

4^{ème} partie :

LES RALLYES A PARCOURS SECRET (Type "A")

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

29.1. PROFIL DES EPREUVES

29.1.1. Les épreuves présenteront un parcours situé entre 120 et 240 km, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse ces 120 kms.

29.1.2. Aucune notion de vitesse ni de régularité ne pourront entrer en ligne de compte pour l'établissement des classements.

Toutefois, les organisateurs pourront appliquer une limitation du temps de fonctionnement des infrastructures mises en place.

Cette disposition est nécessaire pour éviter que les organisateurs n'attendent indéfiniment des concurrents trop obstinés, égarés ou rentrés chez eux sans prévenir.

Elle est également nécessaire pour établir le timing de la manifestation, notamment si plus d'une section sont prévues au programme.

C'est ainsi que les CPH s'ouvriront à un moment où le premier concurrent est susceptible de s'y présenter et se fermeront après le passage de tous les concurrents.

Si, toutefois, un (ou des) concurrent(s) ne s'y étai(en)t pas présenté(s), il appartiendrait à l'organisateur, après avoir attendu jusqu'au moment où il peut être raisonnablement admis qu'aucun concurrent ne s'y présentera plus, de décider de sa fermeture.

L'on admettra, comme raisonnable, le moment se situant une heure après l'heure idéale de passage, à cet endroit, du dernier concurrent, calculée à 25 km/h. de moyenne, au maximum.

De plus, les délais au-delà desquels les feuilles de route ne seront plus reprises aux fins de sections et/ou d'épreuve, seront fixés par l'organisateur et communiqués aux concurrents lors du briefing.

La moyenne horaire utilisée par l'organisateur pour fixer ces délais ne pourra, elle non plus, être supérieure à 25 km/h, à appliquer à l'heure de départ du dernier concurrent, **majorée d'une heure.**

Cette moyenne devra être indiquée sur la feuille de route ou dans le road-book.

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

29.1.4. L'itinéraire à suivre devra être tracé sur des routes asphaltées, bétonnées ou pavées à l'exclusion des chemins en terre. Dans certains cas particuliers, cependant, déterminés par la configuration de l'infrastructure routière de la région, un pourcentage de 5% de chemins non revêtus, de bonne qualité, pourra être admis.

29.1.5. Les organisateurs peuvent organiser leur épreuve pour une, pour deux ou pour les trois catégories reprises à l'Art. 29.4, ci-dessous (à leur choix).

N.B. : Une catégorie "Régularité" (ASAF ou Marathon) peut également être reprise au programme de l'épreuve (voir Art. 30-A du présent RPR).

29.1.6. Il n'est, outre ceci, pas imposé plus de directives quant à la nature ou au profil des épreuves afin de laisser à chacune d'elles sa spécificité et leur conserver, ainsi, une attrayante diversité.

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

29.2.1. AUTORISATIONS

Bien qu'un Rallye d'Orientation/Navigation ne soit pas une compétition sportive automobile, il n'en reste pas moins une manifestation organisée sur la voie publique.

Les organisateurs sont donc tenus de se conformer aux Lois et Règlements régissant ce genre d'activité et de prendre les contacts nécessaires avec les autorités locales ou autres, concernées, en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

29.2.2. ASSURANCES/AUTORISATIONS

Chaque épreuve inscrite au calendrier de la Fédération sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ("RC Circulation" pour les concurrents ; "RC Organisation", "Assurance

Bénévoles", "Rachat de franchise – Dégâts aux routes" et "Protection Juridique" pour les organisateurs). Ces derniers recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de cette couverture, ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles et membre de l'ADEPS.

Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence, "**Epreuve de Navigation / Orientation**" ou, éventuellement, "**Epreuve de Navigation / Orientation et de Régularité**".

29.2.3. LICENCES

Les rallyes d'Orientation /Navigation de l'ASAF (**R.O.**) sont accessibles à tous les licenciés de l'ASAF **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**" (**15 €**).

Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences, **abstraction faite d'une déclaration du demandeur, certifiant ne présenter aucune contre-indication pour la pratique du sport automobile.**

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.

29.2.5. DROIT D'ENGAGEMENT

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

29.3. ADMISSION DES VOITURES

La discipline est ouverte à toutes les voitures, quelle que soit leur ancienneté.

Le véhicule doit être en conformité avec les impositions légales, tant au niveau des documents, des équipements de sécurité qu'au niveau du bruit. **Les participants attesteront par écrit et sur l'honneur, dans leur bulletin d'engagement, que le véhicule utilisé est conforme à la législation en matière de circulation routière.**

Les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinent toute responsabilité en ce domaine. De ce fait, les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

**Attention : Couleur du certificat du CTA, VERTE
(Immatriculation normale, en "O" ou en immatriculation "Compétition" de catégorie 1.**

Les voitures immatriculées en Belgique, devront donc, obligatoirement, si elles font partie des catégories de véhicules qui sont censées y être soumises, être accompagnées d'un certificat de contrôle technique vert, les autorisant à circuler sur la voie publique (immatriculation normale, immatriculation "O" ou immatriculation compétition en catégorie 1.

En conséquence, les véhicules de compétition de la catégorie 2 (certificats de CTA rouge) n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en "O". Il en va de même pour les véhicules "coursifés" immatriculés à l'étranger.

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

29.4. CATEGORIES

Afin d'uniformiser les noms attribués aux différentes catégories et les systèmes de lecture qui pourront être utilisés dans chacune d'elles, l'ASAF a déterminé les termes utilisés et décrit les systèmes de lecture dans les points repris ci-après.

29.4.1 "DÉCOUVERTE"

- a. L'objectif de cette catégorie étant, comme son nom l'indique, la découverte des rallyes de navigation/orientation par des novices, l'ASAF recommande la publication dans le road book de toute information complémentaire (panneau routier, points remarquables, édifices...) pouvant faciliter la progression des équipages.
- b. La majeure partie du parcours (au minimum 80% de la longueur totale) devra être fournie en fléché orienté simple où toutes les situations doivent être représentées (sauf "RSP" jusqu'à une situation univoque). Dans certains cas, le fléché sera métré pour des raisons de sécurité. Ce métrage n'autorisera toutefois pas l'omission des situations rencontrées avant la distance annoncée (aucun instrument de mesure de la distance ne doit être indispensable pour pouvoir progresser correctement).
Ces 80 % pourront être complétés par des secteurs tracés sur une carte à l'échelle 1/20.000 ou 1/25.000, en couleurs. Dans ce cas, l'organisateur sera tenu de préciser clairement, sur la carte, l'endroit où se trouve le dernier schéma repris au road book.

29.4.2."CLASSIC"

- a. Les systèmes de lecture et de notes préconisées dans cette catégorie sont le fléché orienté, métré ou non métré, le fléché droit, métré ou non métré, la lecture de carte tracée à l'échelle 1/20.000 et/ou 1/25.000, en couleurs.
- b. Afin de permettre une transition vers la catégorie "Experts" (voir 29.4.3, ci-après), le parcours pourra être complété par des secteurs en fléché allemand (maximum 20 Km) ainsi que des secteurs de carte à tracer (maximum 20 Km).

29.4.3."EXPERTS"

- a. Le road book peut comporter du fléché orienté métré ou non métré, du fléché droit métré ou non métré, des cartes couleur 1/20.000, 1/25.000 et 1/50.000, tracées ou à tracer, des cartes muettes, du fléché allemand (arête de poisson), des notes littéraires (à la condition qu'un catalogue des abréviations utilisées existe dans le briefing écrit remis aux participants).
- b. Pour les arêtes de poisson (fléché allemand), les cartes muettes ou pour tout autre système non répertorié ci-dessus, la longueur de chaque tronçon ne pourra excéder 30 Km.

29.4.4. N.B.

En catégories "Classic" et "Experts", les organisateurs qui souhaitent introduire d'autres systèmes de lecture ou de notes s'engagent à le signaler dans le règlement de l'épreuve et à fournir un briefing écrit détaillé sur le système de notes ou de lecture non répertorié qui sera en vigueur.

29.5. SYSTEMES DE LECTURE

- a. Les différents systèmes d'indication de l'itinéraire sont décrits en détail, ci-après (voir Art. 29.10.).
- b. Les cartes devront être des copies couleurs de cartes récentes n'ayant subi aucune modification ni altération (pas d'ajout, suppression, tipp-ex ...).

29.6. CONTROLES DE PASSAGE (CP)

Les "contrôles de passage" pourront être de deux sortes :

- a. Soit, il s'agira de panneaux routiers ou de panneaux propres à l'organisation, pouvant comporter une mention à collecter, ci-après désignés par **CP** (Contrôle de Passage),
- b. Soit, il s'agira de postes de contrôle tenus par des délégués de l'organisateur, ci-après désignés par **CPH** (Contrôle de Passage Humain).
Les **CPH** seront **pré-signalés** par un panneau jaune placé, au plus tard, à 25m du contrôle et **signalés** par un panneau rouge placé à son emplacement exact (Panneaux "Cachet/Tampon" de type FIA et de format **A3**, au minimum).
- c. **Soit il s'agira de CP de positionnement, c'est-à-dire des CP de contrôle du respect de l'itinéraire réalisés au moyen d'un boîtier GPS installé dans les voitures des participants. Dans ce cas, l'organisateur a le devoir de tenir compte des limites techniques de la solution employée. Exemple : Dans le cadre de l'emploi d'un boîtier GPS, il doit y avoir au moins une distance linéaire de 25 mètres entre deux solutions de passage dont une seule est située sur la route à emprunter et contrôlée par le GPS.**

Dans le cas de l'utilisation d'un boîtier GPS, en cas de contestation, le directeur de course doit pouvoir fournir la trace GPS au participant, trace montrant l'itinéraire réellement parcouru par ce même participant.

d. Attention : Si de "faux" CP sont autorisés, tous les CPH doivent être "véritables".

