

VLAAMSE AUTOSPORTFEDERATIE

VASAF

ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE FRANCOPHONE



- Apr 21 Vallées des Eaux Vives**
- May 27 Retro 6u van Leuven**
- Jul 01 Obsol' Ath**
- Oct 06 Eau d'Heure**
- Oct 20 6u v/d Noorderkempen**
- Nov 10 Classic Atlantic**
- Nov 17 Ronde du Hainaut**
- Dec 8 Moustache Classic**



Classics
2012



Association Sportive Automobile Francophone

Vlaamse Autosportfederatie

CHAMPIONNAT VASAF CLASSICS

(REGULARITE « SOFT »)

Règlement complet

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 présenteront un parcours de 300 kms, 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 essence doit être prévu après ou pendant chaque boucle/section, sans que la distance à parcourir entre deux points de ravitaillement ou depuis le départ jusqu'à l'un d'eux, ne dépasse 120 kms.
- Ce type d'épreuve ne peut commencer avant le lever du soleil, ni se prolonger au-delà de 23 heures.

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

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

2.2. 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'accident » 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 SOFT ».

2.3. Licences

Les rallyes de régularité sont accessibles à tous les licenciés **VAS ou ASAF** ayant atteint l'âge requis.

A l'ASAF, la licence minimum pour pouvoir participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle « **L** » (30 €) ou journalière « **1J-L** » (10 €). Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir ces licences. Les concurrents désirant se procurer des garanties en assurances plus importantes pourront acquérir une licence du type « **B** » (annuelle, à 70 €) ou « **1J-B** » (journalière à 50 €), après avoir satisfait aux impositions en matière d'agrément médical.

Toutes les licences de l'ASAF (y compris la « L » et la « 1J-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.

Il est à noter, également, que le championnat VASAF CLASSICS est réservé aux licenciés « annuels », qu'ils soient affiliés à l'ASAF ou à la VAS.

2.4. Droit d'engagement

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

3 – MOYENNES HORAIRES MAXIMALES

- 40 Km/h, au maximum.
- Traversée des sites urbains, des zones fortement agglomérées, des quartiers résidentiels, etc. : Parcours neutralisé (30 km/h).

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.

4 – ADMISSION DES VOITURES

4.1. L'épreuve est ouverte à toutes les voitures, **anciennes ou contemporaines**, immatriculées, assurées et conformes aux règles et lois en vigueur. Les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ leur a été accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

**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 - catégorie 1).

En conséquence, les véhicules de compétition de la catégorie 2 (certificat de CTA rouge), n'y seront pas acceptés, qu'ils soient, ou non, immatriculés en « O ».

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

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

Cette conformité sera constatée par la Commission Technique de l'ASAF, selon la procédure et les règles qui sont en vigueur à la fédération et qui sont reprises dans ses Prescriptions Sportives.

En cas de non-conformité, la commission Technique pourra proposer le refus de départ à l'organisateur ou à la Commission Sportive présente.

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.

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.

4.5. Les organisateurs répartiront les véhicules dans les **3 classes d'ancienneté** suivantes :

A. : Old Timers
(véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 1985)

B. : Young Timers
(véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier 1985 et le 31 décembre 1996)

C. : Tour. Timers
(véhicules immatriculés après le 1^{er} janvier 1997).

Les organisateurs pourront, éventuellement, regrouper les classes ne comportant pas 5 concurrents, avec la classe directement supérieure (classe supérieure = voitures plus récentes : A -> B, B -> C).

