contrôleur de vitesse de croisière :

Ce contrôleur peut être déconnecté.

n) Suralimentation

RAPPEL : Aucune modification ni aucun renfort au niveau des conduits et intercooler(s) ne seront acceptés en "Division 2", sauf s'ils ont fait l'objet d'une homologation Groupe N (fiche d'homologation à présenter).

Le système de suralimentation, doit être celui du moteur homologué.

1. Turbocompresseur

Toutes les voitures suralimentées au moyen d'un turbocompresseur doivent comporter une bride fixée au carter de turbo (Voir dessin en fin du Ch. VI, RTG).

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de **33 mm**, maintenu sur une longueur de 3 mm mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue.

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à **39 mm**, et être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du turbocompresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du turbocompresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter du turbocompresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter du turbocompresseur.

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque).

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité à un diamètre maximum d'entrée de **22,6 mm**

2. Compresseur volumétrique

Dans le cas d'un moteur équipé d'un compresseur volumétrique (système "Roots" ou "G"), la bride n'est pas requise, mais celui-ci devra rester strictement d'origine ainsi que tous ses composants et accessoires, notamment en ce qui concerne les dimensions et formes des entrée et sortie d'air dans le compresseur, des rotors (système Roots et assimilé), des spirales (système G), des poulies, de l'éventuel échangeur, de la pression de suralimentation et du dispositif réglant la pression de suralimentation.

A cet effet, le concurrent utilisant un véhicule muni d'un compresseur volumétrique devra être en mesure, en tout temps et sur simple demande d'un officiel de l'ASAF, de produire les documents techniques officiels (fiche d'homologation, descriptif technique du constructeur, manuel technique, ...) permettant de vérifier la conformité de son véhicule.

Pour permettre le plombage du compresseur volumétrique, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur et/ou d'en ajouter.

Ce plombage sera réalisé de telle sorte qu'il soit impossible de désolidariser le compresseur de ses entrée et sortie d'air ; de telle sorte, également, qu'il soit impossible de désolidariser cet ensemble, du moteur.

Nonobstant ce qui précède, l'ASAF conserve le droit de modifier, à tout moment moyennant préavis d'un mois, les présentes dispositions afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

3. Moteur Diesel suralimenté:

Pour les véhicules à moteur Diesel, la bride de turbocompresseur devra avoir une dimension maximale interne de **35 mm** et une dimension externe de **41 mm**, aux conditions données ci-dessus.

26.11.2.1.2. Transmission

a) Embrayage

Le disque est libre, y compris le poids, sauf en ce qui concerne le nombre. Le diamètre du **disque d'embrayage peut être augmenté.**

b) Boîte de vitesses

L'intérieur de la boîte de vitesses est libre. Le nombre de dents et les rappports d'origine ou homologués en Groupe N doivent, toutefois, être conservés. Les joints d'articulation de commande de boîte sont libres. La grille de vitesse homologuée sur le modèle de série doit être conservée.

c) Différentiel

L'utilisation d'un différentiel autobloquant ou à glissement limité de type mécanique est autorisée à condition de pouvoir se loger dans le carter de série.

Afin de permettre son montage, l'intérieur du carter du différentiel d'origine peut être usiné.

Par différentiel de type mécanique, on entend, tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Si le véhicule homologué est équipé d'un visco-coupleur, il pourra être conservé, mais il ne sera pas possible d'ajouter un autre différentiel.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un différentiel contrôlé par un système électronique, le boîtier électronique de contrôle du système est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le différentiel doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série).

Les capteurs et 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)

26.11.2.1.3. Suspension

La modification du réglage des ressorts et des amortisseurs à partir de l'habitacle est interdite.

Le renforcement des éléments structurels de la suspension (barres antiroulis exceptées) et de ses points d'ancrage est autorisé par adjonction de matériau.

Les renforts de suspension ne doivent pas créer de corps creux ni permettre de solidariser deux pièces distinctes entre elles.

a) Ressorts :

Les assiettes de ressort peuvent être rendues ajustables, si la pièce ajustable fait partie des assiettes et est distincte des autres pièces originales de la suspension et du châssis. (Elle peut être ôtée)

b) Ressorts hélicoïdaux :

La longueur du ressort, le nombre de spires, le diamètre de fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort sont libres.

Le nombre de ressorts et d'assiettes est libre à condition que les ressorts soient montés en série.

c) Ressorts à lames :

La longueur est libre, ainsi que la largeur, l'épaisseur et la courbure verticale.

d) Barres de torsion :

Le diamètre est libre.

e) Amortisseurs :

Libres, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

La vérification du principe de fonctionnement des amortisseurs sera effectuée de la façon suivante :

Une fois les ressorts et/ou les barres de torsion 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 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).

26.11.2.1.4. Roues

Sauf en ce qui concerne les voitures de la **Catégorie I** éventuellement inscrites en Division 2 (qui doivent, elles, conserver les jantes et pneus déterminés par leur P.V.A.), les jantes sont libres jusqu'à la dimension de 15 pouces de diamètre.

Au-delà de cette taille, elles doivent conserver les dimensions de diamètre, de largeur et de déport (E.T.) des jantes d'origine ou optionnelles, de celles, agréées pour ce modèle d'auto par le Contrôle Technique civil ou de celles,

E - Règlement Particulier Rallyes

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 utilisés doivent répondre aux impositions de **l'Art. 4 du présent RPR** (pneus homologués pour un usage routier : **DOT** ou **"E"** – Treadwear minimum : **140**).

Les élargisseurs de voie (entretoises) qui n'équipent pas la voiture d'origine ou en option (documents probants à fournir lors des VT d'épreuves) ne sont autorisés que s'ils sont repris sur la fiche d'homologation **Gr. "N"** de la **FIA** (à fournir lors des V.T. d'épreuves).

Les élargisseurs de voie (entretoises) prévus par leur fiche d'homologation FIA mais sans précision de leurs dimensions, seront limitées à **22mm** d'épaisseur (Voir Art. 4.18, du RTG).

26.11.2.1.5. Roue de secours

La roue de secours est facultative.

Elle pourra être déplacée et mise dans le compartiment à bagages ou à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée.

Lorsque la roue de secours est placée d'origine dans un logement fermé, et lorsque cette roue est changée pour une plus épaisse, située dans cet emplacement,

il est permis de supprimer le couvercle ou de le découper suivant le diamètre de la nouvelle roue installée (dessin 254-2 de l'annexe J de la Bible FIA).

26.11.2.1.6. Système de freinage

a) Frein de service

A l'exception des modifications autorisées par cet article, le système de freinage doit être d'origine ou homologué en Variante-Option (VO).

Le boîtier électronique de contrôle du système de freinage est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le système de freinage doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série)

Les capteurs et actuateurs, côté "entrée", ne doivent pas être modifiés, pas plus que leurs fonctions.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.

Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

Les garnitures de freins sont libres, de mêmes que leur fixation (rivetées, collées, etc.), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

Les tôles de protection peuvent être enlevées ou pliées.

Dans le cas de véhicules équipés d'un servofrein, ce dispositif peut être déconnecté.

Il en est de même pour les systèmes anti - blocage de freins.

Dans le cas où le système antiblocage de freins (ABS) est déconnecté ou supprimé, l'utilisation d'un répartiteur de freinage mécanique arrière homologué par le constructeur en tant que VO est autorisée.

Il est autorisé d'ajouter un ressort dans l'alésage des étriers et de remplacer les joints d'étanchéité et les caches poussières des étriers.

Les canalisations de frein pourront être changées pour des canalisations de type aviation.

Un dispositif raclant la boue sur les disques et/ou les roues peut être ajouté.

b) Frein à main

Sur les voitures équipées d'un double circuit de freinage principal, le remplacement du frein à main mécanique, par un système hydraulique, est autorisé.

26.11.2.1.7. Carrosserie

a) Extérieur

1°- Il est autorisé de monter des protège-phares qui n'auraient d'autre but que de couvrir les verres de phare, sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

2°- Il est autorisé de prévoir tout système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

3°- Il est autorisé de changer les balais d'essuie-glace avant et arrière

4°- Il est autorisé de retirer les pièces d'insonorisation en plastique de l'intérieur des passages de roues. Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium ou en plastique de même forme.

b) Intérieur

1°- Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine qui, lui, peut être enlevé.

La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appuie-tête et, si l'appuie-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.

2°- Le placement de hamais aux places "avant" est obligatoire. Il est autorisé de déposer les ceintures de sécurité arrière.

E - Règlement Particulier Rallyes

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 2mm.

Les règles mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux garnitures situées sous les vitres latérales arrière des voitures à deux portes.

La hauteur minimale du panneau de protection latérale de portière devra s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

Il est permis de remplacer un lève - glace électrique par un lève - glace manuel.

6°- Plancher

Les tapis de sol sont libres et peuvent être enlevés.

7°- Il est permis de retirer la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.

8°- Accessoires additionnels

Sont autorisés sans restriction, tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, radio, etc.)

Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route.

Le rôle de toutes les commandes doit rester celui prévu par le constructeur.

Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple, un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

9°- Autres matériaux d'insonorisation et garnitures

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures, excepté ceux mentionnés aux points 4° et 5° (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.

26.11.2.1.8. Système électrique

a) Batterie :

Marque, capacité et câbles de batterie sont libres. La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

Une prise de force connectée à la batterie est autorisée dans l'habitacle.

b) Générateur :

Le remplacement par un générateur de plus grande puissance est autorisé.

Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice-versa.

c) Système d'éclairage

Des phares supplémentaires, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de 8 phares (non compris les lanternes ou feux de position).

Ils ne pourront pas être montés par encastrément.

Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

RAPPEL de l'Art. 4.17.1 du RTG : Les phares supplémentaires à LED sont acceptés pour autant que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en Belgique.
 - Un marquage "**CE**" officiel, suivi d'un chiffre, soit gravé sur le verre du phare (pas uniquement, une étiquette en papier).
 - chaque phare soit comptabilisé comme une seule pièce indépendamment du nombre de LED qu'il contient.
- Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche arrière" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet. (Voir également : Ch. VI, RTG, Art. 4.17)

d) Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique.

26.11.2.1.9. Circuit de carburant

Si le réservoir d'origine était équipé d'une pompe électrique et d'un filtre intérieur, il est possible, en cas d'utilisation de réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5, ou d'un autre réservoir homologué par le constructeur sur la fiche d'homologation de la voiture, de placer à l'extérieur, un filtre et une pompe de caractéristiques identiques à celle homologuée. Ces pièces devront être protégées de façon adéquate.

Le montage d'une pompe à essence supplémentaire est autorisé, mais elle doit être uniquement une pompe à essence de secours ; c'est à dire qu'elle ne peut pas fonctionner en supplément de celle autorisée. Elle devra être uniquement connectable lorsque le véhicule est arrêté et à l'aide d'un dispositif purement mécanique, placé à côté des pompes.

Les orifices de remplissage ne pourront être situés dans les vitres. Les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation si un réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5 est utilisé, le parcours de ces canalisations étant libre. En cas d'utilisation de réservoir de série, ce changement est facultatif.

La capacité totale des réservoirs ne doit pas excéder celle indiquée dans l'Art. 401.d. de la fiche d'homologation Groupe N, sauf si la voiture est équipée de réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5. Dans ce cas, la capacité totale des réservoirs de carburant ne doit pas excéder les limites suivantes, en fonction de la cylindrée du moteur :

- Jusqu'à 700 cm³ : 50 l
- De plus de 700 cm³ à 1000 cm³ : 70 l
- De plus de 1000 cm³ à 1400 cm³ : 80 l
- Plus de 1400 cm³ : 95 l

Pour les voitures à deux volumes, homologuées à partir du 01.01.1998, avec un réservoir installé dans le compartiment à bagages, un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, devra entourer le réservoir et ses orifices de remplissage.

Pour les voitures à trois volumes, homologuées à partir du 01.01.98, une cloison résistant au feu, étanches aux flammes et aux liquides, devra séparer l'habitacle du réservoir.

Cependant, il est conseillé de remplacer cette cloison étanche par un caisson étanche comme pour les voitures à deux volumes.

26.11.2.1.10. Cric

Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place, et on peut en augmenter le nombre. Ces modifications sont limitées exclusivement aux points d'ancrage du cric.

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

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

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 3

Les voitures ne seront admises au départ qu'équipées du moteur prévu d'origine ou identique (même série, même type, même cylindrée).

L'identification de ce moteur se basera sur des contrôles réalisés aux niveaux suivants :

- ☞ Matériau du bloc et de la culasse ;
- ☞ Moule de fonderie du bloc et de la culasse ;
- ☞ Nombre de cylindres ;
- ☞ Course du vilebrequin ;

-Alésage initial (seul, un réalésage destiné au montage des pistons "cotes réparation" prévus par le constructeur sera autorisé sans franchissement toutefois de la limite de cylindrée de la classe. Le "re-chemisage" est autorisé dans les mêmes conditions) ;

- ☞ Nombre d'arbres à cames ;
- ☞ Nombre de soupapes.

26.11.3.2. En **dérogation** à ce qui est écrit ci-dessus, des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront également être admises en Division 3, aux deux seules conditions cumulées suivantes :

- ☞ Le moteur de substitution (ou la culasse de substitution) doit être de la même marque que la voiture ou que le moteur d'origine de celle-ci ;

E - Règlement Particulier Rallyes

Le modèle ainsi créé doit être ou avoir été disponible tel quel au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).
N.B. : Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son P.V.A., il est conseillé de se procurer une annexe à ce P.V.A., reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère compétent, sur demande de l'importateur).

Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques.

Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

26.11.3.3. Moteurs suralimentés

- Un système de suralimentation ne pourra être ajouté s'il n'est pas prévu d'origine.
- Le système de suralimentation prévu d'origine ne pourra pas être modifié au niveau du principe du système lui-même (turbo ou compresseur ou compres...) ni au niveau du nombre de turbo(s) ou compresseur(s).
- Le système de suralimentation pourra toutefois être totalement enlevé. Dans ce cas, le véhicule pourra être inscrit dans la classe déterminée par sa cylindrée réelle (sans application de coefficient).
- Tout système de suralimentation 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. 26.11.2.1.1.-n, ci-dessus.
- Pour les moteurs dotés de deux compresseurs montés en parallèle, il convient de placer une bride d'admission d'un diamètre intérieur de 24 mm, au maximum sur chacun d'eux (voir également Art. 26.11.2.1.1.-n, ci-dessus).

26.11.3.4. Le mode de propulsion prévu d'origine (traction, propulsion) devra être conservé.

26.11.3.5. Les vitrages latéraux et arrière d'origine (ainsi que leurs systèmes d'ouverture éventuels) pourront être déposés et remplacés par des éléments en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.).

26.11.3.6. Aucune partie métallique de l'habitacle ne pourra être ni enlevée ni modifiée au niveau de la coque, des portes ou du hayon. Les garnitures intérieures recouvrant éventuellement ces parties métalliques, devront être aisément amovibles afin de permettre aux Contrôleurs Techniques de vérifier si cette interdiction est bien respectée. Il appartient au concurrent de faire en sorte que ce contrôle puisse être opéré, faute de quoi, un verdict de non-conformité sera prononcé à son encontre.

N.B. : Il est accepté que les éléments de carrosserie, tels que le capot moteur, le couvercle de malle, les ailes, soient allégés ou remplacés par des éléments en aluminium, en polyester ou en un autre matériau (composite ou métallique).

26.11.3.7. Le tableau de bord devra correspondre à l'Art. 4.42.4, du RTG.

26.11.3.8. Les pneumatiques utilisés doivent répondre aux impositions de l'**Art. 4 de la 1^{ère} partie du présent RPR** (pneus homologués pour un usage routier : **DOT** ou **"E"** – Treadwear minimum : **140**).

26.11.3.9. Le coupe-circuit est obligatoire.

26.11.3.10. Le placement de harnais homologués FIA non périmés est obligatoire, ainsi qu'un repose- pied pour le co-pilote (Voir CH VI – RTG, art. 4.35) aux caractéristiques techniques ASAF (Voir également, Art. 26.10 du présent RPR).

26.11.3.11. Limites de cylindrée – Coefficients – Brides de compresseur – Classes de cylindrée

En Division 3, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

Le Moteur "**essence**" : cylindrée nominale X **1,0** ;

Le Moteur **Diesel** : cylindrée nominale X **0,7** ;

Le Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

Le Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7** (voir également ****N.B.**, ci-dessous) ;

Le Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0**.

Moteurs suralimentés en Division 3 (voir également ****N.B.**, ci-dessous) :

- "**Essence**", avec bride de **34mm** (2 X 24), au maximum ;

- **Diesel**, avec bride de **37mm** (2X24), au maximum.

Les classes de cylindrée de la Division 3 seront :

Le Classe 8 : de 0 à **1400 cc** ;

Le Classe 9 : au-delà de 1400, jusque **1600 cc** ;

Le Classe 10 : au-delà de 1600, jusque **2000 cc** ;

Le Classe 11 : au-delà de 2000 cc, jusque **3500cc**.

****N.B.**

La Division 3 accueillera :

- Les **VR 2 B** en classe **9** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) ;

- Les **VR 2 C** en classe **10** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) ;

- Les **VR 3 C** en classe **10** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**).

Pas de bride obligatoire, mais le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé.

La Division 3 pourra, en outre, accueillir :

- Les **VR 3 T** en classe **10**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (1 620cc, maximum- essence turbo - 2 roues motrices —**bride de 29 mm** ou 2 X 20.5). Coefficient de suralimentation = **1.2** ;
- Les **VR 3 D** en classe **10**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (2000cc, maximum-Diesel-turbo-**bride de 32mm** ou 2 X 22.6). Coefficient de suralimentation = **1,0**.