Remarque : Lorsqu'une catégorie "**Régularité**" (ASAF ou Marathon) sera organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront être doublés par des panneaux CH (jaune et rouge "Horloge"). Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants des catégories de l'épreuve d'Orientation/Navigation, qui n'en tiendront pas compte : un visa de passage, seulement, sera apposé sur leur feuille de route.

29.6.1. PANNEAUX ROUTIERS

Les panneaux routiers à prendre, **EVENTUELLEMENT**, en considération seront ceux d'entrée en zone agglomérée (Panneaux F1, F 1a et F 1b). Les concurrents noteront sur leur feuille de route, les deux premières lettres du nom de l'agglomération concernée (premier mot du panneau) ou noteront, sur leur feuille de route, les lettres "**AG**" (agglomération) pour les panneaux qui ne reprennent qu'un pictogramme.

29.6.2. PANNEAUX "ORGANISATEURS"

Leur unique fonction est de constater le passage du concurrent et/ou de faire en sorte que le concurrent ralentisse ou s'arrête à leur endroit. En conséquence, ces panneaux ne pourront se trouver à moins de 20 cm. du sol (base du panneau), ni à plus de 2 m. de haut (faîte du panneau). De plus, ils devront se trouver à moins de 2 m. du bord de la route.

Il n'est donc pas question de les dissimuler ni de les disposer à des endroits choisis pour qu'ils échappent à la vigilance du concurrent qui doit, en priorité, accorder son attention à la conduite de son véhicule. En résumé, le concept est le suivant : Si un concurrent passe à un endroit où se trouve un CP ou un CPH, **IL DOIT LE VOIR** !

Les panneaux "organiseurs" 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 (**A5**, au minimum) mais ils devront, malgré leur taille réduite, être totalement visibles par les concurrents qui circulent sur CETTE route (taille réduite mais mêmes caractéristiques de présentation que les panneaux A4).

Il ne pourra être fait usage de ces panneaux réduits qu'en cas de nécessité avérée.

29.7. PENALITES - CLASSEMENTS

29.7.1. PÉNALITÉS "PRINCIPALES"

Les pénalités encourues par les concurrents seront exprimées en points.

Elles proviendront essentiellement :

- D'un défaut de passage à un endroit de l'itinéraire imposé ;
- Du passage à un endroit imposé, à un moment inapproprié ;
- Du passage constaté à un endroit situé en dehors de l'itinéraire idéal.

Ces situations pourront être constatées, sur la feuille de route par :

1. L'absence d'un "contrôle de passage" ;
2. Une divergence dans l'ordre de ces "contrôles de passage", par rapport à celui déterminé par l'organisateur ;
3. La présence intrusive d'un "contrôle de passage" excédentaire (vrai ou faux).

La pénalité applicable pour chaque CP manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu sera de **100** points. Celle applicable aux **CPH et aux CP de positionnement**, dans les mêmes conditions, sera de **300** points.

29.7.2. PÉNALITÉS "SUBSIDIAIRES"

29.7.2.1. Afin de départager les éventuels **ex aequo**, l'organisateur pourra user de pénalités subsidiaires engendrées par un système basé sur la distance réellement parcourue par les concurrents, distance comparée à la distance idéale réelle de l'épreuve (ou d'une ou plusieurs parties de celle-ci, à la discrétion de l'organisateur). Les portions du tracé où la distance parcourue sera contrôlée sont dénommées **SDK** (Secteur de Départage Kilométrique).

Afin de pallier aux différences de trajectoires, aux manœuvres imposées par le croisement de riverains, etc., l'organisateur accordera une **franchise d'erreur** qu'il déterminera en fonction du découpage de son tracé, du nombre et de la longueur des **SDK**, avant d'appliquer ces pénalités. **Exemple** : Franchise d'erreur = de 100 m, en moins, à 100 m, en plus ; Kilométrage réel du SDK, relevé à 10m près (impératif) par l'organisateur (au moyen d'un "distance-mètre" étalonné) = 10,590 km.

Dès lors, pénalité de 0,001 point par tranche de 10 m, en dessous de 10,490km ou au-dessus de 10,690km.

29.7.2.2. Afin d'initier les concurrents aux techniques à utiliser en matière de "Régularité" les organisateurs peuvent demander aux participants de calculer le temps dans lequel ils auraient dû parcourir certaines portions du parcours (distance relevée ou estimée par eux) à une moyenne portée sur la feuille de route ou sur le Road Book. Ces portions de parcours seront dénommées **ERV** (Etape de Régularité Virtuelle).

29.7.2.3. Les pénalités ainsi déterminées, n'entreront en ligne de compte **qu'en cas d'égalité** du total constitué par le cumul des points de "Pénalités principales" (engendrés par des CP/CPH manquants ou erronés).

29.7.2.4. En vue d'accorder à tous, la même précision dans le calcul du kilométrage parcouru, un processus **d'étalonnage** des appareils de mesure de la distance devra être mis en place par l'organisateur (sur une distance minimale de 5 km). Cet étalonnage sera réalisé par le concurrent, suivant les indications mises à sa disposition par l'organisateur.

29.7.2.5. L'**estimation** et la déclaration (à 10m, près) **de la distance parcourue** sont du ressort du concurrent. Dans le cas où un concurrent ne pourrait estimer et/ou déclarer la distance parcourue (la responsabilité du concurrent étant en cause ou son appareillage étant absent ou déficient), la pénalité subsidiaire maximale lui serait appliquée.

Il est convenu que la pénalité maximale par SDK ou par ERV , s'élève à 100 points.
--

29.7.2.6. Coefficients d'ancienneté (Ka)

Dans le but d'équilibrer les chances de tous les véhicules et de récompenser les mérites des concurrents se présentant avec des voitures plus anciennes, les **pénalités "Subsidiaires"** seront affectées d'un coefficient (**Ka**), déterminé par les 2 derniers chiffres de l'année de 1^{ère} mise en circulation du véhicule utilisé en prenant pour base l'année 1900 ($Ka = (Année\ du\ véhicule - 1900)/100$). C'est ainsi qu'une voiture mise en circulation en 1956, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **0,56**, une autre, mise en circulation en 1980, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **0,80, etc.** Une voiture mise en circulation en 2015, verra ses pénalités subsidiaires affectées du coefficient **1,15**.

29.6.2.7. 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'égare pas car il est tenu de vérifier les différents contrôles et de compléter sa feuille de route comme un concurrent normal.

Cette feuille de route devra être remise au Directeur de Course et servira de feuille de route "étalon".

29.9. GENERALITES

29.9.1. HÉBERGEMENT/RESTAURATION DURANT L'ÉPREUVE

Si l'hébergement et/ou la restauration sont possibles via l'organisateur, les prestations offertes seront précisées dans le règlement particulier de l'épreuve et leurs prix seront distincts de ceux de l'engagement proprement dit. Ces prestations ne pourront jamais être imposées aux concurrents ni constituer un critère d'acceptation ou de refus de l'engagement.

29.9.2. APPAREILLAGE EMBARQUÉ

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

29.10. COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE – ROAD BOOK

Elle doit faire l'objet d'un livre de route ("Road-Book").

Afin de laisser à chaque épreuve, son caractère spécifique, aucune imposition n'est faite quant à la nature ni la conception du Road-Book. Chaque organisateur aura cependant à cœur de présenter un road-book correctement rédigé et exempt d'erreurs. De plus, les "pièges" liés à son libellé devront demeurer dans la logique relative à une épreuve de "navigation/orientation".

Le road book comportera une copie de l'attestation d'assurance et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la "permanence" devra y figurer également.

29.11. DESCRIPTIF DES SYSTEMES DE LECTURE

Remarque importante :

L'organisateur peut décréter que les routes préalablement parcourues (qui, dès lors, ne peuvent être empruntées en sens inverse, ni traversées) ne sont plus reprises dans les schémas ultérieurs. Il sera tenu de préciser clairement, dans son R.P. et lors de son briefing, la portée de cette disposition, soit en distance, soit en nombre de schémas. **En aucun cas cette disposition ne peut excéder 300 mètres.** Il est à noter que le passage du système de lecture "Schémas – Arête de poisson - Notes littéraires – Horloges – etc." vers celui de la lecture de carte à tracer, met fin, immédiatement à l'interdiction de "se croiser ou de se couper". Etant entendu, en effet, que le concurrent traçant l'itinéraire qu'il a choisi, ne peut déterminer s'il croise ou traverse celui qu'il a emprunté lors du système de lecture précédent. L'organisateur veillera donc à éviter de telles situations, lors de l'élaboration de son parcours.

Il est évident que l'interdiction de "se croiser ou de se couper" reste de mise lors de l'itinéraire parcouru en lectures de cartes, y compris en lectures de cartes immédiatement successives (sans aucun autre système transitoire, même limité à une seule annotation).

