



EPREUVE : Rally 4 Porsche
VISA ASAF N° : 65
DATE : 3 et 4 Juin 2023
ORGANISATEUR : NEW Racing Na 24
N° d'entreprise : : 456.902.959

ADRESSE SECRETARIAT – DIRECTION DE COURSE :

IPES de Huy

Avenue Delchambre, 6 – 4500 Huy

GPS : 50°52'19"N 5°24'15"E

RALLY4 PORSCHE

REGLEMENT PARTICULIER

Code Sportity : R4P2023

www.r4p.be

3 – 4 Juin 2023

REMARQUE :

R.T.G. = Règlement Technique Général ; R.S.G. = Règlement Sportif Général ; R.P.R. = Règlement Particulier Rallyes

I. TIMING

DATES 2023	HEURES	OBJET
Lundi 27 mars		Date de début des engagements
Lundi 15 mai		Parution du règlement particulier
Vendredi 26 mai	12h00	Clôture des inscriptions à droits simples
Mardi 30 mai	12h00	Clôture des inscriptions à droits majorés
	18h00	Attribution des numéros
	20h00	Parution des listes des engagés numérotées (Sportity – Site internet : www.r4p.be) Un mail personnalisé sera envoyé aux concurrents.
Samedi 3 Juin	08h00	Ouverture du secrétariat Contrôle administratif Distribution du road-book et de la carte du rallye Distribution du matériel et des documents Un mail personnalisé avec les instructions sera envoyé aux concurrents.
	08h00	Début des reconnaissances
	13h00	Fin de la distribution du road-book, de la carte du rallye, du matériel et des documents
	16h00	Début des vérifications techniques (sur convocation). Un mail personnalisé avec les instructions sera envoyé aux concurrents ainsi qu'une publication du timing sur l'application Sportity.
	18h00	Fin absolue des reconnaissances
	19h00	Fin des vérifications techniques
	22h00	Publication de la liste des équipages admis au départ <u>sous réserve des VT complémentaires</u> Publication de l'ordre et heure de départ Fermeture du secrétariat
Dimanche 4 Juin	06h30	Réouverture du secrétariat
	07h00	Réouverture des vérifications techniques complémentaires
	07h30	Fermeture des vérifications techniques complémentaires et officialisation de la liste des départs
	08h00	Départ de la première voiture pour la 1 ^{ère} boucle
	11h38	Départ de la première voiture pour la 2 ^{ème} boucle
	15h16	Départ de la première voiture pour la 3 ^{ème} boucle
	18h25	Arrivée de la première voiture.
	20h30	Remise des prix
	60' maximum après l'arrivée du dernier concurrent : <u>affichage des résultats officiels</u> 30' maximum après l'affichage des résultats officiels : <u>affichage des résultats officialisés</u> 30' après l'heure de l'officialisation du classement final : <u>Publication des résultats 4,3,2,1, PH's et Regularity VHRS 65 / 50, par affichage et édition via les réseaux sociaux.</u>	

II. ORGANISATION

Art. 1. Organisation

L'ASBL NEW RACING organise, les 3 et 4 Juin 2023 le "Rally 4 Porsche-Huy", 2^{ème} édition. Cette épreuve sera disputée conformément aux dernières Prescriptions de l'ASAF et au présent règlement particulier, auxquels les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur engagement.

L'épreuve est OPEN (Accessible aux licenciés étrangers)

Comité organisateur

- Directeur de course : GEILENKIRCHEN Noël Lic ASAF n° 422
- Directeur de course adjoint : FRERE Julien Lic ASAF n° 920
NOELANDERS Yves Lic ASAF n° 889

- Directeur de la sécurité : CIGLIA Joackim Lic ASAF n° 933
- Directeur de la sécurité adjoint : LHONNAY Stéphane Lic ASAF n° 884
- Secrétaire du meeting : OMBELET Katleen Lic ASAF n° 353

Officiels délégués à l'épreuve par le pouvoir sportif

- **Collège des Commissaires Sportifs**

- Président : WALBRECQ Laurent Lic ASAF n° 022
- Membres : VIGNAUX Thierry Lic ASAF n° 554
BARIO Katty (VHRS) Lic ASAF n° 011

- **Collège des Commissaires Techniques**

- Président : GEORGES Gilbert Lic ASAF n° 973
- Membres : LIBOIS Didier Lic ASAF n° 863
DEVIN Roland Lic ASAF n° 993
- Secrétaires : CATOUL Marie-Luce Lic ASAF n° 964
GEERTS Elodie Lic ASAF n° 921

- **Inspecteur "Sécurité" : LIMBOURG Eddy Lic ASAF n° 311**

Officiels d'épreuve mandatés par l'organisateur

- Relation concurrents : BAERTSOEN Boudewijn Lic ASAF n° 890

Responsables des EC :

- EC 1 : MASSART Eric Lic ASAF n° 887
- EC 2 : MODAVE Louis Lic ASAF n° 653
- EC 3 : BORLEZ Robert Lic ASAF n° 534

Chefs de Sécurité des EC :

- EC 1 : DEMARTEAU René Jr. Lic CAS n° 20001
- EC 2 : GOBEAU Frédéric Lic CAS n° 22206
- EC 3 : TANIER Frédéric Lic CAS n° 20523

Secours médicaux

- Equipe médicale : CRS (DUVILLE Christian)
- Ambulances : ART (Ambuce Rescue-Team) Nombre : 4 (1 par EC + 1 au PC)

III. MODALITES GENERALES

Art. 2. Eligibilité

Le "Rally 4 Porsche" est une épreuve de type B et de type "Regularity VHRS" (voir Art. 26.2.2. du RPR) disputée en une étape, ne comptant pour aucun championnat et **exclusivement réservée aux véhicules de la marque "Porsche"**.

L'épreuve est OPEN (ENPEA) (voir Art. 5.3 du présent règlement particulier).

Art. 3. Admission des véhicules

- a) L'épreuve accueillera les concurrents des Divisions 1, 2, 3 et 4, des Divisions PH Classic et PH S/R (Voir Art. 26.11.1 à 26.11.5 du RPR).
- b) Elle accueillera également ceux de la Division Histo-Démo (voir Art. 26.11.6 du RPR et Art. 14 du présent règlement particulier) et ceux de la Division Regularity VHRS (voir Art 26.11.7 du RPR et Art. 13 du présent règlement particulier).

Tous seront, uniquement, inscrits sur un véhicule produit par le constructeur "Porsche".

Art. 4. Description du parcours

- 3 boucles d'une longueur de 121,51 Km dont 34,39 Km d'épreuves chronométrées
Par boucle, 1 section et 3 étapes de classement :
 - EC 1/4/7 : Clavier (13,92 Km) 100 % asphalte, 0 % non revêtus)
 - EC 2/5/8 : Moulin de Solières (10,62 Km) (98 % asphalte, 2 % non revêtus)
 - EC 3/6/9 : Vaux-et-Borset (9,92 Km) 100 % asphalte, 0 % non revêtus)

Total : **364,53** Km, dont **103,18** Km d'ES, **99%** Asphalte.