Ne peuvent être reprises en Division 3 :

- Les voitures équipées de pneus "Racing" ;
- Les voitures à transmission intégrale ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Division 3.

26.11.4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 4

26.11.4.1. DEFINITION

De manière générale, la **Division 4 accueillera** :

- Les voitures équipées de pneus "Racing" ;
- Les voitures à transmission intégrale (4 roues motrices) ;
- Les voitures équipées de moteurs et/ou culasse de substitution ;
- Les voitures qui ne répondent pas à la réglementation des D1, D2 et D3 ;
- Les voitures à motorisation hybride ou électrique ;
- Les voitures dont la cylindrée **dépasse 3500cc** (après application d'un éventuel coefficient), mais, uniquement, si elles sont équipées de leur **moteur** et de leur **culasse d'origine**.

26.11.4.2. CONDITIONS D'ADMISSION

SEULES, les voitures répondant aux conditions énumérées aux points 26.11.4.2.1 **OU** 26.11.4.2.2, ci-après, seront admises à participer en Division 4.

La présente réglementation sera de stricte application ; toute contravention sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, tant pour le concurrent qui aura utilisé une voiture non qualifiable, que pour l'organisateur qui l'aura acceptée (voir Art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

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

En conséquence, la Division 4 sera ouverte aux seules voitures suivantes :

26.11.4.2.1. D'UNE PART, les voitures conformes au RTG et à l'Art. 3 du présent RPR, mais qui **ne peuvent être versées dans les autres Divisions** en raison de leur élaboration mécanique, de leur moteur et/ou culasse de substitution, de leur motorisation électrique ou hybride, de leur cylindrée trop importante (ou non calculable) ou de leur mode de transmission.

26.11.4.2.1.1. Ces voitures doivent répondre à toutes les impositions faites aux véhicules de la Division 3, reprises au point 26.11.3 du présent RPR, **SAUF** en ce qui concerne ce qui suit :

- ☞ Les portes et le hayon peuvent être modifiés dans leurs parties métalliques ou remplacés par des éléments en matériaux composites.
- ☞ Dans le cas où les portières "avant" sont concernées par ces modifications, il est obligatoire que l'arceau de sécurité comporte, à l'endroit de ces portes, des renforts latéraux croisés ou horizontaux doubles (voir fig. 253.8 du RTG).

26.11.4.2.1.2. La cylindrée n'est limitée que si la voiture présentée est équipée d'un **moteur et/ou d'une culasse de substitution**. Dans ce cas, la cylindrée, éventuellement recalculée via les coefficients, ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

26.11.4.2.1.3. Ces éléments implantés seront de la même marque que celle de la voiture (ou du moteur/culasse l'équipant à l'origine) ou seront repris sur une **fiche d'homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN***.

*Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.

De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation).

De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

N.B. : Si la cylindrée du **moteur implanté** ne correspond plus à celle figurant au **certificat d'immatriculation** de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son PVA, il est conseillé de se procurer une annexe à ce PVA, reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère sur demande de l'importateur).

Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques.

Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de **cylindrée du moteur implanté**, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

26.11.4.2.1.4. Le moteur de substitution ne peut être suralimenté que si le modèle de voiture dans lequel il va être implanté est/était disponible, équipé d'un moteur suralimenté, au catalogue belge de la marque ou s'il a fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN.

E - Règlement Particulier Rallyes

26.11.4.2.1.5. De même, un véhicule **ne pourra être équipé d'une motorisation "Diesel"** que si le modèle d'époque en était équipé également et inversement (sauf homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN).

26.11.4.2.1.6. Le **changement du mode de propulsion** (traction, propulsion, intégral) n'est autorisé que pour autant que le modèle de voiture sur laquelle ce changement est envisagé, est/était disponible, équipé de ce mode de propulsion sur le marché belge ou s'il a fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA ou par l'une de ses ASN.

26.11.4.2.1.7. Dans les cas énumérés ci-avant, sous le point 26.11.4.2.1, et, **SEULEMENT, dans ces cas, les pneumatiques sont libres** (pneus homologués pour la route, ou pneus de compétition ("Racing")).

26.11.4.2.2. D'AUTRE PART, les voitures **qui pourraient être admises** à concourir dans les Divisions-**2 ou 3** mais qui, en raison de leur équipement en **pneumatiques**, en sont exclues. Dans pareil cas, la voiture devra conserver, **sous peine de mise hors course**, des pneus "Racing" **pendant toute la durée de l'épreuve.**

26.11.4.3. CLASSES DE CYLINDRÉE - COEFFICIENTS – BRIDES DE COMPRESSEURS

26.11.4.3.1. Principes généraux

Les classes de cylindrée de la Division 4 seront :

- ↻ Classe 12 : de 0 à 1600cc
- ↻ Classe 13 : au-delà de 1600cc jusque 2000cc
- Classe 14 : - au-delà de 2000cc ou motorisation hybride (ou électrique), quelles que soient la cylindrée et la puissance, sans limitation de celles-ci ;
- au-delà de 2000cc **jusque 3500cc**, si moteur et/ou culasse de substitution ;
- Classe 15 : Voitures **conformes à la Division 1 ou 2** (voir Art. 26.11.1 ou 26.11.2, du présent RPR), pourvues d'une transmission intégrale et/ou dont la cylindrée (après application éventuelle des coefficients repris ci-après) excède celles autorisées dans ces Divisions.
Rappels : - **La cylindrée n'est pas limitée en classe 15** ;
- Les "Pneus roufiers" (indice Treadwear minimum : 140) y sont obligatoires.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

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

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté, * Voir RTG, Art. 4.41.2.) :

- ▶ Moteur **suralimenté "essence"** (cylindrée nominale X **1.7**) :
 - ↻ Moteur à compresseur **unique** : diamètre maximal de bride : **34 mm**, dans toutes les classes sauf homologation **VR-FIA 2016 et** pour les voitures de la classe **15** dont le maximum est fixé à **33 mm**.
 - ↻ Moteur à **deux compresseurs** en parallèle : chaque compresseur doit alors, être limité à un diamètre maximal d'entrée d'air de **24 mm**
- ▶ Moteur **suralimenté "Diesel"** (cylindrée nominale X **1,0**) :
 - ↻ Bride de **37mm** de diamètre maximal intérieur (sauf en classe **15** où il est de **35mm**)

26.11.4.3.2. Dispositions spéciales relatives aux voitures des groupes "VR- FIA 2016"

N.B. : Il est à noter que parmi les voitures accueillies en Division 4, figureront :

- Les **VR 5 A** en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (2000cc - Atmo Essence – 4x4) ;
- Les **VR 5 T** en classe **14**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (1600cc - Essence Turbo - bride de **32mm** – 4x4). Coefficient **1.7** ;
- Les **WRC 1600** ou **2000**, en classe **14** (Turbo - bride de **33 /34mm** - 4x4). Coefficient **1.7** ;
- Les **VR 4**, en classe **15** {ex N 4 – Bride éventuelle de **33mm** ("essence") ou **35mm** (Diesel) - Pneus "Tourisme"}.
Coefficient **1.7**.

26.11.4.4. RAPPELS

- a) Le placement de harnais homologués FIA, **non périmés**, est obligatoire ainsi qu'un repose-pied (voir CH VI – RTG, art. 4.35) aux caractéristiques techniques ASAF, pour le co-pilote (voir également, Art. 26.10 du présent RPR).
- b) Le coupe circuit est également obligatoire.

26.11.5. PARTICULARITES DES DIVISIONS PROV'HISTORIC'S

**Divisions "obligatoires" – PH Classic et PH S/R
Réservées à des voitures FERMEES destinées à un usage routier**

26.11.5.1. Conditions d'admission

- a) Pour autant que leur véhicule réponde aux impositions particulières de ces Divisions, les concurrents qui le désirent, peuvent s'inscrire dans les Divisions PH's, destinées à accueillir des voitures mises en production ou homologuées par la FIA/FISA **avant le 31 décembre 1982 à minuit pour les PH Classic et avant le 31 décembre 1988 à minuit pour les PH S/R**. Cette possibilité d'inscription est étendue aux voitures de type identique (même "Body", même motorisation) fabriquées après ces dates mais ayant été mises en production ou homologuées par la FIA/FISA avant ces moments. En cas de contestation quant à savoir s'il s'agit du même modèle, le numéro de P.V.A. sera déterminant.

E - Règlement Particulier Rallyes

Par dérogation, des voitures (même "Body") équipées de **culasses ou de moteurs de substitution postérieurs** à la fin de la période de référence, pourront être admises en **Division S/R** pour autant que le moteur et/ou la culasse de substitution soi(en)t **de la même marque que la voiture ou de celle du moteur l'équipant d'origine**.

Rappel : Dans le cas d'un moteur ou d'une culasse de substitution, la cylindrée est toujours limitée à 3500cc (après application éventuelle du coefficient de suralimentation).

De plus, des voitures (même "Body") équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer en **Division PH S/R**, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**.

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation. De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). Voir Art. 26.11.5.11.2.d), ci-après.

- b) **N.B. : Les dates des 31 décembre 1982 et 1988 n'évolueront pas systématiquement, dans l'avenir**, au fil des années ; elles seront éventuellement revues, si besoin en est, par la Fédération.
- c) La participation des véhicules du groupe "B" est **interdite** (sauf s'ils sont repris sur les listes 1 et 2 de la FIA, listes figurant à l'Art. 3.2 du Règlement Particulier Rallye Sprint des présentes Prescriptions Sportives).
- d) La présente réglementation sera de stricte application ; toute contravention sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, tant pour le concurrent qui aura utilisé une voiture non qualifiable, que pour l'organisateur qui l'aura acceptée (voir Art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

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

26.11.5.2. Parcours et ordre des départs

- a) **Les concurrents des Divisions "Prov'Historic's" (PH Classic et PH S/R) auront à parcourir, en totalité, le même itinéraire que celui des autres Divisions (ES chronométrées sur routes fermées et trajets de liaison).**
- b) L'organisateur dispose du choix de placer les concurrents des Divisions PH "S/R" et PH "Classic" avant ou après l'ensemble des Divisions 1, 2, 3 et 4, dans l'ordre des départs
- c) Dans le cas où, selon son choix, les concurrents des Divisions PH 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".
- e) Si, d'aventure, un concurrent PH, bénéficiant de la longueur du délai de mise hors course se présentait au départ d'une ES alors que les premiers concurrents de l'épreuve contemporaine sont déjà en train de la disputer, un écart de **30"** **pour chaque kilomètre comportant cette ES**, devrait être appliqué avant le lâcher du concurrent contemporain suivant. Dans le cas où le concurrent PH était amené, dans ces circonstances, à disputer l'ES au sein des "Histo - Démo", il y aurait lieu, alors, de laisser le même écart entre le dernier participant "Histo-Démo" parti et le concurrent PH concerné.
- f) Dans le cas où ils disputeraient l'épreuve derrière les autres Divisions, les concurrents des Divisions PH entameraient l'épreuve **5 minutes après** le départ du dernier concurrent de l'épreuve "contemporaine" (dernier véhicule contemporain impérativement **sorti de la boucle**, en cas d'étape "show").

26.11.5.3. Passeport Prov'Historic ASAF

Un passeport ASAF, "Prov'Historic Classic" ou "Prov'Historic S/R", sera délivré gratuitement, sur demande préalable au secrétariat de l'ASAF, à l'occasion, soit du 1^{er} passage de la voiture au pré contrôle, soit d'un repassage annuel, après constatation, par la CT de l'ASAF, de la conformité du véhicule par rapport à la présente réglementation et aux stipulations du carnet de pré contrôle.

Des passeports provisoires, valables pour 2 épreuves, au maximum, pourront être délivrés par les commissaires techniques, lors des VT des épreuves.

Pour pouvoir figurer au classement final des championnats "Prov'Historic" de l'ASAF (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.

26.11.5.4. Carnet de Pré-Contrôle ASAF

Si, le passage périodique au contrôle technique civil n'est, **pour l'instant, pas encore effectif pour l'ensemble du parc automobile des voitures immatriculées en plaques "Ancêtre - O"** (Voir Art. 3 du présent RPR), 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 que celle subie par les véhicules immatriculés normalement et qui seront soumis, ensuite, 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).

E - Règlement Particulier Rallyes

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's.

26.11.5.5. Licences

26.11.5.5.1. Pour le pilote, la licence nécessaire pour pouvoir participer aux épreuves en Division "Prov'Historic - Classic" (classes 16, 17, 18 et 19), est la licence "A4".

26.11.5.5.2. En Division "Prov'Historic - S/R", une licence "A3" est nécessaire pour le pilote.

26.11.5.5.3. Pour les co-pilotes, une licence "B" est suffisante, dans toutes les Divisions et classes.

26.11.5.5.4. Des Titres de Participation (Assurances Dégâts Corporels et P.J. incluses) des types "TP-B" et "TP-A4", équivalant les 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.

26.11.5.5.5. Attention : La délivrance d'un "TP-A3" équivalant une licence annuelle "A3" mais valable seulement pour l'épreuve concernée, n'est possible, sur place, **que pour les pilotes** pouvant présenter une **licence nationale ou internationale** du RACB ou une **attestation de dérogation** signée par le Président de la CSAP de tutelle du club organisateur ou par le Président de l'ASAF.

26.11.5.6. Attribution des numéros – Ordre des départs

Les concurrents de la Division "PH - S/R" recevront un n° à partir de 201.

Ceux de la Division "PH Classic" (classes 16, 17, 18 et 19), à partir de 251.

Rappel : Les concurrents des Divisions PH Classic et PH SR peuvent être **mélangés**, dans l'ordre des départs, selon leur niveau de performances présumé mais ils doivent conserver le numéro spécifique à la Division, qui leur a été attribué.

L'ordre de départ, sera déterminé par l'organisateur, lequel aura pour préoccupation, pour des raisons de sécurité, de veiller à ce que (autant que possible et prévisible) les concurrents ne se "rattrapent" pas.

26.11.5.7. Classements

Des classements évolutifs (Classic et S/R) distincts 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, 18 et 19 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.

26.11.5.8. Remise de trophées aux épreuves

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

26.11.5.9. Championnats

a) Championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles

(Voir Art. 24 et 25 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 pied par les CSAP et reprendront les épreuves organisées sous leur égide et/ou celles qu'elles auront choisies.

26.11.5.10. Remarques générales quant à l'admission des voitures en Divisions "Prov'Historic"

a) Les Commissaires Techniques de la Fédération, soit lors de la délivrance du passeport, soit lors du Pré-contrôle annuel, soit lors des VT d'épreuves, s'assureront que l'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées, est à la hauteur des éventuelles performances majorées. Si ce n'est pas le cas, ils ne délivreront pas le passeport, ne valideront pas le "carnet jaune" ou, lors des épreuves, proposeront l'interdiction de départ au Collège des Commissaires Sportifs.

b) Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son PVA, il est conseillé de se procurer une annexe à ce PVA, reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère sur demande de l'importateur).

Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques. Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

c) Sauf en ce qui concerne les particularités et les dérogations qui leur sont propres, les véhicules de la Division "Prov'Historic" devront satisfaire à toutes les conditions d'admission imposées aux véhicules des autres divisions et devront, notamment, être accompagnés d'un carnet de Pré contrôle ASAF/RACB Sport/VAS en cours de validité. Ils devront, en outre, être accompagnés d'un passeport "Prov'Historic ASAF"

d) La combinaison ignifugée, aux normes FIA 2000, au minimum, est obligatoire.

Remarque : Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, FHR, 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.

26.11.5.11. Spécifications techniques générales *

* La notion "d'origine" est celle utilisée en rallyes ASAF, c'est à dire, en l'occurrence, "avoir figuré, tel quel (de série, ou en option), au catalogue BELGE de la marque, ou être (avoir été) immatriculé en Belgique".

D'autre part, la notion "homologué" signifie, ici, que le véhicule présenté a fait l'objet d'une homologation par la FISA / FIA (ou de l'une de ses ASN), endéans la période concernée par la Division PH Classic, soit, **avant le 31 décembre 1982, à minuit** ou par la Division PH S/R, soit, **avant le 31 décembre 1988 à minuit**.

- a. Les véhicules devront répondre aux exigences de l'Art. 3 du présent RPR.
- b. Les voitures doivent se trouver dans un état de conservation ou de restauration de bon aloi (pas de corrosion, présentation intérieure et extérieure correctes, etc.)
- d. Elles seront dans un état mécanique leur permettant d'évoluer sans danger sur la voie publique (freins, pneus, feux, etc.).
- e. Seuls, les éléments dont le remplacement est systématique ou régulier pourront être contemporains : carburant, lubrifiants, bougies, garnitures de frein, filtres, pneus.
- f. Le type de pneus est libre, (pneus de compétition ou "Pneus routiers") mais les pneus utilisés devront être conformes au Code de la route (profondeur minimale des sculptures ou des repères d'usure, pour les slicks retaillés : 1,6 mm).
En ce qui concerne les "Pneus routiers", seules les tailles séries 50 ou plus seront autorisées (les pneus à profil bas, séries 45, 40, etc., seront exclus).
Les pneus à clous sont interdits, ainsi que les pneus reconditionnés.

26.11.5.11.1. Division "Prov'Historic Classic" (Voir également Art. 26.11.5.1)

Pour pouvoir prétendre inscrire un véhicule en Division "PH Classic" (classes 16, 17, 18 ou 19), les voitures doivent être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque (voir, toutefois, les dispositions reprises dans le présent Article, sub a) à f).
Des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront, néanmoins être également admises dans ces classes aux deux seules conditions cumulées suivantes :

1. Le moteur de substitution (ou la culasse de substitution) doit être de la même marque que la voiture ou que le moteur (la culasse) l'équipant d'origine.
2. Le modèle ainsi créé doit avoir été disponible tel quel, **DURANT LA PERIODE DE REFERENCE** (s'achevant le 31 décembre 1982, à minuit), au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, ENDEANS CETTE PERIODE, d'une homologation par la FISA/FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).