29.11.1. LE FLÉCHÉ CONVENTIONNEL

Il s'agit d'une succession de petits schémas dont la lecture se fait de la "Boule" vers la "Flèche", censés représenter, conventionnellement, les routes ou situations rencontrées lors de la progression sur le terrain. Le concurrent est tenu de parcourir la totalité du trait dessiné non interrompu, partant de la boule, vers la flèche, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

a. Conventions

- En plus des routes éventuellement considérées comme "Murs" en application de la décision de l'organisateur (voir encadré ci-dessus), sont, toujours, considérés comme "murs" et ne sont, en principe, pas représentés dans les notes : les ECL, EDL (excepté circulation ou desserte locale), "Excepté usage agricole", les sens interdits et, de manière générale, toutes les routes où la pénétration est interdite aux concurrents, par le code de la route.
- Ne sont pas non plus reprises, les voies sans issue (munis du panneau ad-hoc), les chemins privés, les parkings signalés par un P, les chemins de terre ou empierrés et autres voies interdites aux automobiles.
- **Toutes les routes sur bordure doivent être signalées comme des routes normales, les bras de schéma les représentant, devant cependant être entravés par le signe conventionnel du cassis (~).**
- De plus, l'organisateur pourra interdire l'accès à certaines routes en apposant à l'entrée de celles-ci, sur le côté droit et de manière bien visible, le panneau adéquat dont la description est détaillée à l'Art. 29.10.3. - "Technique des blocages" + NB.
- Les impasses non pourvues du signal routier adéquat peuvent ne pas être mentionnées pour autant que les concurrents puissent se rendre compte immédiatement, au moment où ils s'y engagent, qu'il s'agit d'une impasse ou l'amorce, en dur, d'un chemin de terre.

Ces amorces de routes doivent être très courtes ou revêtues sur peu de distance avant de devenir des "terres" (20 à 30m, au maximum).

Si ce n'est pas le cas, l'organisateur devra signaler cette route et sa nature dans le Road-Book ou placer, à son entrée, le panneau dont question ci-dessus, afin d'éviter, par exemple, aux riverains, les nuisances inhérentes à l'intrusion répétée des concurrents dans leurs propriétés privées ou dans des impasses.

Par convention cependant, toute route d'une longueur de plus de 100 m doit être renseignée dans le road-book. Si cette route n'a pas de fin visible, une barre perpendiculaire peut être ajoutée à la fin du trait du schéma.

En conclusion lorsque l'on rencontre une de ces situations, il faut faire comme si la route n'existait pas car elle ne sera pas reprise dans les notes.

Par contre, si l'on DOIT emprunter une de ces routes ou un de ces chemins, le road book devra le renseigner clairement.

- **Attention** : Les rampes d'accès aux autoroutes sont accessibles aux concurrents ; elles auront, donc, valeur de route **et devront être représentées par deux traits pleins parallèles.**

b. Types de fléchés conventionnels

1. Fléché orienté métré

Souvent considéré comme le plus simple des systèmes car la distance exacte séparant 2 notes successives est signalée en regard de la note. Toutefois, dans ce système, le traceur n'est pas tenu de mentionner toutes les situations et peut se contenter de n'indiquer que celle se trouvant à la distance indiquée. Ceci peut donc constituer une difficulté si l'on ne possède pas d'instrument de lecture précise de la distance parcourue.

La courbure des routes ainsi que les angles relatifs sont reproduits le plus fidèlement possible sur le schéma.

2. Fléché droit métré

Le principe est identique au "fléché métré orienté" mais la représentation schématique des routes est réalisée sous forme de lignes droites et d'angles droits (exceptionnellement, d'angles à 135°). Si la technique est utilisée par l'organisateur, qui consiste à suivre le "chemin-le-plus-droit-possible" dans l'attente de rencontrer, à la distance indiquée, la situation "compatible", avec le schéma annoncé, il le rappellera dans ses briefings.

3. Fléché orienté non métré / Fléché droit non métré

Parfois considéré comme un système de lecture plus complexe que le "fléché métré" il offre pourtant l'avantage d'une description détaillée obligatoire de l'itinéraire en décrivant chaque possibilité de changement de direction ; par contre, l'équipage n'a aucune idée de la distance à parcourir avant d'aborder la note suivante.

Dans le système "fléché droit non métré", les courbures des routes et les angles relatifs n'apparaissent pas et par conséquent tous les carrefours semblent être perpendiculaires, alors que la réalité peut être bien différente !

Si la technique est utilisée par l'organisateur, qui consiste à suivre le "chemin-le-plus-droit-possible" dans l'attente de rencontrer la situation représentée par un schéma univoque, il le rappellera dans ses briefings.

29.11.2. LE FLÉCHÉ ALLEMAND

Le fléché allemand est aussi dénommé "arête de poisson".

Il s'agit de la représentation compacte et rectiligne d'un itinéraire mais, contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre, mais plutôt celui que le concurrent ne doit pas suivre. On part de la boule, et on va vers la flèche. Les traits sont reproduits sans orientation (comme dans le fléché droit). Tous les carrefours ou les possibilités de changement de direction avec des routes autorisées sont repris sur le schéma. Chacune des situations décrites de part et d'autre du trait continu ci-dessous constituent donc les routes qu'il ne faut pas emprunter.

Comment lire un fléché allemand :

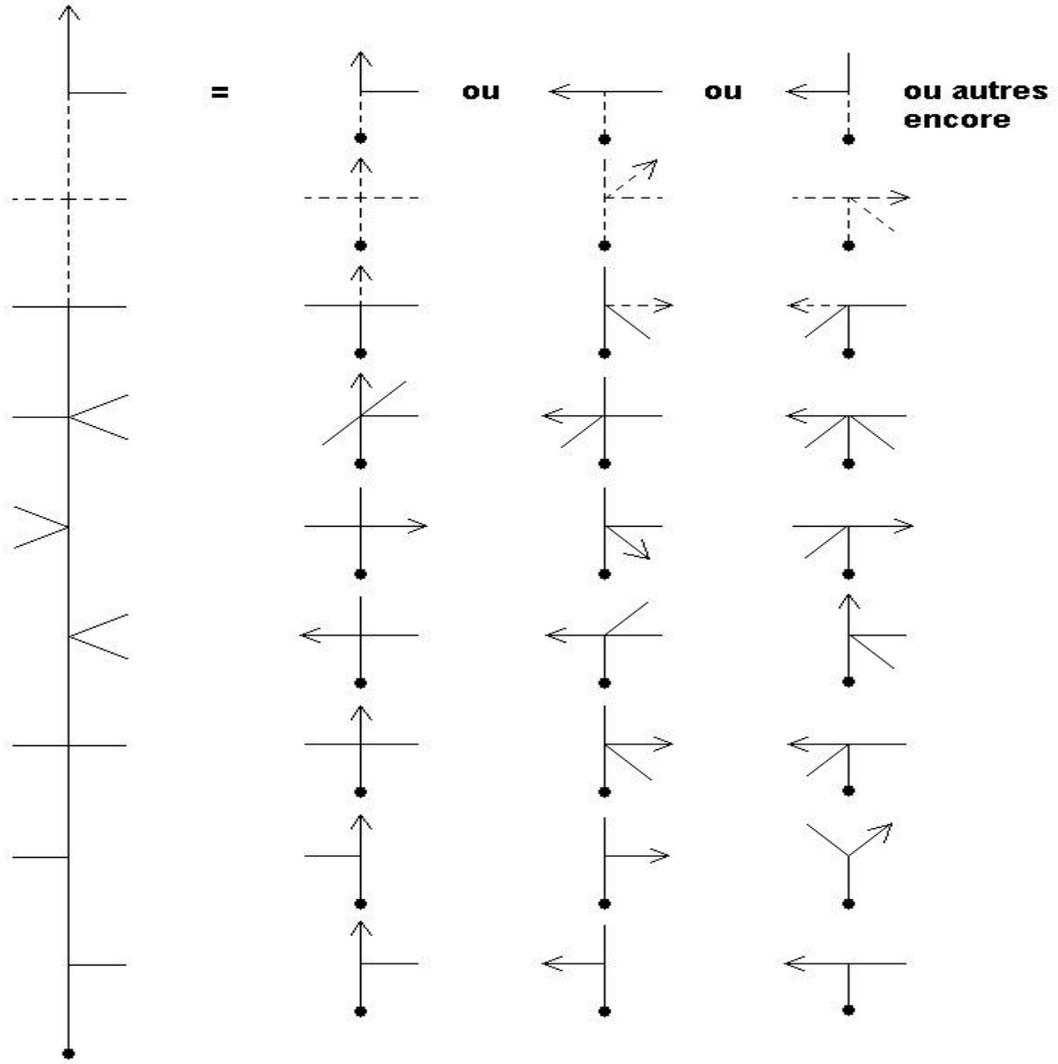
Un trait du côté gauche signifie soit "négliger une gauche", "quitter à droite", "T à droite" selon la configuration réelle de la route.

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

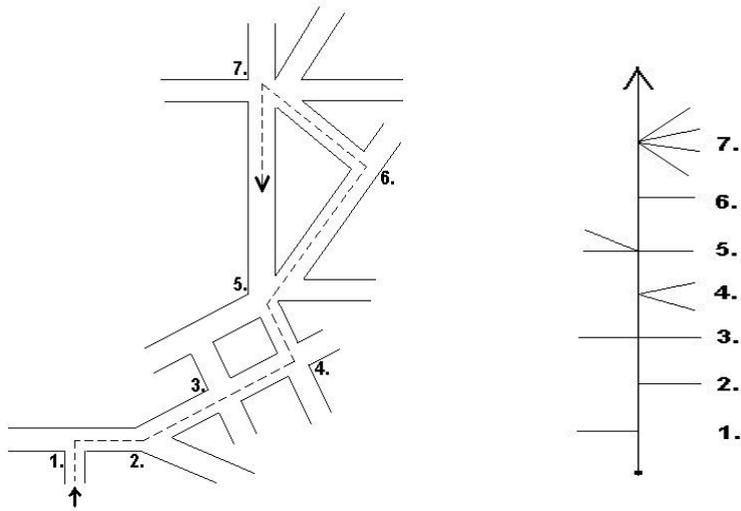
Deux traits en "V" (formant un "K" avec la ligne principale) du côté gauche, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à Droite" ou "négliger double gauche".

