

Quoi de neuf en rallye, en 2010 ?

Pour les concurrents :

Sièges baquets et harnais

Les divers préavis étant expirés, toutes les voitures de toutes les Divisions (sauf Prov'Historic, cl. 15, 16, 17 et 18), doivent désormais répondre aux impositions suivantes

- Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type « baquet ». Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF. (Validité ASAF = Date de péremption FIA, + 5 ans)

- Si des harnais doivent être placés, ils seront « homologués F.I.A. » et en cours de validité ASAF. (Validité ASAF = Date de péremption FIA, + 5 ans)

Suralimentation par compresseur mécanique (Rappel)

Compresseur volumétrique

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

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

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

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

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

Licences en rallye

Les licences « A3+ » sont supprimées. Les nouvelles licences « A3 » permettront la participation aux épreuves, quelles que soient les voitures utilisées. Toutefois, l'expérience requise pour l'obtention de cette licence ne pourra être constituée que d'expérience « pilote » et à concurrence de **4 résultats**, obtenus **au cours de l'année** de la demande ou durant les **5 précédentes**.

Seront seuls pris en compte, les résultats acquis dans les disciplines suivantes :

**CC-Sprints / Montées en or / Rallye / Rallye Sprint / Legend Rally's -Sport
Slalom / Auto Cross / Rallye Cross / Circuit.**

Période transitoire :

En 2010, la fédération, en la personne des présidents des CSAP reconnues, analysera avec bienveillance, les cas particuliers découlant de l'application des nouveaux critères dans le cas où se poserait un problème aux licenciés qui possèdent l'expérience nécessaire, telle qu'elle était définie en 2009, mais pas celle exigée à présent.

Pour obtenir la licence « A4 » (ancienne « B+ »), l'on pourra faire valoir **2 résultats** de l'espèce pour **remplacer** l'école de pilotage ou un permis de conduire n'ayant pas 3 ans.

En 2010, il sera, à nouveau, possible d'acquérir des licences journalières sur le site des épreuves de rallye. Les seules licences journalières susceptibles d'être délivrées sont des licences d'accès, celles des types « 1J-B » (copilotes) et « 1J-A4 ».

Licences en Division Prov'Historic

- La licence nécessaire pour pouvoir participer aux épreuves en Division « Prov'Historic », en classes 15, 16, 17 et 18, en tant que pilote, est la licence « **A4** ».
- **En classe PH S/R, une licence « A3 » est nécessaire.**
- Pour les copilotes, une licence « **B** » est suffisante, dans toutes les classes.
Ces licences sont disponibles auprès des clubs reconnus.
Des licences journalières des types « **1J-B** » (copilotes) et « **1J-A4** », équivalentes aux licences « **B** » et « **A4** » mais uniquement valables pour le meeting concerné pourront être obtenues sur place, dans le respect des conditions imposées au Ch. I - RSG Art. 2.3.

Equipement

.....

6.7.3. Le port du casque est interdit lors du passage dans les EC « neutralisées » depuis le « Start ».

6.7.4. Il est également conseillé aux membres de l'équipage d'ôter leur casque dès la fin de l'E.C. avant de parcourir la «liaison».

Pour les organisateurs :

Voitures ouvertes et de service

2.3.20.1. La voiture officielle de sécurité de l'organisation, voiture banalisée, (S1)

Elle sera accompagnée d'un véhicule de service, à bord duquel se trouvera le matériel nécessaire à la mise en conformité du parcours si celui-ci ne correspond pas aux indications reprises au plan de sécurité, ainsi que le personnel susceptible de procéder à la mise en état.

.....

2.3.20.5. Les voitures S1, 00, 0 et « Damier » devront obligatoirement être munies d'équipement de transmission radio en état de marche (fait dûment constaté par les Commissaires techniques de l'épreuve).....

.....

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

(Ndlr : le prix du forfait est resté le même que pour 3 voitures)

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

Ces équipages et celui de la voiture « Damier » devront, tout au long de l'épreuve, être constitués des MEMES personnes.

Seul, un cas de force majeure (jugé comme tel par le Collège des CS), pourrait amener la direction de Course à procéder au remplacement de l'une de ces personnes.

Ce changement, officialisé par le collège des CS, devra faire l'objet d'un addendum et sera édité et affiché en bonne et due forme.

Tout organisateur contrevenant à ces impositions se verra traduit devant les instances disciplinaires.

Conservation des documents

Attention !

Lors du passage aux VT, le concurrent devra fournir, sous peine d'une amende automatique de 10€, une photocopie des documents suivants : Certificat d'immatriculation, Carte verte d'assurance et Document du contrôle technique civil (éventuel). Le montant de cette amende ira à l'organisateur. **Ces copies, dont la conformité par rapport aux documents originaux aura été dûment contrôlée,** seront conservées par l'organisateur pendant une période d'au moins 6 mois et devront pouvoir être fournies sur simple réquisition.

L'organisateur qui ne pourrait, pour quelque raison que ce soit, produire ces documents endéans cette période, se verrait frappé d'une amende automatique de 250 € (Voir Ch. I - RSG, art. 3.6.5.)