Les concurrents de toutes les Divisions parcourront la totalité des boucles et EC de l'épreuve.

Les Divisions PH Classic et SR prendront le départ avant les concurrents des autres Divisions.

Les Divisions "Regularity VHRS 65" et "Regularity VHRS 50" prendront le départ après les concurrents des Divisions 1-2-3-4.

La Division Histo-Démo suivra ensuite, pour clôturer.

4.1. "Neutral Zone" (Zone Neutre)

Une "Neutral Zone" est une portion d'étape de classement (E.C.) au cours de laquelle son chronométrage (rallye de vitesse) ou les prises de temps (Regularity VHRS) seront suspendus pour l'ensemble des concurrents.

Sur toute la distance de ladite zone, les équipages ne pourront jamais dépasser la vitesse maximale imposée par l'organisateur (50km/h). Ils n'auront, du reste, aucun intérêt à le faire compte-tenu de la neutralisation sportive de la compétition dans cette zone.

En Divisions 1-2-3-4, Prov'Historic "Classic" et Prov'Historic "SR", le temps final attribué au concurrent pour l'E.C. concernée s'effectuera par addition des temps partiels réalisés dans les secteurs précédant et succédant la "Neutral Zone".

Exemple :

Secteur 1 : Départ = > Point d'entrée de la "Neutral Zone" : 2'51

Secteur 2 : Point de sortie de la "Neutral Zone" => Arrivée au vol (FF) : 3'29

Temps total pour l'E.C. = 6'20

Au cours de cette épreuve une "Neutral Zone" est d'application dans l'E.C 3 de Vaux-et-Borset lors des 3 passages.

Cette "Neutral Zone" est indiquée dans le roadbook avec la distance d'entrée et la distance de sortie de la zone.

Un panneau **rouge** à droite (au minimum) et à gauche (dans la mesure du possible) de la route délimitera(ont) l'entrée de la Slow zone. Ce(s) panneau(x) d'indication d'entrée sera(ont) précédé(s) de deux panneaux d'annonce, **jaunes**, placés respectivement à 200 et 100 mètres du point d'entrée. Un Panneau **vert** à droite (au minimum) et à gauche (dans la mesure du possible) délimitera la fin de la "Neutral Zone".

Il appartient à l'équipage de gérer son évolution entre les panneaux d'entrée et de sortie afin de ne jamais dépasser la **vitesse maximale de 50km/h** et de ne **pas** rester dans la zone **plus de 2 min** (à titre indicatif, ce temps correspond à une vitesse moyenne de 16,35 km/h).

Pour aider l'équipage à ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée, l'appareil Tripy, fourni par l'organisateur lors des vérifications administratives, déclenchera automatiquement une alarme sonore, en lui indiquant :

- Une approche à moins de 200m de la "Neutral Zone" ;
- Dans la "Neutral Zone" : Une approche de la vitesse à ne pas dépasser (bip intermittent) ;
- Un dépassement de la vitesse autorisée dans la "Neutral Zone" (bip continu) jusqu'à la fin de zone ;

Pour le surplus, nous vous renvoyons à l'annexe 5 du présent règlement particulier.

Attention : Les pénalités pour non-respect des "Neutral Zone" sont établies comme suit :

Divisions 1-2-3-4, PH Classic et PH S/R

- **Jusqu'à 60 km/h, 5 sec.** par km/h de dépassement, au-dessus de 50.
- Au-dessus de 60Km/h : **Mise hors course**

Divisions "Regularity VHRS"

- Cinq points de pénalisation par Km/H de dépassement de la vitesse de 50 km/H.
- Dépassement de la vitesse à partir de 61km/H : **Mise hors course**

Bien que non-chronométrés, les concurrents de la Division Histo-Démo seront également tenus de respecter la "Neutral Zone". Les sanctions suivantes leur seront d'application :

- 1^{ère} infraction : **Avertissement**
- 2^{ème} infraction et/ou dépassement de la vitesse à partir de 61km/H : **Mise hors course**

4.2. "Super Rallye Intégral" (Voir Art. 13.15.1. du RPR)

Les concurrents ayant abandonné en cours d'épreuve pourront, si cela leur est possible, réintégrer la course **au départ de l'une des boucles** suivantes, après avoir obtenu l'aval conjoint de la Direction de Course, de la Commission Technique et de la Commission sportive de l'épreuve.

Les concurrents qui, ayant abandonné et qui, pour poursuivre l'épreuve en super rallye, doivent être "dépannés" sur le routier pour rallier le départ de la boucle suivante, devront **préalablement** en aviser la direction de course par téléphone, afin d'éviter tout problème de réclamation pour une assistance illicite.

Ils pourront, ainsi, poursuivre la course et être repris à son classement final, pour autant qu'ils terminent l'épreuve et rentrent, **après la dernière ES de la dernière boucle, sans aide extérieure** au parc fermé final.

Ceci signifie que la dernière boucle devra se dérouler sans encombre, plus aucun redépart ne pouvant avoir lieu après le départ de celle-ci.

Pour chacune des EC de l'épreuve non parcourues ou non terminées par eux, le meilleur temps réalisé dans le classement général où ils sont repris, leur sera appliqué, majoré de 10 minutes

Si le concurrent qui a sollicité, auprès de la Direction de Course, le recours au "Super Rallye Intégral" dans les règles édictées, devait, après réparation ou non (même sans aide extérieure), être en mesure de réintégrer la course sans avoir "manqué" une seule ES, le temps réellement réalisé dans l'ES disputée avant la demande de SRI serait, alors, d'office remplacé par le temps

"SRI" (càd meilleur temps réalisé + 10 minutes) uniquement à condition que celui-ci soit supérieur au temps réellement réalisé par le concurrent dans cette ES (Voir N.B. encadré, ci-dessous).

L'ordre des départs après réinsertion des concurrents « repêchés » (après accord de la CT et des CS) est laissé à l'appréciation de la DC.

Ces pénalités ne rentrent pas en compte pour le calcul du délai de mise hors course.

N. B. : Quel que soit le cas de figure, aucun concurrent ne peut tirer avantage de cette situation de **"Super Rallye Intégral"**. En cas de manœuvre frauduleuse imaginée à cette fin, la mise hors course sera immédiatement prononcée et un rapport sera transmis par les Commissaires Sportifs, au CA de l'ASAF qui prendra les sanctions adéquates.

Art. 5. Engagement

5.1. Procédure

Le **bulletin d'engagement** lisiblement complété, accompagné de la **fiche des "Vérifications" adéquate**, du document "Copies des licences" de l'équipage, et du paiement du droit d'engagement ainsi que des demandes éventuelles de TP DEVRA parvenir, par engagement en ligne via la plate-forme "R4CE" **ou** par courriel.

- **Entre le 27/03/2023 et le 26/05/2023 à 12h00 ****
(période durant laquelle le "droit simple" sera d'application)

ET

- **au plus tard, le 30.05.2023 à 12H00 ****
(moyennant une majoration automatique et obligatoire du droit de 20%)

à info@r4p.be ou via le site internet www.r4p.be section "inscriptions" au travers de la plate-forme "R4CE" ou par courriel

N.B. : Aucun envoi recommandé ne sera, ni accepté, ni retiré ;

Le montant du **droit d'engagement** devra **OBLIGATOIREMENT** être viré au crédit du seul compte bancaire suivant et s'y trouver en dépôt **avant ces mêmes dates** et moment.**
(Attention aux délais bancaires).