Deux traits en "V" ("K") du côté droit, représentant deux routes avec le même point de départ, signifient "Carrefour à gauche" ou "négliger double droite".

Un "trait" de chaque côté signifie "Carrefour tout droit".



Exemple :



29.11.3. LES CARTES

Les cartes utilisées par les différents organisateurs sont le plus souvent de type "État-major" ou "IGN" au 1/50.000 ou 1/25.000 ou 1/20.000 mais selon le niveau de difficultés des différentes catégories les organisateurs peuvent réserver quelques surprises. Les copies seront toujours, de bonne qualité et en couleurs.

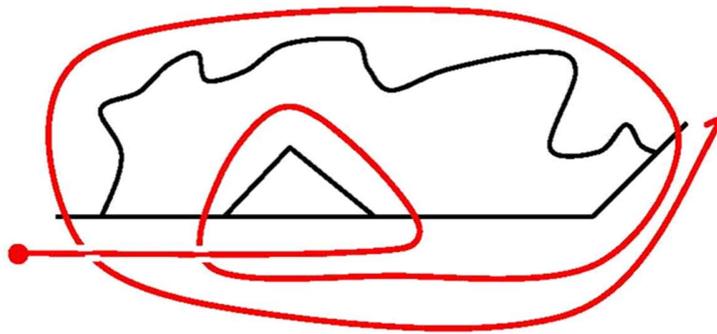
a. La carte tracée

Il s'agit de la variante la plus simple car la carte est déjà "tracée" et l'itinéraire complet est surligné, il ne faut, néanmoins, pas se fier à l'apparente simplicité, car les cartes n'étant pas souvent mises à jour, certaines routes de la carte n'existent plus, et de nouvelles routes n'apparaissent pas sur la carte !

En outre, l'itinéraire tracé doit toujours être parcouru dans sa totalité en utilisant le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper.

Remarque : Si un itinéraire tracé en boucle comporte lui-même une boucle fermée, cette dernière devra être parcourue complètement dès son premier abord et ce, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper. Lors du ou des passages suivants éventuels, cette boucle ne devra plus être parcourue complètement : seul le passage le plus court (et dans le même sens) de l'itinéraire à cet endroit devra, alors, être emprunté.

Exemple :



b. La carte à tracer

IMPORTANT : Le parcours à tracer par le concurrent sera élaboré en fonction des indications de la carte fournie par l'organisateur, quelle que soit la configuration réelle de cet itinéraire, sur le terrain.

Exemples :

- Si l'organisateur n'envisage pas le passage dans les chemins non revêtus et si, sur la carte fournie, figure un de ces chemins, il ne pourra être emprunté, même, si depuis l'édition de la carte, il a été asphalté.
- De même, si sur le terrain, une nouvelle route supplémentaire, plus directe, a été créée, qui n'est pas reprise sur la carte fournie, il n'est pas question de l'emprunter.
- Si un carrefour est dessiné sur la carte, il est à considérer comme tel, même si l'on sait ou si l'on découvre qu'il a été aménagé en rond-point, etc.

La description du parcours sur carte peut être réalisée de six manières différentes (carte IGN 1/20.000e, 1/25.000e ou 1/50.000e) :

- Des points placés sur la carte, numérotés, qu'il faut relier par le chemin le plus court dans l'ordre indiqué des numéros ;
- Des flèches, tracées sur des parties du parcours, aux changements de direction, et qu'il faut relier par le chemin le plus court. Les flèches doivent être numérotées si nécessaire ;
- Une liste de points numérotés, donnés en coordonnées UTM hectométriques (abscisse et ordonnée - ROMER), qu'il faut positionner sur la carte. Ces points doivent alors être reliés par le chemin le plus court dans l'ordre indiqué de la liste ;
- La méthode type « NUTS » qui constitue également une liste de points numérotés. Ces points

sont désignés par rapport à des noms de villes, villages, hameaux ou lieux-dits, ou par une partie de ces noms. Les points, reportés sur la carte, doivent être reliés entre eux suivant l'ordre de la liste par le chemin le plus court (voir Appendice 1) ;

- Le système « Cross the line », constitué par une liste de points numérotés, désignés par rapport à la ligne du quadrillage UTM la plus proche (abscisse ou ordonnée). Ces points sont donc positionnés dans l'ordre de la liste et sont constitués, en réalité, par l'intersection d'une route et d'une ligne de quadrillage ; la ligne de quadrillage désignée est la plus proche en tenant compte de l'emplacement du dernier point positionné et du sens de progression. Cette méthode ne peut être employée que lorsque les valeurs de l'abscisse du quadrillage (X) sont fortement éloignées des valeurs de l'ordonnée (Y), sous peine de créer une confusion totale.
- Le système des routes barrées qui consiste à tracer le chemin le plus court entre deux points, l'un étant le départ de l'exercice et l'autre l'arrivée, sans emprunter les routes barrées par une croix de St-André de couleur noire.
- Par "chemin le plus court", il faut entendre le parcours le plus réduit possible, tracé sur des routes ou des chemins revêtus, dans le respect du code de la route.

Le "chemin le plus court" est à considérer entre chacun des points de passage obligés et non, sur l'ensemble de l'itinéraire à tracer.

L'organisateur veillera à ce qu'il n'y ait aucune équivoque possible quant au choix du "chemin le plus court", en plaçant suffisamment d'indications sur l'itinéraire désiré et en indiquant, dans l'en-tête de la carte, quels types de routes, reprises en "légende", peuvent être utilisés.

- Par "sans se croiser, ni se couper", il faut entendre : sans repasser en sens inverse sur un itinéraire déjà emprunté ou sans le traverser (Voir Art 2.1.10. – Remarque importante).

N'est pas considéré comme "se croiser", le fait d'emprunter plus d'une fois le même carrefour, à la condition que les itinéraires ne se traversent pas, et ne se chevauchent pas, si ce n'est, dans le même sens, pour se rejoindre et en ressortir.

D'autre part, l'organisateur précisera dans son règlement particulier ou lors du briefing avant départ si le fait de pouvoir emprunter un "point" de passage ou une "flèche" (ou une partie de celle-ci), avant ou après le moment du passage obligatoire, est autorisé.

La **technique des "blocages"** peut être appliquée à la lecture de carte à tracer.

Les "blocages" sont de 2 sortes :

- Soit, portés sur la carte (Croix de St André en travers de la route à ne pas emprunter). Dans ce cas, le concurrent choisira le chemin le plus court en évitant ce point de passage.
- Soit, signalés sur le terrain, au moyen d'un panneau indiquant que la route à parcourir, d'après le tracé du concurrent lui-même (carte à tracer), ne peut être empruntée.

Dans ce dernier cas de figure, un nouvel itinéraire doit être tracé, au départ du point de blocage, emmenant le concurrent vers le point ou la flèche suivante, par le chemin le plus court et sans croiser, ni couper l'itinéraire déjà emprunté.

Ce panneau, du même modèle que les CP "Organisateur", ne portera ni chiffre, ni lettre, mais sera constitué d'un carré noir, tracé sur fond rouge, portant une diagonale, partant du bord supérieur gauche vers le bord inférieur droit. Ce panneau ne devra pas être noté par les concurrents sur leur feuille de route.

N.B. : Le panneau, dont question ci-dessus, peut être utilisé dans tous les systèmes d'indication d'itinéraire pour indiquer aux concurrents que la route à l'entrée de laquelle il est placé, ne peut être empruntée.

Il est à noter que, dès qu'une route - ou supposée route (cf. : chemin privé, entrée d'usine, amorce de route revêtue finissant par de la terre, impasse non identifiable, etc.) est pourvue d'un tel panneau, elle devient "inexistante", pour le road-book.