5 – NORMES TECHNIQUES

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

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

6- APPAREILLAGE EMBARQUE

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

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.
- Sera âgé, au minimum, de **12 ans** et mesurera au moins, **1m35**, en ce qui concerne le navigateur (avec autorisation parentale écrite et signature légalisée par l'administration communale du lieu du domicile du signataire) et, bien sûr, de 18 ans en ce qui concerne le conducteur.
- Devra se trouver, au complet, à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve sauf si le véhicule est à l'arrêt, à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- Devra, pendant toute la durée de la manifestation, être en conformité avec les prescriptions légales en matière de circulation routière.
- Ne pourra, pendant toute la durée de la manifestation :
 - faire transporter le véhicule.
 - faire tirer ou pousser le véhicule, sauf par celui d'un autre concurrent.
 - bloquer intentionnellement le passage des autres concurrents.
 - se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

8. – ENGAGEMENT

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

9 – ATTRIBUTION DES NUMEROS

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

10 – PARCS DE DEPART, REGROUPEMENT, FIN DE SECTION

- Dans ces parcs, il est permis de travailler. Cependant, les interventions devront être totalement terminées avant l'heure de départ. Dans le cas contraire, le dépassement du temps entraînera une pénalité proportionnelle à ce dépassement.
- Après les VT, 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.
Ce délai est de 30 minutes et prendra cours au moment de l'arrivée de la dernière voiture rentrée dans les délais.

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.

12. – COMMUNICATION DE L'ITINERAIRE – ETALONNAGE

12.1. 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, semi muettes et 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 différents systèmes de lecture du road-book sont repris ci-dessous :

13 – DESCRIPTIF DES SYSTEMES DE LECTURE

13.1. – 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

- 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. 13.3. « 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 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 non orientées.

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 !

13.2. – Les cartes

Les cartes utilisées par les différents organisateurs sont le plus souvent de type « Etat Major » ou « IGN » au 1/50.000 ou 1/25.000 ou 1/20.000.

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 !

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 ou 1/25.000 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, entre eux. 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 ou se couper.

- 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 idéal 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.

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 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 pas 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.

13.3. 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 kms, 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.

14 – 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.

15 – POSTES DE CONTRÔLE ET PENALITES (Voir art. 10 du RPR)

Les pénalités encourues par les concurrents seront exprimées en points.

15.1. Contrôles de passages (CP et CPH)

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

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

- l'absence d'un « contrôle de passage »,
- une divergence dans l'ordre de ces « contrôles de passage », par rapport à celui déterminé par l'organisateur,
- la présence intrusive d'un « contrôle de passage » excédentaire (vrai ou faux).

Les « contrôles de passage » pourront être de deux sortes :

- soit, il s'agira de panneaux routiers ou de panneaux propres à l'organisation, pouvant comporter une mention à collecter, ci-après désignés par **CP** (Contrôle de Passage),
- soit, il s'agira de postes de contrôle (pré signalés par le panneau ad hoc) tenus par des délégués de l'organisateur, ci-après désignés par **CPH** (Contrôle de Passage Humain).

15.1.1. Les panneaux routiers à prendre en considération seront ceux d'entrée en zone agglomérée (Panneaux F1, F1a et F1b). 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.

15.1.2. 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.

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 (faïte 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 !

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 « estampille » 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.

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 » de type FIA et de format **A3**, au minimum).

15.1.4. 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.

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

15.2. Contrôles horaires (CH)

- Les CH sont des contrôles de début et de fin d'étape, ou de début et de fin de secteur (un secteur = une portion d'itinéraire comprise entre 2 CH)

- Les CH ont pour but de vérifier le respect du temps imposé, calculé sur 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.

- L'avance et le retard au contrôle horaire d'arrivée seront pénalisés.

- Le pointage de l'heure d'arrivée devra se faire, sous peine de pénalisation, durant le déroulement de la minute idéale de pointage.

- 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.

N.B.: Dans certaines épreuves, les postes de CH pourront être équipées de machines « pointeuses » sans intervention humaine.

L'équipage n'encourra donc 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 équivaut 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.

Pénalités aux CH :

- **60** points par minute de retard

- **120** points par minute d'avance

Les **CH** 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 « Horloge » de type FIA et de format A3, au minimum).

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 : une heure de passage au Temps Idéal de Pointage est attendue d'eux à cet endroit et y sera contrôlée.

15.3. 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.

- 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, 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.) du RT.

- Des contrôles secrets de régularité seront effectués entre les contrôles horaires, dans les RT, pour vérifier le respect de la moyenne horaire en cours d'épreuve et le passage effectif des participants sur l'itinéraire imposé. Le nombre des prises de temps au vol par RT est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

- Les prises de temps, lors des RT seront placées à des endroits inconnus des concurrents, non visibles et non prévisibles, sans panneau indicateur.