Banque : B-POST.

IBAN : BE26 0004 6584 5429

BIC : BPOTBEB1

Nom du compte : **Ecurie NEW Racing.**

Communication obligatoire : R4P 2023 - Nom Pilote - Nom Copilote - Catégorie (D1-2-3-4, PH Classic, PH SR, Régularité VHRS 50, Régularité VHRS 65 ou Histo-Démo)

Rappel : Le double d'un formulaire de virement n'est pas une preuve de paiement.

Passé ces délais, il ne sera PLUS possible de s'inscrire ou de payer le montant des frais d'inscription

5.2. Copies des licences

En vue d'une gestion plus rapide du secrétariat de l'épreuve, les équipages (pilotes et co-pilotes) sont **impérativement tenus** de joindre à leur demande d'engagement, le document dénommé « Copie des licences », reprenant les photocopies de leurs licences (ASAF/VAS/RACB/Nat./Int. Étrangère), en cours de validité (càd année 2023). **Tout engagement reçu sans cette annexe sera considéré comme NUL et ne sera pas traité ! Ce document peut être envoyé par e-mail à l'adresse : info@r4p.be ou joint lors de l'inscription en ligne.**

5.3. LICENCES - TITRES DE PARTICIPATION 1-JOUR (TP)

La licence nécessaire pour participer à l'épreuve de vitesse (Type B / Div. 1-2-3-4, Prov'Historic "Classic", Prov'Historic "SR" et "Histo-Démo" doit être de type "annuel", du niveau requis, en cours de validité et avoir été émise par l'ASAF ou par la VAS.

Seuls les participants à l'épreuve "Regularity VHRS" ne disposant pas d'une licence donnant droit à leur participation (ASAF/VAS suffisante et en cours de validité) pourront solliciter un titre de participation.

Dans ce cas, le **formulaire de demande** de TP-L, joint au présent règlement, doit être complété en signant une attestation de bonne santé. Ces documents pourront soit être renvoyés et payés (15 euros) en même temps que l'engagement sur le compte repris ci-avant, soit être déposés et payés en espèces au secrétariat de l'épreuve.

ATTENTION :

- Une fois la demande de "TP" introduite auprès de l'organisateur, il ne sera plus possible d'en récupérer le paiement, sauf en cas de non-participation dûment justifiée ou d'annulation de l'épreuve (Voir art. 2.3. du RPR).

- Si un concurrent s'est inscrit avec un "TP", il doit participer à l'épreuve avec ce même "TP" (aucune licence annuelle ne sera acceptée en remplacement pour l'épreuve concernée) à défaut de quoi, le concurrent perdra, de plus, le montant de son engagement.

CONCURRENTS BELGES

Seules, les licences VAS/ASAF (ou les « TP-L » ASAF) autorisent la participation des pilotes et copilotes belges aux épreuves de l'ASAF, que ces épreuves soient "OPEN" ou NON.

Ces licences et "TP" étant STRICTEMENT réservés aux porteurs d'un document d'identité émis par l'Etat Belge, chacun s'assurera d'entrer dans les conditions requises pour participer à l'épreuve.

CONCURRENTS ETRANGERS

L'épreuve étant inscrite au calendrier OPEN (ENPEA), elle est ouverte aux **licenciés étrangers** porteurs d'une licence "Nationale" ou "Internationale" **à la condition** qu'une attestation délivrée par leur ASN de tutelle, de participer à l'épreuve concernée, soit jointe à leur engagement (voir Art. 2.1.2 du RSG).

N.B. : Une **autorisation permanente** de l'ASN figurant sur la licence est acceptable également. Ces participants étrangers seront alors admis au départ sous le couvert de leur seule licence **étrangère**.

Ni l'organisateur, ni la Fédération ASAF ne pourront être rendus (même moralement) responsables du refus d'un candidat-participant qui n'entrerait pas dans les conditions d'admission pour obtenir une licence ou un Titre de Participation ou parce qu'il n'aurait pas reçu de son ASN, l'autorisation de participer à cette épreuve, pourtant reprise au calendrier ENPEA belge.

Attention aux délais nécessaires afin de réaliser vos démarches administratives.

5.4. Nombres maximaux d'engagés

A) Divisions obligatoires

Le nombre de participants est limité à 100 en ce qui concerne le cumul des Divisions 1, 2, 3, 4, PH Classic, PH S/R, Regularity VHRS 65 et Regularity VHRS 50.

ATTENTION : Si le nombre de demandes d'engagements régularisés dépasse ce chiffre, la procédure décrite à l'Art. 9 du RSG sera intégralement et strictement appliquée.

C'est ainsi que l'organisateur acceptera comme réservistes **20** concurrents qui seront éventuellement appelés à prendre le départ si des défections interviennent parmi les 100 équipages initialement retenus, comme indiqué ci-dessus (voir Art. 9.2 du RSG).

B) Division sans contrôle de l'allure (Allure libre)

Le nombre de participants est limité à 25 en ce qui concerne la Division "Histo-Démo" (Voir Art. 9.2 du RSG et Art. 5, du RPR)

ATTENTION : Si le nombre de demandes d'engagements régularisées dépasse ce chiffre, la procédure décrite à l'Art. 9 du RSG sera également intégralement et strictement appliquée ici.

C'est ainsi que l'organisateur acceptera comme réservistes, **5** concurrents qui seront éventuellement appelés à prendre le départ si des défections interviennent parmi les 25 équipages initialement retenus, comme indiqué ci-dessus (IMPORTANT : Voir Art. 5.1 et 5.2 du RPR).

Le nombre cumulé des participants admis au départ s'élève donc à 125

Remarque importante

Si le nombre de concurrents maximal accepté dans l'une ou dans l'autre catégorie n'est pas atteint, le **nombre des participants acceptés dans l'autre pourra être dépassé, jusqu'à concurrence du nombre cumulé, repris ci-dessus (125).**

5.5. Frais d'inscription. (Voir Art. 3.11, du RSG des Prescriptions ASAF)

- Le paiement du droit d'engagement se fera **UNIQUEMENT** par virement bancaire **et ce, pour un seul équipage.**
- **Le paiement, en espèces, au secrétariat, la veille de l'épreuve, est dorénavant interdit. Il ne sera donc plus autorisé de s'inscrire sur place.**
- Le virement précisera clairement les noms de l'équipage. Pour rappel : le **premier pilote** est considéré comme étant le concurrent, donc le seul ayant droit sur l'engagement quelle que soit l'origine du virement des droits de participation.
- En cas de non-respect de cette procédure l'équipage concerné perdra le bénéfice de son engagement. Il sera remboursé et devra repayer dans les formes pour être enregistré, s'il reste des places disponibles !
- Ces dispositions sont d'application dès l'ouverture de la période d'engagement. Le constat de la régularité de la procédure est de la compétence du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

