



CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DES RALLYES DE REGULARITE VHRS (Véhicule Historique de Régularité Sportive) 2024 REGLEMENT SPORTIF

PRINCIPES GENERAUX	9
1. CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS	9
1.1 APPLICATION	9
1.2 LANGUE OFFICIELLE	10
1.3 INTERPRETATION	10
1.4 DATE D'APPLICATION	10
2. DEFINITIONS	10
2.1 DEBUT DU RALLYE	10
2.2 ADDITIF	10
2.3. COMMUNICATION	11
2.4 ZONES DE CONTROLE	11
2.5 L'EQUIPAGE	11
2.6 DECISION	11
2.7 FIA	11
2.8 FIN DU RALLYE	11
2.9 ETAPE	11
2.10 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS	11
2.11 NEUTRALISATION	12
2.12 PARC FERME	12
2.13 ASSISTANCE INTERDITE	12
2.14 RECONNAISSANCE	12
2.15 PROGRAMME HORAIRE DES RECONNAISSANCES	12
2.16 REGROUPEMENT	12
2.17 SECTEUR DE LIAISON	12
2.18 SECTION DU RALLYE	12
2.19 ASSISTANCE	12
2.20 EPREUVE SPECIALE / TEST DE REGULARITE (RT)	12
2.21 TEST SUPER SPECIALE	13
2.22 TEAM	13
2.23 CARNET DE CONTROLE	13



2.24	ZONE TECHNIQUE.....	13
2.25	OUVREUR – VOITURE NOTE	13
2.26	DEROGATION.....	13
2.27	TOUR PAR TOUR.....	13
2.28	PARTICIPATION.....	13
2.29	RESULTAT	13
2.30	DISQUALIFICATION	13
	CHAMPIONNATS ET POINTS.....	14
3.	EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS.....	14
3.1	ATTRIBUTION DES POINTS	14
3.2	CALENDRIER	15
3.3	NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS.....	15
4	EX AEQUO D’UN CHAMPIONNAT.....	15
4.1	PILOTES ET COPILOTES.....	15
5	CARACTERISTIQUES DU RALLYE	16
5.1	CONFIGURATION DU RALLYE	16
5.2	PROGRAMMES POUR LES RALLYES.....	16
5.3	RESPECT DE L'ITINÉRAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF.....	16
5.4	PROCÉDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L’ITINERAIRE.....	17
	OFFICIELS.....	17
6	OFFICIELS ET DELEGUES	17
6.1	COMMISSAIRES SPORTIFS.....	17
6.2	DELEGUES DU RACB SPORT	17
6.3	CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (CRO)	18
	VOITURES ADMISES.....	19
7	VOITURES ADMISES.....	19
7.1	ANNEE DE HOMOLOGATION	19
7.2	CLASSES DES VOITURES.....	20
	PNEUMATIQUES ET ROUES	20
8	GENERALITES	20
8.1	PNEUS MOULES.....	20
8.2	TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES	20
8.3	JANTES.....	20
8.4	PNEUS ASPHALTE	21



8.5	PNEUS ASPHALTE POUR NEIGE	21
8.6	TYPES DE PNEUS A UTILISER	21
8.7	CONTROLES	21
8.8	ROUES DE SECOURS	21
	COMPOSANTS MECANIQUES	21
9	COMPOSANTS MECANIQUES	21
9.1	REPLACEMENT DU MOTEUR	21
9.2	CAMÉRAS EMBARQUÉES.....	22
9.3	SYSTÈME DE SUIVI.....	22
9.4	PHARES AVANT SUPPLEMENTAIRES	22
	DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS	22
10	DOCUMENTS STANDARDISES DU CHAMPIONNAT VHRS	22
10.1	GENERALITES	22
10.2	ROAD BOOK/ ITINERAIRE	23
10.3	CARNET DE CONTROLE	23
	ASSURANCE	24
11	COUVERTURE D’ASSURANCE.....	24
11.1	DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D’ASSURANCE.....	24
11.2	COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE	24
11.3	EXCLUSION DE LA COUVERTURE	25
	ENGAGEMENTS	25
12	PROCEDURE D’ENGAGEMENT	25
12.1	SOUSSION DES BULLETINS D’ENGAGEMENT (DEMANDE D’ENGAGEMENT) 25	
12.2	AMENDEMENTS DES BULLETINS D’ENGAGEMENT	25
12.3	AUTORISATIONS ASN	25
12.4	CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L’EQUIPAGE	25
12.5	ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L’EQUIPAGE.....	26
13	DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS.....	26
13.1	RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS	26
14	DROITS D’ENGAGEMENT	26
14.1	ACCEPTATION DU BULLETIN D’ENGAGEMENT	26
14.2	REMBOURSEMENT DES DROITS D’ENGAGEMENT	26
14.3	REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D’ENGAGEMENT.....	26
15	CLASSES.....	27



15.1	CHANGEMENT DE CLASSE	27
	IDENTIFICATION DES VOITURES	27
16	ATTRIBUTION NUMEROS.....	27
17	NUMEROS DE COURSE.....	27
17.1	GENERALITES.....	27
18	PUBLICITE.....	27
18.1.	PUBLICITE AUTORISEE	27
18.2	PUBLICITE IMPOSEE.....	28
18.3	PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS.....	28
18.4	IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT	28
	VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	28
19	VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES.....	28
19.1	HORAIRE	28
19.2	DOCUMENTS REQUIS	29
20	VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE	29
20.1	GENERALITES	29
20.2	HORAIRE	30
21	VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE	30
21.1	VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES	30
21.2	RESPONSABILITE DU CONCURRENT	30
22	CONTROLE FINAL	31
22.1	PARC FERME FINAL.....	31
22.2	SELECTION DES VOITURES.....	31
	CONDUITE.....	31
23	COMPORTEMENT	31
23.1	REGLES GENERALES.....	31
23.2	VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE	32
	RECONNAISSANCES	33
24	RECONNAISSANCES EN VHRS65	33
24.1	RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE	33
24.2	DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES.....	33
25	RECONNAISSANCES EN VHRS50	34
25.1	RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE	34
	DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS.....	34



26	ACTIVITES PROMOTIONNELLES	34
27	CEREMONIE DE DEPART	35
28	DEPART DU RALLYE.....	35
28.1	ZONE DE DEPART.....	35
28.2	RETARD MAXIMUM LORS D’UN DEPART	35
29	ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES.....	35
29.1	REPOSITIONNEMENT DES PILOTES	35
29.2	ORDRE DE DEPART DE L’ETAPE 1	35
29.3	ORDRE DE DEPART POUR DES ETAPES SUIVANTES.....	36
29.4	INTERVALLES DE DEPART	36
CONTROLES		36
30	CONTROLES – EXIGENCES GENERALES.....	36
30.1	SIGNALISATION DES CONTROLES.....	36
30.2	DUREE DE L’ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE	36
30.3	HORAIRE	36
30.4	ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS	36
30.5	INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE	37
31	CONTROLES DE PASSAGE.....	37
32	CONTROLES HORAIRE	37
32.1	FONCTIONNEMENT	37
32.2	PROCEDURE DE POINTAGE.....	37
32.3	CONTROLE HORAIRE SUIVI D’UN SECTEUR DE TEST DE REGULARITE/EPREUVE SPECIALE	38
33	RETARD MAXIMUM AUTORISE.....	39
33.1	RETARD MAXIMUM.....	39
33.2	AVANCE	39
33.3	NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE.....	39
34	CONTROLES DE REGROUPEMENT	39
34.1	PROCEDURE LORS D’UN REGROUPEMENT	39
34.2	SORTIE D’UN REGROUPEMENT	40
TEST DE REGULARITE.....		40
35	GENERALITES	40
35.1	CHRONOMETRAGE	40
35.2	PENALITES.....	40
35.3	COEFFICIENT D’AGE.....	40



35.4	AUTRES PENALITES.....	40
36	DEPART DES EPREUVES SPECIALES OU TEST DE REGULARITE.....	40
36.1	POINT DE DEPART.....	40
36.2	PROCEDURE DE DEPART.....	41
36.3	PROCEDURE DE DEPART MANUELLE.....	41
36.3	PROCEDURE DE DEPART SUR UN SPECIAL « SHOW ».....	41
36.4	DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L’EQUIPAGE	41
36.5	FAUX DEPART	42
37	ARRIVEE D’UN TEST DE REGULARITE.....	42
37.1	LIGNE D’ARRIVEE	42
37.2	POINT STOP	42
38	EPREUVES SUPER SPECIALES ET POWERSTAGE.....	42
38.1	CARACTERISTIQUES D’UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	42
38.2	DEROULEMENT D’UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	42
38.3	POWERSTAGE	43
39	INTERRUPTION D’UNE SECTEUR DE REGULARITE	43
40	SECURITE DES CONCURRENTS.....	43
40.1	EQUIPEMENT DES EQUIPAGES.....	43
40.2	EQUIPEMENT DES VOITURES	43
40.3	INCIDENT SUR UN TEST DE REGULARITE.....	43
40.4	INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON-MEMBRE DE L’EQUIPAGE	45
40.5	DRAPEAUX ROUGES	46
41	NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON	47
41.1	GENERALITES	47
41.2	PENALITES.....	47
42	REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART	47
42.1	EMPLACEMENT DE L’ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE.....	47
42.2	VERIFICATIONS TECHNIQUES DES VOITURES REPAREES	48
	ASSISTANCE	48
43	ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES.....	48
43.1	REALISATION DE L’ASSISTANCE.....	48
43.2	PERSONNEL D’EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D’ASSISTANCE.....	48
44	PARCS D’ASSISTANCE.....	49
44.1	CONDITIONS GÉNÉRALES	49



44.2	PARCS D’ASSISTANCE – HORAIRE.....	49
44.3	IDENTIFICATION DES PARCS D’ASSISTANCE.....	49
44.4	VITESSE DANS LES PARCS D’ASSISTANCE	49
44.5	ASSISTANCE EXTERIEURE	49
44.6	AGENCEMENT DES PARCS D’ASSISTANCE.....	50
45	VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D’ASSISTANCE.....	50
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT		50
46	PROCEDURE DE RAVITAILLEMENT.....	50
46.1	PROCÉDURE SUR LES STATIONS ESSENCE.....	51
47	UTILISATION DU CARBURANT	51
47.1	ADDITIF S POUR CARBURANT.....	51
PARC FERME.....		51
48	REGLES DU PARC FERME	51
48.1	APPLICATION	51
48.2	PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ.....	51
48.3	POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ.....	52
48.4	BACHE	52
48.5	REPARATIONS DANS LE PARC FERME	52
48.7	PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE.....	52
RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE		53
49	RESULTATS DES RALLYES	53
49.1	ETABLISSEMENT DES RESULTATS.....	53
49.2	PUBLICATION DES RESULTATS	53
49.3	EX AEQUO LORS D’UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT.....	53
49.4	COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIAL.....	53
49.5	PROMOTION DES RÉSULTATS	54
50	RECLAMATIONS ET APPELS.....	54
50.1	ETABLISSEMENT D’UNE RECLAMATION OU D’UN APPEL	54
50.2	DROITS DE RECLAMATION	54
50.3	DEPOT DE GARANTIE.....	54
50.4	FRAIS.....	55
50.5	APPELS.....	55
51	REMISES DES PRIX.....	55
51.1	CEREMONIE DE PODIUM.....	55



RACB VHRS – 2024 – Règlement Sportive

51.2	REMISE DES PRIX	55
52	CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DU RACB.....	56
52.1	EXIGENCES DE PRESENCE	56
52.2	ABSENCE	56
	PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ POUR RALLYES DE RÉGULARITÉ HISTORIQUE (VHR/VHRS)	57



PRINCIPES GENERAUX

PREANBULE LE RALLYE DE RÉGULARITÉ HISTORIQUE

VHRS (Véhicule Historique de Régularité Sportive) est une compétition où la vitesse maximale n'est pas facteur de victoire. Deux catégories de moyenne de vitesse sont proposées ; « 50km/h » et « 65 km/h » (moyennes maximales qui peuvent être inférieures), chaque équipage choisit la catégorie dans laquelle il souhaite concourir en fonction de son véhicule notamment. Ce type de compétition est pratiqué sur la totalité d'épreuve spéciale ou Test de régularité sur route fermée. Il peut être organisé en doublure d'un rallye du BRC ou uniquement accessible aux véhicules historiques de régularité sportive conformes aux règlements techniques de la discipline.