- a) Si les jantes d'origine sont remplacées, elles ne pourront l'être que par d'autres dont le diamètre n'excédera pas 15 pouces, sauf si une homologation FISA/FIA, antérieure à 1983, existe, qui prévoit un diamètre de jante supérieur. Dans ce cas, la fiche d'homologation devra être présentée aux VT de chaque épreuve.
- b) Les "boîtes de vitesses", de substitution seront autorisées, pour autant que :
 - le nombre de rapports d'origine (ou homologué) soit conservé
 - le système de sélection des vitesses d'origine (ou homologué) soit conservé
 - il s'agisse d'un carter de la marque et qu'il soit du même matériau que celui d'origine (ou homologué).
- c) En ce qui concerne le système de freinage :
 - Le système de freinage sera libre, à condition de pouvoir être installé en utilisant les seules jantes autorisées.
 - Un système de frein à main hydraulique ne pourra être installé que si la voiture est pourvue d'un double circuit de freinage.
- d) Au niveau des suspensions, si les jambes de force à filets seront autorisées, les amortisseurs à bonbonne extérieure, eux, ne le seront pas.
- e) Le remplacement de la génératrice par un alternateur sera autorisé.
- f) Le pare-brise feuilleté, bien que fortement conseillé, n'est pas obligatoire (Article 4.30 du RTG, Ch. VI)
- g) L'arceau de sécurité est fortement recommandé. Il est obligatoire pour les voitures mises en première circulation après le 31 décembre 1961.
Il doit comporter au minimum 3 points d'ancrage (Ch. VI, Article 4.2.2 du RTG) et être constitué de tubes en acier.
En dérogation à l'Art. 4.2.7 du Ch. VI - RTG, cet arceau pourra également, être constitué de tubes de 2,5 mm d'épaisseur de métal, au minimum et d'un diamètre extérieur de 34 mm, au minimum.
Dans des cas exceptionnels, un arceau de sécurité ne répondant pas à ces impositions pourra être accepté pour autant que la preuve soit fournie que ledit arceau constituait le montage historique officiel spécifique de ce véhicule (Fiche d'homologation FIA à présenter lors de chaque épreuve).
- h) L'appui-tête ne doit pas obligatoirement être solidaire du siège (Ch. VI, Article 4.40.d. du RTG), bien que ce soit fortement conseillé.
- i) Les sièges peuvent être ceux d'origine, des baquets d'époque ou des baquets modernes, sans autre imposition d'homologation, ni de péremption. Les éventuels baquets installés ne pourront, toutefois, pas comporter la mention, par le fabricant, d'une année de péremption dépassée. Cette mention ne pourra pas avoir, visiblement, subi de traitements visant à effacer cette mention ou à la falsifier. Si c'était le cas, le siège serait déclaré "Non-conforme".
- k) Des harnais 3 points, au minimum, sont obligatoires pour les voitures mises en circulation après le 31 décembre 1961 (fortement conseillés, même avant cette date).

E - Règlement Particulier Rallyes

Aucune homologation n'est exigée pour ces harnais **mais ils ne pourront toutefois présenter une éventuelle mention, par le fabricant, d'une date de péremption, dépassée.** L'étiquette portant cette mention ne pourra pas, non plus, avoir, visiblement, été découpée.

- l) Le **coupe circuit** n'est pas obligatoire.
- m) Le **repose-pied** pour le co-pilote est libre et facultatif.
- n) Les **films antidéflagrants** sur les vitres latérales ne sont pas obligatoires.
- o) **Aucune partie métallique de la coque, de l'habitacle, des portes ou du hayon ne pourra être ni enlevée ni modifiée. Les garnitures intérieures recouvrant éventuellement ces parties métalliques, devront être aisément amovibles afin de permettre aux Contrôleurs Techniques de vérifier si cette interdiction est bien respectée. Il appartient au concurrent de faire en sorte que ce contrôle puisse être opéré, faute de quoi, un verdict de non-conformité sera prononcé à son encontre.**
- p) Il est accepté que les éléments de carrosserie, tels que le **capot** moteur, le couvercle de **malle**, les **ailes**, etc., soient allégés ou remplacés par des éléments en aluminium, en polyester ou en un autre matériau (composite ou métallique).
- q) Le **système d'admission/alimentation** pourra être changé (de carburateurs en "injection" ou inversement), pour autant que les systèmes et/matériaux utilisés aient existé endéans la période de référence, telle qu'elle est définie à l'Art. 26.11.5.11.1. a), ci-avant.
- r) Le premier collecteur du **système d'échappement** pourra être modifié ou remplacé (4 en 1 ; 4/2/1 ; spaghetti).
- s) La **levée des soupapes** pourra être modifiée.
- t) Les **appendices de carrosserie** seront autorisés pour autant qu'ils soient solidement fixés et ne présentent pas de bords tranchants.

26.11.5.11.1. CLASSES DE CYLINDREE EN PH - CLASSIC

La Division "Prov'Historic Classic" sera subdivisée en 4 classes de cylindrée :

- PH 16 (de 0 jusque 1300cc)
- PH 17 (plus de 1300cc, jusque 1600cc)
- PH 18 (plus de 1600cc, jusque 2000cc)
- PH 19 (plus de 2000cc, cylindrée illimitée)

26.11.5.11.1.2. COEFFICIENTS EN PH – CLASSIC

Ces coefficients seront appliqués aux voitures des concurrents de la Division "Prov'Historic Classic" (Classes 16, 17, 18 et 19) **en vue de déterminer leur classe de cylindrée.**

Ils sont, éventuellement, cumulatifs mais ne seront utilisés que pour déterminer l'appartenance à une classe ; ils n'auront pas d'incidence sur les temps réalisés.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

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

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- ☞ Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7**
- ☞ Moteur suralimenté "**Diesel**" : Cylindrée nominale X **1,0**

26.11.5.11.2. Division "Prov'Historic S/R" (Voir également Art. 26.11.5.)

Les voitures répondant aux conditions d'admission des Divisions "Prov'Historic" (notamment, aux conditions d'âge) mais qui ne peuvent répondre aux normes techniques énumérées ci-dessus pour la Division PH Classic, pourront être admises au départ, en Division "PH - S/R" (Voitures "Silhouette" ou "Réplica").

La cylindrée n'y est pas limitée pour les voitures équipées de leur moteur et culasse(s) d'origine.

Toutes les impositions faites aux voitures et aux équipages de la Division 4 des rallyes de type B et B-Short seront d'application en Division PH S/R, y compris la détention d'une licence "A3", ou d'un "TP-A3", pour le pilote et l'équipement FHR (Hans ou assimilé) pour l'équipage.

a) Classes de cylindrée

La Division "Prov'Historic – S/R" ne comportera pas de classes de cylindrée : Toutes les cylindrées y seront confondues.

b) Coefficients

Les voitures de la Division "PH - S/R" ne seront affectées d'aucun coefficient de **transmission** ni de **motorisation** et feront l'objet de classements et de championnats séparés, tant au niveau de l'ASAF que des CSAP.

c) Culasse / Moteur de substitution / Restrictions diverses

Dans des voitures qualifiables en PH (même "Body"), des moteurs - des culasses - de substitution, même **non implantés** dans le modèle présenté, avant le **31 décembre 1988** à minuit, pourront être installés, à condition qu'ils soient de la **même marque** que la voiture (ou que celle du moteur – de la culasse - l'équipant d'origine (Voir point **e**) ci-après).

d) Limitation de la cylindrée en cas de moteur ou de culasse de substitution

Dans tous les cas de figure, la cylindrée d'un moteur et/ou culasse de substitution installé dans une voiture de la Division PH S/R (ou d'un moteur sur lequel une culasse de substitution a été apposée), ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit son nombre de soupapes, cylindrée éventuellement recalculée via le coefficient de suralimentation (1.7).

E - Règlement Particulier Rallyes

e) Des voitures qualifiables en PH (même "Body") équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer en Division PH S/R, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**.

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation. De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

f) D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration), une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

26.11.6. PARTICULARITES DE LA DIVISION "FACULTATIVE" HISTO – DEMO

Division réservée à des voitures destinées à un usage routier

26.11.6.1. Définition

La Division "HISTO- DEMO" des rallyes de types B, B-Short et Rallyes Sprints a été initiée par l'ASAF afin de créer, au sein d'une épreuve contemporaine, une évocation d'un Rallye-Sprint ou d'un Rallye, tels qu'ils étaient pratiqués il y a quelques décennies et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Bien que faisant revivre une épreuve sportive et étant organisée comme telle, notamment sur le plan de la sécurité, **la Division "HISTO – DEMO" n'est pas une compétition.**

La Division "HISTO - DEMO" doit donc être considérée comme une démonstration permettant aux participants de découvrir des parcours fermés à la circulation publique, présentant les meilleures conditions de sécurité possibles et d'y évoluer, chacun à son rythme.

Aucune notion de temps n'est prise en considération, aucun chronométrage n'est réalisé et aucun classement n'est établi, à aucun moment de la manifestation.

Avertissement : Les participants à la Division "Histo-Démo" ne sont PAS EN COURSE.

Le style de conduite à y adopter doit tenir compte de cette particularité. En conséquence, l'organisateur (ou les Commissaires Sportifs présents) excluront sans appel, tout conducteur dont ils jugeront le comportement dangereux, tant pour lui que pour les autres.

26.11.6.2. Admission des véhicules

Voir : 3^{ème} partie : RALLYES ou MANIFESTATIONS VINTAGE

- Art. 27: Historic Rally Stage (HRS) / Historic Rally Festival (HRF)

- Art. 27.5 : Admission des voitures - Contrôles de conformité

- Art. 27.6 : Normes techniques

26.11.6.3. Vérifications Techniques

En plus des contrôles de conformité dont question à l'Art. 27.5 du présent RPR (HRS), les voitures inscrites en Division "Histo-Démo" des rallyes de types B et B-Short, seront soumises à des Vérifications Techniques de sécurité de la part des Commissaires Techniques de la Fédération présents sur place pour officier lors de l'épreuve chronométrée.

Ces Vérifications techniques se situeront, soit immédiatement **avant**, soit immédiatement **après** celles des concurrents des autres Divisions.

Ces Vérifications Techniques (adaptées), seront basées sur la "Feuille des Vérifications*" spécifique (MH/Sp.H – HRS/HRF – Histo Démo) **à joindre à la demande d'engagement**. Ces Vérifications Techniques succinctes, n'exonéreront pas les participants de la Division "Histo-Démo" de leurs responsabilités. Ils attesteront sur l'honneur que la voiture présentée est totalement conforme aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et que les modifications éventuelles y apportées, l'ont été dans les règles de l'art. Dès lors, ces participants **assumeront l'entière responsabilité des conséquences de leurs manquements** éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quelle autre raison.

* Ce document comportant l'agrément de la Commission Technique, sera remis par le participant, au CH Départ où le préposé s'assurera de la concordance entre la voiture décrite sur le document et celle qui se présente à lui.

Sans présentation de ce document ou en cas de divergence, le départ sera temporairement ou définitivement refusé.

N.B. : Une voiture ne peut être **inscrite qu'une seule fois** et ne peut être remplacée par une autre, en cours de manifestation.

N.B. : **La Carte annuelle des "Vérifications techniques" n'est pas requise pour les voitures de la Division "Histo-Démo".**

26.11.6.4. Licences – Titres de Participation (Voir Art. 27.7.4, du présent RPR- HRS/HRF)

- Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires, au minimum, d'un Titre de Participation (assurances incluses) "TP-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, **SAUF LA LICENCE "R"**.

E - Règlement Particulier Rallyes

- Si l'épreuve est inscrite au calendrier OPEN, les licenciés étrangers autorisés (en permanence ou expressément) par leur ASN, à y participer, pourront le faire sous le couvert de leur licence étrangère, sans supplément de frais (pas d'acquisition de "TP", nécessaire).

26.11.6.5. Identité du passager

Le passager (obligatoirement le même durant tout le meeting) d'une voiture inscrite en Division "HISTO -DEMO" doit être **majeur**, également.

Aucun passager, autre que ce co-équipier (repris sur la liste des équipages qualifiés) ne pourra intégrer la voiture, à aucun moment de la manifestation.

26.11.6.6. Parcours - Timing

L'itinéraire à parcourir sera le même que celui emprunté par toutes les autres Divisions.

Dans le cas où, selon le choix de l'organisateur, les concurrents de la Division Histo-Démo disputeront l'épreuve **devant d'autres Divisions**, l'organisateur prendra soin de maintenir un écart minimum de **1** minute par kilomètre d'ES à parcourir, entre le départ du dernier concurrent Histo-Démo et le premier concurrent chronométré.

Dans tous les cas de figure et malgré ce délai, le dernier véhicule Histo-Démo devra être impérativement **sorti de la boucle** (en cas d'étape "show") pour que le premier concurrent chronométré qui le suit, puisse prendre le départ.

26.11.6.7. Respect de l'itinéraire

Les participants sont tenus, sous peine d'exclusion du meeting, de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers chaque ES, se rendre d'une ES à l'autre et rejoindre le départ après avoir parcouru les tronçons fermés à la circulation. Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni.

Les concurrents qui désireraient ne pas disputer une ES (revêtement contre-indiqué pour une voiture ancienne, par exemple) rejoindront directement la suivante par **l'itinéraire de déviation** fourni par l'organisateur.

Ils pourront également rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

26.11.6.8. Reconnaissances

La reconnaissance du parcours est autorisée en même temps que celle des autres Divisions, selon le même timing et aux mêmes conditions (Voir Art. 9 du présent RPR).

26.11.6.9. Equipement sécuritaire

Le port du casque par le conducteur et son passager, est obligatoire durant les parcours sur routes fermées (sous peine d'exclusion).

Le port du casque est INTERDIT durant les itinéraires de liaison, sous peine d'une amende **automatique de 25 € par membre de l'équipage contrevenant**, appliquée par les organisateurs ou par les Commissaires Sportifs.

Celui de la ceinture de sécurité attachée (si elle est prévue à l'éventuel PVA de la voiture) est obligatoire durant toute la durée de l'épreuve, dès que la voiture est en mouvement.

RAPPEL: Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, FHR (HANS ou équivalent), HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages, il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de ces disciplines.

26.11.6.10. Respect du timing

Les concurrents de la Division Histo-Démo sont tenus de se conformer au timing repris sur la feuille de route qui leur a été remise par l'organisateur.

Pour pouvoir intégrer harmonieusement et en toute sécurité, une épreuve de rallye de type B ou B-Short, il est indispensable que ce timing soit basé sur les mêmes paramètres que celui des autres Divisions.

En cas de retard dépassant les délais de mise hors course (en principe, **+ de 15 min. par secteur, + de 30 min. par section ou sur l'ensemble déjà parcouru, de l'épreuve**), les ES deviendront successivement inaccessibles pour eux.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un de ces participants sur son horaire idéal.

Toutefois, les participants qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans ce délai au départ d'une ES, auront l'opportunité de rejoindre directement l'ES suivante en utilisant **l'itinéraire de déviation** fourni par l'organisateur.

Ils pourront également rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident.

26.11.6.11. Etape Show

Si l'ES comporte une boucle à son départ ("Etape Show"), le **nombre de tours** de cette boucle, prévu par l'organisateur, ne peut être dépassé par les participants. Si c'est le cas, un drapeau rouge sera exhibé à l'adresse des contrevenants, lesquels ne pourront poursuivre leur route. A la seconde infraction de l'espèce, ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

E - Règlement Particulier Rallyes

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

26.11.6.12. Comportement irresponsable ou inadéquat

- Les pénalités en temps étant inadéquates dans le cadre de la Division Histo-Démo, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.
- **Remarque :** Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une **amende de 125 €** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- Si cette amende n'est pas payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette.
- De tels "Avertissements" seront adressés, entre autres, aux participants, pour infraction au règlement des "Reconnaisances", pour dépassement du nombre de tours de boucle à effectuer dans les étapes "Show", pour sortie de la main ou du bras (pilote ou passager) par la fenêtre de la voiture au cours des passages en ES, pour conduite dangereuse, etc.

26.11.6.13. Points non abordés

En ce qui concerne les points non repris dans cette partie relative à la Division "Histo-Démo", il y a lieu de se référer à ceux repris aux Articles 27A et 27B de la 3^{ème} partie de ce RPR (HRS/HRF)

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

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

Disciplines réservées à des voitures destinées à un usage routier

Avertissement

Les manifestations de ce genre ne sont pas des compétitions et le style de conduite à y adopter doit tenir compte de cette particularité. En conséquence, l'organisateur ou les Commissaires Sportifs présents excluront sans appel, tout concurrent dont ils jugeront le comportement dangereux, tant pour lui que pour les autres.

A. Historic Rally Stage (HRS)

27.1. PRESENTATION

Le concept de l'**Historic Rally Stage** permet de faire revivre, sous une forme légèrement adaptée, une étape chronométrée de rallye, aujourd'hui disparue et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Aucune notion de temps n'est prise en compte, aucun chronométrage n'est réalisé et aucun classement n'est établi, à aucun moment de la journée.

Une Historic Rally Stage doit donc être considérée comme une démonstration permettant aux participants de découvrir une ES de haute mémoire et d'y évoluer, chacun à son rythme, dans de bonnes conditions de sécurité, sur un parcours fermé à la circulation routière.

27.2. DEFINITION ET CADRE

Bien qu'étant organisée, notamment sur le plan de la sécurité, comme une véritable épreuve, l'Historic Rally Stage n'est pas une "compétition".