- Le droit d'engagement pour les concurrents des **Div. 1-2-3-4, PH Classic et PH SR** s'élève à **695 euros** pour tout engagement reçu en bonne et due forme avant le 26/05/2023 Après cette date, le droit d'engagement dans ces catégories s'élèvera à **750 euros**.
- Le droit d'engagement pour les concurrents des **Div. "Regularity VHRS 65" et "Regularity VHRS 50"** s'élève à **445 euros** pour tout engagement reçu en bonne et due forme avant le 26/05/2023. Après cette date, le droit d'engagement dans ces catégories s'élèvera à **500 euros**.
- Le droit d'engagement pour les concurrents de la **Div. Histo-Démo** s'élève à **350 euros** pour tout engagement reçu en bonne et due forme avant le 26/05/2023. Après cette date, le droit d'engagement dans ces catégories s'élèvera à **400 euros**.
- Si le concurrent refuse la publicité de l'organisateur, ces droits pourront être majorés de **25%**, quelle que soit la Division dans laquelle il est inscrit (voir art. 5 du RTG). La mention de ce refus devra figurer sur le bulletin d'engagement et le complément de droit de participation devra être ajouté au virement reprenant ledit droit et celui, éventuel, du ou des TP-L sollicités.

5.6. Remboursements

1. Remboursement lorsque le nombre limité d'engagés est atteint

Un concurrent inscrit régulièrement et qui :

a) ne serait repris ni sur la liste des concurrents acceptés, ni sur celle des réservistes (**soit, qu'il ne l'aurait pas souhaité, soit que le chiffre maximum serait déjà atteint**), se verrait remboursé de la totalité de ses droits d'engagement et ce, dans les 10 jours qui suivent l'attribution des numéros.

b) ayant accepté d'être réserviste, ne serait pas autorisé à prendre le départ, se verrait **automatiquement** remboursé de **80%** des droits d'engagement et ce, dans les 10 jours qui suivent l'épreuve.

2. Remboursement en cas d'annulation

a) En cas d'annulation de l'épreuve, les concurrents se verront remboursés de la totalité de leurs droits d'engagement dans les 10 jours qui suivent l'attribution des numéros.

b) Si l'annulation de l'épreuve est consécutive à un cas de force majeure imprévisible ou inattendu (catastrophe naturelle, événements extérieurs fortuits, etc.) jugé comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs, l'organisateur pourra conserver un montant égal à 20 % du droit d'engagement, si l'épreuve n'a pas débuté.

c) Si elle a débuté, il pourra conserver la totalité des droits.

d) Toutefois, le cas échéant, la partie de l'engagement qui aurait dû être affectée au paiement des primes d'assurances (et qui ne seront pas dues à l'assureur), devra être restituée aux concurrents.

3. Remboursement dans les autres cas (Voir Art. 9.5 du RSG – IMPORTANT)

Tout concurrent engagé (ayant donc payé la totalité des droits d'engagement) et qui ne pourrait prendre part à l'épreuve **pour un cas de force majeure (à justifier***)** **DOIT** signifier son désistement par écrit à l'organisateur (SMS ou mail, autorisés) et ce, avant la fin de la période, reprise ci-dessus.

A cette seule condition, il se verrait :

a) remboursé de l'intégralité des montants versés (et ce, dans les 30 jours suivant la fin de l'épreuve), pour autant que la signification de ce forfait parvienne à l'organisateur avant la fin de la période d'engagement à droits simples ;

b) remboursé de la moitié des montants versés (dans le même délai que ci-dessus) si la signification du forfait parvient à l'organisateur après la clôture des engagements à droits simples mais **avant le moment de l'ouverture du secrétariat de l'épreuve**.

Si ce désistement intervient après l'ouverture du secrétariat de l'épreuve, les droits d'engagement payés resteront la propriété de l'organisateur.

*** En cas de litige concernant la réalité du cas de force majeure, c'est le C.A. de l'ASAF qui tranchera sans appel.

5.7. Attribution des numéros (voir Art. 7, du RPR)

L'attribution et l'affichage des numéros de départ auront lieu le 30 mai 2022 à 20h00 sur le site internet du rallye www.r4p.be et sur l'application Sportity.

Les numéros, en Divisions 1, 2, 3 et 4, seront attribués de **1 à 200** ; en Division PH – SR, de **201 à 250** ; en Division PH - Classic, de **251 à 299** ; en Division Histo-Démo, de **301 à 399** ; en Divisions Regularity VHRS 65 et 50, à partir de **401** (par moyennes de régularité dégressives).

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

Art. 6. Reconnaissance – Ravitaillement – Assistance

a) Reconnaissance (voir Art 9 du RPR)

La reconnaissance du parcours devra se faire UNIQUEMENT, le 03/06/2023 de 08h00 à 18h00 Elle devra être effectuée avec des voitures banalisées et identifiables par l'organisateur.

Cette reconnaissance sera organisée pour les concurrents de la Division Histo-Démo et des Divisions Regularity VHRS (50 et 65) endéans le même timing et selon la réglementation en vigueur pour les autres Divisions.

Un autocollant "reconnaissance" devra être apposé sur les pare-brises avant et arrière côté copilote.

Toute utilisation d'un véhicule de reconnaissances autre que celui enregistré devra être immédiatement signalé à l'organisateur.

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

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

Des juges de faits, dont l'identité suit, seront affectés à la surveillance des reconnaissances, AVANT, pendant et APRES le timing autorisé. Leurs jugements, entérinés par les Commissaires sportifs présents à l'épreuve, seront sans appel.

N.B. : Les licenciés qui supposent être amenés à emprunter le parcours pour une raison valable, ont donc intérêt, pour éviter tout malentendu, à se faire connaître auprès de l'organisateur.

Identité et attributions des juges de faits : CIGLIA Joackim – HONNAY Romuald - LAMBION Stéphane – LHONNAY Stéphane – SCHVARCZ André

b) Ravitaillement (Voir Art. 2.1.4, du RPR)

Le ravitaillement en carburant est libre sur l'ensemble du parcours routier de l'épreuve. Les stations-services suivantes sont recensées le long du parcours de liaison :

- ESSO Express – Rue du Long Thier 24 (N66) – 4500 Huy. Elle est située entre la sortie du parc de service et la spéciale 1 ;
- CADO International – Route de Hamoir, 9 (N66) – 4500 Huy. Elle est située entre la sortie du parc de service et la spéciale 1 ;
- TOTAL – Route de Strée 86 (N66) – 4577 Modave. Elle est située entre la sortie du parc de service et la spéciale 1 ;
- Mazout PREVOT – Route de Marche 3 (N63d) – 4560 Clavier. Elle est située entre la sortie du parc de service et la spéciale 1 ;
- CADO International – Chaussée des Forges, 127 (N641) – 4500 Huy. Elle est située entre la spéciale 1 et la spéciale 2 ;
- Q8 Easy – Chaussée de Tirlemont, 33 (N64) – 4520 Wanze. Elle est située entre la spéciale 2 et la spéciale 3 ;
- TOTAL – Rue Sauvenière 13a (N64) – 4530 Villers-le-Bouillet. Elle est située entre la spéciale 3 et le regroup ;
- SHELL Express – Quai d'Arona, 12 – 4500 Huy. Elle est située entre le regroup et le parc de service;

Tout ravitaillement en carburant dans la zone d'assistance à Huy est strictement interdit sous peine de mise hors-course.

c) Assistance (voir Art. 14 du RPR)

Lors de l'épreuve, les assistances se feront obligatoirement au seul endroit autorisé par le road book : **Avenues Delchambre et Godin-Parnajon à Huy (voir Annexes 2 et 3 du présent règlement particulier).**

Il est donc clairement entendu qu'en dehors de cette zone d'assistance, délimitée par les panneaux idoines, seules, des réparations ou mises à niveau effectuées par les membres de l'équipage, utilisant du matériel ou des produits embarqués et avec les moyens du bord, seront autorisés (sauf ravitaillements en air, eau, huile, carburant, auprès des stations-service autorisées par le règlement particulier de l'épreuve).