L'objectif est de parcourir une spéciale de rallye ou un secteur de test de régularité dans un temps imparti. Des points de contrôle sont placés tout au long du parcours pour relever le chronomètre de la voiture et savoir si l'équipage est dans les temps, en avance ou en retard.

1. CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS

Le RACB Sport organise le Championnat de Belgique des Rallyes de Régularité VHRS qui est la propriété du RACB dénommé le « Championnat de Belgique des rallyes de régularité VHRS » désigne ce championnat. Le terme «Championnat» inclut automatiquement les Championnats des Rallyes de Régularité du RACB, les Challenges des Rallyes de Régularité du RACB, les Trophées des Rallyes de Régularité du RACB et les Coupes des Rallyes de Régularité du RACB.

Dans le reste de ce règlement, le championnat sera appelé Championnat de Belgique VHRS. Tous les Championnats du RACB sont régis par le Code Sportif International de la FIA en vigueur et ses annexes (le Code), le Code Sportif National du RACB et ses annexes et le présent règlement qui comprend les articles applicables à l'un ou plusieurs des Championnats/ Coupes/ Trophées.

Un calendrier des rallyes sera publié par le RACB pour les Championnats concernés.

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du Règlement Particulier de chaque rallye.

Pour les besoins du présent Règlement Sportif, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.



- 1.1.2 Seul le RACB Sport peut accorder des dérogations au présent règlement.
- 1.1.3 Toute demande de dérogation aux règlements applicables pour les Championnats doit être soumise au moyen du formulaire fourni par le Département Rallye RACB à cet effet. Tout article du Règlement Particulier qui modifie le présent règlement sans dérogation est considéré comme nul.
- 1.1.4 Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement et du Règlement Particulier avant et pendant le déroulement du rallye. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application du présent règlement ou du Règlement Particulier.
- 1.1.5 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.
- 1.1.6 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 11.9 du Code).

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Pour tous les rallyes du Championnat de Belgique VHRS 2024, la langue officielle sera, selon la région linguistique où se déroule l'épreuve, soit le néerlandais, soit le français. A l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur. Les différents documents, notamment le Règlement Particulier et tous les Additifs, doivent être rédigés dans ces deux langues. En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte français fera foi.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seul le RACB Sport pourra prendre une décision. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2024.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RALLYE

Tout rallye commence le jour des vérifications administratives ou des reconnaissances (selon que l'un ou l'autre se produit le premier). La partie compétitive du rallye débute lors du premier contrôle horaire TCO.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, clarifier ou compléter le Règlement Particulier du rallye tel que défini à l'annexe II.



Un Additif au règlement particulier ne peut pas changer ou amender le Règlement Sportif du Championnat de Belgique VHRS. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée du RACB

2.3. COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le Directeur de Course, soit par les Commissaires Sportifs.

2.4 ZONES DE CONTROLE

La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.5 L'EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignée comme pilote et copilote. Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye à la condition que les deux membres soient en possession d'un permis de conduire. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence de compétition de pilote de type H Regularity permit, de type R (Rally) , de type C (Circuit) ou une One Event Regularity rally ou équivalent délivrée par son ASN pour l'année en cours. Les deux membres de l'équipage devront être titulaire d'un permis de conduire valide et qui soit valable pour le rallye, sauf si le copilote ne prend pas le volant pendant l'épreuve. Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord. Le membre de l'équipage titulaire d'une licence de type «Co-driver» ou «Navigateur» ne pourront à aucun moment prendre le volant.

2.6 DECISION

Un document publié par le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs pour annoncer leurs conclusions à la suite d'une enquête, audience ou investigation.

2.7 FIA

La mention FIA renvoie au Département des Rallyes de Régularité de la FIA.

2.8 FIN DU RALLYE

Le rallye se termine avec la publication du classement final. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.9 ETAPE

Chaque partie compétitive du rallye séparée par un regroupement pour la nuit (parc fermé) ou un arrêt.

2.10 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS

Une zone établie pour les médias avant le contrôle horaire à l'entrée des parcs d'assistance ou des parcs de regroupement.



2.11 NEUTRALISATION

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs, pour quelque raison que ce soit où les règles de parc fermé s'appliquent.

2.12 PARC FERME

Une zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le Règlement Particulier du rallye et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.13 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides autres que de l'eau potable fournie par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini dans le présent règlement.

2.14 RECONNAISSANCE

La présence sur un secteur de test de régularité, de quelque manière que ce soit, d'un pilote et/ou copilote à tout moment ou de tout membre d'équipage ayant l'intention de s'engager dans un rallye après l'annonce de l'itinéraire.

2.15 PROGRAMME HORAIRE DES RECONNAISSANCES

Le programme horaire indiqué dans le Règlement Particulier au cours duquel les équipages peuvent se familiariser avec le parcours du rallye

2.16 REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs en régime de Parc Fermé avec contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper des voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

2.17 SECTEUR DE LIAISON

Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées pour les tests de régularité.

2.18 SECTION DU RALLYE

Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.

2.19 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture participante excepté ce qui est stipulé dans le présent règlement.

2.20 EPREUVE SPECIALE / TEST DE REGULARITE (RT)

Secteur routier chronométrée sur route fermée à la circulation du public pour le rallye.



2.21 TEST SUPER SPECIALE

Toute variante par rapport au déroulement d'un test de régularité tel que décrit dans le présent règlement et détaillé dans le Règlement Particulier du rallye et identifié comme tel dans l'itinéraire.

2.22 TEAM

Un team est composé de plusieurs équipages inscrits et qui composent un team selon certains critères définis dans le règlement particulier des épreuves qui organisent des classements séparés pour des prix ou coupes

2.23 CARNET DE CONTROLE

Carnet destiné à recueillir les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôles prévus sur l'itinéraire.

2.24 ZONE TECHNIQUE

Une zone séparée par deux contrôles horaires dans laquelle les commissaires techniques peuvent effectuer des contrôles techniques

2.25 OUVREUR – VOITURE NOTE

Les ouvreurs ou/et voiture note sont interdit lors d'épreuve VHRS

2.26 DEROGATION

Le fait de renoncer intentionnellement ou de modifier une partie de ce règlement. Le RACB ne peut accorder une dérogation que dans une situation spéciale, inévitable et individuelle. Une dérogation ne peut pas changer le sens général du règlement

2.27 TOUR PAR TOUR

Une section de test de régularité dont le parcours comprend un nombre de tours prescrits à parcourir.

2.28 PARTICIPATION

Repris sur la liste des voitures et équipages admis au départ.

2.29 RESULTAT

Le classement final signé par le collège des Commissaires Sportifs de cette épreuve.

2.30 DISQUALIFICATION

Une (des) personne(s) ne peut (peuvent) pas continuer de participer à la compétition



CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

3.1 ATTRIBUTION DES POINTS

- 3.1.1 Pour chaque épreuve comptant pour le Championnat de Belgique VHRS 2024, les points seront attribués sur base de classements spécifiques des Championnats établis à l'issue de chaque épreuve.
- 3.1.2 Pour le Championnat de Belgique VHRS 2024 Pilotes et Copilotes, VHRS50 et VHRS65, les points marqués seront les points attribués au classement Général.

Attribution des points aux 30 premières voitures classées :

1	50pt	7	34pt	13	22pt	19	13pt	25	7pt
2	45pt	8	32pt	14	20pt	20	12pt	26	6pt
3	42pt	9	30pt	15	18pt	21	11pt	27	5pt
4	40pt	10	28pt	16	16pt	22	10pt	28	4pt
5	38pt	11	26pt	17	15pt	23	9pt	29	3pt
6	36pt	12	24pt	18	14pt	24	8pt	30	2pt

Toutes les voitures classées à partir du 31^{ème} position, recevront 1 point au championnat.

A l'issue de chaque épreuve inscrite au Championnat de Belgique VHRS 2024, le classement du championnat sera établi en prenant uniquement en considération le classement général du rallye dans les catégories VHRS50 et VHRS65

- 3.1.6 Lors d'une épreuve comptant pour un championnat FIA, seules les voitures homologuées par la FIA et conformes aux règlements du championnat FIA concerné seront autorisées dans cette épreuve dans les classes FIA et marqueront des points pour les classements FIA. Tous les pilotes et copilotes engagés dans une manche du Championnat de Belgique VHRS 2024 marqueront des points pour le Championnat de Belgique VHRS 2024.
- 3.1.7 Attribution de points réduits
- Dans le cas où l'un des rallyes comptant pour un Championnat ne pourrait se dérouler complètement, les points seront attribués sur la base du classement établi :
- la totalité des points si 75% ou plus de la longueur des secteurs de régularité prévue ont été parcourus,
 - la moitié des points si 50% ou plus mais moins de 75% de la longueur des secteurs de test de régularité prévues ont été parcourus.



- un tiers des points étant attribués si entre 25% ou plus mais moins de 50% de la longueur des secteurs de test de régularité prévues ont été parcourus,
- aucun point ne sera attribué si moins de 25% de la longueur des secteurs de test de régularité prévue ont été parcourus.

Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur ou inférieur.

3.2 CALENDRIER

16/03	Rallye des Ardennes	Dinant (Wallonie)
06/04	TAC Rally	Tielt (Flandre)
27-28/04	Rallye de Wallonie	Namur (Wallonie)
06-07/09	Rock & Roll Classic	Roeselare (Flandre)
28/09	East Belgian Rally	St-Vith (Wallonie)
30/11-01/12	Spa Rally	Spa (Wallonie)

3.3 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

3.2.2 Quels que soient les critères requis pour le Championnat, les 4 meilleurs résultats, dont au moins 1 en Flandre et 1 en Wallonie, sont pris en compte pour le classement final lorsque le Championnat se déroule effectivement sur six manches au moins.