Remarques :

1. Si l'itinéraire à suivre amenait le concurrent devant une route qu'il ne peut emprunter (code de la route) l'itinéraire de déviation correct serait celui, le plus court, partant de cet endroit, vers le point ou la flèche suivante, comme dans le cas lors d'un "blocage" intentionnel de l'organisateur.
2. Dans les cas, imprévisibles pour l'organisateur, de route bloquée (passage obstrué par incident, accident, malveillance, etc.), le demi-tour pourrait être autorisé afin de reprendre l'itinéraire idéal au plus tôt après le blocage fortuit, étant entendu que dans ce cas non prévu,

il n'existe pas toujours d'autre possibilité et que l'organisateur avait pu prévoir des contrôles de passage immédiatement après l'obstruction. Les contrôles de passage qu'il n'était pas possible de relever en suivant cet itinéraire minimal seront, bien évidemment, neutralisés.

c. La carte muette

La carte muette est le décalque fidèle reproduit sur une feuille blanche, d'un parcours préalablement tracé sur carte. Le trait ainsi constitué est obligatoirement de couleur noire. Vu les difficultés inhérentes à ce type de tracé, les règles suivantes doivent être respectées scrupuleusement :

- Si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/50.000e, les entames des carrefours et des routes adjacentes au parcours doivent être reproduits dans tous les cas ;
- Si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/25.000e, les entames des carrefours et des routes adjacentes au parcours doivent être reproduits uniquement dans les agglomérations. Par agglomération, il faut comprendre un groupe d'habitations dont l'entrée est signalée par le signal routier F1 (début d'agglomération) et la sortie par le signal F3 (fin d'agglomération). Rappelons que ces signaux imposent une vitesse maximale de 50 Km/h ;
- Lorsque le parcours emprunte une route non revêtue, le trait doit alors être reproduit en pointillés. Lorsque la reproduction des entames de routes adjacentes est obligatoire, les entames des chemins et/ou routes empierrées doivent être reproduites à partir de la dernière entame asphalte.

d. La carte semi-muette

Dans ce système de lecture, certains carrefours sont repris et certaines routes subsistent. Les unes sortant de la carte, d'autres n'en sortant pas. Le principe consiste à ne pas emprunter les premières (elles sont sans issue) et à parcourir toutes les autres dans leur totalité, par le chemin le plus court, sans se croiser, ni se couper. (Voir également la "**Remarque**" du point **a.** – **La carte tracée**).

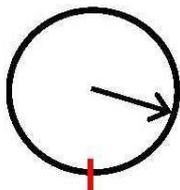
29.11.4. LES NOTES LITTÉRAIRES

Les notes littéraires décrivent le parcours à suivre à l'aide de combinaison de lettres qui abrègent la description de chaque note, on peut considérer qu'il s'agit d'une traduction littéraire d'un parcours en "fléché droit non métré"

Catalogue des abréviations :

- C t D : Carrefour tout droit ;
- C à G : Carrefour à Gauche ;
- C à D : Carrefour à Droite ;
- T G : T à Gauche ;
- T D : T à Droite ;
- N 1 (2, ...) G : Négliger une (deux ...) Gauche(s) ;
- N 1 (2, ...) D : Négliger une (deux ...) Droite(s) ;
- Q G : prendre la 1ère route à Gauche (Quitter Gauche) ;
- Q D : prendre la 1ère route à Droite (Quitter Droite) ;
- Y à D : Y à Droite ;
- Y à G : Y à Gauche ;
- (T) : chemin empierré ou de terre ;
- (E) : Excepté Circulation Locale (ECL), ou assimilé, ou voie sans issue ;
- (A) : Autoroute.
- RSP : Rester sur la route principale.

29.11.5. LA TECHNIQUE DE L'HORLOGE



Technique issue du fléché orienté non métré où seule la direction fléchée est présente sur le schéma ; ni la voie d'origine (le point d'origine est ici suggéré par le trait en bas du cadran) ni les voies à négliger ne sont ici représentées, tel que sur le schéma à gauche

29.12. EXERCICES D'INITIATION

(Rappel de l'Article 3.9 du RSG de l'ASAF)

.../...

Toute activité exercée par les ASBL qui sont membres de l'ASAF et qui se déroule en dehors des épreuves et /ou manifestations reprises à son calendrier, ne peuvent être couvertes par les contrats globaux d'assurance de l'ASAF, laquelle décline, alors, toute responsabilité.

Les clubs membres de l'ASAF peuvent néanmoins organiser des exercices d'entraînement, d'initiation ou de promotion, mais uniquement après avoir obtenu l'autorisation de leur CSAP d'appartenance et, éventuellement, de celle sur le territoire de laquelle l'événement se déroule, en tout ou en partie (introduction de la demande, au plus tard, 60 jours avant la date d'organisation). En outre, ces exercices devront répondre aux conditions suivantes :

- **En rallye**, la longueur du parcours ne pourra être supérieure à **100 Km**. Les notions de vitesse ou de régularité y seront interdites (il ne pourra donc y avoir de moyenne imposée, ni de contrôle horaire).

.../...

Tous les **contrats globaux d'assurances** souscrits par l'ASAF (y compris les contrats liés aux licences et ceux couvrant les bénévoles) sont, toutefois, **inopérants** lors de telles manifestations et les clubs organisateurs (et, donc, responsables) ont intérêt à se prémunir en dehors de ces contrats.

**Les Championnats, Challenges, Coupes ou assimilés sont réservés à l'ASAF et aux CSAP.
Sauf autorisation préalable, il est interdit aux clubs de transgresser cette règle
sous peine d'EXCLUSION AUTOMATIQUE de l'ASAF.**

Art. 30. RALLYES DE REGULARITE ("RE")

A. TYPE "REGULARITE ASAF"

30.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

- Ces épreuves de régularité à parcours secret pénalisant se déroulent sur la voie publique, dans le plus strict respect du code de la route.
- Les épreuves se déroulent sur **un seul jour** et présentent un parcours de **300 km, au maximum**, qui pourra être divisé en boucles ou sections. Chacune de ces boucles ou sections ne pourra dépasser 120 kms et un ravitaillement en carburant doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse 120 kms.
- **Ce type d'épreuve ne peut commencer avant le lever du soleil, ni se prolonger au-delà de 23 heures.**

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

30.2.1. AUTORISATIONS

Les concurrents d'un rallye de régularité sont tenus au respect le plus strict du code de la route. Dès lors, il convient que :

- La moyenne horaire qui leur est imposée ne les oblige pas à commettre des excès de vitesse ou d'autres infractions,
- L'avance soit pénalisée doublement par rapport au retard,
- Le respect de cette moyenne puisse être contrôlé à tout moment par l'organisateur,
- Le constat, par l'organisateur, d'une vitesse excessive donne lieu à l'application de pénalités sévères,
- Son "avance" excessive et/ou récurrente entraîne l'exclusion du participant.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une course de vitesse, il n'en reste pas moins qu'un rallye de régularité est une manifestation organisée sur la voie publique, susceptible de modifier l'intensité du trafic ou de créer certaines perturbations.

En conséquence, les organisateurs sont tenus de se conformer aux Lois et Règlements régissant ce genre d'activité et de prendre les contacts nécessaires avec les autorités locales ou autres, concernées, en vue d'obtenir les autorisations, informations et directives utiles au bon déroulement de l'événement.

30.2.2. ASSURANCES

Chaque épreuve inscrite au calendrier de la Fédération sera couverte par une police spécifique globale souscrite par l'ASAF ("RC Circulation" pour les concurrents ; "RC Organisation", "Assurance Bénévoles", "Rachat de franchise" (Dégâts aux routes en cas d'accidents) et "Protection Juridique" pour les concurrents et les organisateurs.

Ces derniers recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de cette couverture, ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive officielle, reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie – Bruxelles et membre de l'ADEPS.

Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence "**Epreuve de régularité**".

30.2.3. LICENCES - (VOIR - RALLYE D'ORIENTATION ART. 29.2.2.)

30.2.4. DROIT D'ENGAGEMENT

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

30.3. MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

- **40 Km/h, de moyenne, au maximum, "de jour" ***.
- **50 Km/h, de moyenne, au maximum, "de nuit" *** (Fin impérative avant 23 heures).
- Traversée des sites urbains, des zones fortement agglomérées, des quartiers résidentiels, etc. : Parcours neutralisé (**30 km/h*, au maximum**)

Les secteurs ne peuvent mesurer moins de 6 Km*, sauf en "Neutralisé" (30 km/h, de moyenne, au maximum*) et ne peuvent comporter qu'un seul Contrôle de Passage Humain par tranche de 3 Km*.

*** En cas de non-respect de ces règles, les secteurs en cause seront automatiquement annulés et l'organisateur sera redevable envers l'ASAF, d'une amende automatique de 125 €, sur rapport des Commissaires Sportifs.**

Contrôles de vitesse : Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long du parcours et principalement dans les agglomérations. Ces contrôles pourront être effectués aussi bien par le comité organisateur, les Commissaires Sportifs de l'ASAF, que par la police.

L'organisateur qui le désire peut appliquer une pénalité aux contrevenants, pour autant qu'il l'ait prévu dans son règlement particulier d'épreuve.

30.4. ADMISSION DES VOITURES

(Voir - Rallye d'orientation, Article 29.3.)

30.4.1 En cas de non-conformité, au niveau administratif ou au niveau des normes techniques reprises à l'Art. 30.5, ci-après, l'organisateur ou la Commission Sportive présente, pourront refuser le départ aux concurrents concernés.

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

30.4.3 Les informations concernant l'année, le type et la cylindrée du véhicule figurant sur le carnet d'immatriculation seront reprises sur les documents officiels de l'épreuve.

30.4.4. CLASSEMENTS

Des classements généraux (par catégories éventuelles composant l'épreuve) seront établis, reprenant tous les concurrents, quels que soient le type et l'âge de la voiture.

30.4.5. COEFFICIENT D'ANCIENNETÉ

Les éventuelles **pénalités de retard**, encourues aux CH et en RT, seront affectées d'un coefficient (**Ka**), basé sur l'ancienneté des voitures (**Certificat de mise en circulation faisant foi**).

Il n'interviendra pas, par contre, dans les pénalités pour pointage ou passage en "Avance" à ces endroits. Ce coefficient n'aura pas d'incidence, non plus, sur les pénalités relatives aux erreurs de navigation (CP, CPH, CH manquants, en excédent ou pris en dehors de l'ordre séquentiel), ni sur les pénalités diverses.