ATTENTION : Tout embarquement de carburant à bord de la voiture dans des bidons mobiles est INTERDIT.

En cas d'infraction à ces règles, la mise hors-course sera immédiatement prononcée.

D) Zone d'assistance dite "Zone-Pneus"

La possibilité devra obligatoirement être donnée, aux concurrents, de changer les 4 roues, à un endroit désigné par l'organisateur, situé entre le parc fermé (de regroupement ou de départ) et le CH de départ de la première ES de chaque boucle (création éventuelle d'une zone d'assistance ou précision dans le Road-Book). Si la finalité première de cette possibilité est celle du changement des pneumatiques après un séjour plus ou moins long dans une zone de regroupement ou de parc fermé de départ, il n'y est pas interdit de procéder aux autres opérations autorisées dans les zones d'assistance traditionnelles. Cette faculté d'assistance appartient aux concurrents de toutes les Divisions et la zone éventuelle d'assistance leur est également accessible.

Des CH d'entrée et de sortie de cette zone d'assistance, ainsi que les panneaux idoines autorisant et interdisant la pratique de l'assistance, seront OBLIGATOIREMENT installés. La durée du service dans cette zone, (qui sera répertoriée sur la feuille de Route et dans le Road-Book) sera au minimum, de **5 minutes**.

ATTENTION : Toutes les zones d'assistance sont pourvues d'un CH IN et d'un CH OUT.

A RESPECTER SCRUPULEUSEMENT

Pour d'évidentes raisons d'organisation de la zone d'assistance, son accès sera interdit avant 12h00 le samedi 3 juin 2023.

La mise en place sera seulement autorisée le samedi entre 12h et 17h en respectant le plan d'accès figurant en annexe du présent règlement.

Pour plus de fluidité vous ne recevez qu'un seul « Laissez-Passer » par voiture.

L'usage d'une bâche imperméable, d'une dimension minimale de 3x4m, déployée sous la voiture est obligatoire, sous peine d'une amende automatique de **25 euros**.

ATTENTION : Pas de remorques dans le Parc d'Assistance

IV. CENTRE DE L'EPREUVE (voir plan d'accès)

Art. 7. Parc fermé

7.1. Parc Fermé de Départ (Voir Art. 15.1 du RPR)

Situation du parc fermé :

Parking du Quadrilatère

Avenue Adolphe Chapelle

4500 Huy

GPS : 50.52045078606871, 5.242411462735206

7.2. Parc Fermé d'Arrivée (Voir Art. 15.2. du RPR)

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

*(catégorie PH Classic et PH S/R, d'une part - Catégorie Divisions 1, 2, 3 et 4, d'autre part)

Art. 8. Vérifications techniques (voir Art. 3, du RPR)

N.B. : Une copie de tous les documents de bord de la voiture devra être déposée par les concurrents, lors de leur passage aux Vérifications Techniques de l'épreuve.

Les VT **préliminaires générales**, auxquelles seront soumises **TOUTES les voitures de TOUTES les Divisions**, auront lieu le samedi 3 juin 2023 à partir de 16 heures, suivant l'heure indiquée sur le document qui sera préalablement transmis aux concurrents, par mail et qui sera également édité sur le site internet www.r4p.be et sur l'application Sportity de l'organisateur.

Emplacement:

MY Racing

Chaussée d'Andenne, 18A

4500 Gives

GPS : 50°50'86"N 5°16'12"E

Les vérifications techniques prendront fin le samedi 3 juin 2023 à 19h00.

Les vérifications techniques **complémentaires** auront lieu de dimanche 4 juin 2023 entre 7h00 et 7h30.

Emplacement:

IPES Huy (parking situé devant)

Avenue Delchambre, 6

4500 Huy

GPS : 50°52'19"N 5°24'15"E

Seuls les équipages qui en auront obtenu l'autorisation expresse de la part de l'organisateur pourront s'y présenter pour une première vérification

Passé ce délai, tout équipage qui ne sera pas en ordre se verra refuser le départ de l'épreuve.

Rappel : Si un véhicule a été refusé lors des "VT" préliminaires générales préalables à l'épreuve il est interdit d'en présenter un autre en remplacement aux vérifications complémentaires éventuelles, précédant immédiatement le début de la course (voir Art. 3.8, du RPR).

N.B. : Le paiement de toutes les opérations pourra se faire via l'appareil SUM UP de l'ASAF ou en espèces.

Les éventuelles **VT finales** (ou approfondies, en cours d'épreuve) se dérouleront à l'emplacement ci-après désigné :

MY Racing

Chaussée d'Andenne, 18A

4500 Gives

GPS : 50°50'86"N 5°16'12"E

Les VT obligatoires en cas **d'accident ou d'abandon**

Si, lors d'une compétition, un véhicule abandonne ou subit une sortie de route avec impact de quelque nature ou importance que ce soit (même sans dégâts causés apparents), il **devra** être

présenté aux Commissaires Techniques de cette compétition dès la fin de la boucle en cours.
Emplacement des VT après abandon ou sortie de route :
IPES Huy (parking situé devant)
Avenue Delchambre, 6
4500 Huy
GPS : 50°52'19"N 5°24'15"E

Art. 9. Vérifications administratives

Il est impératif que les engagements rentrés soient complets, en ce compris la copie des licences pilote et co-pilote. Tout engagement incomplet sera considéré comme nul.

Toute modification de l'engagement devra impérativement être communiquée par e-mail (info@r4p.be) ou par intervention sur la plate-forme en ligne "[R4CE](#)", **AVANT le vendredi 02/06/2023 à 12h00**. En cas de modification relative à l'identité de l'un des concurrents, un engagement complet dûment signé par les 2 participants sera impérativement renvoyé endéans ce délai ou modifié sur la plate-forme d'engagement en ligne "[R4CE](#)".

Passé ce délai, tout équipage qui ne sera pas en ordre se verra refuser le départ de l'épreuve.