27.3. REGLEMENTATIONS

27.3.1. Respect de la réglementation

L'Historic Rally Stage devra répondre aux Prescriptions Sportives de l'ASAF, particulièrement celles du présent Chapitre VII E - Règlement Particulier des Rallyes (RPR) dont ce texte constitue l'Art. 27.

Dès lors, seront dépêchés sur place :

- **un** Inspecteur-Sécurité ;
- de **deux à quatre** Commissaires Techniques (suivant demande de l'organisateur) ;
- **deux** Commissaires Sportifs et **un** Commissaire Sportif Stagiaire de l'ASAF.

Les Commissaires Sportifs et **un** des Commissaires Techniques seront présents durant toute la durée de la manifestation.

27.4. PARCOURS

27.4.1. Le parcours doit être, au moins partiellement, celui utilisé, en tant qu'ES, à une certaine époque lors de l'organisation d'un rallye officiel. Cette ES (**HRS**) ne peut être une ES reprise totalement ou partiellement au programme d'un rallye officiel de l'année en cours.

27.4.2. Ce parcours sera parcouru autant de fois que possible, à la discrétion de l'organisateur, compte tenu du nombre de participants (chacun devra pouvoir effectuer le même nombre de passages) et des aléas pouvant survenir en cours de déroulement, **sans que le nombre de passages ne puisse excéder 7.**

E - Règlement Particulier Rallyes

L'organisateur qui le désire peut toutefois organiser, en plus, un passage préalable, conducteur seul à bord, à titre de de "découverte" du parcours.

L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250 €**.

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

27.4.3. Le **dernier départ**, du Start de l'ES, ne pourra se situer après **18h00**.

27.4.4. Il n'y a pas de longueur minimale imposée.

27.4.5. Etape "Show"

Si le parcours de la **HRS** comporte une boucle au départ de l'ES, cette boucle ne pourra être parcourue plus de **2 fois** dans sa totalité. L'organisateur qui ne respecterait pas cette limitation se verrait frappé d'une amende automatique de **250 €**.

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

27.4.6. Mesures de sécurité

Sur cette **HRS**, la sécurité doit être identique à celle qui serait mise en place s'il s'agissait d'une épreuve de rallye de vitesse, notamment au niveau de la présence sur place de médecins, d'équipe de sécurité, d'ambulances, ainsi que de véhicules d'intervention et de dépannage.

Le parcours d'une **HRS** fera également l'objet d'une homologation préalable par la Commission "Sécurité – Homologation" de l'ASAF et un plan de sécurité sera **OBLIGATOIREMENT** établi, qui sera soumis à l'avis de la Commission "Rallyes" du SPF Intérieur (voir Art. 1.5 du Chapitre II des Prescriptions sportives de l'ASAF).

Le jour de la manifestation, une inspection sera conjointement menée, avant le départ, par les autorités civiles et sportives ayant pour mission de s'assurer que les moyens repris au plan de sécurité ont, réellement, été mis en œuvre sur le terrain.

27.4.7. (Non utilisé)

27.4.8. Respect de l'itinéraire

Sous peine d'exclusion de la manifestation, les participants sont tenus de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers l'ES (**HRS**) et rejoindre le départ après avoir parcouru le secteur fermé à la circulation routière. Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni.

Si la **HRS** comporte une boucle à son départ ("Etape Show"), le nombre de tours de cette boucle, prévu par l'organisateur, **ne peut être dépassé par les participants**. Si c'est le cas, un drapeau rouge sera exhibé à l'adresse des contrevenants, lesquels ne pourront poursuivre leur route (**Carton jaune**). A la seconde infraction de l'espèce (**Carton rouge**), ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

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

27.4.9. Respect du timing

Les participants pourront être tenus par l'organisateur, de se conformer au timing repris sur la feuille de route qu'il leur a remise. Cette disposition est utile pour éviter que les organisateurs n'attendent indéfiniment des concurrents en panne, non désireux de parcourir chaque boucle ou rentrés chez eux sans prévenir. Elle l'est également pour établir et respecter le timing de la manifestation, plus d'une boucle étant prévues au programme.

L'organisateur pourra donc, fixer un délai indicatif raisonnable pour parcourir chaque secteur, section ou boucle. L'on considérera comme raisonnable, un temps calculé **à 36 km/h. de moyenne, au maximum, par secteur** (entre 2 CH ou entre le Start d'une ES et le CH suivant).

L'exclusion sera prononcée en cas de retard dépassant les délais de mise hors course applicables dans les Rallyes/Rallye Sprint de l'ASAF (en principe, **+ de 15 min. par secteur, + de 30 min. par section ou sur l'ensemble déjà parcouru, de la manifestation**).

Ces indications seront incluses dans le Règlement particulier de l'épreuve ou communiquées lors de leur passage au contrôle administratif.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un des participants sur son horaire.

L'adresse et les coordonnées GPS du parc de regroupement, de fin de section ou de fin de boucle seront indiquées dans le Road Book, afin de permettre aux concurrents de s'y rendre, directement, à partir de n'importe quel endroit du parcours.

27.5. ADMISSION DES VOITURES

27.5.1. Généralités

a) Seul, un modèle de voiture entré en production ou homologué avant le 31 décembre 1993 à minuit, est admissible. Cette admission est étendue à des voitures de type identique (**même "body"**) fabriquées **après** cette date, pour autant que la date du début de leur production ou de leur homologation par la FIA, soit antérieure au 31 décembre 1993, à minuit.

Dans ce cas, la cylindrée des voitures ne sera pas limitée.

b) Des voitures répondant à ces critères, mais équipées de **culasse et/ou de moteur de substitution**, même non implantés avant le 31 décembre 1993, pourront aussi être admises au départ, pour autant que ces éléments soient de la **même marque** que la voiture ou que celle du moteur/culasse dont elle était équipée d'origine (Voir aussi, **c**) ci-dessous).

Dans ce cas, la cylindrée de ce moteur ne pourra excéder, 3500 cc (quel que soit son nombre de soupapes) après application de l'éventuel coefficient de suralimentation (Diamètres maximaux des brides d'admission : **34mm**, "Essence" ; **37mm**, Diesel).

c) Des voitures répondant aux critères repris au point a), équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**. Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.

De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

d) **L'élaboration sécuritaire** imposée par les modifications apportées, devra, dans tous les cas, être à la hauteur des performances majorées.

e) Des **contrôles de cylindrée et de brides** pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux voitures non qualifiables, une amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.

f) D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration, une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "**Diesel**" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

g) La présente réglementation sera de stricte application ; toute fraude ou tentative de fraude en vue de faire participer un véhicule non qualifiable, sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, pour ses instigateurs qu'ils soient concurrents ou organisateurs (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration et ce, même dans le cas où la voiture, qui n'avait pas été reprise dans la liste dont question à l'Art. 27.5.2 ci-dessous, avait été acceptée par les Commissaires Techniques dépêchés sur place ou si les renseignements fournis étaient incomplets, incorrects ou fallacieux.

27.5.2. Contrôle de conformité

La liste des engagés reprenant le type exact des voitures désirant prendre part à la manifestation sera transmise, par courriel, au responsable de la Commission Technique de l'ASAF (avec copie au Secrétariat), au plus tard, 3 jours "calendrier" avant la date d'organisation. Ce dernier en fera l'analyse et signalera aux Commissaires Techniques désignés à l'épreuve et à l'organisateur, quelles voitures lui semblent ne pas pouvoir être acceptées en fonction des critères repris au point 27.5.1 ci-dessus. Il appartiendra, dès lors au participant concerné, de présenter les documents prouvant que sa voiture répond bien aux exigences de ce point 27.5.1, faute de quoi, le départ lui sera refusé.

Les voitures signalées comme telles seront soumises à un contrôle de conformité effectué par les Commissaires Techniques de la Fédération. Les participants engagés après l'envoi de la liste dont question ci-dessus, y seront tous, systématiquement soumis.

En cas de constatation de non-conformité, les Commissaires Techniques la mentionneront sur la "Feuille des Vérifications" spécifique "MH/Sp.H, HRS, HRF, Histo-Démo" que les participants auront transmis à l'organisateur en même temps que leur engagement. Les Commissaires Techniques retiendront les "Feuilles des Vérifications" des voitures qu'ils considèrent NON CONFORMES. Ils proposeront au Collège des Commissaires Sportifs de ne pas accepter ces voitures au départ. Le Collège des C.S. **ne pourra** passer outre à leur proposition **sans justification écrite documentée**, dont la copie sera transmise au secrétariat de l'ASAF. La "Feuille des Vérifications" des participants dont le véhicule sera déclaré non conforme, ne leur sera pas restituée et ils ne pourront donc satisfaire aux dispositions du point 27.5.3, ci-après.

Dans le cas improbable où la Direction de Course déciderait de passer outre à l'interdiction de départ, une amende automatique de **250 €** (voir Art 27.5.1, ci-dessus) lui serait infligée et la procédure décrite aux points 6.6.2 et 6.6.8 du R.O.I. du Conseil et Collège des Commissaires Sportifs, serait mise en application.

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

Dans le cas où l'organisateur n'enverrait pas cette liste **ou** l'enverrait hors des délais prescrits, une amende automatique de **50 €** lui serait appliquée. En outre, dans ces cas, si un véhicule prend le départ alors qu'il n'était pas qualifiable, une **amende de 250 €/véhicule** lui sera appliquée sans discussion possible, même si la CT sur place ne lui a pas signalé la non-conformité de ce véhicule. En effet, dans certains cas, des recherches préalables sont nécessaires avant de prendre la décision d'accepter tel ou tel véhicule : de telles recherches ne sont pas réalisables sur place, le jour de l'épreuve.

En conséquence, les concurrents et les organisateurs sont invités à prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas contrevenir à cette réglementation.

Il est précisé, d'autre part, que ni le secrétariat de l'ASAF, ni le rapporteur de la Commission Technique de l'ASAF n'enverront de rappel à l'organisateur en vue d'obtenir cette liste.

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

27.5.3. La "**Feuille des Vérifications**" sera remise au Contrôle de Départ, où le préposé vérifiera la concordance **entre le véhicule décrit sur le document et celui qui se présente à lui**. En l'absence de ce document ou en cas de divergence, le départ sera temporairement ou définitivement refusé.

27.5.4. Le nombre de voitures admises à participer est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.

27.5.5. Toutes les voitures immatriculées à l'étranger devront être conformes à la législation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'au présent règlement. Elles devront être conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique.

27.5.6. Seules, en principe, les voitures "conduites intérieures" sont autorisées à participer ; les voitures du type "**cabriolet/roadster**" ne seront admises au départ que capote ou toit fermé **ou** si elles sont munies d'un arceau "6 points" avec barres longitudinales supérieures, empêchant la pénétration des fils métalliques (cf. : clôtures) dans l'habitacle.

Un arceau de type "Targa" ou des Roll-Bars individuels d'origine peuvent utilement remplacer l'arceau "6 points" dans les cabriolets/roadster, si les vitres latérales sont relevées au maximum (même si le toit est déposé ou la bâche repliée/ôtée).

Il est toutefois précisé que ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules non pourvus à l'origine de capote ou de toit fermé et dont la première mise en circulation est intervenue, au plus tard, le **31/12/1961**.

27.6. NORMES TECHNIQUES

- **Aucun passeport technique** ni aucune fiche d'identité ne devront être produits.
- La voiture, même si elle est immatriculée à l'étranger, doit être en conformité avec les impositions légales, tant au niveau des **documents** et des **équipements de sécurité** qu'au niveau du **bruit** en vigueur en Belgique.
- **L'arceau de sécurité** (voir Ch. VI, art. 4.2 du Règlement Technique Général) n'est pas obligatoire mais, fortement recommandé. (Voir Art. 27.5.6, ci-dessus).
- Le **pare-brise** en verre feuilleté n'est pas obligatoire mais, conseillé.
- Les **ceintures de sécurité** sont obligatoires si elles sont reprises à l'éventuel P.V.A. de la voiture présentée. Si c'est le cas, elles seront bouclées durant toute la durée de l'épreuve (liaisons et ES).
- Les **harnais et les sièges baquets** ne sont pas obligatoires mais si la voiture en est pourvue, ils ne pourront présenter une éventuelle **date de péremption dépassée**.
- Le port du **casque attaché** est obligatoire en ES (sous peine d'exclusion) et interdit sur les parcours de liaison (sous peine d'une amende **automatique** de **25 € par membre de l'équipage contrevenant**).
- Les **voitures de compétition de la catégorie 2** (carte de CTA rouge) ou immatriculées "Ancêtre" ("O") avec carte ROUGE de compétition sont acceptées.
- Les voitures du **Groupe "B"** sont également acceptées en "HRS/HRF"

27.6.1. Vérifications techniques

Dans ce genre de manifestations (qui ne sont pas des compétitions), outre les contrôles de conformité dont question au point 27.5.2, seule une Vérification Technique sommaire sera programmée.

Les Contrôleurs techniques de la Fédération envoyés sur place pour vérifier la conformité des voitures présentées, auront également pour mission d'effectuer un contrôle portant sur l'aspect sécuritaire du véhicule et le respect des impositions faites par le Code de la route.

En conséquence, les organisateurs prévoient un endroit et un moment destinés à cette tâche, afin que les concurrents puissent s'y présenter selon les modalités qu'ils auront choisies.

Seule, la vérification technique de l'une ou l'autre voiture déterminée et expressément sollicitée par l'organisateur sera réalisée. Sur leur "Feuille des Vérifications", les concurrents déclareront sur l'honneur, que le véhicule présenté est totalement conforme aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et que les modifications éventuelles y apportées, l'ont été dans les règles de l'art.

Dès lors, les **concurrents assumeront l'entière responsabilité des conséquences de leurs manquements** éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

N.B. : La Carte annuelle des "Vérifications Techniques" n'est pas requise lors des manifestations des types HRS et HRF.

27.7. PARTICIPANTS**27.7.1. FORMALITES D'ENGAGEMENT**

Les conducteurs désirant participer à la manifestation, complèteront et renverront à l'adresse indiquée, le bulletin d'engagement **ainsi que la "Feuille des Vérifications" spécifique "MH/Sp.H - HRS/HRF – Histo Démo"**, joints au règlement particulier de l'épreuve, édité par l'organisateur et contenant l'indication du droit de participation et de ses modalités de paiement (laissés à l'appréciation de l'organisateur).

27.7.2. CONDITIONS DE PARTICIPATION - CONDUCTEURS

Pour prendre part à une HRS, tout conducteur devra être âgé de **18 ans, au minimum** et être titulaire d'un permis de conduire **définitif**, valable sur le territoire belge.

Une même voiture pourra être inscrite deux fois, au maximum : soit, pour le même conducteur ; soit, pour deux conducteurs distincts.

Un même conducteur ne pourra, d'autre part, s'inscrire que deux fois au maximum, que ce soit sur la même voiture ou sur des voitures distinctes.

La liste des voitures et conducteurs qualifiés au départ devra correspondre exactement au nombre de voitures et de conducteurs engagés, étant entendu qu'un droit d'inscription (cf. : assurances) sera dû pour chacune des participations de voitures ou de conducteurs.

27.7.3. REFUS DE L'ENGAGEMENT

Les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions de sécurité, de qualité et/ou de diversité du plateau, etc.

27.7.4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Avant chaque épreuve, les participants devront présenter au secrétariat de l'épreuve :

- Leurs licences ASAF, VAS (conducteur et passager) ou un "TP-L" (un "TP-B", si le participant le souhaite), à acquérir sur place auprès du Commissaire Sportif de l'ASAF
- Leurs cartes d'identité (conducteur et passager)
- Le permis de conduire du conducteur
- Les documents du véhicule (assurance, carnet d'immatriculation, certificat contrôle technique civil).

27.7.5. CONDITIONS DE PARTICIPATION - PASSAGERS

Les conducteurs ont le loisir d'emmener UN passager à la découverte de la HRS. Ce passager peut être différent à chaque passage dans l'ES.

Un passager régulièrement inscrit peut intégrer successivement plusieurs voitures différentes, à la convenance de ses conducteurs.

Les organisateurs fixeront le montant de l'éventuelle participation aux frais de la part des passagers et le feront figurer dans le règlement particulier de leur manifestation. Cette P.A.F. est valable pour l'ensemble du meeting, quel que soit le nombre de passage effectués.

Les passagers des voitures inscrites en Historic Rally Stage devront être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le conducteur et le candidat passager).

27.7.6. LICENCES

Le conducteur et le passager devront tous deux être titulaires, au minimum, d'un Titre de Participation "TP-L" ("TP-B", s'ils le souhaitent), 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.

N.B. : Les H.R.S. (et les H.R.F.) ne sont pas des "épreuves" de Sport automobile au sens où l'entend le Code Sportif FIA. Il n'est donc pas possible d'inscrire ces manifestations au calendrier OPEN ni d'y accueillir des licenciés étrangers qui seraient couverts par leurs licences nationales ou internationales.

27.7.7. EQUIPEMENTS

- Le port du casque, par le conducteur et l'éventuel passager, est **obligatoire** durant le parcours de l'ES, sur route fermée. Il est **interdit** sur les parcours de liaison (sous peine d'une amende **automatique** de **25 € par membre de l'équipage contrevenant**).

Remarque : Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, HFR (HANS ou assimilé), HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de cette discipline.

27.7.8. SECURITE DES PARTICIPANTS

Rappel de l'Art. 3 du Ch. III :

Durant le déroulement d'un parcours sur route fermée (qu'il s'agisse d'une épreuve de vitesse, de régularité ou de démonstration à allure libre), les vitres seront fermées, au minimum, aux ¾ (trois quarts).

Il sera **STRICTEMENT INTERDIT** pour les occupants de la voiture, **de sortir la main ou le bras** hors de celle-ci, sous

peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting (automatique, à la seconde infraction) pour conduite dangereuse.