Le coefficient **Ka** sera déterminé par les 2 derniers chiffres de l'année de 1^{ère} mise en circulation du véhicule utilisé en prenant pour base l'année 1900 ($Ka = (Année\ du\ véhicule - 1900) / 100$). C'est ainsi qu'une voiture mise en circulation en 1956, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,56**, une autre, mise en circulation en 1980, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **0,80**, etc. Une voiture mise en circulation en 2015, verra ses pénalités de retard affectées du coefficient **1,15**.

30.5. CATEGORIES

Afin d'uniformiser les noms attribués aux différentes catégories ("Découverte", "Classic" et "Experts") et aux systèmes de lecture qui pourront être utilisés dans chacune d'elles, l'ASAF a déterminé les termes utilisés et décrit les systèmes de lecture dans les points repris ci-après. Ces différentes catégories sont reprises au point 29.4. du présent règlement (Rallyes d'orientation).

30.6. NORMES TECHNIQUES

Le départ sera refusé à tout véhicule :

- Dont la couleur du certificat de contrôle technique n'est pas VERTE.
- Dont le numéro de châssis et/ou d'immatriculation ne correspond pas au carnet d'immatriculation.
- Dont le bruit émis, en marche ou à l'arrêt, aux $\frac{3}{4}$ de son régime moteur maximum, dépasse 95 décibels.
- Dont le nombre de phares anti-crash arrière est supérieur à 2.
- Dont le phare de recul (max. 21 W) peut fonctionner sans enclencher la marche arrière.
- Equipé de plus de 2 paires de phares additionnels, en complément aux phares d'origine.
- Qui, de manière générale, n'est pas conforme au présent règlement.

La mise hors course de l'équipage sera prononcée :

- Si un phare chercheur est utilisé autrement qu'à l'arrêt.

30.6.1. APPAREILLAGE EMBARQUÉ

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

30.6.2. RAPPEL

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

30.7. EQUIPAGES

Sous peine de mise hors course, l'équipage :

- Sera composé, UNIQUEMENT des 2 personnes reprises sur la liste officielle des participants et ce, pendant toute la durée de la manifestation.

RAPPEL :

Les co-pilotes des voitures inscrites en "REGULARITE ASAF" devront être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard (même en cas de filiation entre le pilote et le co-pilote)

- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve sauf si le véhicule est à l'arrêt, à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Devra, pendant toute la durée de la manifestation, être en conformité avec les prescriptions légales en matière de circulation routière.
- Ne pourra, pendant toute la durée de la manifestation :
 - Faire transporter le véhicule.
 - Faire tirer ou pousser le véhicule, sauf par celui d'un autre concurrent.
 - Bloquer intentionnellement le passage des autres concurrents.
 - Se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

30.8. ENGAGEMENT – DOCUMENTS DE BORD

Toute personne qui désire prendre part à une manifestation de l'espèce, devra remettre à l'organisateur, lors des Vérifications Administratives, une photocopie "noir et blanc" des documents du véhicule.

30.9. ATTRIBUTION DES NUMEROS

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

30.10. PARCS DE DEPART, DE REGROUPEMENT, D'ARRIVEE

Si, dans ces parcs, il est permis de travailler, les interventions devront être totalement terminées avant l'heure de départ. Dans le cas contraire, le dépassement du temps entraînera une pénalité proportionnelle à ce dépassement.

- Avant le départ, les voitures pourront être regroupées dans un parc de départ.
- Le pointage en avance est autorisé en fin de section.
- Sauf stipulation contraire, dûment indiquée dans le règlement particulier, les voitures seront rassemblées, en fin d'épreuve, dans un parc, durant le délai de réclamation contre la conformité de la voiture. Ce délai est de 30 minutes et prendra cours au moment de l'arrivée de la dernière voiture rentrée dans les délais.

30.11. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT

- Les points de ravitaillement en carburant devront être clairement mentionnés dans le road-book et prévus, au minimum, tous les 120 km.
- Toute assistance organisée est interdite, sous peine d'exclusion de l'équipage.
- En aucun cas, une voiture "SUPPORTER" ne pourra suivre ou précéder une voiture participante, sous peine d'exclusion de l'équipage.

30.12. COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE – ETALONNAGE

30.12.1. FORMES DE COMMUNICATION DE L'ITINÉRAIRE

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.11)

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

N.B. : Lors des rallyes de régularité, le système "**ne pas se croiser - ne pas se couper**" ne peut être applicable en fléché conventionnel, ni en fléché allemand. Les organisateurs sont donc tenus de reprendre dans les schémas, toutes les routes que les concurrents pourraient emprunter, sous peine de voir ceux-ci, se croiser ou se couper, éventuellement.

Il est entendu, toutefois, que l'interdiction de "se croiser ou de se couper" reste d'application lors de l'itinéraire parcouru en lectures de cartes, y compris en lectures de cartes immédiatement consécutives (sauf si un autre système transitoire, même limité à une seule annotation, est intercalé entre elles).

Les organisateurs auront le loisir de proposer aux concurrents une option de Road-Book "Tout-en Fléché", moyennant une pénalité libératoire (pénalité conseillée : 1000 points. Dans ce cas de figure, ces concurrents pourront être classés avec l'ensemble des autres, compte tenu de la pénalité libératoire et ils devront se soumettre aux temps de passage déterminés par l'organisateur, sous peine de pénalités supplémentaires.

30.12.2. ETALONNAGE - (VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.7.2.4.)

30.13. ROAD BOOK

Le road book comportera une copie de l'attestation d'assurance et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la "permanence" devra y figurer également. Les adresses et les coordonnées GPS des fins de sections y seront incorporées, de manière à permettre à chacun de s'y rendre directement sans continuer à suivre l'itinéraire du road book mais en se basant sur la signalisation routière, en utilisant une carte ou à l'aide d'un GPS.

30.14. POSTES DE CONTROLE ET PENALITES

30.14.1. CONTRÔLES DE PASSAGES (CP, CPH)

(VOIR - RALLYE D'ORIENTATION, ARTICLE 29.6.1 – Pénalités principales et 7.1 du présent RPR).

30.14.2. CONTRÔLES HORAIRES (CH)

- Les CH sont des contrôles de début et de fin de secteur.
RAPPEL : un secteur = une portion d'itinéraire comprise entre 2 CH ou entre le START d'un RT non "Auto Start" et le CH suivant.
N.B. : Un RT débutant par un "Auto Start" ne constitue pas le début d'un nouveau secteur ; le RT fait, dans ce cas, partie du secteur débutant au CH précédant l'Auto Start et se terminant au CH suivant.
- Les CH ont pour but de vérifier le respect du temps imposé, calculé à une vitesse moyenne toujours inférieure à **40 km/h de « jour » ou 50 km/h de « nuit »**.
- Les temps sont relevés en **Heures** et **Minutes**.
- A ces contrôles, le contrôleur inscrit, sur le carnet de contrôle, l'heure à laquelle le participant lui présente son carnet, pour autant que l'équipage complet et la voiture soient à sa hauteur.
- L'avance et le retard aux divers contrôles horaires seront pénalisés.
- **L'entrée en avance dans la zone de pointage des contrôles horaires (Panneau "Horloge" jaune) n'est pas autorisée. Toute entrée anticipée sera sanctionnée par la pénalité pour pointage en avance.**
- L'heure de pointage appartient à la seule responsabilité de l'équipage, lequel pourra consulter l'heure officielle du contrôleur en poste. Ce dernier ne pourra, par contre, en aucun cas, fournir aux équipages, des informations sur l'heure idéale de pointage.
- L'équipage n'encourra aucune pénalisation aux différents CH, s'il effectue les formalités de pointage pendant le déroulement de la minute qui correspond à son **Heure Idéale de Pointage**.

- Pour une HIP à 11h30'00'', vous devez pointer entre 11h30'00'' et 11h30'59''.
- Pour une HIP à 11h30'40'', vous devez pointer entre 11h30'40'' et 11h31'39''
- **Il est impératif d'entrer dans la zone de contrôle selon le sens prévu par le road book. Dans le cas contraire, la pénalité équivaudra à un contrôle horaire passé à l'envers.**
- En aucun cas, un pointage en avance sur le temps idéal ne permettra de réduire le nombre de minutes de retard enregistrées précédemment.
- N.B. : Dans certaines épreuves, les postes de CH pourront être équipées de machines "pointeuses" sans intervention humaine.

Les **CH** seront **pré-signalés** par un panneau jaune placé à, environ, 25m du contrôle et **signalés** par un panneau rouge placé à son emplacement exact (Panneaux "**Horloge**" de type FIA - Rallyes et de format **A3**, au minimum). Tout arrêt de progression est interdit, dès le panneau jaune franchi.

Remarque : Lorsqu'une épreuve d'Orientation/Navigation est organisée dans le cadre de la manifestation, ces panneaux pourront, dans certains cas, être doublés par des panneaux **CPH** (jaune et rouge "**Cachet**"). Ces panneaux ne s'adressent pas aux participants de la catégorie "Régularité" de la manifestation, qui n'en tiendront pas compte : le passage à l'**Heure Idéale** de **Pointage** est attendu d'eux à cet endroit et y sera contrôlé.