- Les pénalités encourues lors des RT seront ajoutées à celles, éventuellement encourues, d'autre part, au cours de l'épreuve. **Attention** : CECI IMPLIQUE QUE LES RESULTATS DES RT ENTRERONT DIRECTEMENT EN LIGNE DE COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DU CLASSEMENT.

Pénalités en RT :

- **1** point par seconde de retard lors des prises de temps.

- **2** points par seconde d'avance lors des prises de temps.

15.4 Remarques

- 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.

- Un paraphe, un cachet ou tout autre signe distinctif sera apposé au verso, dans la PREMIERE case vide, attestant du passage aux différents CP.

- Dans les RT, les contrôles de passage HUMAINS (**CPH**) sont formellement INTERDITS.

Les clubs ne respectant pas ces dispositions se verront infliger une amende de **125 €** par l'ASAF, sur rapport du Commissaire sportif. Les tronçons en cause seront automatiquement annulés.

- 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.

16 – DELAIS DE MISE HORS COURSE

(Voir également Art.13 du RPR)

- Les délais de mise hors course sont fixés par l'organisateur. 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.

17. – VERIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

17.1. Vérifications administratives

Avant chaque épreuve, les concurrents devront présenter aux officiels :

- leurs licences ASAF ou VAS
- leurs cartes d'identité
- le permis de conduire du pilote

17.2.- Vérifications techniques

Pour le passage à ces VT, les numéros, plaques et publicités devront être apposés sur le véhicule.

Tous les véhicules doivent être en accord avec la réglementation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'avec les normes techniques du présent règlement. Les Vérifications Techniques veilleront, principalement, à l'application de l'Art. 3 du RPR et contrôleront les documents du véhicule soit :

- 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 Commissaires Techniques de l'ASAF, avec l'aide des organisateurs, effectueront des vérifications portant essentiellement sur les points de sécurité suivants :

- Etat des pneumatiques qui doivent être en bon état, ne pas dépasser la carrosserie et avoir des sculptures d'au moins 1,6 mm à l'arrivée de l'épreuve
- Vérification du niveau de liquide de frein et de la fixation de la batterie
- Vérification de l'éclairage, des feux et des essuie-glaces qui doivent être en conformité avec le Code de la Route
- 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
- Un extincteur à poudre (minimum 1 kg, avec date de péremption valable) correctement fixé et facilement accessible
- Le niveau de bruit pourra être contrôlé avant le départ ou pendant la manifestation et devra être conforme à la législation en vigueur

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

Si une convocation avec heure de présentation a été transmise aux concurrents, tout retard aux vérifications entraînera une pénalité forfaitaire de **300 points**.

A tout moment de l'épreuve, des vérifications supplémentaires pourront être organisées.

ATTENTION:

- Le départ sera refusé à tout concurrent qui ne serait pas en ordre de vérifications suivant une fiche qui devra être restituée au moment du départ.
- A l'issue de ces vérifications, une liste des qualifiés sera affichée. S'ensuivra un délai de réclamation de 30 minutes.

18. – VOITURES OUVREUSES ET A DAMIER

- L'organisateur se doit de faire "ouvrir" son parcours par une voiture officielle qui partira 15 minutes, au plus tard, avant le premier concurrent afin que les contrôleurs soient prévenus de l'arrivée imminente des concurrents.

- Une voiture à damier "fermera" le parcours et partira 15 minutes, au maximum, 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 Courses et serviront de feuilles de route "étalon".

19. – 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.

20. – PENALITES

20.1. Départ refusé :

- véhicule déclaré non conforme ou dangereux par la commission sportive.
- non-paiement de la totalité des frais d'inscription.
- reconnaissance préalable du parcours.