27.8. LISTES DES PARTICIPANTS

27.8.1. LISTE OFFICIELLE DES CONDUCTEURS

Une liste reprenant l'ensemble des conducteurs participant à la manifestation (nom, prénom, n° de licence, marque, modèle, cylindrée et année de la voiture) devra être établie à l'initiative de l'organisateur. Elle sera signée et affichée par lui, dès l'heure de fin des engagements reprise dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Elle sera contresignée pour officialisation par le commissaire sportif présent, une demi-heure après son affichage.

27.8.2. LISTE OFFICIELLE DES PASSAGERS

La liste "Passagers", sera établie par ordre chronologique d'inscription. Elle reprendra leur identité et leur numéro de "TP-L" ou de licence (sans référence à l'une des voitures engagées, puisque les passagers peuvent transiter de l'une à l'autre, au fil des passages). La liste "Passagers" sera évolutive et **exhaustive**, étant entendu, évidemment, qu'aucun passager ne peut intégrer une voiture s'il n'est pas, préalablement, repris sur cette liste.

La gestion de cette liste et sa tenue à jour sont du ressort du secrétariat de l'épreuve.

La remise du bracelet intransmissible (voir Art. 27.9.2, du présent RPR) sera subordonnée à l'ajout de la participation, sur la liste. La clôture de cette liste interviendra, au plus tard, à 15 heures. Elle sera horodatée et officialisée par un des Commissaires Sportifs présents.

27.8.3. ATTRIBUTION DES NUMEROS

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

27.9. PROCEDURES D'IDENTIFICATION

27.9.1. CONDUCTEURS

Lors de l'achat de son Titre de Participation ou lors de la vérification de sa licence, le conducteur se verra attribuer, par le secrétariat de la manifestation, un bracelet intransmissible "conducteur" et sera invité à le passer immédiatement à son poignet gauche.

Ce bracelet spécifique "Conducteur" portera le même n° que la voiture (2 voitures engagées = deux bracelets avec n° différents ; 1 voiture avec 2 pilotes = deux n° différents sur la voiture, à utiliser tour à tour).

En outre, un cachet indélébile sera apposé sur le dessus de leur poignet gauche (visible, par les contrôleurs au départ, sans que le pilote ne doive se déganter).

27.9.2. PASSAGERS

Il en ira de la même procédure pour les passagers, lesquels recevront un bracelet spécifique "Passager", portant le N° qui figurera en regard de leur identité sur la liste officielle de départ "Passagers". **Cette liste devra impérativement être établie**, (même si aucun droit de participation n'est réclamé par l'organisateur). C'est cette liste qui sera transmise à l'assureur de l'ASAF et qui permettra aux passagers d'être couverts par l'assurance globale "Accidents - Dommages Corporels" souscrite à cette occasion ou celle afférente à leur "TP-L" ou licence. Ils seront invités à passer, immédiatement ce bracelet à leur poignet droit.

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.

27.10. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

27.10.1. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Des parcs de départ, de regroupement et d'arrivée pourront être prévus afin de rassembler les véhicules des participants et de réduire au minimum d'éventuels soucis de circulation aux abords de l'événement.

Ces parcs seront toutefois ouverts aux concurrents (qui pourront, le cas échéant, y intervenir sur leur véhicule), ainsi qu'au public.

27.10.2. ZONES D'ASSISTANCE

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

27.10.2.2. En vue de préserver l'environnement, toute assistance ne pourra être pratiquée qu'une fois le véhicule stationné au-dessus d'une bâche imperméable d'une dimension minimale de 3 mètres sur 4. En cas de contravention à cette imposition, une amende automatique de **25 €** sera perçue pour chaque manquement constaté.

27.10.3. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS

L'ordre des départs et l'intervalle de temps entre ceux-ci (1 minute, conseillée, 45 secondes, au minimum) sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

27.10.4. PROCEDURE DE DEPART DE L'ES

A l'endroit et au moment de chaque départ, les bracelets du pilote et du passager, la présence des estampilles ainsi que la concordance "Pilote/Voiture", (Cf. : Liste des pilotes participants, voir Art. 27.9 ci-avant) seront contrôlés par les préposés de l'organisateur. L'organisateur veillera, sous peine d'une amende automatique de **250 €** (à percevoir par le CS présent), à identifier clairement chaque voiture (numéros non transférables), chaque conducteur et chaque passager (bracelets intransmissibles et cachets indélébiles).

E - Règlement Particulier Rallyes

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

De plus, lors de chaque départ, il sera noté par le préposé de l'organisateur, le numéro "voiture/conducteur", ainsi que le n° de bracelet du passager. Ceci afin de pouvoir, à tout moment de l'épreuve, déterminer qui, exactement, se trouve à bord des voitures en piste. Les CS en place veilleront à faire respecter ce processus obligatoire.

AVERTISSEMENT : En cas de fraude ou tentative de fraude de la part des participants, en ce qui concerne les bracelets d'identification ou l'estampille indélébile, leur exclusion de la manifestation sera immédiatement prononcée.

27.10.5. PENALITES POUR COMPORTEMENTS IRRESPONSABLES OU INADEQUATS

Les pénalités en temps étant inadaptées dans le cadre des HRS/HRF, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

Remarque : Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une amende de 125 € sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Si cette amende ne lui a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette.

De tels "Avertissements" seront adressés, entre autres motifs, aux participants, pour dépassement du nombre de tours de boucle à effectuer dans les étapes "Show", pour sortie du bras ou de la main (pilote ou passager) par la fenêtre de la voiture au cours des passages en ES, pour conduite dangereuse, etc.

B. Historic Rally Festival (HRF)

27.11. DEFINITION

Les épreuves du type "HISTORIC RALLY FESTIVAL" ont pour but de créer une évocation des rallyes tels qu'ils étaient pratiqués il y a quelques décennies et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Bien que recréant les conditions d'une épreuve routière sportive, comportant des étapes spéciales sur routes fermées à la circulation publique et étant organisé, notamment sur le plan de la sécurité, comme un véritable rallye de type "B", **l'HISTORIC RALLY FESTIVAL n'est pas une compétition.**

Un **HISTORIC RALLY FESTIVAL** doit donc être considéré comme une démonstration permettant aux participants de parcourir les étapes spéciales d'un rallye "Vintage" et d'y évoluer, chacun à son rythme, dans des normes réglementaires de sécurité, sur un parcours fermé à la circulation routière.

27.12. REGLEMENTATION

La réglementation applicable aux épreuves de ce type est celle applicable aux "HRS" (voir ci-dessus, Art. 27.1. À 27. 10.), sauf pour les particularités propres aux "HRF" et qui sont reprises ci-dessous.

Les manifestations du type "HRF" pourront se dérouler en deux "Étapes" (ES sur 2 jours consécutifs), moyennant une majoration (25%) du montant de la prime d'assurance relative à une manifestation de ce type se déroulant en une seule "Étape".

27.13. PARCOURS

- Il comprendra des secteurs de liaison sur routes ouvertes à la circulation routière, où les concurrents devront se conformer en tous points aux Lois et Règlements en vigueur, ainsi que des Étapes Spéciales, sur routes fermées (ci-après dénommées **ES**).
- Au cours des **ES** sur routes fermées l'événement sera assimilable aux rallyes de type "B" tels qu'ils sont définis dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF, hormis le chronométrage et la cadence des départs. La réglementation générale de cette discipline y sera applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions spécifiques aux événements du type "HISTORIC RALLY STAGE" et du type "HISTORIC RALLY FESTIVAL", reprises au présent Art. 27.

En dérogation, également, avec le règlement des rallyes de types B et B-Short, le nombre de passages dans les ES est **limité à 5**. L'organisateur ne respectant pas cette règle est passible d'une amende automatique de **250 €**.

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

- Les participants amenés, à la fin d'une ES, à devoir rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation, le feront en suivant les **"itinéraires de retour"**, si l'organisateur en a prévus ou, en cas d'absence de ceux-ci, par l'itinéraire qu'ils auront librement choisi.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

27.14. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE

L'itinéraire sera communiqué sous forme de schémas orientés métrés (fléché conventionnel) et/ou cartes en couleurs tracées (1/25.000, 1/20.000 ou 1/10.000).

27.15. ADMISSION DES VEHICULES

Voir Art. 27.5.1 et 27.5.2. ci-avant : Historic Rally Stage – (HRS)

Sous peine d'exclusion ou de refus de départ de la manifestation, l'équipage :

- Sera composé, **UNIQUEMENT** des 2 personnes reprises sur la liste officielle des participants et ce, pendant toute la durée de la manifestation.
- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de la manifestation, sauf si le véhicule est immobilisé, à l'arrêt à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Une voiture ne peut être inscrite qu'une seule fois et ne peut être remplacée par une autre en cours de manifestation

27.16. FRAIS DE PARTICIPATION

Comme en HRS, le montant des droits d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Ces droits comprennent tous les frais d'organisation et d'assurances de l'épreuve.

Si d'autres prestations ou services sont proposés aux concurrents, ils ne pourront être que facultatifs et les frais supplémentaires à payer pour en bénéficier devront être séparés du droit d'engagement.

27.17. RECONNAISSANCES (voir Art. 9 du présent RPR)

L'organisateur a le loisir d'organiser une reconnaissance du parcours, dans les normes applicables aux rallyes de type "B" et "B-Short".

Pour rappel :

- voitures banalisées mais identifiables par l'organisateur ;
- Aucun équipement de compétition sauf protection du carter du moteur ;
- Reconnaissance non couverte par l'assurance de la manifestation ;
- Uniquement le jour ou la veille de l'événement.

N.B. : En cas d'infraction aux règles des "Reconnaissances", les pénalités en temps, inadéquates dans le contexte des épreuves de ce genre, seront remplacées par un "Avertissement" (**carton jaune**). Au deuxième "Avertissement" (**carton rouge**), le participant se verra refuser le départ de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

27.18. (Non utilisé)

27.19. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Des parcs de départ, de regroupement et d'arrivée pourront être prévus afin de rassembler les véhicules des participants et de réduire au minimum d'éventuels soucis de circulation aux abords de l'événement.

Ces parcs seront toutefois ouverts aux concurrents ainsi qu'au public.

27.20. ORDRE ET CADENCE DES DEPARTS

L'ordre des départs et l'intervalle de temps entre ceux-ci (1 minute conseillée, 45 secondes, au minimum) sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

27.21. RESPECT DU TIMING

Les participants qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans la durée de fonctionnement d'une ES (voir Art. 27.4.9), rejoindront directement l'ES suivante en respectant "**l'itinéraire d'évitement**" **prévu par l'organisateur** et y prendront le départ à l'heure prévue pour eux, par le fiming.

Ils pourront rejoindre, également, le parc de regroupement suivant (ou le PC course) d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation (voir Art. 27.13, dernier tiret).

L'adresse et les coordonnées GPS du parc de regroupement, de fin de section ou de fin de boucle seront indiquées dans le Road Book, afin de permettre aux concurrents de s'y rendre, directement, à partir de n'importe quel endroit du parcours.

Rappel : L'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

27.22. DIVERS

Pour les cas non prévus au présent règlement "Historic Rally Festival", se référer aux Prescriptions Sportives de l'ASAF, particulièrement au RPR et, plus précisément encore, au règlement "Historic Rally Stage", ci-dessus.

Art.28.- ASAF LEGEND RALLY'S

Discipline réservée à des voitures destinées à un usage routier (fermées, en classe S/R)

28.1. DEFINITION

Les rallyes du type "**ASAF LEGEND RALLY'S**" sont des rallyes de **régularité** et, éventuellement, de **démonstration non chronométrée**, réservés aux voitures anciennes. Ils sont disputés en partie sur la voie publique ouverte à la circulation routière et en partie sur des tronçons de routes fermées à toute circulation autre que celle des concurrents.

28.2. DESCRIPTION

L'épreuve pourra comporter jusqu'à **5** divisions :

28.2.1. DIVISION "LEGEND 50"

Rallye de **stricte régularité contrôlée**, à 50 km/h. de moyenne, au maximum, sur routes ouvertes et routes fermées.

28.2.2. DIVISION "LEGEND 65 R"

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.

28.2.3. DIVISION "LEGEND 65 S"

Rallye de **stricte régularité contrôlée**, à 65 km/h. de moyenne au maximum, sur routes fermées, uniquement (les secteurs fermés sont reliés entre eux par des trajets de liaison à 50 km/h de moyenne, au maximum).

28.2.4. DIVISION "LEGEND 80"

Un rallye de **régularité rapide** (temps cibles, uniquement) à 80 km/h. de moyenne, au maximum, sur routes fermées, uniquement (les secteurs fermés sont reliés entre eux par des trajets de liaison à 50 km/h de moyenne, au maximum).

28.2.5. DIVISION "HISTO-DEMO"

Démonstration non chronométrée, à allure libre.

La réglementation y applicable sera, en règle générale, celle de la Division "Histo-Démo" des rallyes des types B et B-Short (Art. 26.11.6 du présent RPR), **excepté en ce qui concerne les "Reconnaisances", interdites en ASAF Legend Rally's.**

28.3. ADMISSION DES VEHICULES

28.3.1. DIVISIONS "LEGEND 50", "LEGEND 65 R /65 S" ET "LEGEND 80"

28.3.1.1. Périodes de référence

- En Divisions "**Legend 50 – 65R – et 65S**", l'épreuve est accessible aux voitures produites ou homologuées par la FIA (ou l'une de ses ASN) **avant le 31 décembre 1993 à minuit.**
- En Division "**Legend 80**", elle n'est accessible qu'aux voitures produites ou homologuées par la FISA/FIA (ou l'une de ses ASN) **avant le 31 décembre 1982 à minuit.**

Des voitures de type identique (**même "Body" et même motorisation**) fabriquées **après** ces dates, seront également admises au départ, pour autant que la date du début de leur production ou celle de leur homologation par la FISA/FIA (ou de l'une de ses ASN), soit **antérieure au 31 décembre 1993, à minuit, d'une part, ou du 31 décembre 1982, à minuit, d'autre part.**

Néanmoins, des voitures, équipées de culasse et/ou moteur de substitution pourront également être admises aux deux conditions cumulées suivantes :

- A.-** que le modèle ainsi créé **ait existé tel quel** ou ait fait l'objet d'une **homologation dans cette configuration** par la FISA/FIA (ou l'une de ses ASN) **endéans les périodes de référence respectives*** ;
- B.-** que **l'élaboration sécuritaire** imposée par les modifications apportées soit à la hauteur des performances majorées.

Les voitures devront donc être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque et aux impositions/interdictions/tolérances reprises au point 26.11.5.11.1 du présent RPR, sauf en classe S/R de la Division "Legend 80" (Voir 28.3.1.2, ci-après).

La cylindrée n'est pas limitée dans les Divisions ASAF LEGEND 50- 65R – 65 S, ni pour les voitures inscrites en Legend 80, classes A, B, C et D (Voir Art. 28.10.2, ci-après).

28.3.1.2. *Particularité de la classe S/R (de la Division "Legend 80") :

(Division réservée aux voitures fermées, destinées à un usage routier)

Des moteurs - des culasses - de substitution, même **non implantés** dans un modèle avant le **31 décembre 1982 à minuit** pourront y être installés, à condition qu'ils soient de la **même marque** que la voiture (ou que celle du moteur – de la culasse - l'équipant d'origine) ****.**

Limitation de cylindrée en cas de moteur et/ou culasse de substitution

Dans tous les cas de figure, la cylindrée d'un moteur de substitution installé dans une voiture de la Classe S/R (ou d'un moteur sur lequel une culasse de substitution a été apposée), ne pourra excéder, après application d'un éventuel coefficient de suralimentation (1.7), **3500cc, quel que soit son nombre de soupapes.**

****Des voitures** répondant aux conditions d'admission reprises au point 28.3.1.1 ci-avant, équipées d'un moteur d'une **autre marque** que celle de la voiture ou que celle du moteur l'équipant à l'origine, seront également admises à participer en Classe S/R, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN.**

Ces voitures (moteur et/ou culasse de substitution) ne seront admises en Classe S/R que pour autant qu'elles soient, en tous points conformes à cette fiche d'homologation.

Malgré la présentation de cette fiche d'homologation et quelles que soient les mentions reprises sur cette fiche d'homologation, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc, tandis que les diamètres maximaux des brides** d'admission resteront fixés à **34mm**, pour un moteur "essence" et à **37mm** pour un moteur "Diesel".

Des **contrôles de conformité** (e.a. : cylindrées et brides) pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux voitures non qualifiables, une amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et

E - Règlement Particulier Rallyes

toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.
D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration), une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

28.3.2. DIVISION "HISTO-DEMO" EN ASAF LEGEND RALLY'S

Rappel (Art. 28.2.5 et 26.11.6 du présent RPR)

- a) Seul**, un modèle de voiture entré en production ou homologué **avant le 31 décembre 1993 à minuit**, est admissible.
Cette admission est étendue à des voitures de type identique (**même "body"**) fabriquées **après** cette date, pour autant que la date du début de leur production ou de leur homologation par la FIA, soit antérieure au 31 décembre 1993, à minuit.
Dans ce cas, la cylindrée des voitures n'est pas limitée.
- b) Des voitures répondant à ces critères**, mais équipées de **culasse et/ou de moteur de substitution** pourront aussi être admises au départ, pour autant que ces éléments soient de la **même marque** que la voiture ou que celle du moteur/culasse dont elle était équipée d'origine (Voir aussi, **c**) ci-dessous).
Dans ce cas, la cylindrée de ce moteur ne pourra excéder, 3500 cc (quel que soit son nombre de soupapes) après application de l'éventuel coefficient de suralimentation (Diamètres maximaux des brides d'admission : **34mm**, "Essence" ; **37mm**, Diesel).
- c) Des voitures répondant aux critères d'ancienneté énoncés au point a)**, ci-dessus, équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**.
Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.
De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.
- d) L'élaboration sécuritaire** imposée par les modifications apportées, devra, dans ce cas, être à la hauteur des performances majorées
- e) Des contrôles de cylindrée** et de **brides** pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux voitures non qualifiables, une amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.
- f) D'autre part** (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration), une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).
- g) La présente réglementation** sera de stricte application ; toute fraude ou tentative de fraude en vue de faire participer un véhicule non qualifiable, sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, pour ses instigateurs qu'ils soient concurrents ou organisateurs (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).
Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration et ce, même dans le cas où la voiture, qui n'avait pas été reprise dans la liste dont question à l'Art. 27.5.2 du présent RPR, avait été acceptée par les Commissaires Techniques dépêchés sur place ou si les renseignements fournis étaient incomplets, incorrects ou fallacieux.