3.2.3 Les titres seront décernés si au moins 4 épreuves prévues au calendrier initial ont été effectivement disputées

4 EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

4.1 PILOTES ET COPILOTES

4.1.1 Pour l'établissement du classement final et/ou provisoire d'un Championnat, les pilotes et copilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

- En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leur Championnat respectif, comptant uniquement les rallyes ayant servi à constituer leur total de points.
- En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux de leur Championnat respectif, prenant en considération uniquement les rallyes auxquels auront pris part tous les pilotes et/ou copilotes concernés ; une 11e place valant mieux que n'importe quel nombre



de 12e places, une 12e place valant mieux que n'importe quel nombre de 13e places, et ainsi de suite.

- En cas de nouvel ex aequo, le RACB désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres pilotes et copilotes ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'il jugera appropriées.

5 CARACTERISTIQUES DU RALLYE

5.1 CONFIGURATION DU RALLYE

5.1.1 La durée d'un rallye peut varier dans les différentes épreuves.

5.1.2 Pour les jours d'une durée de moins de 6 heures, le temps d'arrêt devra être au moins égale à la durée du jour. Pour les jours d'une durée de 6 heures ou plus, le temps d'arrêt minimal sera de 6 heures.

5.2 PROGRAMMES POUR LES RALLYES

En sus de respecter les critères ci-après, les organisateurs sont encouragés à développer les caractéristiques de leur rallye et peuvent élaborer leur propre programme/ itinéraire de rallye

5.2.1 Le programme d'un rallye se déroulera dans l'ordre suivant :

- Administration
- Reconnaissances éventuelles
- Les vérifications techniques
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Rallye
- Cérémonie de podium

5.2.2 Les rallyes peuvent se dérouler pendant plusieurs jours, départs ou arrivées de sections y compris.

5.2.3 La cérémonie de podium pourra avoir lieu au plus tard dans l'heure qui suit l'arrivée de la première voiture ou sera précisé dans le règlement particulier.

5.3 RESPECT DE L'ITINÉRAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

5.3.1 Sauf en cas de force majeure, le Directeur de Course doit faire respecter l'itinéraire.

5.3.2 Aucune contestation émise soit immédiatement avant, soit pendant le déroulement du rallye ne doit être prise en considération à moins qu'elle n'ait été approuvée par le délégué sécurité du RACB Sport.



5.4 PROCÉDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE

Le caractère approprié du parcours et des sections de test de régularité à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur de l'épreuve qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et / ou recommandations du RACB. La sécurité est primordiale lors de la sélection des secteurs de régularité.

5.4.1 Limites de vitesse sur les secteurs de liaison

La vitesse moyenne dans les secteurs de liaison ne peut dépasser les 50km/h. Les parties du parcours en zone habitée doit être prise en considération dans le temps prévu et doivent respecter scrupuleusement les limites de vitesse prévue et/ou renseignée. L'organisateur doit toujours être conforme à la législation en vigueur dans le pays du rallye. Ces vitesses doivent être précisées dans le Road Book. Lorsque le parcours de liaison le permet par l'usage d'une voirie qui l'autorise, la vitesse moyenne peut être augmentée pour ne pas gêner la circulation routière.

5.4.2 Kilométrage des rallyes

Le kilométrage des manches comptant pour le Championnat de Belgique VHRS 2024, sera entre 100km et 150km pour les épreuves sur 1 jour, et entre 100km et 200km pour les épreuves sur 2 jours. L'organisateur peut demander une dérogation au RACB pour le kilométrage de son épreuve.

5.4.3 Voiture de note - ouvrier

La transmission d'informations entre concurrents par l'intermédiaire d'un membre d'équipe ou du team concernant la condition des épreuves spéciales /des secteurs de régularité est interdite. Toute transgression sera signalée aux Commissaires Sportifs.

OFFICIELS

6 OFFICIELS ET DELEGUES

6.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le collège des Commissaires Sportifs (Les Commissaires Sportifs) comprendra un minimum d'un membre et un maximum de trois (3) membres dans les épreuves non jointe à une épreuve du Championnat de Belgique des rallyes. Dans les épreuves faisant partie d'un rallye du Championnat de Belgique des rallyes, le collège des commissaires sportifs sera celui de l'épreuve du Championnat de Belgique des rallyes sauf décision du RACB Sport. Un des membres du Collège des Commissaires Sportifs assurera la fonction d'Observateur. Le président sera désigné par le RACB. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course.

6.2 DELEGUES DU RACB SPORT

Les délégués suivants peuvent être désignés par le RACB et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :



6.2.1 Délégué Sportif du RACB Sport

Le Délégué Sportif du RACB Sport est chargé d'assurer la liaison avec le Directeur de Course et tous les autres délégués et officiels désignés par le RACB. Il sera disponible pour toutes les questions sportives éventuelles.

6.2.2 Délégué technique du RACB Sport

Le Délégué Technique du RACB Sport est chargé d'assurer la liaison avec le Directeur de Course et sera Commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

6.2.3 Délégué Sécurité du RACB Sport

Le délégué à la sécurité pourra être désigné par le RACB Sport et sera chargé spécialement d'assister l'organisation pour la préparation des mesures de sécurité du public et des participants lors du rallye. Il a le pouvoir de retarder le départ d'un secteur de régularité de 30 minutes maximum s'il juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

6.2.4 Délégué Média – RACB Promoteur

Le délégué Médias du RACB est chargé de tous les aspects médias y compris les conférences de presse RACB avant et après le rallye.

6.2.5 Délégué Médical du RACB Sport

Le délégué médical du RACB pourra être en liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant rallye.

6.2.6 Observateur

L'Observateur du RACB Sport vérifiera tous les aspects du rallye et complètera le formulaire de rapport RACB Sport approprié.

6.2.7 Homologateur

Pour les secteurs de test de régularité sur routes fermées, un homologateur sera désigné par le RACB Sport et sera chargé de vérifier la conformité du road book « sécurité » avec la mise en place réalisée sur l'ensemble du parcours utilisé par le rallye.

6.3 CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (CRO)

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents et aux équipages toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y en avoir au moins un lors de chaque rallye. Ils doivent être facilement identifiables par les concurrents/équipages et seront présents conformément au programme établi pour les chargés des relations avec les concurrents (CRO)



VOITURES ADMISES

7 VOITURES ADMISES

Tous les véhicules immatriculés ou circulant sous le couvert d'une plaque d'immatriculation belge devront être couvert :

- Par un certificat de contrôle technique délivré par les Services de l'Inspection Automobile **valable six mois ou un an** en fonction de la catégorie à laquelle il appartient et où il est mentionné que l'état du véhicule a été vérifié avec succès. Cette attestation doit être en cours de validité.
- Les véhicules immatriculés en Belgique possédant une attestation du Contrôle Technique limitée à la compétition automobile et une Attestation pour Véhicules de Compétition « carnet jaune » en cours de validité délivré par le RACB sont autorisés à s'engager à l'épreuve et devront satisfaire au contrôle technique du rallye.

Les véhicules immatriculés à l'étranger avec une restriction de circulation devront être conformes aux règles spécifiques de leur ASN.

Rappel :

- L'utilisation des immatriculations en plaque « Z » et « O » doit être conforme à la loi.
- Les immatriculations en plaque « ZZ » et « Transit » sont interdites.

Toutes les voitures doivent avoir une assurance et un certificat valable du contrôle technique des voitures et toutes les voitures doivent être immatriculées sur voie publique.

7.1 ANNEE DE HOMOLOGATION

Les véhicules admis sont les suivants :

- Tous les véhicules homologués par la F.I.A avant le 31 décembre 1990, à l'exception des voitures de groupe B reprises à l'annexe K de la FIA art 7.4.1 (Audi Quattro S1, MG Metro 6 R4, Citroën BX 4TC, Ford RS 200, Peugeot 205 T 16, Lancia Delta S4, Subaru XT 4WD Turbo).
- Les voitures reprises dans l'Annexe XI de l'Annexe K de la FIA devront être conformes entièrement à l'Annexe XI (Lancia 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Renault 5 Turbo, Ferrari 308 GTB, Opel Ascona 400, Citroën Visa 1000 Pistes).
- Les voitures non homologuées par la FIA après acceptation du RACB sur base d'un dossier technique complet.

Une voiture sera datée en fonction de sa spécification, et si celle-ci est inconnue, de la date de l'homologation par la FIA/CSI du véhicule et non de sa propre année de construction, à toutes fins utiles lors de la compétition. Pour les véhicules n'ayant jamais été homologués, l'année du body cage type (type de carrosserie) sera prise en considération et devra être antérieure au 01/01/1991.



La motorisation et boîte de vitesse qui l'équipe devra avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA/CSI avant le 01/01/1991 pour ce body cage type. Ces véhicules seront soumis à l'approbation de l'organisateur.

En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à apporter la preuve que son véhicule correspond bien à la période précitée.

7.2 CLASSES DES VOITURES

Les voitures seront réparties en quatre (4) classes selon le cylindrée corrigée des voitures :

Classe A : jusqu'à 1300cc

Classe B : de 1301cc jusqu'à 1600cc

Classe C : de 1601cc jusqu'à 2000cc

Classe D : A partir de 2001cc

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale est affectée du coefficient 1.7 pour les moteurs à essence et du coefficient 1.5 pour les moteurs diesel, et de 1.8 pour les moteurs à pistons rotatifs (type wankel). La voiture doit être reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

PNEUMATIQUES ET ROUES

8 GENERALITES

8.1 PNEUS MOULES

Toutes les voitures doivent être équipées de pneus moulés. Le retailage manuel ou la modification de la sculpture spécifiée sont interdits. Les pneumatiques doivent avoir le marquage légal «E» ou «DOT». Les pneumatiques ne peuvent pas porter la mention « Pas pour usage sur route » ni «Pour Course Seulement», ni impliquer aucune indication limitant, précisant ou recommandant une utilisation en compétition. Les pneumatiques ne peuvent pas porter un code barre FIA.

8.2 TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES

Tout traitement chimique et /ou mécaniques des pneus est interdit.

8.3 JANTES

La moitié supérieure de l'ensemble jante et pneu ne peut dépasser la carrosserie. (volant en position « droit devant »)

Le diamètre de jante peut être augmenté de maximale 2'' par rapport à la fiche d'homologation de la voiture. Le diamètre maximal autorisé est de 17''. Une voiture homologuée avec des jantes en 10'', peut rouler avec des jantes en 13''



8.4 PNEUS ASPHALTE

Pendant toute la durée du rallye, la profondeur de bande de roulement des pneus asphalte montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieur à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement. Le manufacturier de pneus doit prévoir des marques de contrôles visibles.

8.5 PNEUS ASPHALTE POUR NEIGE

Si les pneus « neige » sont autorisés ou obligatoire dans un rallye, la réglementation sur le montage et les modalités de leurs vérifications doivent être indiqués dans le Règlement Particulier.

L'autorisation ou l'obligation de l'utilisation de ce type de pneu suite à des changements climatiques se fera par voie d'Additif au plus tard deux jours avant le contrôle technique.

Les pneus cloutés ne sont pas autorisés.