Les Commissaires Sportifs procéderont au contrôle des documents (Licences + permis de conduire + cartes d'identités + certificats divers). Un contrôle systématique n'est pas indispensable. Il pourra être remplacé par des contrôles aléatoires qui pourront se faire lors des Vérifications Techniques ou pendant la durée de l'épreuve (reconnaisances comprises). L'équipage tiendra donc, en permanence, ces documents à disposition des officiels.

V. DOTATION

Art. 10. Proclamation des résultats – Remise des trophées

- Le classement final sera affiché sur le tableau d'affichage (Voir art. 12 ci-après) de la Direction de Course et officialisé, endéans les délais réglementaires, par les Commissaires sportifs. Il sera, en outre, publié sur le site internet www.r4p.be et l'application Sportity ;
- Les résultats OFFICIELS se trouveront sur le site de l'ASAF le lendemain de la manifestation, au plus tard à 17h00 ;
- La proclamation des résultats et la remise des trophées se dérouleront le dimanche 4 juin 2023 à 20h30 sous le chapiteau situé Avenue Delchambre à Huy.
- Des prix et trophées seront distribués **successivement**, comme suit :

COUPES	DIVISIONS	PILOTES COPILOTES /
1 ^{er} – 2 ^{ème} – 3 ^{ème} Général	Regularity VHRS 50	Pilote & Copilote
1 ^{er} Classe	Classes Regularity VHRS 50 (A – B – C -D)	Pilote & Copilote
1 ^{er} – 2 ^{ème} – 3 ^{ème} Général	Regularity VHRS 65	Pilote & Copilote
1 ^{er} Classe	Classes Regularity VHRS 65 (A – B – C -D)	Pilote & Copilote
1 ^{er} – 2 ^{ème} – 3 ^{ème} Général	PH/SR	Pilote & Copilote
1 ^{er} – 2 ^{ème} – 3 ^{ème} Général	PH « Classic »	Pilote & Copilote
1 ^{ère} Dame Div. 4.	Division 4	Pilote ou Copilote
1 ^{er} – 2 ^{ème} – 3 ^{ème} Général Div. 4.	Division 4	Pilote & Copilote

VI. POINTS DE CONTACT

Art. 11. Permanences

Jusqu'au 02/06/2023 à 22 Heures :

- FRERE Julien – info@r4p.be tel : +32 479 97 28 71
- LHONNAY Stéphane – lhonnays@gmail.com tel : +32 475 45 94 88

A partir du 03/06/2023 à 7 heures :

- FRERE Julien – info@r4p.be tel : +32 479 97 28 71

Art. 12. Tableau d'affichage

Application SPORTITY : R4P2023

Site Internet : www.r4p.be

VII. DIVERS

- a) Un plan d'assistance sera communiqué aux concurrents par mail avant l'épreuve, et via l'application Sportity.
Panonceaux « assistance » (un « Laissez-Passer » par véhicule et par zone sera prévu pour accéder au parc d'assistance) ;
- b) Programmes en vente sous le chapiteau Avenue Delchambre à Huy. Prix = **5 euros** ;
- c) Une petite restauration et des boissons seront en vente dans le chapiteau situé Avenue Delchambre à Huy et sur les EC.
- d) Restauration, Hôtels sur demande à s.wanson@bemy.be

Art. 13. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES DIVISIONS REGULARITY VHRS (Voir Art. 26.11.7.2 du RPR)

1. VEHICULES

1.1 CATEGORIES

Les voitures seront réparties en deux catégories :

- 50 km/h de moyenne
- 65 km/h de moyenne

1.2 PRESENTATION DES VEHICULES

- Les voitures doivent être conformes au Code de la Route belge.
- Les pneus devront être conformes au Code de la Route belge. La profondeur des sculptures devra être de minimum 1,6 mm.
- Les pneus pouvant être utilisés sont limités aux pneus estampillés « E » ou « DOT ». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes des rainures.
- Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits.
- Les pneus à clous, ainsi que tout dispositif similaire, sont interdits. Les pneus de type « Terre » sont également interdits et il en va de même des pneus reconditionnés.
- Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.
- Un minimum d'une roue de secours, du même type que ceux autorisés, correctement fixée, équipera le véhicule.
- En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à fournir la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux modifications de période.
- Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non inclus ceux

d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules au Xénon ne sont pas autorisées. Les ampoules LED sont autorisées à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque (les rampes LED ne sont pas autorisées).

- Un jeu d'ampoule et de fusible de réserve est vivement recommandé.
- L'utilisation de compteurs et autres équipements électroniques est libre.
- Tous les véhicules devront emporter une bâche de 3 x 4 m. Celle-ci devra être déposée en- dessous de la voiture dans tous les parcs de regroupement et les parcs fermés. Il en sera de même avant toute intervention mécanique sur un véhicule.

1.3 ADMISSION DES VEHICULES

- a) L'épreuve est accessible aux voitures produites ou homologuées par la FIA (ou l'une de ses ASN) avant le **31 décembre 1997 à minuit**.
- b) Des voitures de type identique (**même "Body" et même motorisation**) fabriquées **après** ces dates, seront également admises au départ, pour autant que la date du début de leur production ou celle de leur homologation par la FIA (ou de l'une de ses ASN), **soit antérieure au 31 décembre 1997, à minuit**.
- c) **Néanmoins** des voitures, équipées de culasse et/ou moteur de substitution pourront également être admises aux deux conditions cumulées suivantes :
 - que le modèle ainsi créé **ait existé tel quel** ou ait fait l'objet d'une **homologation dans cette configuration** par la FIA (ou l'une de ses ASN) **endéans les périodes de références respectives*** ;
 - que **l'élaboration sécuritaire** imposée par les modifications apportées soit à la hauteur des performances majorées.

S'il s'avère, au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, à la classe dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être reclassé par décision du Collège des Commissaires Sportifs, dans la classe adéquate.

Les voitures devront donc être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque et aux impositions/interdictions/tolérances reprises au point 26.11.5.11.1 du présent RPR,

2. EQUIPAGES

Tout équipage est composé d'un pilote et d'un navigateur, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.

Le pilote doit obligatoirement être en possession d'un permis de conduire. Le permis de conduire n'est pas obligatoire pour le co-pilote SAUF si celui-ci sera amené à conduire le véhicule pendant l'épreuve. Les deux membres de l'équipage doivent être licenciés ASAF ou VAS (Voir à ce sujet le [RSG](#), Article 2.8. Tableau des licences et TP ASAF – Possibilités d'utilisation). En cas d'épreuve OPEN, les **licenciés étrangers** pourront participer sous le couvert de leur licence nationale, pour autant qu'ils soient autorisés à le faire, par leur ASN de tutelle.

Pendant toute la durée du rallye (sauf certains points évidents, inhérents à la conduite sur les routes fermées), les concurrents devront se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.