28.3.3. La présente réglementation sera de stricte application ; toute contravention sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, tant pour le concurrent qui aura utilisé une voiture non **qualifiable, que pour l'organisateur qui l'aura acceptée** (voir Art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

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

28.3.4. Nonobstant la satisfaction aux 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 ou pour tout autre motif.

28.3.5. Les véhicules "Tous terrains" ne seront pas acceptés dans les épreuves du type "ASAF Legend Rally's"

28.4. PARCOURS

28.4.1. Le parcours 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 Etapas de Sélection chronométrées à la seconde, sur routes fermées (ci-après dénommées **ES ou RT**).

E - Règlement Particulier Rallyes

Rappels :

- Le port du casque est **obligatoire** lors des ES (routes fermées à la circulation publique), sous peine de mise hors course **et interdit** en dehors de celles-ci, (sous peine d'une amende **automatique** de **25 € par membre de l'équipage contrevenant**).
- Le port de la ceinture de sécurité est **obligatoire** durant toute l'épreuve si la voiture en était équipée d'origine (Harnais toujours obligatoires en classe SR de la Division Legend 80).

Le parcours sur Routes fermées à la circulation routière fera l'objet d'une homologation par un Inspecteur-Sécurité de l'ASAF ; un plan de sécurité sera établi et soumis à l'avis de la Commission "Rallyes" du SPF Intérieur (de la même manière que les rallyes de type "B" et "B-Short").

28.4.2. Toute "reconnaissance" est interdite.

28.4.3. Les secteurs empruntant des routes ouvertes à la circulation routière 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 (CP) par tranche de 3 Km*.

Pour rappel, tous les contrôles de passages (CP) seront "humains"

*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 €**.

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

28.4.4. Au cours des ES et RT, aucun contrôle de passage (CP) ne pourra être organisé, que ce soit sur routes ouvertes ou sur routes fermées.

28.4.5. 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).

28.4.6. Pour les Divisions "Legend 50" et "Legend 65 R", 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).

28.4.7. Au cours des **ES** sur routes fermées des Divisions "Legend 65 S et 80", l'épreuve sera assimilable aux rallyes de type "B" tels que définis dans les Prescriptions Sportives de l'ASAF (Voir présent RPR, à l'Art. 26.) 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.

28.4.8. Au cours des **RT/ES** sur routes ouvertes ou fermées ("Legend 50" et "Legend 65R"), sera également applicable, la réglementation relative aux rallyes de régularité (Voir 4^{ème} partie, Art. 30 A - Régularité "SOFT" et 30.B. - Régularité "MARATHON"), sauf en ce qui concerne les éventuelles dispositions spécifiques aux épreuves du type "Legend Rally's", reprises dans le présent règlement

28.4.9. COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE

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.

28.5. CONTROLES HORAIREs (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")

IMPORTANT : Voir Art. 11.4 du présent RPR : Fonctionnement des CH

RAPPEL : L'entrée en avance dans la zone de pointage des contrôles horaires (panneau jaune) n'est pas autorisée en Legend Rally's.

28.6. MOYENNES HORAIREs (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")

28.6.1. SUR LES ROUTES OUVERTES

Quelle que soit la Division, la moyenne horaire imposée sur les secteurs ouverts à la circulation routière, 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.

28.6.2. SUR LES ROUTES FERMEES (ES)

- En division "Legend 50", elle ne pourra excéder **50 km/h**.
- En divisions "Legend 65R/65S", elle ne pourra excéder **65 km/h**.
- En division "Legend 80", elle ne pourra excéder **80 km/h**.

28.7. PENALISATIONS (* =Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")

28.7.1. RT/ES

La progression dans ces secteurs (routes fermées ou routes ouvertes, le cas échéant) devant être constante, le concurrent pourra y être sanctionné pour avance ou pour retard, à l'endroit où des contrôles sont installés par l'organisateur. Dans toutes les Divisions, **sauf en "Legend 80"**, les RT/ES doivent comporter, au minimum, une prise de temps intermédiaire secrète.

- CH manquant ou franchi en sens inverse : **900 points ***.
- CP manquant : **300 points***.

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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 section / boucle ou sur l'ensemble de l'épreuve (CH, RT et/ou CHS cumulés). La même sanction pourra être appliquée aux "Histo-Démo" si le contrôle "incognito" de leurs temps de passage par l'organisateur, démontre une vitesse moyenne ou ponctuelle excessive pratiquée.

28.7.2. 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.

28.8. RESPECT DE L'ITINERAIRE ET DU TIMING EN "HISTO-DEMO"

28.8.1. RESPECT DE L'ITINERAIRE

Les participants sont tenus, sous peine d'exclusion du meeting, de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers chaque ES, se rendre d'une ES à l'autre et rejoindre le départ après avoir parcouru les tronçons fermés à la circulation. Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni. Il leur sera toutefois autorisé de ne pas disputer tout ou partie d'une boucle, faire retour immédiat au parc de regroupement du PC Course et reprendre part à la manifestation lors du départ de la boucle suivante.

Dans cette éventualité, ils choisiront librement leur itinéraire de retour, étant entendu que le fait de sortir du tracé prévu par l'organisateur, décharge ce dernier et ses assureurs de toute responsabilité. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

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.

28.8.2. ETAPE SHOW

Si l'ES comporte une boucle à son départ ("Etape Show"), le **nombre de tours** de cette boucle, prévu par l'organisateur, ne peut être dépassé par les participants. Si c'est le cas, un drapeau rouge sera exhibé à l'adresse des contrevenants, lesquels ne pourront poursuivre leur route. A la seconde infraction de l'espèce, ils seront exclus du meeting.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas cette disposition.

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

28.8.3. RESPECT DU TIMING

Les concurrents de la Division "Histo-Démo" sont tenus de se conformer au timing repris sur la feuille de route qui leur a été remise par l'organisateur.

Pour pouvoir intégrer harmonieusement une épreuve de "Legend Rally", il est indispensable que ce timing soit basé sur les mêmes paramètres que celui des autres Divisions.

En cas de retard dépassant les délais de mise hors course applicables aux autres concurrents (en principe, **+ de 15 min. par secteur, + de 30 min. par section ou sur l'ensemble déjà parcouru, de l'épreuve**), les participants à la Division Histo-Démo seront exclus du meeting.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un de ces participants sur son horaire.

Les concurrents qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans ce délai au départ d'une ES, rejoindront directement l'ES suivante en respectant l'itinéraire d'évitement prévu par l'organisateur et y prendront le départ à l'heure prévue pour eux, par le timing.

Ils pourront rejoindre, également, le parc de regroupement suivant (ou le PC course) d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation (voir Art. 26.11.6.7, dernier alinéa).

Dans cette éventualité, ils choisiront librement leur itinéraire de retour,

E - Règlement Particulier Rallyes

étant entendu que le fait de sortir du tracé prévu par l'organisateur, décharge ce dernier et ses assureurs de toute responsabilité. Durant cette séquence, le participant redevient un usager normal de la voie publique et se déplace sous le couvert de ses assurances personnelles.

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.

28.9. COEFFICIENTS (Pas applicable à la Division "HISTO-DEMO")

28.9.1. EN VUE DE DETERMINER LA CLASSE DE CYLINDREE

- La cylindrée des moteurs "Diesel" atmosphériques sera affectée du coefficient 0,7
- La cylindrée des moteurs suralimentés sera affectée du coefficient 1,7 (sauf "Diesel" : coefficient 1)
- 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.

28.9.2. AFFECTANT LES PENALITES DE RETARD EN FONCTION DE L'AGE 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 sera basé sur l'année d'homologation par la FISA/FIA, du modèle ainsi motorisé. A défaut d'homologation, l'année prise en considération pour déterminer le coefficient sera celle de la première année de fabrication.

Ce coefficient **Ka**, propre à chaque voiture, sera déterminé par les deux derniers chiffres du millésime pris en considération.

Exemples : l'année 1964 donnera un coefficient **Ka** de **0,64**, l'année 1982 donnera un coefficient **Ka** de **0.82**. (Voir 4^{ème} partie, Art. 30.4.6. – RE Soft, du présent RPR).

Si le modèle n'a pas existé dans cette configuration (voiture versée en **classe S/R** des **Legend 80**, dès lors) l'année de base servant au calcul du coefficient, sera de **5 ans postérieure** à celle de fin de la période de référence (1982 +5, soit **1987**), ce qui détermine un coefficient **Ka** de **0,87**.

28.10. DOCUMENTS REQUIS – SUBDIVISIONS

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

28.10.1. "LEGEND 50" ET "LEGEND 65 R"

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

En conséquence, les voitures de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculés en "Ancêtres - O" avec carte ROUGE de compétition n'y seront PAS ACCEPTEES, à l'exception des voitures immatriculées 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 1300 cc
- Classe B** : plus de 1300 cc, jusque 1600 cc
- Classe C** : plus de 1600 cc, jusque 2000 cc
- Classe D** : plus de 2000 cc (cylindrée illimitée)

28.10.2. "LEGEND 80" ET "LEGEND 65 S"

Les voitures de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculés en "O" avec carte de CTA rouge (compétition) seront ACCEPTEES en "Legend 80" et en "Legend 65 S".

Dans ces Divisions, les voitures seront réparties 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)
- Classe S/R (en Legend 80, seulement)** : voitures de toutes cylindrées, **non** conformes aux spécifications d'époque (Voir Art. 28.3.1.2, du présent RPR).
(Cylindrée illimitée en cas de moteur et culasses(s) d'origine ; Cylindrée limitée à 3500cc, après application de l'éventuel coefficient de suralimentation de 1.7, en cas de moteur et/ou culasse de substitution).

N.B. : Les classes regroupant moins de 5 concurrents seront intégrées dans la classe immédiatement supérieure (sauf S/R et "Histo-Démo").

28.10.3. "HISTO – DEMO"

Les voitures de compétition de la catégorie 2 (carte de CTA rouge) ou immatriculées en "Ancêtres-O" avec carte de CTA rouge (compétition) seront acceptées en "Histo – Démo".

Dans cette Division (non chronométrée) il n'y a pas lieu de répartir les voitures dans des classes de cylindrée.

28.11. NORMES TECHNIQUES REQUISES

PRECISION : 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 présent RPR.

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 que pour 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 décelées 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.). **Le nombre de décibels ne pourra excéder 95.**

28.11.1. VOITURES CONFORMES D'EPOQUE (Classes A, B, C et D)

Rappel : Pour pouvoir concourir en classes A, B, C ou D, les voitures doivent être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou homologations d'époque. Des voitures équipées de culasses et/ou moteurs de substitution pourront également y être admises 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 et dater des périodes de référence.
- 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).

28.11.2. 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 :
 - 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 principal de freinage ;
- Au niveau des **suspensions**, si les jambes de force à filet sont autorisées, les amortisseurs à bonbonne extérieure, eux, ne le sont pas (sauf homologation d'époque) ;
- Le remplacement de la **génératrice** par un alternateur sera autorisé.

28.11.3. DEROGATIONS TECHNIQUES (Classes A, B, C et D et "Histo-Démo")

Les véhicules participant à la manifestation 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 A, B, C et D (Voitures conformes d'époque) et aux voitures de la Division "Histo-Démo").

A savoir,

- Pare-brise :** Le pare-brise feuilleté, bien que conseillé, n'est pas obligatoire.

E - Règlement Particulier Rallyes

- b) Arceau :** 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.
- c) Appui-tête** - 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.
- c) Sièges :** Les sièges peuvent être ceux d'origine, des baquets d'époque ou des baquets modernes, sans autre imposition d'homologation. **Is ne peuvent toutefois présenter une année de péremption (fixée par le fabricant) dépassée.**
- d) Harnais :**
- En Divisions "Legend 50", "Legend 65 R ou S" et "Histo-Démo", les harnais ne sont pas obligatoires mais si la voiture en est équipée, ils ne pourront présenter une éventuelle date de péremption, fixée par le fabricant, dépassée.
 - 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, fixée par le fabricant, dépassée.
- f) Coupe-circuit :** Le coupe circuit n'est pas obligatoire.
- g) Repose-pied :** Le repose-pied pour le co-pilote est libre et facultatif.
- h) Films antidéflagrants :** Les films antidéflagrants sur les vitres latérales ne sont pas obligatoires.

28.11.4. DEROGATIONS TECHNIQUES (Classe S/R)

Les véhicules répondant aux conditions d'ancienneté mais qui ne peuvent répondre aux normes techniques énumérées ci-dessus, 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, **notamment, le système FHR (HANS ou assimilé)**.
Elles devront, notamment, posséder un carnet de Pré contrôle ASAF/RACB Sport/VAS en cours de validité.

28.11.5. REMARQUES GENERALES QUANT A L'ADMISSION DES VOITURES

- 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. Sauf en Division "Histo-Démo",** 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, le cas échéant, concourir dans toutes les Divisions.

28.11.6. PASSEPORT "PROV'HISTORIC" ASAF

Ce passeport ne sera **pas exigible** dans les épreuves du type "ASAF Legend".

28.12. LISTES - CLASSEMENTS

28.12.1. LISTE DES QUALIFIES AU DEPART

Au maximum 45' avant le départ de l'épreuve, une liste officieuse 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.

28.12.2. CLASSEMENTS FINAUX

A l'issue de l'épreuve, quatre classements généraux séparés seront établis (un classement pour chacune des Divisions, sauf la "Histo-Démo"). 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.

28.13. LICENCES (Voir RSG, Art. 2) – AGE MINIMUM

Seuls les concurrents (pilote **et** navigateur) âgés de **18 ans, au minimum**, seront admis au départ des épreuves du type "ASAF Legend Rally's".

28.13.1. LICENCES MINIMALES

28.13.1.1. Pour les concurrents des Divisions "Legend 50", "Legend 65 R ou S" et "Histo – Démo", **la licence ASAF "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.

Bien évidemment, toutes les licences annuelles émises par l'ASAF et par la VAS sont acceptables.

En l'absence de licence ASAF/VAS pré-détenue, un Titre de Participation "**TP-L**" ("**TP-B**", si souhaité) peut être obtenu sur place, au prix de **10 €** (50€ pour le "TP-B"), auprès du Commissaire Sportif affecté à cette fonction. Ce Titre de Participation (comportant une Assurance "Accidents – Dégâts Corporels" et une "P.J."), n'est valable que pour cette seule épreuve.

28.13.1.2. La licence minimale pour pouvoir participer en Division "Legend 80", est **la licence "A4", pour le pilote et la licence "B", pour le co-pilote.**

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 co-pilote 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.

Des Titres de Participation ("**TP-A4**" et "**TP-B**") équivalant ces deux types de licences, valables pour la manifestation où ils sont délivrés, pourront également être obtenus sur place.

Ils seront délivrés sur présentation du "Talon/Autorisation" (intégré au formulaire ASAF), dûment complété **par le médecin de famille ou gestionnaire du dossier médical du demandeur**, certifiant l'aptitude de son patient à pratiquer le sport automobile (formulaire téléchargeable sur le site www.asaf.be).

Les porteurs de licence nationale ou internationale du RACB en cours de validité et d'un niveau suffisant se verront délivrer un Titre de Participation sans ces formalités.

Rappel : Pour l'obtention d'une licence **annuelle**, les demandeurs de 45 ans et plus devront également présenter la preuve qu'ils ont subi avec succès, un test cardiologique à l'effort. Les résultats de cet examen seront valables jusqu'au moment déterminé par le cardiologue qui aura procédé au test.

Le Titre de Participation "**TP-A4**" ne sera toutefois délivré 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.

28.13.2. Les demandeurs qui ne peuvent conduire, se verront apposer la mention "**ne peut conduire**" sur leur licence ou sur leur Titre de Participation.

28.14. EQUIPEMENT DES PARTICIPANTS

Remarque : Si d'autres équipements de sécurité tels que SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, FHR (HANS ou équivalent), HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple, ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages **il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS** ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de cette discipline.

28.14.1. DIVISIONS "LEGEND 50", "LEGEND 65 R OU S" ET "HISTO-DEMO"

Le port du casque attaché est obligatoire durant les **ES** (routes fermées) et interdit en dehors de celles-ci (sous peine d'une amende **automatique** de **25 €** par membre de l'équipage contrevenant).

28.14.2. 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) et interdit en dehors de celles-ci (sous peine d'une amende **automatique** de **25 €** par membre de l'équipage contrevenant). **Il faut ajouter à ces accessoires,**

le système FHR (HANS ou assimilé) pour la classe S/R des Legend 80.

28.15. PROCEDURE 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.

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.

28.16. 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.

28.17. ATTRIBUTION DES NUMEROS

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

28.18. RECONNAISSANCES - RAVITAILLEMENTS – ASSISTANCES

28.18.1. RECONNAISSANCES

Toute "reconnaissance" est interdite ; Les moyennes de la première boucle, dans les secteurs fermés à la circulation routière, seront, éventuellement adaptées, vu la méconnaissance et la difficulté du parcours.