8.6 TYPES DE PNEUS A UTILISER

La marque de pneus est libre.

8.7 CONTROLES

À tout moment pendant l'épreuve, des contrôles pourront être réalisés pour vérifier la conformité des pneus.

8.8 ROUES DE SECOURS

Les voitures peuvent être équipées de minimum 1 et maximum 2 roues de secours. Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante lorsqu'un changement de pneus est autorisé. Aucune roue complète ne peut être chargée dans, ou retirée de, la voiture ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones d'assistance lorsqu'un changement de pneus est autorisé.

COMPOSANTS MECANIQUES

9 COMPOSANTS MECANIQUES

9.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

9.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le premier contrôle horaire, le remplacement du moteur est autorisé mais devra être signalé au Directeur de Course.

9.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.



9.2 CAMÉRAS EMBARQUÉES

9.2.1 Si l'organisateur ou le Promoteur du Championnat (le cas échéant) ou le RACB le requiert, la voiture de compétition doit avoir à son bord une caméra embarquée ou un autre dispositif d'enregistrement. Ces derniers seront installés par l'organisateur ou le Promoteur du Championnat et approuvés par le commissaire technique.

9.2.2 Les attaches des caméras et enregistreurs doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g. La caméra ne doit pas être installée entre et/ou sur le côté des sièges du pilote et du copilote.

9.3 SYSTÈME DE SUIVI

Dans les épreuves du Championnat de Belgique VHRS, toutes les voitures pourront être équipées d'un système de suivi de la sécurité ou/et de chronométrage fourni par l'organisateur du rallye. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution, l'installation et la responsabilité en cas de perte ou de destruction de ce système. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

Conformément à l'art. 11.9.3.2.u. du Code Sportif de la FIA, les données transmises par ces systèmes pourront avoir valeur de «juge de fait» au près du collège des Commissaires Sportifs. Le système de suivi utilisé devra être précisé dans le Règlement Particulier du rallye

9.4 PHARES AVANT SUPPLEMENTAIRES

Quatre phares supplémentaires maximum sont autorisés à condition que les paires de phares soient symétriques par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Les phares supplémentaires ne peuvent pas être équipées d'ampoule au Xenon.

Les phares supplémentaires à LED sont autorisés à condition que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en vigueur en Belgique
- Les ampoules LED doivent être insérées dans les optiques d'époque (maximum 4 ampoules LED par phare).
- Les barres de LED ne sont pas autorisées

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

10 DOCUMENTS STANDARDISES DU CHAMPIONNAT VHRS

10.1 GENERALITES

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués doivent être suivis:

- Règlement Particulier (format électronique)
- Additif (format électronique)



- Itinéraire (format électronique)
- Road-book (format imprimé)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'Engagement (format électronique)
- Liste des engagés (format électronique)
- Liste des partants et résultats du rallye (format électronique)

Les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les Additifs et les décisions doivent être publiés sur un tableau d'affichage officiel numérique et/ou physique, avec l'heure de publication.

L'utilisation d'un tableau d'affichage digital est fortement recommandée.

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les concurrents et officiels ne soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence.

Tout document qui requiert l'approbation de la FIA ou du RACB avant la publication ne sera pas amendé sans l'approbation de la FIA ou du RACB

10.2 ROAD BOOK/ ITINERAIRE

Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le road book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé. Toutes les modifications doivent être communiquées à tous les équipages avant le départ du secteur de régularité concerné. Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

10.3 CARNET DE CONTROLE

10.3.1 Chaque équipage est responsable :

- de son carnet de contrôle ;
- de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
- de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

10.3.2 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, excepté pour les équipements de pointages automatique ou pour les champs portant l'indication « à compléter par le concurrent ».

10.3.3 En cas d'absence de marque ou de signature de n'importe quel contrôle de passage physique, d'absence de pointage à un contrôle horaire, ou de non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle, l'équipage concerné sera considéré ayant abandonné à ce contrôle. Cette information sera prononcée par le Directeur de Course à la fin d'une section. Les pénalités prévues seront alors appliquées pour un nouveau départ.



10.3.4 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du Directeur de Course.

ASSURANCE

11 COUVERTURE D'ASSURANCE

11.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

L'organisateur a contracté des assurances en responsabilité civile en conformité avec le Chapitre 2 - Article 5 des Prescriptions Sportives Nationales, et avec la loi belge du 21 novembre 1989 article 8 en vigueur sur l'assurance obligatoire.

Cette assurance couvre la responsabilité civile du RACB, de l'organisateur de l'épreuve, de la Commission Sportive Nationale, des Autorités intéressées et des agents, des services, des préposés ou membres (rétribués ou bénévoles) des précités ainsi que la responsabilité civile des propriétaires, détenteurs ou conducteurs des véhicules engagés et de leurs préposés.

RC Organisation couvre :

La responsabilité civile des organisateurs pour les dommages causés aux tiers par accident qui seraient la conséquence d'une faute d'organisation à l'occasion de la préparation, du déroulement et de la liquidation matérielle de la manifestation.

Capitaux assurés :

Dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs confondus : 5.000.000€ par sinistre

Franchise pour les dommages matériels : 125€ par sinistre

RC Circulation couvre:

La responsabilité civile de tous les véhicules automoteurs engagés dans ladite course de vitesse, de régularité ou d'adresse, par un contrat conclu à l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Capitaux assurés :

Dommages corporels : illimité

Dommages matériels : 100.000.000 € par sinistre

Les parcours de liaisons ne sont pas couverts dans le contrat d'assurance responsabilité civil de l'organisateur.

11.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

11.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers.



- 11.2.2 La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant au rallye.
- 11.2.3 L'assurance devra être effective pour les participants parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.
- 11.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE
Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

ENGAGEMENTS

12 PROCEDURE D'ENGAGEMENT

- 12.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)
Tout détenteur d'une licence de compétition RACB ou d'une ASN reconnue par la FIA souhaitant participer à un rallye de régularité doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye avant la date de clôture, qui sera spécifiée dans le Règlement Particulier. Une demande d'engagement électronique (Internet) peut être acceptée.
Si la demande est envoyée par e-mail ou électroniquement, le document original dûment signé doit parvenir aux organisateurs avant la fin du contrôle administratif.
Si le concurrent n'est pas un des pilotes, le bulletin d'engagement doit être accompagné d'une copie de la licence de concurrent valable.
- 12.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
Jusqu'au moment de la clôture des contrôles techniques le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement sous réserve d'en avoir signalé par un mail confirmé par l'organisateur. Lors des vérifications techniques, la voiture sera confirmée.
- 12.3 AUTORISATIONS ASN
Pour les concurrents, les pilotes et co-pilotes étrangers, l'autorisation sera accordée en application de l'art.3.9.4 du Code.
- 12.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE
Tout changement de concurrent est autorisé jusqu' à la clôture des engagements.



Après la clôture des engagements, un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :

- des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
- des Commissaires Sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste départ.

Seule la FIA ou le RACB Sport peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage ou du concurrent après la clôture des engagements.

12.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du Règlement Particulier du rallye.

13 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

13.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les dates de clôture des engagements pour chaque rallye individuel doivent être respectées. Exceptionnellement, le RACB Sport pourra autoriser des engagements tardifs.

La date de clôture des engagements standard sera fixée au plus tard 4 jours avant la date du contrôle administratif sauf si cette date de clôture des engagements est précisée dans le règlement particulier.

14 DROITS D'ENGAGEMENT

14.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT

La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement.

14.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
- en cas d'annulation du rallye avant le début de l'épreuve, sauf disposition contraire prévu dans le règlement particulier.

14.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le Règlement Particulier.



15 CLASSES

15.1 CHANGEMENT DE CLASSE

S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation à la catégorie et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, les Commissaires Sportifs pourront la transférer dans une catégorie et/ou classe appropriés recommandés par le délégué technique.

IDENTIFICATION DES VOITURES

16 ATTRIBUTION NUMEROS

L'attribution des numéros est du ressort du Comité d'organisation. Les 10 premiers du classement actuel du championnat de Belgique VHRS seront prioritaires et partiront devant les autres concurrents.

17 NUMEROS DE COURSE

Le format imposé par l'organisateur sera précisé dans le règlement particulier de l'épreuve

17.1 GENERALITES

17.1.1 Les organisateurs fourniront à chaque équipage un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques

17.1.2 Toute publicité à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il ne sera pas permis de modifier ces panneaux.

18 PUBLICITE

18.1. PUBLICITE AUTORISEE

Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte la réglementation sur les numéros de course.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- Soit conforme aux dispositions de l'article 10.6.2 du Code.



18.2 PUBLICITE IMPOSEE

Le texte de toute publicité imposée par l'organisateur doit être clairement précisé dans le Règlement Particulier du rallye, ou, si dans un Additif officiel, avant la clôture des engagements du rallye

18.3 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.3.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double.

18.3.2 Le domaine d'activité des annonceurs de la publicité facultative doit toujours être précisé par l'organisateur. Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

18.3.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifier dans le Règlement Particulier doivent leur réserver des emplacements, qui ne peuvent représenter plus du double de la surface de la publicité obligatoire. Aucune modification de la publicité n'est autorisée.

18.3.4 La publicité facultative de l'organisateur doit être clairement indiquée dans le Règlement Particulier.

Si la publicité facultative est publiée dans un Additif et s'il devait y avoir des conflits avec la publicité du concurrent, le concurrent pourra refuser cette publicité facultative sans payer de droit supplémentaire.

18.4 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT

18.4.1 Le RACB Sport (ASN) se réserve le droit d'imposer une publicité obligatoire pour chaque manche du Championnat de Belgique VHRS. L'emplacement devra être précisé dans le Règlement Particulier du rallye.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

19 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

19.1 HORAIRE

Les Pilotes et Copilotes participant au rallye doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.



19.2 DOCUMENTS REQUIS

Lors des contrôles administratifs, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :

- Licence du concurrent
- Licences du Pilote et du Copilote
- Permis de conduire en cours de validité du Pilote et du Copilote
- Pièces d'identité du Pilote et du Copilote
- Autorisation de l'ASN pour les concurrents et/ou pilotes étrangers
- Toutes les informations du formulaire d'engagement

Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple : certificat d'assurance de la voiture) doit être mentionné dans le Règlement Particulier. L'autorisation écrite et signé du propriétaire du véhicule doit être présenté lorsque le propriétaire n'est pas un membre de l'équipage.

20 VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE

20.1 GENERALITES

20.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le Règlement Particulier. Les organisateurs pourront prévoir les vérifications techniques comme une opportunité pour présenter les équipages et leurs voitures au public. Dans ce cas, tous les membres des équipages devront participer aux vérifications techniques conformément à l'horaire annoncé dans le Règlement Particulier ou via un Additif publié par les organisateurs.

20.1.2 Lors des vérifications techniques, les participants doivent présenter tous les casques qu'ils entendent utiliser.

20.1.3 Les commissaires techniques peuvent demander d'identifier la voiture. Le châssis et le bloc-moteur peuvent être marqués.