3. EQUIPEMENT SECURITAIRE

Le **port du casque** (FIA ou Norme E, dans les RT) et des **ceintures de sécurité** (dès que la voiture est en mouvement) sont obligatoires pour les membres de l'équipage. Le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

4. TESTS DE REGULARITE

- Chaque Epreuve Spéciale (ES) du Rallye 4 Porche est un Test de Régularité (RT). Au départ de chaque étape du rallye, le concurrent recevra les moyennes imposées dans chaque RT de ladite étape. Pour chaque test de régularité, le concurrent recevra la moyenne en km/h. Les équipages devront maintenir autant que possible, durant l'intégralité de l'épreuve de régularité, la(es) moyenne(s) imposée(s). Il pourra y avoir plusieurs arrivées (prises de temps Tripy) dans le même Test de Régularité.
- La moyenne imposée dans les RT ne peut dépasser les 50 ou 65 km/h (en fonction de la catégorie choisie).
- Un parcours d'étalonnage sera prévu et son tracé sera remis lors des vérifications administratives.
- Une classification sur la base des pénalités encourues par les équipage sera établie (du plus petit au plus grand écart, par rapport au temps idéal de passage), suivant le tableau ci-dessous :

- √ Par seconde de retard par rapport au temps idéal : 1 point ;
- √ 1ère seconde d'avance par rapport au temps idéal : 1 point ;
- √ 2ème seconde d'avance et les suivantes par rapport au temps idéal : 2 points ;
- √ Pénalité maximale pour une prise de temps intermédiaire : 60 points ;
- √ Pénalité par prise de temps non effectuée (le concurrent ne termine pas le RT) : 100 points ;
- √ Pénalité maximale par RT parcourue (total des prises de temps) : 500 points ;
- √ Pénalité par RT non effectuée : 600 points.
- √ En complément à la liste ci-dessus, voir également « application d'un coefficient d'âge » (Point 4. ci-dessous et Art. 26.11.8.2 du RPR)

Tout comportement dangereux et/ou inapproprié pourra faire l'objet d'une disqualification de la compétition selon décision du collège des commissaires sportifs.

5. APPLICATION DU COEFFICIENT D'AGE

Pour l'établissement du classement, les pénalités encourues pour retard dans une épreuve de régularité seront multipliées par le coefficient d'âge de la voiture. Ce coefficient est établi de la manière suivante :

$$CA = (\text{année de référence} - 1900) / 100$$

L'année de référence est déterminée par la date d'homologation du véhicule par la FIA/CSI. Si aucune fiche d'homologation n'a été délivrée, l'année de référence sera celle de la première année de production du modèle de la voiture considérée.

Les véhicules dont la date d'homologation ou, à défaut, la date de la première année de construction, est antérieure au 31 décembre 1973 seront en outre gratifiés d'un coefficient correcteur de 0,9 et uniquement pour les véhicules de maximum 1.600 cm³.

Aucun coefficient ne sera appliqué pour les pénalités pour avance dans une épreuve de régularité ou pour les pénalités encourues à un contrôle horaire ou pour toutes autres pénalités que celles pour retard en RT.

6. AUTRES PROCEDURES (voir Art. 26.11.9 du RPR)

6.1 PROCEDURE DE DEPART ET ORDRE

L'intervalle entre chaque voiture sera d'1 minute.

6.2 POINTAGE EN AVANCE AUTORISE

Au contrôle horaire d'arrivée de fin d'épreuve, les équipages pourront pointer en avance sans encourir de pénalité. L'heure inscrite sur le carnet de contrôle sera l'heure idéale prévue du rallye et non l'heure réelle.

6.3 HEURE OFFICIELLE UTILISEE PENDANT LE RALLYE

L'heure officielle pendant toute la durée de la compétition pour les concurrents VHRS sera l'heure satellite affichée sur le transpondeur TRIPY, cette heure s'affiche à la demande lors d'une pression sur la touche "TIME" du transpondeur.

6.4 AUTRES PENALITES

- L'absence de visa ou de marque d'un contrôle de passage entraînera une pénalité de 300 points.
- Il est strictement interdit de chauffer les pneus en tout endroit du parcours. Toute infraction entraînera une pénalité de 600 points.
- La limitation de vitesse dans le parc d'assistance est de 20 km/h. Des contrôles seront réalisés par satellite via le transpondeur Tripy. Toute infraction entraînera une pénalité de 120 points.
- Constatation de reconnaissances interdites ou réalisées en dehors du timing autorisé : 600 points

6.5 CONTROLES DE PASSAGE (CP)

Tout équipage est tenu de respecter le parcours du road book dans sa totalité, sur le routier comme en RT, notamment le respect du nombre de tours dans le cas d'un RT Show avec un ou plusieurs tours à effectuer. Le non-respect du parcours en RT pourra être constaté soit par un rapport des commissaires et/ou par le système de tracking par satellite Tripy et sera sanctionné par une pénalité de 300 points en plus des pénalités éventuelles pour prises de temps manquantes.

L'organisateur peut aussi fixer des contrôles de passage virtuels inconnus des concurrents pour veiller au respect de l'itinéraire, ces contrôles seront effectués à l'aide du système de tracking par satellite Tripy, ou sur constatation des officiels de l'épreuve. Le non-respect intégral de l'itinéraire sera sanctionné par l'exclusion.

Rappel : Si des **équipements de sécurité** (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, HANS, HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages, il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de cette discipline.

Art. 14. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES DE LA DIVISION HISTO-DEMO

La Division "HISTO- DEMO" des rallyes de types B, B-Short et Rallyes Sprints (Voir Art. 26.2 et 26.11.6, du RPR) a été initiée par l'ASAF afin de créer, au sein d'une épreuve contemporaine, une évocation d'un Rallye-Sprint ou d'un Rallye, tels qu'ils étaient pratiqués il y a quelques décennies et d'y faire évoluer des voitures de l'époque.

Bien que faisant revivre une épreuve sportive et étant organisée comme telle, notamment sur le plan de la sécurité, **la Division "HISTO –DEMO" n'est pas une compétition.**

Aucune notion de temps n'est prise en considération, aucun chronométrage n'est réalisé et aucun classement n'est établi, à aucun moment de la manifestation.

La Division "HISTO – DEMO" doit donc être considérée comme une démonstration permettant aux participants de découvrir des parcours fermés à la circulation publique, présentant les meilleures conditions de sécurité possibles et d'y évoluer, chacun à leur rythme.

Respect de l'itinéraire

Les participants sont tenus de suivre l'itinéraire imposé par l'organisateur pour se rendre vers chaque ES, se rendre d'une ES à l'autre et rejoindre le départ après avoir parcouru les tronçons fermés à la circulation.

Cet itinéraire est consigné dans le road-book qui leur sera fourni.

Pour pouvoir intégrer harmonieusement et en toute sécurité une épreuve de rallye de type B ou B-Short, il est indispensable que ce timing soit basé sur les mêmes paramètres que celui des autres Divisions. En cas de retard dépassant les délais de mise hors course (en principe, + de 15 minutes par secteur, + de 30 min par section ou sur l'ensemble déjà parcouru de l'épreuve), les ES deviendront successivement inaccessibles pour eux.

Il en ira de même, pour l'avance prise par un de ces participants sur son horaire idéal.

Toutefois, les participants qui pourraient se trouver dans l'impossibilité de se présenter endéans ce délai au départ d'une ES, auront l'opportunité de rejoindre directement l'ES suivante en utilisant l'itinéraire de déviation fourni par l'organisateur.