Les **contrôles horaires** pourront être également réalisés au moyen d'un système GPS. L'écran du système, installé de manière visible sur le tableau de bord, présentera le signe du panneau d'entrée de zone (Panneau « Horloge » jaune) et un décompte de la distance, 500 mètres avant l'arrivée à ce même panneau virtuel. L'organisateur a cependant l'obligation d'installer un panneau FIA d'entrée de zone (Panneau « Horloge » Jaune) le long de l'itinéraire à l'endroit ad hoc, le positionnement donné par le GPS n'étant là que pour suppléer la disparition fortuite dudit panneau. Par convention, le panneau FIA de pointage (panneau « Horloge » rouge) sera toujours installé virtuellement 100 mètres après le panneau d'entrée de zone, ce panneau n'étant donc pas présent sur le terrain. En cas de contrôle horaire réalisé à l'aide du système GPS, l'heure de pointage est celle où l'équipage atteint le panneau de contrôle (panneau rouge) virtuel, soit 100 mètres après le panneau d'entrée de zone (panneau jaune). Il est donc interdit aux équipages, sous peine d'être pénalisés pour avance, d'entrer dans la zone (après le panneau jaune) avant que la minute de pointage ne soit entamée. Pour avoir une prise de temps correcte, l'équipage devra rouler à un minimum de 10 km/h lors du passage au panneau rouge virtuel. L'heure de pointage réalisée par un équipage à un CH virtuel devra apparaître sur l'écran du GPS pendant minimum 10 secondes après le passage du panneau rouge.

30.14.3. PÉNALITÉS AUX CH :

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

30.14.4. REGULARITY TEST (RT)

- Il s'agit d'un tronçon routier normal dont la moyenne ne peut dépasser **40 km/h, de jour ou 50km/h, de nuit**. Le CH départ du RT ne pourra être, en même temps, le CH d'arrivée du secteur précédent. La zone comprise entre ces deux CH sera considérée comme une seule zone de contrôle.
- Le concurrent, après avoir pointé au CH d'arrivée du secteur précédent, se rendra immédiatement, avec sa voiture, au poste de départ du RT (signalé par un panneau "drapeau rouge")
- Dans le cas où, par la faute du concurrent, le départ du RT ne pourrait lui être donné à l'heure prévue par l'organisateur (au minimum, 2 minutes après l'heure de pointage au CH d'arrivée du secteur précédent), il lui sera infligé une pénalité de **120 points** par minute de retard. Il est évident que le concurrent doit pouvoir bénéficier de sa minute de départ pleine.
- Dans certains cas de figure, l'heure de départ du RT sera considérée comme étant aussi l'heure de départ du secteur suivant dont fait partie le RT.
- Le départ du RT pourra être remplacé par un dispositif "AUTOSTART". A l'endroit précis du départ "AUTOSTART", l'organisateur installera un panneau spécifique qui en portera la mention. Le concurrent calculera lui-même son temps de départ en ajoutant le nombre de minutes prévues par le Road-book ou la feuille de route, à son heure de passage au CH précédant cet AUTOSTART.
- Afin d'éviter un côté trop "prise de tête" à ces épreuves, l'organisateur ne pourra instaurer qu'une seule moyenne horaire par RT, sauf dans le cas où il fournirait, lui-même la table "distances/temps" indiquant le rythme de progression, tout au long du RT. De cette manière, la moyenne pourra varier à son gré, selon la topographie, le système de lecture ou la nature (zones habitées, zones rurales, etc.) de ce RT.

- Des Contrôles Secrets de Régularité (CSR) seront installés, dans les RT, pour vérifier le respect de la moyenne horaire au cours de ceux-ci et le passage effectif des participants selon l'itinéraire imposé.

L'organisateur a la faculté d'admettre une marge d'erreur en deçà de laquelle, aucune pénalité ne sera appliquée. Par exemple : de -1 seconde à + une seconde, par rapport à l'heure idéale de passage. Dans cet exemple, les concurrents ne seraient pénalisés que s'ils ont été "pointés" plus d'une seconde avant ou plus d'une seconde après leur heure idéale de passage.

- Le nombre de **CSR** par RT est laissé à l'appréciation de l'organisateur.
- Les **CSR** seront placées à des endroits inconnus des concurrents, non visibles par eux, sans panneau indicateur.
- Les CSR pourront être réalisés à l'aide d'un système GPS installé dans la voiture des concurrents.
- **Dans les RT, si des contrôles de passage HUMAINS (CPH) ou des CP avec tampon sont déployés le long de l'itinéraire, un délai de 5 Min devra être appliqué entre ces CP et une prise de temps.**
- Les pénalités encourues lors des RT seront ajoutées à celles, éventuellement encourues, d'autre part, au cours de l'épreuve.

CECI IMPLIQUE QUE LES RESULTATS DES RT ENTRERONT DIRECTEMENT EN LIGNE DE COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DU CLASSEMENT.

30.14.5. PÉNALITÉS EN RT

- 1 x Ka. Point par seconde de retard, lors des prises de temps.
- 2 points par seconde d'avance, lors des prises de temps.

30.14.6. FEUILLE DE ROUTE

- L'inscription des temps de passage aux différents **CH** se fera au recto de la feuille de route, où figurent les temps impartis et les cases réservées à cet effet. **En cas de pointage par un dispositif GPS, le concurrent indiquera lui-même son heure de pointage, heure lue sur l'écran GPS après le passage à un panneau « Horloge » rouge virtuel. Seul le temps en Heures et Minutes sera reporté sur la feuille de pointage. Les secondes apparaissant sur l'écran seront donc éludées.**
- Une mention, un 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).

30.14.7. TIMING DES POSTES DE CONTRÔLE

- Ouverture des postes de contrôle : 30 minutes avant l'heure idéale du 1^{er} concurrent.
- Fermeture des postes de contrôle : 30 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course.

30.15. DELAIS DE MISE HORS COURSE -Voir également Art.18 (sauf 18.2.) du présent RPR.

- Les délais de mise hors course sont fixés par l'organisateur. Ils seront suffisamment larges pour permettre à un maximum de concurrents d'être repris au classement final, étant entendu, toutefois, que le timing de l'ensemble de l'épreuve ne peut être mis en péril au profit de l'un ou l'autre individu.
- Si, une fois les délais fixés, l'organisateur était amené à les modifier pour quelque motif que ce soit, il ne pourrait le faire qu'à la condition que tous les concurrents en soient avertis avant le départ de la section concernée.
- **L'exclusion sera prononcée dès l'atteinte du délai de mise hors course.** En conséquence, les concurrents qui pourraient se voir exclus pour délai de mise hors course atteint, ont intérêt (s'ils veulent prendre le départ de la section suivante ou être repris au classement de l'épreuve), à "court-circuiter" ce qu'il faut du parcours imposé pour se rendre dans les délais, à l'endroit de l'arrivée de la section en cours.

Une pénalité en points correspondant aux contrôles manquants leur sera, alors, appliquée.

30.16. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET IMPOSITIONS TECHNIQUES

30.16.1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

- **Leurs licences annuelles ASAF ou VAS (tous les autres candidats participants non-détenteurs, de l'un de ces titres auront préalablement sollicité, auprès de l'organisateur, l'obtention d'un TP journalier du niveau L, au minimum. Prix d'un TP-L : 15 €) ;**

- Leurs documents d'identité ;
- Le permis de conduire du pilote ;
- Le certificat d'immatriculation ;
- **Le document du contrôle technique automobile (vert, pour rappel) - Pas requis pour les voitures de moins de 4 ans ou immatriculées à l'étranger-** ;
- La carte "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**.

30.17. IMPOSITIONS TECHNIQUES

Tous les véhicules doivent être en accord avec la réglementation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'avec les normes techniques du présent règlement, notamment, en ce qui concerne les points suivants :

- Etat des pneumatiques qui doivent être en bon état, ne pas dépasser de la carrosserie et avoir des sculptures d'au moins 1,6 mm à l'arrivée de l'épreuve ;
- Niveau de liquide de frein et fixation de la batterie ;
- Eclairage, feux (qui doivent être en conformité avec le Code de la Route) et essuie-glaces
- Présence d'un cric d'une roue de secours en état, d'un triangle de sécurité ;
- Ceintures de sécurité (pour les véhicules postérieurs au 1^{er} septembre 1967) si les points d'ancrage ont été prévus par le constructeur ;
- Présence d'un extincteur à poudre (minimum 1 kg, en cours de validité) correctement fixé et facilement accessible ;
- Niveau de bruit (contrôlable avant le départ ou pendant la manifestation), lequel devra être conforme à la législation en vigueur.

30.17.1. LE DÉPART SERA REFUSÉ AUX VÉHICULES DONT

- L'aspect de présentation et la conformité ne correspondent pas avec la déclaration portée sur le bulletin d'engagement
- Les pneus sont de type "Racing" non autorisés en usage routier

30.17.2. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ÉVENTUELLES

À tout moment de l'épreuve, des vérifications techniques pourront être opérées par l'organisateur, soit de son propre chef, soit à la suite d'une réclamation d'un concurrent envers un autre concurrent. En cas de non-conformité constatée, le concurrent fautif sera exclu de l'épreuve.

30.18. LISTE DES QUALIFIÉS

Une liste des qualifiés sera affichée par l'organisateur. S'ensuivra un délai de réclamation de 30 minutes, à la suite duquel, la liste deviendra officielle (sauf réclamation).