28.18.2. RAVITAILLEMENTS EN CARBURANT

Les points de ravitaillement en carburant seront prévus tous les 120 km, au maximum.

Ces points de ravitaillement seront clairement indiqués dans le road-book.

28.18.3. ASSISTANCES

- 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 ou mises à niveau 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.

4ème partie : LES RALLYES A PARCOURS SECRET

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

29.1. PROFIL DES EPREUVES

29.1.1. Les épreuves présenteront un parcours situé entre 120 et 240 km, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse ces 120 kms.

29.1.2. Aucune notion de vitesse ni de régularité ne pourront entrer en ligne de compte pour l'établissement des classements.

Toutefois, les organisateurs pourront appliquer une limitation du temps de fonctionnement des infrastructures mises en place.

Cette disposition est nécessaire pour éviter que les organisateurs n'attendent indéfiniment des concurrents trop obstinés, égarés ou rentrés chez eux sans prévenir.

Elle est également nécessaire pour établir le timing de la manifestation, notamment si plus d'une section sont prévues au programme.

C'est ainsi que les CPH s'ouvriront à un moment où le premier concurrent est susceptible de s'y présenter et se fermeront après le passage de tous les concurrents.

Si, toutefois, un (ou des) concurrent(s) ne s'y étai(en)t pas présenté(s), il appartiendrait à l'organisateur, après avoir attendu jusqu'au moment où il peut être raisonnablement admis qu'aucun concurrent ne s'y présentera plus, de décider de sa fermeture.

L'on admettra, comme raisonnable, le moment se situant une heure après l'heure idéale de passage, à cet endroit, du dernier concurrent, calculée à 25 km/h. de moyenne, au maximum.

E - Règlement Particulier Rallyes

De plus, les délais au-delà desquels les feuilles de route ne seront plus reprises aux fins de sections et/ou d'épreuve, seront fixés par l'organisateur et communiqués aux concurrents lors du briefing.

La moyenne horaire utilisée par l'organisateur pour fixer ces délais ne pourra, elle non plus, être supérieure à 25 km/h, à appliquer à l'heure de départ du dernier concurrent, majorée d'une heure.

Cette moyenne devra être indiquée sur la feuille de route ou dans le road-book.

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

28.1.4. L'itinéraire à suivre devra être tracé sur des routes asphaltées, bétonnées ou pavées à l'exclusion des chemins en terre. Dans certains cas particuliers, cependant, déterminés par la configuration de l'infrastructure routière de la région, un pourcentage de 5% de chemins non revêtus, de bonne qualité, pourra être admis.

29.1.5. Les organisateurs peuvent organiser leur épreuve pour une, pour deux ou pour les trois catégories reprises à l'Art. 29.4, ci-dessous (à leur choix).

N.B. : Une catégorie "Régularité Soft" peut également être reprise au programme de l'épreuve (voir Art. 30-A du présent RPR).

29.1.6. Il n'est, outre ceci, pas imposé plus de directives quant à la nature ou au profil des épreuves afin de laisser à chacune d'elles sa spécificité et leur conserver, ainsi, une attrayante diversité.

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

29.2.1. Autorisations

Bien qu'un Rallye d'Orientation/Navigation ne soit pas une compétition sportive automobile, il n'en reste pas moins une manifestation organisée sur la voie publique.

Les organisateurs sont donc tenus de se conformer aux Lois et Règlements régissant ce genre d'activité et de prendre les contacts nécessaires avec les autorités locales ou autres, concernées, en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

29.2.2. Assurances

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**".

29.2.3. Licences

Les rallyes d'Orientation /Navigation de l'ASAF (**R.O.**) sont accessibles à tous les licenciés de l'ASAF **ayant atteint l'âge de 18 ans**.

Les passagers des voitures inscrites en "R.O." devront, également être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le conducteur et le passager).

La licence **minimale** pour pouvoir participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle "**L**" (**30 €**) ou un Titre de Participation journalier "**TP-L**" (**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 un Titre de Participation journalier du type "**TP-B**" (à **50 €**), après avoir satisfait aux impositions en matière d'agrément médical (Voir RSG Art. 2.1.9.).

Toutes les licences et Titres de Participation de l'ASAF (y compris la licence "L" et le Titre de Participation "TP-L") comportent une couverture en "Accident corporel" et une "Protection juridique".

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

29.2.4. Droit de calendrier

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 €**.

29.2.5. Droit d'engagement

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

29.3. ADMISSION DES VOITURES

La discipline est ouverte à toutes les voitures, quelle que soit leur ancienneté.

29.3.1. Déclaration et documents

Le véhicule doit être en conformité avec les impositions légales, tant au niveau des documents, des équipements de sécurité qu'au niveau du bruit. **Les participants attesteront par écrit et sur l'honneur, dans leur bulletin d'engagement, que le véhicule utilisé est conforme à la législation en matière de circulation routière.**

Les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinent toute responsabilité en ce domaine. De ce fait, les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

Attention : Couleur du certificat du CTA, VERTE

(Immatriculation normale, en "O" ou en immatriculation "Compétition" de catégorie 1).

E - Règlement Particulier Rallyes

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 épreuves sera analysée par la Commission Technique présente sur place (voitures d'origine ou équivalentes à celles de notre catégorie 1 et absolument conformes aux normes de bruits en vigueur en Belgique).

29.4. CATEGORIES

Afin d'uniformiser les noms attribués aux différentes catégories et les systèmes de lecture qui pourront être utilisés dans chacune d'elles, l'ASAF a déterminé les termes utilisés et décrit les systèmes de lecture dans les points repris ci-après.

29.4.1 "Découverte"

- 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.
- La majeure partie du parcours (au minimum 80% de la longueur totale) devra être fournie en fléché orienté simple où toutes les situations doivent être représentées (sauf "RSP" jusqu'à une situation univoque). Dans certains cas, le fléché sera métré pour des raisons de sécurité. Ce métrage n'autorisera toutefois pas l'omission des situations rencontrées avant la distance annoncée (aucun instrument de mesure de la distance ne doit être indispensable pour pouvoir progresser correctement).
Ces 80 % pourront être complétés par des secteurs tracés sur une carte à l'échelle 1/20.000 ou 1/25.000, en couleurs. Dans ce cas, l'organisateur sera tenu de préciser clairement, sur la carte, l'endroit où se trouve le dernier schéma repris au road book.

29.4.2. "Classic"

- 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.
- Afin de permettre une transition vers la catégorie "Experts" (voir 29.4.3, ci-après), le parcours pourra être complété par des secteurs en fléché allemand (maximum 20 Km) ainsi que des secteurs de carte à tracer (maximum 20 Km).

29.4.3. "Experts"

- Le road book peut comporter du fléché orienté métré ou non métré, du fléché droit métré ou non métré, des cartes couleur 1/20.000, 1/25.000 et 1/50.000, tracées ou à tracer, des cartes muettes, du fléché allemand (arête de poisson), des notes littéraires (à la condition qu'un catalogue des abréviations utilisées existe dans le briefing écrit remis aux participants).
- Pour les arêtes de poisson (fléché allemand), les cartes muettes ou pour tout autre système non répertorié ci-dessus, la longueur de chaque tronçon ne pourra excéder 30 Km.

29.4.4. N.B.

En catégories "Classic" et "Experts", les organisateurs qui souhaitent introduire d'autres systèmes de lecture ou de notes s'engagent à le signaler dans le règlement de l'épreuve et à fournir un briefing écrit détaillé sur le système de notes ou de lecture non répertorié qui sera en vigueur.

29.5. SYSTEMES DE LECTURE

- Les différents systèmes d'indication de l'itinéraire sont décrits en détail, ci-après (voir Art. 29.10.).
- Les cartes devront être des copies couleurs de cartes récentes n'ayant subi aucune modification ni altération (pas d'ajout, suppression, tipp-ex ...).

29.6. CONTROLES DE PASSAGE (CP)

Les "contrôles de passage" pourront être de deux sortes :

- 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 et de format **A3**, au minimum).
- Attention : Si de "faux" **CP** sont autorisés, tous les **CPH** doivent être "véritables".

Remarque : Lorsqu'une catégorie "**Régularité Soff**" sera organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront être doublés par des panneaux **CH (jaune et rouge "Horloge")**. Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants des catégories de l'épreuve d'Orientation/Navigation, qui n'en tiendront pas compte : un visa de passage, seulement, sera apposé sur leur feuille de route.

29.6.1. Panneaux routiers

Les panneaux routiers à prendre, **EVENTUELLEMENT**, en considération seront ceux d'entrée en zone agglomérée (Panneaux F1, F 1a et F 1b). Les concurrents noteront sur leur feuille de route, les deux premières lettres du nom de l'agglomération concernée (premier mot du panneau) ou noteront, sur leur feuille de route, les lettres "**AG**" (agglomération) pour les panneaux qui ne reprennent qu'un pictogramme.

29.6.2. Panneaux "Organisateurs"

Leur unique fonction est de constater le passage du concurrent et/ou de faire en sorte que le concurrent ralentisse ou s'arrête à leur endroit. En conséquence, ces panneaux ne pourront se trouver à moins de 20 cm. du sol (base du panneau), ni à plus de 2 m. de haut (faîte du panneau). De plus, ils devront se trouver à moins de 2 m. du bord de la route.

Il n'est donc pas question de les dissimuler ni de les disposer à des endroits choisis pour qu'ils échappent à la vigilance du concurrent qui doit, en priorité, accorder son attention à la conduite de son véhicule. En résumé, le concept est le suivant : Si un concurrent passe à un endroit où se trouve un **CP** ou un **CPH**, IL DOIT LE VOIR !

Les panneaux "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).

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.

29.7. PENALITES - CLASSEMENTS

29.7.1. Pénalités "principales"

Les pénalités encourues par les concurrents seront exprimées en points.

Elles proviendront essentiellement :

- D'un défaut de passage à un endroit de l'itinéraire imposé ;
- Du passage à un endroit imposé, à un moment inapproprié ;
- Du passage constaté à un endroit situé en dehors de l'itinéraire idéal.

Ces situations pourront être constatées, sur la feuille de route par :

1. L'absence d'un "contrôle de passage" ;
2. Une divergence dans l'ordre de ces "contrôles de passage", par rapport à celui déterminé par l'organisateur ;
3. La présence intrusive d'un "contrôle de passage" excédentaire (vrai ou faux).

La pénalité applicable pour chaque **CP** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu sera de **300** points. Celle applicable aux **CPH**, dans les mêmes conditions, sera de **900** points.

29.7.2. Pénalités "subsidiaries"

29.7.2.1. Afin de départager les éventuels **ex aequo**, l'organisateur pourra user de pénalités subsidiaires engendrées par un système basé sur la distance réellement parcourue par les concurrents, distance comparée à la distance idéale réelle de l'épreuve (ou d'une ou plusieurs parties de celle-ci, à la discrétion de l'organisateur). Les portions du tracé où la distance parcourue sera contrôlée sont dénommées **SDK** (Secteur de Départage Kilométrique)

29.7.2.2. 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.

29.7.2.3. Les pénalités ainsi déterminées, n'entreront en ligne de compte **qu'en cas d'égalité** du total constitué par le cumul des points de "Pénalités principales" (engendrés par des CP/CPH manquants ou erronés).

29.7.2.4. En vue d'accorder à tous, la même précision dans le calcul du kilométrage parcouru, un processus **d'étalonnage** des appareils de mesure de la distance devra être mis en place par l'organisateur (sur une distance minimale de 5 km). Cet étalonnage sera à charge du concurrent et réalisé suivant les indications mises à sa disposition par l'organisateur.

29.7.2.5. L'**estimation** et la déclaration (à 10m, près) **de la distance parcourue** sont du ressort du concurrent. Dans le cas où un concurrent ne pourrait estimer et/ou déclarer la distance parcourue (la responsabilité du concurrent étant en cause ou son appareillage étant absent ou déficient), la pénalité subsidaire maximale lui serait appliquée.

Il est convenu que la pénalité maximale par **SDK** s'élève à **0,500** points.

29.7.2.6. Coefficients d'ancienneté (Ka)

Dans le but d'équilibrer les chances de tous les véhicules et de récompenser les mérites des concurrents se présentant avec des voitures plus anciennes, les **pénalités "Subsidiaries"** 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

E - Règlement Particulier Rallyes

pénalités subsidiaires affectées du coefficient **0,80, etc.** Une voiture mise en circulation en 2015, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **1,15.**

29.6.2.7. Si l'égalité subsiste, il sera tenu compte de la cylindrée réelle de la voiture, la plus petite ayant la préséance. Si le départage n'a pas pu s'opérer selon ce critère, il sera tenu compte de l'ancienneté du véhicule, la date de première mise en circulation faisant foi.

29.8. VOITURE OUVREUSE

29.8.1. L'organisateur se doit de faire "ouvrir" son parcours par une voiture officielle qui partira 15 minutes, au minimum, avant le premier concurrent afin que les contrôleurs soient prévenus de l'arrivée imminente des concurrents.

29.8.2. L'organisateur sera tenu de fournir à l'équipage de cette voiture, un road-book simplifié afin qu'il ne s'égaré pas car il est tenu de vérifier les différents contrôles et de compléter sa feuille de route comme un concurrent normal. Cette feuille de route devra être remise au Directeur de Courses et servira de feuille de route "étalon".

29.9. GENERALITES

29.9.1. Hébergement/Restauration durant l'épreuve

Si l'hébergement et/ou la restauration sont possibles via l'organisateur, les prestations offertes seront précisées dans le règlement particulier de l'épreuve et leurs prix seront distincts de ceux de l'engagement proprement dit. Ces prestations ne pourront jamais être imposées aux concurrents ni constituer un critère d'acceptation ou de refus de l'engagement.

29.9.2. Appareillage embarqué

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

29.10. COMMUNICATION DE L'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.

29.11. DESCRIPTIF DES SYSTEMES DE LECTURE

Remarque importante :

L'organisateur peut décréter que les routes préalablement parcourues (qui, dès lors, ne peuvent être empruntées en sens inverse, ni traversées) ne sont plus reprises dans les schémas ultérieurs. Il sera tenu de préciser clairement, dans son R.P. et lors de son briefing, la portée de cette disposition, soit en distance, soit en nombre de schémas.

Il est à noter que le passage du système de lecture "Schémas – Arête de poisson - Notes littéraires – Horloges – etc." vers celui de la lecture de carte à tracer, met fin, immédiatement à l'interdiction de "se croiser ou de se couper". Etant entendu, en effet, que le concurrent traçant l'itinéraire qu'il a choisi, ne peut déterminer s'il croise ou traverse celui qu'il a emprunté lors du système de lecture précédent. L'organisateur veillera donc à éviter de telles situations, lors de l'élaboration de son parcours.

Il est évident que l'interdiction de "se croiser ou de se couper" reste de mise lors de l'itinéraire parcouru en lectures de cartes, y compris en lectures de cartes immédiatement successives (sans aucun autre système transitoire, même limité à une seule annotation).

29.11.1. Le fléché conventionnel

Il s'agit d'une succession de petits schémas dont la lecture se fait de la "Boule" vers la "Flèche", censés représenter, conventionnellement, les routes ou situations rencontrées lors de la progression sur le terrain. Le concurrent est tenu de parcourir la totalité du trait dessiné non interrompu, partant de la boule, vers la flèche, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

a. Conventions

- En plus des routes éventuellement considérées comme "Murs" en application de la décision de l'organisateur (voir encadré ci-dessus), sont, toujours, considérés comme "murs" et ne sont, en principe, pas représentés dans les notes : les ECL, EDL (excepté circulation ou desserte locale), "Excepté usage agricole", les sens interdits et, de manière générale, toutes les routes où la pénétration est interdite aux concurrents, par le code de la route.
- Ne sont pas, non plus reprises, les voies sans issue (munis du panneau ad-hoc), les chemins privés, les 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. 29.10.3. - "Technique des blocages" + NB.
- Les impasses non pourvues du signal routier adéquat peuvent ne pas être mentionnées pour autant que les concurrents puissent se rendre compte immédiatement, au moment où ils s'y engagent, qu'il s'agit d'une impasse ou l'amorce, en dur, d'un chemin de terre.

Ces amorces de routes doivent être très courtes ou revêtues sur peu de distance avant de devenir des "terres" (20 à 30m, au maximum).

Si ce n'est pas le cas, l'organisateur devra signaler cette route et sa nature dans le Road-Book ou placer, à son entrée, le panneau dont question ci-dessus, afin d'éviter, par exemple, aux riverains, les nuisances inhérentes à l'intrusion répétée des concurrents dans leurs propriétés privées ou dans des impasses.

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.

29.11.2. Le fléché allemand

Le fléché allemand est aussi dénommé "arête de poisson".

Il s'agit de la représentation compacte et rectiligne d'un itinéraire mais, contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre, mais plutôt celui que le concurrent ne doit pas suivre. On part de la boule, et on va vers la flèche. Les traits sont reproduits sans orientation (comme dans le fléché droit). Tous les carrefours ou les possibilités de changement de direction avec des routes autorisées sont repris sur le schéma. Chacune des situations décrites de part et d'autre du trait continu ci-dessous constituent donc les routes qu'il ne faut pas emprunter.