20.1.4 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, la voiture doit être mise en conformité et contrôlée à nouveau. Ce nouveau contrôle se fera soit pendant les vérifications techniques, soit avant CHO. L'endroit et le temps du nouveau contrôle, sera décidé par le responsable technique. Si la voiture n'est toujours pas conforme au règlement, les Commissaires Sportifs, sur la base de la proposition du Délégué Technique, peuvent refuser le départ

20.1.5 Lors de la présentation du véhicule au contrôle technique, les phares supplémentaires nécessaires durant le rallye devront être présenté avec le véhicule ou montés sur le véhicule.



20.1.6 Lors de la présentation du véhicule au contrôle technique, tout système de suivi imposé devra être installé et opérationnelle.

20.1.7 Lors de la présentation au contrôle technique, le(les) système(s) du tripmaster utilisé(s) durant le rallye devront être précisés au contrôleur technique.

20.2 HORAIRE

Un horaire pour les vérifications techniques sera publié dans le Règlement Particulier ou dans un Additif.

21 VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE

21.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

Des vérifications d'éléments de sécurité, y compris les équipements de sécurité, des phares supplémentaires et des vérifications des pneumatiques sur la voiture, peuvent être effectués à tout moment pendant le rallye, à la seule discrétion et sur instruction du Délégué Technique du RACB ou du commissaire technique en chef, après que les Commissaires Sportifs en aient été informés.

21.2 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

21.2.1 Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye.

21.2.2 Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages, leur absence sera signalée aux Commissaires Sportifs.

21.2.3 Il appartient également au concurrent de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulée au cours des contrôles effectués.

21.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux Commissaires Sportifs.

21.2.5 L'équipage a sous sa responsabilité la mise en fonction du système de suivi éventuel et également la restitution de l'appareillage en cas d'abandon et/ou à la fin du rallye.

21.2.6 Les membres de l'équipage devront présenter l'emplacement et le système de remorquage utilisé à la requête d'un officiel et en cas d'intervention nécessaire



22 CONTROLE FINAL

22.1 PARC FERME FINAL

22.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures pourront être placées dans le parc fermé ou en régime de parc fermé. Elles y resteront jusqu'à leur libération par les Commissaires Sportifs.

22.1.2 Le classement provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le Règlement Particulier (ou dans un Additif) dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

22.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques complètes après le rallye, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des Commissaires Sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du Directeur de Course et/ou du Délégué Technique aux Commissaires Sportifs. Toutes réclamations déposées concernant la conformité d'une voiture par un concurrent devront être introduites au plus tard dans les 30 minutes après la publication du classement provisoire.

Deux membres de l'assistance technique des voitures sélectionnées devront être présents avec les outils et matériels utiles pendant toute la durée nécessaire des contrôles, sauf requête spécifique du délégué technique.

CONDUITE

23 COMPORTEMENT

23.1 REGLES GENERALES

23.1.1 Les équipages doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.

23.1.2 Lorsque les voitures sont soumises au régime de parc fermé (Art. 48.1), elles ne peuvent être déplacées que par les équipages et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser une voiture à la main. Toute façon de déplacer une voiture, autre que par les propres moyens de cette dernière et à la main, est interdite, sauf autorisation contraire dans le présent règlement.

23.1.3 Il est interdit, sous peine de disqualification de remorquer, transporter, ou faire pousser les véhicules si ce n'est pour les ramener sur la chaussée, ou pour libérer la route.

23.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens du test de régularité ou de l'épreuve spéciale (excepté uniquement pour faire demi-tour).



23.1.5 Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

- De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser.
- De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

23.1.5 Sur l'ensemble du rallye, une voiture de compétition ne peut être conduite que sur quatre roues tournantes librement et quatre pneus. Toute voiture non conforme à cet article sera considérée comme ayant abandonné conformément à l'Article 41. Une pénalité supplémentaire pourra être imposée par les Commissaires Sportifs.

23.1.6 La conduite en compétition avec un pare-brise gravement endommagé et obstruant significativement le champ de vision du pilote est interdite. L'équipage concerné pourrait se voir refuser de poursuivre la compétition sur instruction des Commissaires Sportifs. Après réparation, l'équipage pourrait repartir selon l'Article 41 (si applicable).

Dans tous les cas ci-dessus, la police peut néanmoins arrêter une voiture et l'empêcher de circuler en vertu de la réglementation routière nationale.

23.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

23.2.1 Pendant toute la durée du rallye, le pilote doit être en possession de son permis de conduire valable et doivent observer les règles de circulation nationales. Toute infraction sera signalée au Directeur de Course. Le comportement dangereux et/ou abusif sur la voie publique, pourra être transmis aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une pénalité.

23.2.2 Les agents de police ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier comme à des usagers ordinaires de la route.

23.2.3 Dans le cas où la police ou les officiels décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander, d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement applicable, sous réserve que :

- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement provisoire.
- Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

23.2.4 Pendant toute la durée de la compétition, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les communes traversées. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :



Contrôle de vitesse :

- +10% : 150 pts
- +20% : 300 pts
- +30% : 450 pts
- +40% : 600 pts
- +50% : disqualification

Autres infractions au Code de la Route

- 1ère infraction : 150 pts
- 2ème infraction : 300 pts
- 3ème infraction : disqualification

Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long de la compétition. Ces contrôles auront principalement lieu lors de la traversée des agglomérations et aux endroits réputés dangereux, mentionnés dans le roadbook. Les informations fournies par le système de tracking, conformément à l'article 11.9.3.2 du code Sportif de la FIA, pourront avoir valeur de « juge de fait » auprès du collège des Commissaires Sportifs

RECONNAISSANCES

24 RECONNAISSANCES EN VHRS65

24.1 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE

Concernant la publication du Règlement Particulier des rallyes, tout pilote, ou son copilote, ou tout autre membre d'équipe qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye et souhaitant conduire sur une route utilisée comme faisant partie du parcours de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite des organisateurs. Ceci s'appliquera également lorsque la personne est réputée vivre dans la zone. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux Commissaires Sportifs. De toute façon, le maximum nombre de passage dans une spécial, sera de 1 et uniquement pour la catégorie VHRS 65.

24.2 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

Les reconnaissances du parcours sont à la discrétion de l'organisateur et devront être précisées dans le règlement particulier du rallye.

24.2.1 Horaire

Les reconnaissances doivent se dérouler selon un horaire établi par les organisateurs.

24.2.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances.

A partir de la publication du Règlement Particulier du rallye et jusqu'à ce que le secteur de test de régularité soit terminé,



que la route soit réouverte au trafic et qu'elle ne soit plus utilisée pour la suite du rallye, tout déplacement (sauf à pied) sur le parcours d'un secteur de test de régularité du rallye est interdit à toute personne ayant quelconque lien avec un équipage engagé sauf autorisation expresse du Directeur de Course.

24.2.3 Contrôles

Durant les reconnaissances, il peut y avoir des commissaires de contrôle au départ et au point stop de chaque secteur de test de régularité pour enregistrer le nombre de passages. Les équipages ne sont autorisés à entrer et sortir des secteurs de test de régularité que via les contrôles de départ et d'arrivée. D'autres contrôles peuvent également être effectués sur le parcours du rallye.

24.2.4 Vitesse pendant les reconnaissances

Les organisateurs ont le droit de préciser la limitation de vitesse dans les épreuves spéciales. Ces limites doivent figurer dans le Règlement Particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances.

L'organisateur peut fournir des enregistreurs GPS à tous les équipages. L'utilisation de ces enregistreurs peut impliquer le paiement d'un droit. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant les reconnaissances entraînera le signalement du concurrent aux Commissaires Sportifs.

24.2.5 Nombre de personnes

Lors des reconnaissances, seul l'équipage est autorisé dans la voiture.

25 RECONNAISSANCES EN VHRS50

25.1 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE

Concernant la publication du Règlement Particulier des rallyes, tout pilote, ou son copilote, ou tout autre membre d'équipe qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye et souhaitant conduire sur une route utilisée comme faisant partie du parcours de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite des organisateurs. Ceci s'appliquera également lorsque la personne est réputée vivre dans la zone. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux Commissaires Sportifs. De toute façon, toute reconnaissance est interdite pour la catégorie VHRS 50.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

26 ACTIVITES PROMOTIONNELLES

Des activités promotionnelles peuvent être organisées. Elles seront précisées dans le règlement particulier du rallye.



27 CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le Règlement Particulier.

Si un équipage dans sa voiture de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du rallye, conformément à l'horaire de départ qui lui aura été attribué à condition que les Commissaires Sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ à l'heure qui lui a été indiquée.

28 DEPART DU RALLYE

28.1 ZONE DE DEPART

Avant le départ de la partie compétitive du rallye, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites avant le départ aux conditions indiquées dans le Règlement Particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arriver tardive dans la zone de départ seront précisées dans le Règlement Particulier. Aucune assistance ou/et intervention n'est autorisée dans la zone de départ.

28.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.

29 ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

29.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

Le Directeur de Course peut, pour des raisons de sécurité et après que les Commissaires Sportifs en aient été informés, repositionner les pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les voitures.

29.2 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

29.2.1 L'ordre de départ est laissé à l'appréciation des organisateurs. Les équipages qui sont classés dans le top 10 du présent championnat, s'élanceront devant les autres concurrents. Les concurrents de la catégorie VHRS 65 partent devant les concurrents de la catégorie VHRS 50. Les critères pour l'attribution de l'ordre de départ peuvent être précisés dans le règlement particulier du rallye.



29.3 ORDRE DE DEPART POUR DES ETAPES SUIVANTES

L'ordre de départ des étapes suivantes sera fondé sur les classements officiels partiels établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale /du secteur de régularité finale de l'Etape précédente. Les concurrents du catégorie VHRS 65 partent devant les concurrents du catégorie VHRS 50.

Le Directeur de Course proposera la liste des partants pour l'étape suivante aux Commissaires Sportifs après avoir repositionné les équipages conformément à l'art.

41.

29.4 INTERVALLES DE DEPART

Toutes les voitures prendront le départ avec un intervalle d'une minute sauf indication contraire dans Règlement Particulier du rallye ou instructions du Directeur de Course.

CONTROLES

30 CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

30.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales incluant les contrôles stop, zones de regroupement et zones médias sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA conformes aux dessins et distances de l'Annexe I et sont indiqués dans le roadbook

30.2 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE

La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle

30.3 HORAIRE

30.3.1 Les postes de contrôle commencent à fonctionner au moins 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.

30.3.2 Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du temps de retard maximum.

30.4 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

30.4.1 Les équipages sont astreints à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours.

30.4.2 Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.



30.5 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

30.5.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires préposés à un poste de contrôle.

30.5.2 Tous les officiels des contrôles devront être identifiables.

31 CONTROLES DE PASSAGE

A ces contrôles, identifiés par les panneaux indiqués dans l'Annexe I, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

Des Contrôles de passage virtuel contrôlés par le système de géolocalisation pourront être prévu sur le parcours. A ces contrôles de passage virtuel, les panneaux indiqués dans l'annexe I ne sont pas obligatoires.

32 CONTROLES HORAIRES

32.1 FONCTIONNEMENT

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute. Des Contrôles horaires virtuel contrôlés par le système de géolocalisation pourront être prévu sur le parcours. L'absence de passage sera pénalisée de 300 points.