Ils pourront également rejoindre directement le parc de regroupement suivant ou le PC course, d'où ils pourront repartir, en temps voulu et, éventuellement, poursuivre la manifestation.

Rappel : l'emprunt d'une route non reprise dans le Road-Book par l'organisateur, dégage ce dernier de sa responsabilité et celle de ses assureurs en cas d'accident.

Co-équipier

Le co-équipier (obligatoirement le même durant tout le meeting) d'une voiture inscrite en Division "HISTO -DEMO" **ne peut être mineur** (il doit avoir atteint l'âge de **18 ans**).

Aucun passager, autre que le co-équipier repris sur la liste des équipages qualifiés ne pourra intégrer la voiture, à aucun moment de la manifestation.

Aucune dérogation ne sera accordée, même en cas de filiation entre le conducteur et son co-équipier.

Equipement sécuritaire

En tout état de cause, le port du casque, par le conducteur et son passager, est obligatoire durant les parcours sur routes fermées. Le port du casque est INTERDIT durant les parcours de liaison.

**IMPORTANT : Des vêtements recouvrant totalement les bras et les jambes seront obligatoires en Division Histo Démo, pour les occupants du véhicule.
Ces vêtements seront aussi ininflammables que possible (tissus ou matières synthétiques prohibés).**

Particularités techniques

- a) **Seul**, un modèle de voiture entré en production ou homologué avant le **31 décembre 1997 à minuit**, est admissible.

Cette admission est étendue à des voitures de type identique (**même "body"**) fabriquées **après** cette date, pour autant que la date du début de leur production ou de leur homologation par la FIA, soit antérieure au 31 décembre 1997, à minuit.

Dans ce cas, la cylindrée des voitures ne sera pas limitée.

- b) Des voitures répondant à ces critères, mais équipées de **culasse et/ou de moteur de substitution**, même non implantés avant le **31 décembre 1997**, pourront aussi être admises au départ, pour autant que ces éléments soient de la **même marque** que la voiture ou que celle du moteur/culasse dont elle était équipée d'origine (Voir aussi, c) ci-dessous).

L'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées, devra, dans ce cas, être à la hauteur des performances majorées.

En cas de moteur et/ou culasse de substitution, la cylindrée ne pourra excéder, 3500 cc (quel que soit le nombre de soupapes) après application de l'éventuel coefficient de suralimentation (Diamètres maximaux des brides d'admission : **34mm**, "Essence" ; **37mm**, Diesel).

- c) Des voitures équipées d'un moteur et/ou d'une culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur/culasse l'équipant à l'origine, seront également admises à participer, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation**, dans cette configuration, de la part de la **FIA ou de l'une de ses ASN**.

Ces voitures (moteur et/ou culasse d'une autre marque), ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, en tous points, conformes à cette fiche d'homologation.

De plus, malgré la présentation de cette fiche d'homologation et de ce qu'elle peut comporter, les cylindrées de telles voitures resteront limitées à **3500cc** (après application éventuelle du coefficient de suralimentation). De même, quel que soit le diamètre maximal de la bride du système d'admission mentionné sur cette fiche d'homologation, il ne pourra excéder **34mm**, pour un moteur "essence" ou **37mm** pour un moteur Diesel.

- d) Des **contrôles de cylindrée** et de **brides** pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux voitures non qualifiables, une amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.
- e) D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration, une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

- f) La présente réglementation sera de stricte application ; toute fraude ou tentative de fraude en vue de faire participer un véhicule non qualifiable, sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, pour ses instigateurs qu'ils soient concurrents ou organisateurs (voir art. 1.7.7. – 8e tiret du RSG).

Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration et ce, même dans le cas où la voiture, qui n'avait pas été reprise dans la liste dont question à l'Art. 27.5.2 ci-dessous, avait été acceptée par les Commissaires Techniques dépêchés sur place ou si les renseignements fournis étaient incomplets, incorrects ou fallacieux.

Normes techniques

Seules, en principe, les voitures "conduites intérieures" sont autorisées à participer. L'arceau de sécurité (voir Ch. VI, art. 4.2, du Règlement Technique Général) et le pare-brise en verre feuilleté ne sont pas obligatoires mais sont recommandés.

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

Un arceau de type "Targa" ou des Roll-Bars individuels d'origine peuvent utilement remplacer l'arceau "6 points" dans les cabriolets/roadsters, si les vitres latérales sont relevées au maximum (même si le toit est déposé ou la bâche repliée/ôtée).

Il est toutefois précisé que ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules non pourvus à l'origine de capote ou de toit fermé et dont la première mise en circulation est intervenue, au plus tard, le **31/12/1961**.

Joindre à la demande d'engagement, la feuille spécifique des "Vérfications" et le document "Copies des licences" de l'équipage.

N.B. : Il est à noter que la Carte annuelle (15 €) des "Vérfications Techniques" est également requise pour les voitures de la Division "Histo-Démo".

Comportement responsable

Les pénalités en temps étant inadéquates dans le cadre de la Division Histo-Démo, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

De tels "Avertissements" (carton Jaune et carton rouge) seront adressés, entre autres, aux participants, pour infraction au règlement des "Reconnaisances", pour dépassement du nombre de tours de boucle à effectuer dans les étapes "Show", pour sortie du bras ou de la main (pilote ou passager) par la fenêtre de la voiture au cours des passages en ES, pour conduite dangereuse ou pour non-respect des Slow-zones (voir Art. 4.1 du présent règlement particulier), etc.

De plus, le collège des commissaires sportifs présent à l'épreuve pourra, à l'encontre des participants de ces catégories, prendre des sanctions directes, immédiates et sans appel en cas d'attitude ou d'agissement jugés comme dangereux pour les spectateurs et/ou le personnel en place (exemples : "donuts", "drift", "toupies", "freins à main" ou vitesse excessive durant le retour ou en liaison).

Ces sanctions pourront être

- l'avertissement ;
- l'exclusion du meeting ;

Remarque : si l'infraction est commise en fin d'épreuve alors que le pilote a terminé sa prestation, une amende de **125 euros** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaire Sportif.

Si cette amende ne lui a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette. (Voir Art 1.6.5 du [R.S.G.](#))

Rappel : Si d'autres **équipements de sécurité** (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, HANS, HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages, il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS ! Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de ces disciplines.

VIII. APPROBATIONS

Art. 15.

En ce qui concerne les articles non repris au présent règlement, les textes des dernières Prescriptions de l'ASAF seront d'application.

Art. 16.

Tous les cas non prévus, tout litige et toute contestation seront tranchés par la Direction de Course en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs.

Le règlement a été approuvé par :

- Jules LIEGEOIS (Lic. ASAF n° 937) pour la CSAP Namur, le 07.04.2023
- Guillaume DETRAIT (Lic. ASAF n° 90066) pour le GT Rallyes ASAF, le 21.04.2023
- Katty BARIO (Lic. ASAF n° 11) pour le secrétariat de l'ASAF, le 14 mai 2023

La licence d'homologation du parcours a été délivrée par :

- Eddy Limbourg (Lic.ASAF n° 311), en date du 9 mars 2023