Comment lire un fléché allemand :

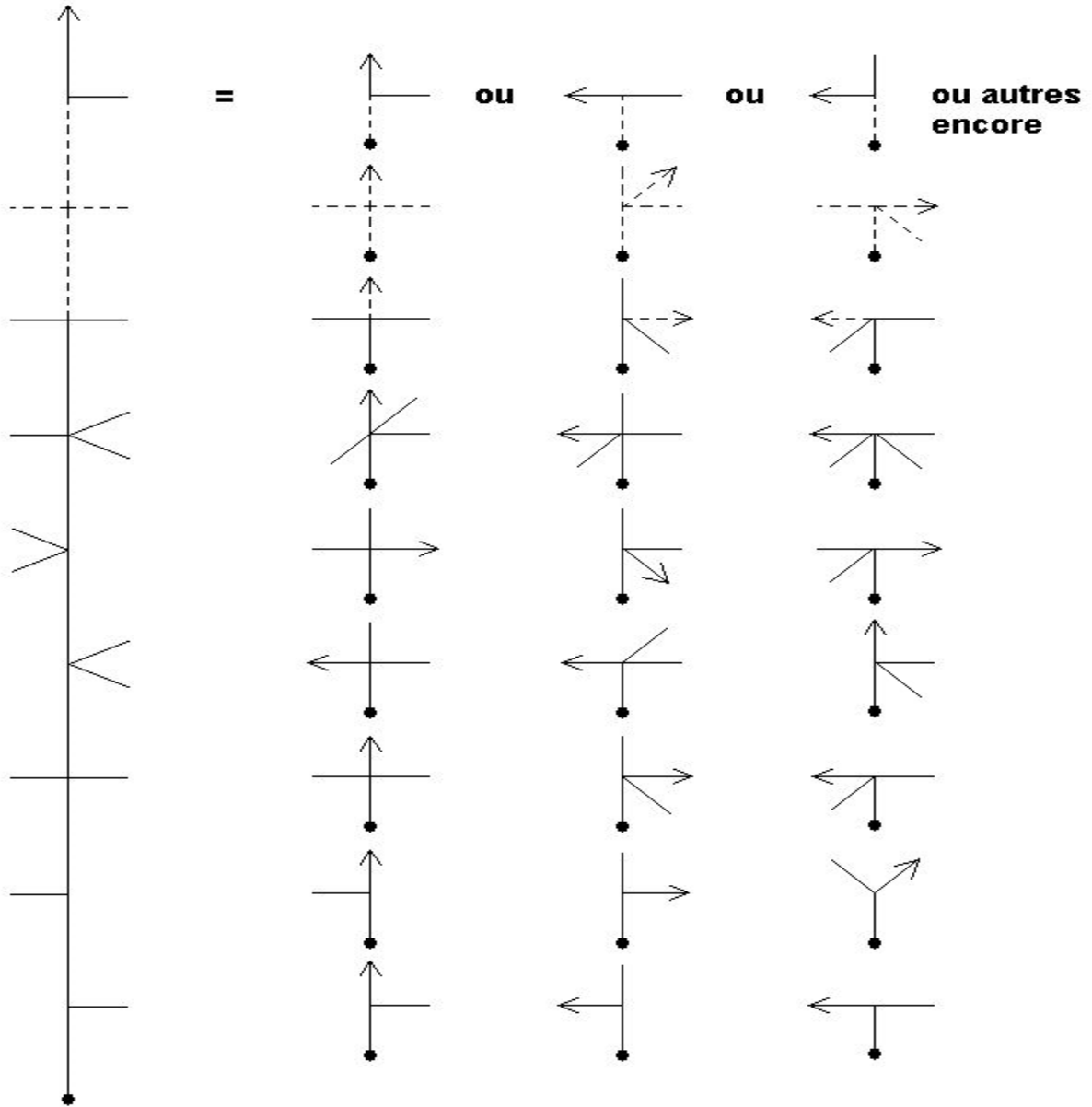
Un trait du côté gauche signifie soit "négliger une gauche", "quitter à droite", "T à droite" selon la configuration réelle de la route.

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

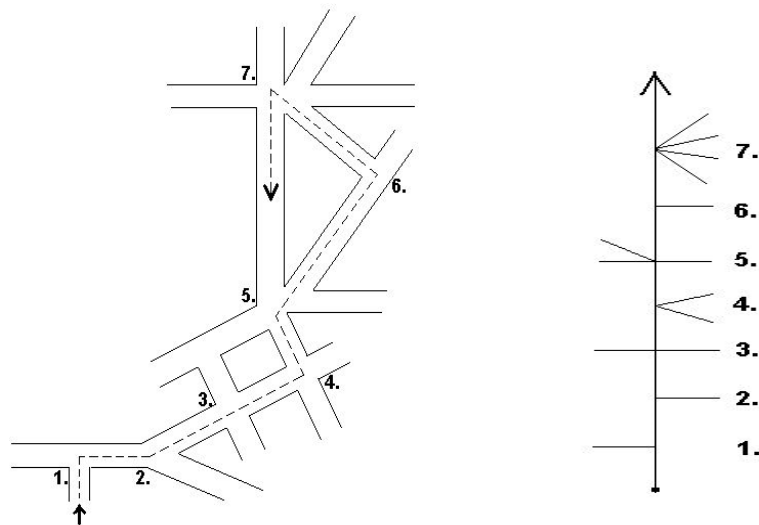
Deux traits en "V" (formant un "K" avec la ligne principale) du côté gauche, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à Droite" ou "négliger double gauche".

Deux traits en "V" ("K") du côté droit, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à gauche" ou "négliger double droite".

Un "trait" de chaque côté signifie "Carrefour tout droit".



Exemple :



29.11.3. Les cartes

Les cartes utilisées par les différents organisateurs sont le plus souvent de type "État-major" ou "IGN" au 1/50.000 ou 1/25.000 ou 1/20.000 mais selon le niveau de difficultés des différentes catégories les organisateurs peuvent réserver quelques surprises.

Les copies seront toujours, de bonne qualité et en couleurs.

a. La carte tracée

Il s'agit de la variante la plus simple car la carte est déjà "tracée" et l'itinéraire complet est surligné, il ne faut, néanmoins, pas se fier à l'apparente simplicité, car les cartes n'étant pas souvent mises à jour, certaines routes de la carte n'existent plus, et de nouvelles routes n'apparaissent pas sur la carte !

En outre, l'itinéraire tracé doit toujours être parcouru dans sa totalité en utilisant le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

Remarque : Si un itinéraire tracé en boucle comporte lui-même une boucle fermée, cette dernière devra être parcourue complètement dès son premier abord et ce, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper. Lors du ou des passages suivants éventuels, cette boucle ne devra plus être parcourue complètement : seul le passage le plus court (et dans le même sens) de l'itinéraire à cet endroit devra, alors, être emprunté.

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.

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**).

29.11.4. Les notes littéraires

Les notes littéraires décrivent le parcours à suivre à l'aide de combinaison de lettres qui abrègent la description de chaque note, on peut considérer qu'il s'agit d'une traduction littéraire d'un parcours en "fléché non métré"
Catalogue des abréviations :

- C † 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.

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

A. TYPE "REGULARITE SOFT"

30.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

- Ces épreuves de régularité à parcours secret pénalisant se déroulent sur la voie publique, dans le plus strict respect du code de la route.
- Les épreuves se déroulent sur **un seul jour** et présentent un parcours de **300 km, au maximum**, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse 120 kms.
- **Ce type d'épreuve ne peut commencer avant le lever du soleil, ni se prolonger au-delà de 23 heures.**

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

30.2.1. Autorisations

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,

E - Règlement Particulier Rallyes

en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

30.2.2. Assurances

Chaque épreuve inscrite au calendrier de la Fédération sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ("RC Circulation" pour les concurrents ; "RC Organisation", "Assurance Bénévoles", "Rachat de franchise – Dégâts aux routes en cas d'accidents" et "Protection Juridique" pour les 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**".

30.2.3. 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 le Titre de Participation journalier "**TP-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 un Titre de Participation journalier du type "**TP-B**" (à 50 €), après avoir satisfait aux impositions en matière d'agrément médical.

Toutes les licences de l'ASAF (y compris la "L"), ainsi que les Titres de Participation journaliers (y compris le "TP-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.

30.2.4. Droit d'engagement

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

30.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

- **40 Km/h, de moyenne, au maximum ***.

- Traversée des sites urbains, des zones fortement agglomérées, des quartiers résidentiels, etc. : Parcours neutralisé (30 km/h*, au maximum)

Les secteurs ne peuvent mesurer moins de 6 Km*, sauf en "Neutralisé" (30 km/h, de moyenne, au maximum*) et ne peuvent comporter qu'un seul Contrôle de Passage Humain par tranche de 3 Km*.

*** En cas de non-respect de ces règles, les secteurs en cause seront automatiquement annulés et l'organisateur sera redevable envers l'ASAF, d'une amende automatique de 125 €, sur rapport des Commissaires Sportifs.**

Contrôles de vitesse : Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long du parcours et principalement dans les agglomérations. Ces contrôles pourront être effectués aussi bien par le comité organisateur, les Commissaires Sportifs de l'ASAF, que par la police.

L'organisateur qui le désire peut appliquer une pénalité aux contrevenants, pour autant qu'il l'ait prévu dans son règlement particulier d'épreuve.

30.4. ADMISSION DES VOITURES

La discipline est ouverte à toutes les voitures, quelle que soit leur ancienneté.

30.4.1 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).

30.4.2 En cas de non-conformité, au niveau administratif ou au niveau des normes techniques reprises à l'Art. 30.5, ci-après, l'organisateur ou la Commission Sportive présente, pourront refuser le départ aux concurrents concernés.

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

30.4.4 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.

30.4.5 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.

30.4.6 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 2015, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **1,15**.

30.5. 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.
- Dont le nombre de phares anti-crash arrière est supérieur à 2.
- Dont le phare de recul (max. 21 W) peut fonctionner sans enclencher la marche arrière.
- Equipé de plus de 2 paires de phares additionnels, en complément aux phares d'origine.
- Qui, de manière générale, n'est pas conforme au présent règlement.

La mise hors course de l'équipage sera prononcée :

- Si un phare chercheur est utilisé autrement qu'à l'arrêt.

30.5.1. Appareillage embarqué

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

30.5.2. Rappel

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

30.6. 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.

Les co-pilotes des voitures inscrites en "RE Soft ou Marathon" devront, également être âgés de **18 ans, au minimum**.
Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le pilote et le co-pilote)

- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve sauf si le véhicule est à l'arrêt, à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Devra, pendant toute la durée de la manifestation, être en conformité avec les prescriptions légales en matière de circulation routière.
- Ne pourra, pendant toute la durée de la manifestation :
 - Faire transporter le véhicule.
 - Faire tirer ou pousser le véhicule, sauf par celui d'un autre concurrent.
 - Bloquer intentionnellement le passage des autres concurrents.
 - Se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

30.7. 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.

30.8. ATTRIBUTION DES NUMEROS

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

30.9. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Si, dans ces parcs, il est permis de travailler, les interventions devront être totalement terminées avant l'heure de départ. Dans le cas contraire, le dépassement du temps entraînera une pénalité proportionnelle à ce dépassement.

- Avant le départ, les voitures pourront être regroupées dans un parc de départ.
- Le pointage en avance est autorisé en fin de section.
- Sauf stipulation contraire, dûment indiquée dans le règlement particulier, les voitures seront rassemblées, en fin d'épreuve, dans un parc, durant le délai de réclamation contre la conformité de la voiture.
Ce délai est de 30 minutes et prendra cours au moment de l'arrivée de la dernière voiture rentrée dans les délais.

30.10. 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.

30.11. COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE

30.11.1. 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.

Les différentes formes de description du parcours sont reprises dans le règlement des RALLYES D'ORIENTATION (Art. 29.10, 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.

30.11.2. 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.

30.12. ROAD BOOK

Le road book comportera une copie de l'attestation d'assurance et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la "permanence" devra y figurer également.

Les adresses et les coordonnées GPS des fins de sections y seront incorporées, de manière à permettre à chacun de s'y rendre directement sans continuer à suivre l'itinéraire du road book mais en se basant sur la signalisation routière, en utilisant une carte ou à l'aide d'un GPS.

30.13. POSTES DE CONTROLE ET PENALITES

30.13.1. Contrôles de passages (CP, CPH)

(Voir art. 29.6.1 – Pénalités principales et 11.4 du présent RPR)

30.13.2. 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 "Auto Start" et le CH suivant.

N.B. : Un RT débutant par un "Auto Start" ne constitue pas le début d'un nouveau secteur ; le RT fait, dans ce cas, partie du secteur débutant au CH précédant l'Auto Start et se terminant au CH suivant.

- Les CH ont pour but de vérifier le respect du temps imposé, calculé 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 équivalra à un contrôle horaire passé à l'envers.**
- En aucun cas, un pointage en avance sur le temps idéal ne permettra de réduire le nombre de minutes de retard

enregistrées précédemment.

- N.B. : Dans certaines épreuves, les postes de CH pourront être équipées de machines "pointeuses" sans intervention humaine.

Les **CH** seront **pré-signalés** par un panneau jaune placé à, environ, 25m du contrôle et **signalés** par un panneau rouge placé à son emplacement exact (Panneaux "**Horloge**" de type FIA - Rallyes et de format **A3**, au minimum). Tout arrêt de progression est interdit, dès le panneau jaune franchi.

Remarque : Lorsqu'une épreuve d'Orientation/Navigation est organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront, dans certains cas, être doublés par des panneaux **CPH** (jaune et rouge "**Cachet**"). Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants de la catégorie "Régularité 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.

30.13.3. Pénalités aux CH :

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

30.13.4. 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.

30.13.5. 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.

30.13.6. 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).

30.13.7. 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.

30.14. DELAIS DE MISE HORS COURSE - Voir également Art.18 (sauf 18.2.) 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.

30.15. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES

30.15.1. 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**.

30.16. 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.

30.16.1. Le départ sera refusé aux véhicules dont

- L'aspect de présentation et la conformité ne correspondent pas avec la déclaration portée sur le bulletin d'engagement
- Les pneus sont de type "Racing" non autorisés en usage routier

30.16.2. 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.

30.17. LISTE DES QUALIFIES

Une liste des qualifiés sera affichée par l'organisateur. S'ensuivra un délai de réclamation de 30 minutes, à la suite duquel, la liste deviendra officielle (sauf réclamation).

30.18. FEUILLE DES "VERIFICATIONS"

Le départ sera refusé à tout concurrent qui ne serait pas en ordre de vérifications, selon l'indication portée sur une fiche, **qui devra être restituée au moment du départ.**

30.19. 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".

30.20. ADDITIFS - BRIEFING

Toutes les éventuelles modifications ou dispositions particulières seront annoncées par des additifs datés, numérotés, signés et communiqués aux concurrents.

Ces additifs et les dernières instructions communiquées oralement lors du briefing, feront partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve.

30.21. RELEVÉ DES PENALITES**30.21.1. Départ refusé :**

- Véhicule déclaré non conforme ou dangereux par l'organisateur ou la commission sportive.
- Non-paiement de la totalité des frais d'inscription.
- Reconnaissance préalable du parcours.

30.21.2. Exclusion :

- Conduite dangereuse.
- Impolitesse ou menace envers un commissaire.
- Acte non fair-play.
- Bruit excessif (+ de 95 dB).
- Infraction grave au code de la route.
- Tentative de tricherie ou acte antisportif.
- **Avance** dépassant, en temps et/ou en nombre, le seuil déterminé par l'organisateur et communiqué lors du briefing

30.21.3. 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.

30.21.4. Pénalités spéciales

- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CP** : **600** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CPH** : **1800** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des temps des **CH** ou des **RT** sur la feuille de route (non contresignée) : **3600** points.
- Perte ou altération du **carnet de route** : **15.000** points.
- **Retard** sur l'heure de **convocation** : **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).

30.22. 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.

30.23. CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS**30.23.1. 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).

30.23.2. Attribution des points

Vu l'implication de l'ensemble de l'équipage (le navigateur joue, ici, un rôle plus important que dans les autres disciplines) **les éventuels 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.

E - Règlement Particulier Rallyes

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 :

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

30.24. 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"

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".

30.25. PARTICULARITES DU TYPE "MARATHON"

- Il s'agit d'un rallye de régularité, à parcours secret de type pénalisant, se déroulant sur la voie publique, dont la moyenne horaire n'est jamais supérieure à **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 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 **nuitalement** et se poursuivre sur **plusieurs jours**.
- Le parcours sera **uniquement** représenté en **fléché** métré et non métré.

30.26. ADMISSION DES VEHICULES

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.

E - Règlement Particulier Rallyes

- 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.

30.27. CLASSES DE CYLINDREE

- 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.

30.28. PARTICIPATION AUX FRAIS

Le montant des droits d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur, qui les fixera en fonction de la longueur de l'épreuve et des divers services offerts, lesquels seront clairement détaillés dans son Règlement Particulier.

30.29. PENALITES

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

30.30. COEFFICIENTS D'ANCIENNETE

Les organisateurs disposent du **choix d'appliquer ou non** des coefficients aux pénalités de retard encourues par les concurrents, coefficients calculés en fonction de l'âge de leur voiture.

Ce choix devra figurer CLAIEMENT dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

Si le choix d'application d'un coefficient est retenu, il s'agira du coefficient **KA**, tel qu'il est défini à l'Art. 30.4.6, du présent règlement (Régularité "SOFT") et il sera appliqué selon les mêmes modalités.

30.31. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTROLES

N.B. : Tous les contrôles de passage (CP) doivent être "humains" en "Régularité Marathon" (pas de relevé de panneaux)

30.31.1. Mise en place des postes de contrôle :

- Ouverture des postes de contrôle : 30 minutes avant l'heure idéale du premier concurrent
- Fermeture des postes de contrôle : 5 minutes après l'heure théorique du dernier concurrent

30.31.2. 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.

5^{ème} partie DOCUMENTS

Art.31.- CARNET DE ROUTE "TYPE"

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

Art.32.- REGLEMENT "TYPE"

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

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

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

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

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

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

Art.34.- FEUILLE DES VERIFICATIONS "TYPE"

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

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