32.2 PROCEDURE DE POINTAGE

32.2.1 La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

32.2.2 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

32.2.3 Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

32.2.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné ou franchise le point GPS prévu

32.2.5 L'officiel inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.



- 32.2.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps idéal accordé à l'heure de départ de l'épreuve spéciale ou à l'heure du précédent CH, ces temps étant exprimés à la minute.
- 32.2.7 L'heure de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter l'heure officielle du rallye placé au contrôle de départ. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.
- 32.2.8 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou la minute d'avant.
- 32.2.9 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
- 32.2.10 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :
- pour tout retard: 10 points par minute ou fraction de minute
 - pour toute avance: 60 points par minute ou fraction de minute
- 32.2.11 Les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sur certains CH sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le Règlement Particulier du rallye ou par un Additif ultérieur.
- 32.2.12 Toute infraction d'un équipage aux règles de la procédure de pointage devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit à envoyer immédiatement au Directeur de Course.
- 32.2.13 À l'appréciation du Directeur de Course, un équipage qui a été pénalisé pour une arrivée anticipée peut être neutralisé pendant le temps nécessaire pour qu'il parte au moment initialement prévu.
- 32.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UN SECTEUR DE TEST DE REGULARITE/EPREUVE SPECIALE
- Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'un secteur de test de régularité/ épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :
- 32.3.1 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet à la fois l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ provisoire de secteur de régularité. Il devra y avoir un écart de 3 minutes minimum pour permettre à l'équipage de se préparer au départ et se rendre sur la ligne de départ.



- 32.3.2 Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute, leur heure de départ provisoire pour cette épreuve spéciale est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si leur heure d'arrivée au précédent contrôle horaire est identique, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.
- 32.3.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera dirigée au poste de départ du secteur de test de régularité depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement.
- 32.3.4 S'il existe une divergence entre les heures de départ provisoires et les heures effectives, l'heure inscrite par le commissaire au départ du secteur de test de régularité fera foi et /ou l'heure enregistrée par le système de géolocalisation, selon décision des Commissaires Sportifs.
- 32.3.5 L'heure de départ du secteur de test de régularité/épreuve spéciale sera alors l'heure de départ pour le calcul de l'heure de pointage du prochain contrôle horaire.

33 RETARD MAXIMUM AUTORISE

33.1 RETARD MAXIMUM

Tout retard supérieur à 15 minutes entre deux CH ou un retard cumulé aux CH supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou Etape, aura pour conséquence que le concurrent concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle. La pénalité totale encourue pour une arrivée tardive conformément à l'Art. 32.2.10 sera celle prévue pour un retard de plus de 30 minutes. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées pour le Championnat de Belgique VHRS.

33.2 AVANCE

Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire ce retard maximal autorisé.

33.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE

La notification du dépassement du retard maximal autorisé aux termes de l'Art. 33.1 ne peut être prononcée qu'en fin de section.

34 CONTROLES DE REGROUPEMENT

34.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

- 34.1.1 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ provisoire. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires.



34.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Après un regroupement lors d'une Etape, les voitures devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement, excepté après le regroupement d'une fin d'Etape.

TEST DE REGULARITE

35 GENERALITES

35.1 CHRONOMETRAGE

Pour les secteurs de test de régularité/épreuve spéciale, le chronométrage est effectué au dixième de seconde.

Si pour une raison technique quelconque (et indépendante de l'équipe concernée) le système de chronométrage par satellite cesse de fonctionner et n'affiche qu'une partie des points de contrôle de la RT, les points de pénalité de l'équipe concernée seront calculés sur la base de la moyenne des points de pénalité enregistrés aux points de contrôle de l'étape en cours.

35.2 PENALITES

Sur le test de régularité, les pénalités seront de :

- 0,1pt par 0,1 seconde de retard supérieur à 0,5 seconde, multiplié avec le coefficient d'âge
- 0,2pt par 0,1 seconde d'avance supérieur à 0,5 seconde

35.3 COEFFICIENT D'AGE

Le coefficient d'âge sera calculé sur base de l'année d'homologation de la spécification de la voiture. Une voiture de 19XY aura une coefficient de 0,XY (par exemple, 0,75 pour une voiture homologué en 1975)

35.4 AUTRES PENALITES

Pénalité maximale par prise de temps :	60 points
Pénalité par prise de temps manquant :	100 points
Pénalité maximale sur un test de régularité	500 points
Pénalité par test de régularité manquant :	600 points

36 DEPART DES EPREUVES SPECIALES OU TEST DE REGULARITE

36.1 POINT DE DEPART

Le départ d'un secteur de test de régularité est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

Il n'y a pas de prise de temps pendant les 500 premiers mètres.



36.2 PROCEDURE DE DEPART

36.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement décrit dans le Règlement Particulier du rallye.

36.2.2 Il doit y avoir une ligne de départ permanente (également sur la neige et la terre)

36.2.3 Après que l'heure de départ effective ait été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.

36.2.4 Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, elle doit être positionnée devant la perche placée par le commissaire pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, mais pas avant que la voiture ne se soit arrêtée à sa position exacte, le commissaire doit retirer la perche et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique ou de l'horloge du système de suivi. Tout changement ultérieur de la position de la voiture jusqu'à son heure de départ n'est pas autorisé et sera signalé aux Commissaires Sportifs.

36.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, après avoir remis le carnet de contrôle à l'équipage, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" - 15" - 10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

36.3 PROCEDURE DE DEPART SUR UN SPECIAL « SHOW »

En cas d'une spécial « show » (avec une boucle dans le parcours) le point de départ se trouve toujours dans la boucle et sera clairement mentionné dans le roadbook. C'est à cet endroit qu'il faut remettre tous les instruments (chrono et distance) à zéro.

36.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

36.4.1 En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure sur le carnet de contrôle, la pénalité étant de 60 points par minute ou fraction de minute de retard.

36.4.2 Tout équipage refusant de prendre le départ d'un secteur de test de régularité/épreuve spéciale à l'heure qui lui aura été attribué, sera signalé aux Commissaires Sportifs, que le secteur de test de régularité/épreuve spéciale soit disputé ou non.

36.4.3 Toute voiture ne démarrant pas depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ est considérée comme ayant abandonné et est immédiatement déplacée vers un endroit sûr.



Cette voiture peut à prendre un nouveau départ dans l'étape suivante conformément l'art. 41 du règlement sportif du Championnat de Belgique VHRS.

36.5 FAUX DEPART

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit:

- 1ère infraction : 10 points
- 2ème infraction : 60 points
- 3ème infraction : 200 points
- Infractions ultérieures : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Ces pénalités n'empêchent pas les Commissaires Sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire. Pour le calcul de l'heure, l'heure de départ effective doit être utilisée.

37 ARRIVEE D'UN TEST DE REGULARITE

37.1 LIGNE D'ARRIVEE

A la fin d'un test de régularité, il se trouve une arrivée lancée qui doit être située à un point au moins à 200m avant la ligne STOP. La zone entre l'arrivée lancée et la ligne STOP devrait être libre de courbes, des virages serrés ou potentiellement dangereux ou des obstacles tels que grilles ou tout autre élément dangereux.

Lorsque l'implantation des panneaux FIA est matérialisé, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit et sous peine d'être signalé aux Commissaires Sportifs.

37.2 POINT STOP

L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire un visa sur le carnet de contrôle de l'équipage.

38 EPREUVES SUPER SPECIALES ET POWERSTAGE

38.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

38.1.1 L'organisation d'une épreuve super spéciale lors d'un rallye est facultative.

38.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une épreuve super spéciale sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le Règlement Particulier du rallye.



38.3 POWERSTAGE

L'organisateur peut inclure une ou plusieurs épreuve(s) de régularité dénommée « Power Stage ». Lors d'un « Power Stage », les points de pénalités seront multipliés par deux (à l'exception des pénalités de contrôle horaire)

39 INTERRUPTION D'UNE SECTEUR DE REGULARITE

Lorsqu'une épreuve spéciale /secteur de régularité est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer par la direction de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. La direction de course pourra aussi décider d'annuler les prises de temps concernées pour tous les équipages. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

40 SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur les secteurs de test de régularité et jusqu'au contrôle stop, l'équipage doit être conforme aux règles de sécurité comme décrit dans les prescriptions de Sécurité VHRS. L'équipement de sécurité de l'équipage et les ceintures de sécurité doivent être correctement attachés. Toute infraction sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs.

40.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

40.2.1 Si une console d'urgence de sécurité (système de suivi) est fournie par l'organisateur, le système doit être facilement accessible par le pilote et le copilote lorsqu'ils sont assis avec leurs harnais de sécurité serrés.

40.2.2 SIGNES SOS/OK

Il est obligatoire que chaque voiture de compétition aura à son bord, un signe «SOS» rouge et, de l'autre côté, un signe «OK» vert mesurant au moins 42x29,7cm (A3). Le sigle doit être placé dans la voiture et être facilement accessible pour les deux pilotes. Dans les secteurs de test de régularité sur routes fermées, le sigle SOS/OK devra être disponible dans la voiture de compétition et utilisé obligatoirement.

40.2.3 Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant

40.3 INCIDENT SUR UN TEST DE REGULARITE

40.3.1 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique:

- L'affichage SOS sur la console d'urgence doit être activé dès que possible (s'il y a lieu).
- Le signe «SOS» rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait éventuellement d'intervenir.



- Dès que possible, le triangle rouge réfléchissant devra être placé dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

40.3.2 Tout équipage à qui le signe «SOS» rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance, à moins que le signe «OK» ne soit montré. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio.

Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 39.

40.3.3 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, ou d'une voiture s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'une épreuve spéciale, de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :

- L'interrupteur OK sur la console d'urgence doit être activé dans la minute (s'il y a lieu).
- Le signe «OK» vert devra être clairement montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir. Si l'équipage quitte le véhicule, le signe «OK» devra être affiché de manière à être clairement visible de tous les concurrents suivants.
- Le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

40.3.4 Si l'écran de la console d'urgence affiche le signal SOS, OK ou tout autre signal de Danger, alors le message est équivalent au panneau SOS/OK ou au triangle rouge réfléchissant.