30.19. FEUILLE DES "VÉRIFICATIONS"

Le départ sera refusé à tout concurrent qui ne serait pas en ordre de vérifications, selon l'indication portée sur une fiche, **qui devra être restituée au moment du départ.**

30.20. VOITURES OUVREUSES ET "DAMIER"

- L'organisateur se doit de faire ouvrir son parcours par une voiture officielle qui partira 30 minutes, au plus tard, avant le premier concurrent afin que les contrôleurs soient prévenus de l'arrivée imminente des concurrents.
- Une voiture "damier" fermera le parcours et partira après le délai de mise hors course du dernier équipage, pour prévenir les contrôleurs de la fin des passages.
- L'organisateur sera tenu de fournir aux équipages de ces deux voitures, un road-book simplifié afin qu'ils ne s'égareront pas car ils sont tenus de vérifier les différents contrôles et de compléter leur feuille de route comme des concurrents normaux. Ces feuilles devront être remises au Directeur de Course et serviront de feuilles de route "étalon".

30.21. ADDITIFS - BRIEFING

Toutes les éventuelles modifications ou dispositions particulières seront annoncées par des additifs datés, numérotés, signés et communiqués aux concurrents.

Ces additifs et les dernières instructions communiquées oralement lors du briefing, feront partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve.

30.22. RELEVÉ DES PENALITES

30.22.1. DÉPART REFUSÉ :

- Véhicule déclaré non conforme ou dangereux par l'organisateur ou la commission sportive.
- Non-paiement de la totalité des frais d'inscription.
- Reconnaissance préalable du parcours.

30.22.2. EXCLUSION :

- Conduite dangereuse.
- Impolitesse ou menace envers un commissaire.
- Acte non fair-play.
- Bruit excessif (+ de 95 dB).
- Infraction grave au code de la route.
- Tentative de tricherie ou acte antisportif.
- **Avance** dépassant, en temps et/ou en nombre, le seuil déterminé par l'organisateur et communiqué lors du briefing

30.22.3. PÉNALITÉS COURANTES

- **CH** manquant, excédentaire, pris en dehors de l'ordre attendu ou passé à l'envers : **1200** points.
- Par **minute d'avance** sur le routier : **120** points.
- Par **minute de retard** sur le routier : **60 x Ka**. Points
- **CP** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **100** points.
- **CPH** ou **CP de positionnement** manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **300** points.
- **CSR** (contrôle secret de régularité) manquant ou excédentaire (en RT) : **300** points
- **CSR** : pénalité maximale (Ret. /Av.) : **300** points (après application du coefficient **Ka**, en ce qui concerne le retard).
- Par **seconde d'avance** en RT : **2** points.
- Par **seconde de retard** en RT : **1 x Ka**. Point.

30.22.4. PÉNALITÉS SPÉCIALES

- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CP** : **600** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des **CPH** : **1800** points par cas constaté.
- Tentative de **falsification**, rature, surcharge au niveau des temps des **CH** ou des **RT** sur la feuille de route (non contresignée) : **3600** points.
- Perte ou altération du **carnet de route** : **15.000** points.
- **Retard** sur l'heure de **convocation** : **100** points.
- Par minute de **retard au départ** d'une section ou d'une RT : **120** points.
- Par **appel** téléphonique de "remise à l'étrier" à la **D.C.** : **500** points (conseillé).
- Ouverture ou perte de l'éventuelle **enveloppe "de secours"** : **1000** points (conseillé).
- Road book "Tout en fléché" : **1000** points (conseillé).

30.23. RECLAMATIONS – APPELS (Voir chapitre III du RSG)

- Toute réclamation concernant la section parcourue devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'arrivée de l'équipage.
- Toute réclamation concernant les classements devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'affichage des résultats.
- Seules, les réclamations écrites et individuelles seront prises en compte.
- Il est toujours possible de déposer réclamation contre la décision du comité organisateur auprès des Commissaires Sportifs de l'ASAF ou se pourvoir en appel contre une décision de ces derniers. Dans ce dernier cas, le classement sera totalement ou partiellement suspendu jusqu'au verdict rendu par l'ASAF.

30.24. CLASSEMENTS – CHAMPIONNATS EVENTUELS

30.24.1. CLASSEMENTS

A l'issue de l'épreuve, un classement **général** sera établi. Un classement général pourra être établi par catégories organisées dans l'épreuve.

Ils récompenseront les équipages totalisant le moins de points de pénalité. En cas d'ex aequo, la préséance sera accordée à l'équipage de la voiture de la plus petite cylindrée. En cas d'égalité de cylindrée, elle reviendra à la plus ancienne (Voir certificat d'immatriculation).

30.24.2. ATTRIBUTION DES POINTS

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.

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

30.25. ORGANISATION D'UNE EPREUVE

- Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé pour approbation au responsable du GT "Vintage" de la CSAP concernée et au responsable du GT "Vintage" de l'ASAF, conformément à l'article 3 du RSG.
- Les organisateurs sont tenus de se conformer à l'article 3.6 du RSG – "Obligations administratives de l'organisateur".

B. TYPE "REGULARITE MARATHON"

Toutes les dispositions reprises ci-dessus et applicables aux rallyes de "Régularité ASAF" sont applicables au type "MARATHON", sauf celles reprises ci-dessous, qui peuvent les compléter ou y déroger. Les organisateurs d'une épreuve de ce type recevront, du secrétariat de l'ASAF, l'attestation de couverture en assurance ainsi qu'un document (à l'intention des autorités) certifiant que la manifestation est officiellement placée sous l'égide d'une fédération sportive officielle reconnue par le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles et membre de l'ADEPS.

Ce document portera la mention de la nature exacte de l'épreuve, en l'occurrence "Epreuve de régularité".

30.26. PARTICULARITES DU TYPE "MARATHON"

- Il s'agit d'un rallye de régularité, à parcours secret de type pénalisant, se déroulant sur la voie publique, dont la moyenne horaire n'est jamais supérieure à **49,9 km/h***(que ce soit **de jour ou de nuit**) et où la **longueur** du parcours n'est **pas limitée**.
- Ce type d'épreuve peut se dérouler **nuitamment** et se poursuivre sur **plusieurs jours**.
- Il existe, en "Régularité Marathon", plusieurs possibilités quant à la moyenne maximale à appliquer: **25 Km/h -- 36 Km/h -- 49,9 Km/h**.
- Les organisateurs désireux d'organiser, au cours du même meeting, plusieurs catégories basées, soit sur ces moyennes maximales, soit sur d'éventuels niveaux de difficulté différents ("Découverte", "Classic", "Experts") établiront des **classements** généraux **distincts pour chacune d'elles** et, éventuellement, des classements par classes de cylindrées.
- Le temps alloué aux secteurs ne peut être inférieur à 6 minutes. Un secteur ne peut comporter qu'un seul **Contrôle de Passage Humain (CPH) par tranche de 3 minutes**. Cependant, un secteur **sans habitation*** pourra se voir alloué un temps de 3 minutes ; dans ce cas, aucun CPH ne peut être installé dans ce secteur. Ces conditions ne s'appliquent pas aux secteurs neutralisés (30 Km/h maximum). Les tronçons de 3 minutes ne pourront avoir qu'une succession immédiate limitée à DEUX. La reprise d'un secteur de 3 minutes ne pourra reprendre qu'après un secteur plus long (c'est-à-dire un secteur de 6 minutes minimum) et/ou à moyenne plus basse (limitée à 45 km/h).
* En cas de non-respect de ces règles, les secteurs en cause seront automatiquement annulés et l'organisateur sera redevable envers l'ASAF, d'une amende automatique de **125 €**, sur rapport des Commissaires Sportifs.
- Les formes de communication de l'itinéraire sont identiques au point 29 11 du présent règlement, à l'exception des restrictions suivantes : le fléché droit non métré, les notes littéraires et l'arête de poisson ne pourront être utilisés que lors de la partie diurne de l'épreuve.

30.27. ADMISSION DES VEHICULES (voir Article 29.3. – Rallye d'orientation)

- Le comité organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un véhicule sans en donner la raison. Si la candidature n'est pas retenue, les frais de participation perçus seront remboursés intégralement.
- Le nombre de véhicules admis à prendre le départ est fixé par l'organisateur.
- Les impositions techniques faites aux voitures et qui ne seraient pas au nombre de celles faites en type "Régularité ASAF" seront clairement répertoriées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

30.28. CLASSES DE CYLINDREE

- Les organisateurs répartiront les véhicules dans les 3 classes de cylindrée suivantes :
A : 0 à 1300 cc
B : plus de 1300, jusqu'à 2000 cc
C : plus de 2000 cc
- Ils pourront, éventuellement, regrouper les classes ne comportant pas 5 concurrents, avec la classe directement supérieure.

30.29. PARTICIPATION AUX FRAIS

Le montant des droits d'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur, qui les fixera en fonction de la longueur de l'épreuve et des divers services offerts, lesquels seront clairement détaillés dans son Règlement Particulier.

30.30. PENALITES

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

30.31. COEFFICIENTS D'ANCIENNETE

Les organisateurs disposent du **choix d'appliquer ou non** des coefficients aux pénalités de retard encourues par les concurrents, coefficients calculés en fonction de l'âge de leur voiture.

Ce choix devra figurer CLAIREMENT dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

Si le choix d'application d'un coefficient est retenu, il s'agira du coefficient **KA**, tel qu'il est défini à l'Art. 30.4.6, du présent règlement "Régularité ASAF" et il sera appliqué selon les mêmes modalités.

30.32. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTROLES

30.32.1. MISE EN PLACE DES POSTES DE CONTRÔLE :

- Ouverture des postes de contrôle : 30 minutes avant l'heure idéale du premier concurrent
- Fermeture des postes de contrôle : 30 minutes après l'heure théorique du dernier concurrent.

30.32.2. ETAPES DE RÉGULARITÉ (RT)

(Voir point 30.13.4 du présent règlement – Régularité ASAF)