20.2. 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.
- pénalités pour **avance** dépassant, en temps et en nombre, le seuil déterminé par l'organisateur et communiqué lors du briefing.
- atteinte du délai de mise hors course

20.3. Rappel des principales pénalités :

- tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des temps des CH ou des RT sur la feuille de route (non contresignée): **15.000** points.
- CH manquant, excédentaire, pris en dehors de l'ordre attendu ou passé à l'envers: **7200** points.
- CP manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **300** points.
- tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des CP : **600** points
- CPH manquant, excédentaire ou en dehors de l'ordre attendu : **900** points.
- tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des CPH : **1800** points
- RT manquant : **7200** points.
- pénalité maximale par RT: **900 points**
- par minute d'avance sur le routier : **120** points.
- par minute de retard sur le routier : **60** points
- par seconde d'avance en RT : **2** points.
- par seconde de retard en RT : **1** points.

20.4. Pénalités spéciales :

- 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'un CHS/RT : **120** points.
- par appel téléphonique de « remise à l'étrier » à la D.C. : **2.000** points

21. – 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.

22. – CLASSEMENTS

- A l'issue de l'épreuve, des classements « au général » et par catégories seront établis. Ils récompenseront les équipages totalisant le moins de points de pénalité.
- En cas d'ex-aequo, la victoire reviendra 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)

23. – ORGANISATION D'UNE EPREUVE

- Le règlement particulier de l'épreuve (ainsi que la liste des communes traversées) 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.

24.- CHAMPIONNAT VASAF CLASSICS

Vu l'importance du rôle du navigateur dans ce genre d'épreuve, le championnat est mixte : les pilotes et navigateurs y prendront part d'égale manière.

Un seul classement du championnat sera établi, tous participants confondus et les points seront attribués individuellement.

D'autre part, les points « championnat », seront déterminés, UNIQUEMENT, d'après les places occupées dans les **classes d'ancienneté**, suivant le décompte suivant :

1 ^{ers} :	20 pts (pilote + navigateur)
2 ^{èmes} :	19 pts (pilote + navigateur)
3 ^{èmes} :	18 pts (pilote + navigateur)

etc.

20^{èmes} et suivants : 1 pt (pilote + navigateur).

De ce fait, les utilisateurs des voitures plus anciennes (Old et Young Timers) conserveront toutes leurs chances de l'emporter, même, face à des véhicules modernes (Tour. Timers).

Toutes les épreuves reprises au calendrier (Art. 25) entrent en ligne de compte pour établir le classement du championnat et tous les licenciés ANNUELS de la VAS ou de l'ASAF ayant obtenu un ou des points lors d'une épreuve, y seront repris.

IMPORTANT :

Le premier résultat acquis avec une licence journalière (VAS ou ASAF) pourra être pris en compte après une participation sous le couvert d'une licence annuelle et après communication (immédiate, après la délivrance de la licence annuelle) à la Commission VASAF via la Vas ou via l'ASAF, du résultat obtenu lors de cette première participation.

25. – CALENDRIER

Quatre épreuves de la VAS et quatre épreuves de l'ASAF constitueront le championnat VASAF 2012 :

21.04	Vallées des Eaux Vives	Rally Event Partner	0472-068593	pierre.marmignon@skynet.be
27.05	Retro 6U Leuven	OCMB	0496-078765	wilfried.leys@telenet.be
01.07	Obsol'Ath	Ath Racing	069-689545	eric.d.haenens@belgacom.net
06.10	Eau d'Heure	Ec. Pays Noir	0498-081914	acpaysnoir@voo.be
20.10	6U Noorderkempen	CRRT	0495-509306	e.heirwegh@be.steinweg.com
10.11	Atlantic Classic	AC Atlantic	0495-435325	hindryckx.f@skyneet.be
17.11	Ronde du Hainaut	H.M.C.	0497-678876	hainautmotorclub@hotmail.fr
08.12	Moustache Classic	RT Moustache	0479-570348	jeffsteensels@skynet.be

26. – DIVERS

Tous les points non prévus par le présent règlement seront tranchés par la Commission VASAF CLASSICS, compte-tenu qu'en cas de divergence de réglementation, c'est le règlement de la fédération de tutelle de l'organisation concernée, qui prévaut.



www.asaf.be



www.vasaf.be



www.vas.be