40.3.5 S'il n'est pas possible, pour une quelconque raison, de montrer le signe OK/SOS dans une des situations précédentes, l'équipage doit utiliser un signal gestuel évident et clairement compréhensible en dehors de la voiture :

- un bras et le pouce levé pour indiquer «OK»
- les bras en croix au-dessus de la tête pour indiquer «SOS»





- 40.3.6 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer aux règles ci-dessus sera signalé aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.
- 40.3.7 Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.
- 40.3.8 Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon définitif aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 40.3.9 Tout membre d'équipage qui ne collaborerait pas et/ou ne respecterait pas les consignes et injonctions des commissaires et/ou du personnels intervenants pourrait être convoqué auprès du collège des Commissaires Sportifs ou au tribunal sportif du RACB. Toutes tentatives d'intimidation au près des commissaires et/ou personnels intervenants seront soumis au collège des Commissaires Sportifs ou au tribunal sportif du RACB.
En cas d'accident, même matériel, le ou les pilote(s) en cause, a/ont l'obligation absolue de déposer une déclaration par écrit auprès de la Direction de Course. La non-déclaration de dégâts causés aux tiers (même dégâts légers) sera sanctionnée de 250€.
- 40.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON-MEMBRE DE L'EQUIPAGE
Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, la voiture doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Art. 40.3.1 doit être suivie.
- Si un participant quitte le parcours (sortie de route) et sort dans un endroit où se trouvent des spectateurs, riverains, commissaires ou n'importe quelle autre personne, il est tenu de s'arrêter pour s'assurer qu'aucune d'elles n'a été touchée (blessée) par son véhicule.
 - Si personne n'a été touché (blessé), le participant pourra repartir et l'incident sera considéré comme un fait de course, restant entendu que la déclaration dont question ci avant devra être établie dans les mêmes conditions.
 - Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote et le copilote concernés doivent rester sur le lieu et arrêter la voiture suivante. Ils demanderont à l'équipage suivant d'avertir le prochain point radio spécifié dans le road book et signalisé sur le parcours. Le participant attendra l'arrivée des secours et des forces de l'ordre (information lui sera donnée par les commissaires et/ou officiels sur place) avant de poursuivre éventuellement l'épreuve.
 - Le non-respect de ce qui précède sera sanctionné par la disqualification du concurrent qui risque, de plus, d'encourir des pénalités en vigueur dans le pays où se déroule l'épreuve.



40.5 DRAPEAUX ROUGES

40.5.1 Drapeaux rouges électroniques (optionnel)

Toutes les voitures en compétition seront équipées de drapeaux rouges électroniques. Lorsque le drapeau rouge électronique est activé depuis la direction de course, l'écran de la console d'urgence deviendra rouge et affichera le message «RED FLAG». Les équipages devront confirmer immédiatement qu'ils en ont pris acte en appuyant sur le bouton «ACKNOWLEDGE» et poursuivre tel qu'indiqué à l'Article 40.5.3.

40.5.2 Drapeaux rouges aux points radio

Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du Directeur de Course. Les drapeaux ne pourront être déployés qu'aux points radio indiqués dans le road book et que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable de la couleur stipulée à l'Annexe III, article 5.2.7 sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Les drapeaux seront affichés à tous les points radio précédant l'incident. Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale. Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé en tout point sur une épreuve spéciale/ test de régularité.

40.5.3 Significations du drapeau rouge

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé et/ou reçoit un drapeau rouge électronique, suivant ce qui se produit en premier, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

40.5.4 Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale conformément à l'Article 39.

40.5.5 Si différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) sont utilisés lors des épreuves super spéciales, tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.

40.5.6 Si une spéciale est interrompue ou arrêtée et que les équipages doivent traverser l'épreuve spéciale, un drapeau rouge devra être déployé au départ pour informer les pilotes de la façon dont ils doivent procéder



41 NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

41.1 GENERALITES

41.1.1 Un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ d'une section suivante à la discrétion du directeur de course dès que la voiture a été contrôlée être conforme à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au Directeur de Course en remplissant le formulaire situé à la fin du road book ("abandon final") et en le remettant aux relations concurrents ou à la direction de course dès que possible et, si cela est réalisable, avant la publication de la liste de départ de l'étape suivante.

41.1.2 Après que le Directeur de Course ait été informé d'un abandon, l'équipage doit remettre son carnet de contrôle. Lorsque l'abandon a lieu sur une épreuve spéciale ou à un contrôle STOP, l'heure de cette spéciale ne sera pas inscrite et l'Article 41.2 s'appliquera.

41.1.3 Dans le cas d'une disqualification en vertu de l'Art. 33 du présent règlement, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après le regroupement pour la nuit suivant. La pénalité sera appliquée conformément à l'Art. 41.2 depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

41.1.4 Tout équipage ayant abandonné lors de la dernière section du rallye ne sera pas classé.

41.2 PENALITES

41.2.1 Pour tous les équipages qui prennent un nouveau départ, une pénalité en points sera infligée. Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée, cette pénalité en points sera de 600 points.

41.2.2 Si l'abandon a lieu après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale avant un regroupement pour la nuit, l'équipage sera cependant considéré comme ayant abandonné lors de cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.

42 REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

42.1 EMLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une étape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. En cas de nouveau départ pendant la même étape, la voiture doit se présenter au regroupement avant la section dans laquelle l'équipage repart au moins 15 minutes avant son heure de départ du regroupement prévu.



En cas de nouveau départ à l'étape suivante, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'Etape suivante, au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

42.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DES VOITURES REPAREES

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires ainsi que toutes ses pièces scellées. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications technique à une heure précisée par les organisateurs.

ASSISTANCE

43 ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

43.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

43.1.1 A partir du premier CH, l'assistance d'une voiture participante ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance à l'exception des réparations des voitures de pilotes ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ.

43.1.2 Les membres de l'équipage, utilisant éventuellement une aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

43.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

43.2.1 La transmission à ou par l'équipage de nourriture, boissons, vêtements et informations (carnet de données, road book, etc.) est autorisée pendant que les membres d'équipage sont :

- dans les parcs d'assistance, parc de regroupement ou lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias.

43.2.2 Lorsqu'un regroupement est situé à proximité du parc d'assistance et que les membres de l'équipage doivent attendre pour pointer à la fin d'un secteur de liaison, les membres de l'équipage sont autorisés à se rendre dans leur zone d'assistance, après avoir rempli leurs obligations médiatiques.

43.2.3 Si une voiture ne peut être redémarrée et se rendre par ces propres moyens du parc fermé à la zone d'assistance, les commissaires et/ou le personnel de l'équipe seront autorisés à la pousser ou à la remorquer à la voiture vers sa zone d'assistance.



44 PARCS D'ASSISTANCE

44.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

Pendant toute la durée du rallye, un parc d'assistance principal doit être prévu. Les organisateurs pourront toutefois faire valoir au RACB une raison pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye. L'usage d'une bâche de protection du sol est obligatoire lors de toute assistance sous peine d'une amende de 250€.

Chaque concurrent est tenu de prévoir un extincteur de 6kg visible dans l'espace de service et ce pendant le temps nécessaire à toutes interventions sur la voiture.

44.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance sera conforme à l'itinéraire des rallyes avec les suggestions suivantes confirmées sur l'itinéraire de l'épreuve :

44.2.1 15 minutes avant la première ES suivant un regroupement pour la nuit.

Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé

44.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales.

Précédée d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans le parc de regroupement.

44.2.3 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit.

Des contrôles techniques de 10 minutes devront être effectués dans le parc fermé

44.2.4 Un « Remote Service Zone » peut être prévu et sera précisé dans le règlement particulier.

44.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. (la distance de 25m mentionnée dans l'annexe 1 est réduite à 5m)

44.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures de compétition et des véhicules d'assistance dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, ou moins si spécifié dans le Règlement Particulier, sous peine d'une pénalité appliquée par le Directeur de Course comme suit :

10pt par km/heure au-dessus de la limite de vitesse.

44.5 ASSISTANCE EXTERIEURE

A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis aux officiels/commissaires de route et/ou membre du personnel d'équipe de remorquer, de transporter, ou pousser une voiture.



44.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

44.6.1 L'organisateur doit attribuer une «Zone de parc d'assistance» (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules de l'équipe doivent être garés à l'intérieur de leur «zone». Ces véhicules doivent porter des plaques «Assistance» ou des «Auxiliaire».

44.6.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque «Auxiliaire» sera attribuée à ces véhicules.

44.6.3 Aucune remorque-plateau destiné au transport de véhicule n'est autorisée dans le parc d'assistance.

44.6.4 Aucun stockage de carburant de quelque nature que ce soit ne sera autorisé dans le parc de service et dans les emplacements d'assistance ainsi que dans les véhicules de Service ou/et véhicules auxiliaires. La confiscation du carburant sera accompagnée d'une amende de 500€ signifiée par le Directeur de Course. L'accès et la circulation d'un véhicule transportant du carburant dans le parc de service est strictement interdit. Seule la quantité maximum de 20L de carburant nécessaire au remplissage des réservoirs pour le matériel (groupe électrogène, chauffage, etc) sera toléré.

45 VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance : changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant, la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;
- seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

46 PROCEDURE DE RAVITAILLEMENT

Pour toutes les voitures qui participent à des épreuves du Championnat de Belgique VHRS, le carburant utilisé devra être conforme au carburant vendu et distribué au grand public aux stations d'essence.



46.1 PROCÉDURE SUR LES STATIONS ESSENCE

46.1.1 Les équipages peuvent utiliser le carburant vendu et distribué au grand public aux stations d'essence indiqués et autorisés par l'organisateur dans le roadbook. Ce carburant doit être versé directement dans le réservoir de carburant de la voiture depuis une pompe fixe et utilisable pour les véhicules du grand public.

46.1.2 L'équipage doit utiliser uniquement pompes fixes de la station sans aide physique externe.

47 UTILISATION DU CARBURANT

47.1 ADDITIF S POUR CARBURANT

L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON conformément à l'Annexe K art. 3.9.7

PARC FERME

48 REGLES DU PARC FERME

48.1 APPLICATION

Les voitures sont en régime de parc fermé:

48.1.1 Dès leur entrée dans un parc de regroupement et jusqu'à leur départ de celui-ci.

48.1.2 Dès leur entrée et/ou pointage dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.

48.1.3 Dès leur arrivée à la fin de la partie compétitive du rallye et jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs si mentionné dans le règlement particulier.

48.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ

48.2.1 Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

48.2.2 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.



- 48.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ
Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser ou remorquer une voiture de compétition à l'intérieur du parc fermé.
- 48.4 BACHE
Les bâches couvrant le véhicule peuvent être utilisées.
Les bâches de protection de sol placées sous le véhicule peuvent être imposées.
Cette imposition sera signalée dans le Règlement Particulier de l'épreuve.
- 48.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME
- 48.5.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du délégué technique et en présence d'un commissaire technique, cette voiture peut être réparée dans le Parc Fermé. Un membre de l'équipe sera autorisé à effectuer des réparations ou à changer des éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'annexe J, qui figurent dans une liste technique de la FIA et sont montés sur la voiture (ceinture de sécurité, extincteur, etc.).
- 48.5.2 Avec le consentement préalable du Directeur de Course et sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage et jusqu'à 3 membres du personnel d'équipe de procéder au changement de la / des vitre(s).
- 48.5.3 Si le temps pris pour effectuer les réparations susmentionnées entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ après l'achèvement de la réparation, la pénalité étant 60 points par minute ou fraction de minute mais ne pouvant pas dépasser le retard maximal autorisé, comme indiqué dans le règlement concerné.
- 48.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE
Le Parc Fermé après la fin du rallye est facultatif et sera spécifié dans le règlement particulier. Dans le cas qu'il n'y a pas de parc fermé final, les voitures doivent rester dans les environs du centre de rallye, jusqu'au moment où le classement est définitif. Si les commissaires techniques veulent inspecter une voiture qui est déjà partie, le concurrent sera automatiquement exclu du classement final.
Les dispositifs de système de suivi (tracking system) et les caméras embarquées peuvent être enlevés dans le parc fermé uniquement avec l'accord du délégué technique et sous le contrôle des commissaires



RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

49 RESULTATS DES RALLYES

49.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les pénalités encourus pendant tous les tests de régularité et toutes les pénalités encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en points.

49.2 PUBLICATION DES RESULTATS

Au cours du rallye, les classements seront publiés comme suit :

49.2.1 Classements officiels: classements distribués par l'organisateur pendant le rallye.

49.2.2 Classements partiels officiels: classements publiés en fin d'Etape.

49.2.3 Classement provisoire: classement publié par l'organisateur à la fin du rallye.

49.2.4 Classement final: classement approuvé par les Commissaires Sportifs.

49.2.5 Au cas où le classement provisoire serait retardé, la nouvelle heure devra être notifiée dans une communication sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

49.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

49.3.1 En cas d'ex aequo dans une Etape, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé la plus petite pénalité lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. épreuves spéciales seront alors pris en considération.

49.3.2 En cas d'ex aequo d'un rallye, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé la plus petite pénalité lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. épreuves spéciales seront alors pris en considération. Ce principe peut être appliqué à tout moment du rallye.

49.4 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIAL

L'organisateur d'un rallye devra s'assurer que le rallye est couvert de façon équitable et impartiale et que les résultats de ce dernier ne sont pas déformés.



49.5 PROMOTION DES RÉSULTATS

Il est interdit de publier tout type de publicité faisant la promotion du résultat d'une étape donnée d'un rallye. Les concurrents peuvent cependant mentionner, dans les communiqués de presse, une "victoire" dans une étape à condition de ne pas laisser entendre que ce résultat se rapporte à l'ensemble du rallye.

50 RECLAMATIONS ET APPELS

50.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ ou appel devra être établi(e) en accord avec le code Sportif National édité par le RACB Sport et les articles 13 et 15 du Code et/ou échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA.

50.2 DROITS DE RECLAMATION

50.2.1 Le droit de réclamation est de 500€ et peut être payé en espèces au collège des Commissaires Sportifs.

50.2.2 Si le droit est réglé par virement bancaire, la réclamation doit être accompagnée d'une preuve de paiement. En cas de manquement, ou si les Commissaires Sportifs considèrent que la preuve de paiement n'est pas satisfaisante, la réclamation n'est pas recevable.

50.2.3 Les coordonnées bancaires à utiliser sont :

ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF BELGIUM asbl
54, rue d'Arlon à 1040 Bruxelles
Code IBAN : BE54 3100 2286 4097
BIC : BBRUBEBB

La raison du virement doit être clairement indiquée.

50.2.4 Si la réclamation est acceptée ou jugée partiellement fondée conformément à l'article 13.10.2 du Code, le dépôt sera restitué par le RACB dès réception de la décision des Commissaires concernés.

50.3 DEPOT DE GARANTIE

Ce dépôt de garantie supplémentaire devra être payé en espèces dans l'heure qui suit au Collège des commissaires sportifs, faute de quoi la réclamation sera jugée irrecevable. Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire sera tarifé comme suit:

50.3.1 Pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc) Le montant sera défini selon la phase de démontage.



Phases de démontage:

- Phase 1: Suspension, roues, direction, carrosserie, freinage
Dépôt de garantie: 150,00 €
- Phase 2: Transmission, boîte, pont:
Dépôt de garantie: 150,00 €
- Phase 3: Culasse, soupapes, arbres à cames, alimentation carburant, alésage et course
Dépôt de garantie: 600,00 €
- Phase 4: Piston, bielles, bloc moteur, vilebrequin, pompe à huile
Dépôt de garantie: 2.400,00 €

50.3.2 Pour une réclamation intéressant l'ensemble de la voiture.

Dépôt de garantie: 2.500,00 €

50.3.3 Pour pouvoir déposer réclamation en phase 4, il est obligatoire de le faire également en phase 3. Les montants des dépôts de garantie sont à additionner.

50.4 FRAIS

50.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée.

50.4.2 Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (Vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

50.5 APPELS

Le Règlement Particulier contiendra les informations concernant le droit d'appel national.

Le montant du droit d'appel international sera publié par la FIA chaque année.

51 REMISES DES PRIX

51.1 CEREMONIE DE PODIUM

La partie compétitive du rallye se terminera au « Contrôle Horaire IN d'arrivée ».

51.2 REMISE DES PRIX

Des prix seront remis à tous les concurrents/équipages sur la rampe, excepté pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé. Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir.



Si la présence des équipages est attendue, cela devra figurer dans le Règlement Particulier.

52 CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DU RACB

52.1 EXIGENCES DE PRESENCE

Les pilotes et les copilotes vainqueurs doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix du RACB.

52.2 ABSENCE

Sauf cas de force majeure, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par le RACB.

Approuvé sous le n° de visa RACB Sport: **S02-VHRS/B24 (29/01/2024)**



PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ POUR RALLYES DE RÉGULARITÉ HISTORIQUE (VHR/VHRS)

1 Voitures

1.1 Prescriptions générales

Les voitures autorisées sont les voitures de Tourisme (T et CT) et Grand Tourisme (GT et GTS) de période allant jusqu'au 31/12/1990 telles que définies dans l'Annexe K du Code Sportif International de la FIA, sauf catégorie supplémentaire définie par l'organisateur, et conformes à la législation routière belge.

Les périodes sont définies en fonction de l'année de spécification dans l'Annexe K de la FIA – Article 3.

Une voiture sera datée en fonction de sa spécification, et si celle-ci est inconnue, de la date de l'homologation par la FIA/CSI du véhicule et non de sa propre année de construction, à toutes fins utiles lors de la compétition.

Pour les véhicules n'ayant jamais été homologués, l'année du body cage type (type de carrosserie) sera prise en considération et devra être antérieure au 01/01/1991. La motorisation qui l'équipe devra avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA/CSI avant le 01/01/1991 pour ce body cage type. Ces véhicules seront soumis à l'approbation de l'organisateur.

En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à apporter la preuve que son véhicule correspond bien à la période précitée.

Il est souhaitable qu'un Passeport Technique Historique FIA, un Laissez-passer pour Voiture de Régularité Historique FIA, une Fiche d'Identité ASN, une Fiche d'Identité FIVA ou encore un carnet jaune ASAF/VAS, soit présenté aux commissaires techniques lors des vérifications.

Les voitures doivent être conformes au code de la route des pays traversés et en ordre de certificat de contrôle technique civil (y compris l'attestation pour véhicule de compétition en ordre de validité si nécessaire) et d'assurance.

Les véhicules immatriculés en Belgique possédant une attestation du Contrôle Technique limitée à la compétition automobile et une Attestation pour Véhicules de Compétition « carnet jaune » en cours de validité délivré par le RACB sont autorisés à s'engager à l'épreuve et devront satisfaire au contrôle technique du rallye.

Les véhicules immatriculés à l'étranger avec une restriction de circulation devront être conformes aux règles spécifiques de leur ASN.

Un ou deux extincteurs manuels de contenance totale minimale de 2kg, correctement fixé, ainsi qu'un triangle, deux gilets jaunes et une trousse de secours sont obligatoires dans chaque véhicule.

Les pneumatiques doivent être homologués pour être utilisés sur la voie publique en Europe et doivent être pourvus d'un marquage légal « E » ou « DOT » visible en permanence. Ils doivent être conformes au Code de la Route belge à tout moment du rallye et la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1,6 mm et ceci sur au moins 3/4 de la bande de roulement. Le retailage des pneumatiques est interdit.



Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de 4, non-inclus ceux d'origine. Le total des phares équipant le véhicule doit être pair et symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Les phares et ampoules au xénon sont interdits. Les ampoules LED sont autorisées à l'avant et à l'arrière à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque. Les rampes LED ne sont pas autorisées.

L'organisateur est libre de décider de l'utilisation ou non de tout compteur, appareil de mesure de distance ou temps, ou tout autre équipement électronique.

L'organisateur se réserve le droit de refuser tout véhicule ne satisfaisant pas à l'esprit ou à l'aspect de la catégorie ou période donnée.

L'organisateur se réserve le droit d'ajouter toute contrainte technique ou de sécurité auquel le véhicule devra être conforme en complément de ce présent règlement.

- 1.2 Prescriptions additionnelles pour les véhicules participant à un rallye de régularité historique comprenant des RT à vitesse moyenne inférieure ou égale à 50,0 km/h

Le véhicule doit être en état de rouler et sûr.

L'installation d'un arceau de sécurité est fortement recommandée.

L'organisateur et le RACB Sport se réservent le droit de refuser tout véhicule dont la sécurité serait jugée insuffisante pour participer à la compétition.

- 1.3 Prescriptions additionnelles pour les véhicules participant à un rallye de régularité historique comprenant des RT à vitesse moyenne supérieure à 50,0 km/h et inférieure ou égale à 65,0 km/h

Le véhicule doit être en état de rouler et sûr.

Les voitures devront obligatoirement être équipées d'un toit rigide.

L'installation d'un arceau de sécurité conforme à l'Annexe K de la FIA en cours de validité est obligatoire.

L'organisateur et le RACB Sport se réservent le droit de refuser tout véhicule dont la sécurité serait jugée insuffisante pour participer à la compétition.

- 1.4 Prescriptions additionnelles pour les véhicules participant à un rallye de régularité historique comprenant des RT à vitesse moyenne supérieure à 65,0 km/h

Le véhicule doit être en état de rouler et sûr.

Les voitures devront obligatoirement être équipées d'un toit rigide.

Les voitures éligibles de période allant jusqu'au 31/12/1990 doivent être conformes aux prescriptions de sécurité de l'Annexe K Articles 5.3 à 5.23 du Code Sportif International de la FIA.

Cela inclut entre autres :

- L'installation d'un arceau de sécurité conforme à l'Annexe K de la FIA en cours de validité.
- La présence dans chaque voiture d'un extincteur manuel de 2kg minimum ainsi que d'un système d'extinction homologué FIA en ordre de validité



- L'installation de harnais conformes à la norme FIA N° 8853/98 ou FIA N° 8853-2016 en ordre de validité (à partir de la période F).
- L'installation de systèmes de sièges complets homologués selon la norme la FIA 8855-1999, FIA 8855-2021 ou FIA 8862-2009, et non modifiés (à partir de la période F).
- Le remplissage du réservoir avec de la mousse de sécurité (recommandé pour toutes les voitures de période A à E, obligatoire pour toutes les voitures de période F à J).
- L'installation de cloisons coupe-feu (obligatoire à partir de la période F, recommandé pour les autres périodes)
- L'installation d'un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière
- Le remplacement des attaches de capot d'origine par minimum 2 attaches de sécurité

Cette liste est non exhaustive. Se référer aux Articles 5.3 à 5.23 de l'Annexe K de la FIA pour tous les détails.

L'organisateur et le RACB Sport se réservent le droit de refuser tout véhicule dont la sécurité serait jugée insuffisante pour participer à la compétition.

2 EQUIPAGE

2.1 Equipement pilote

2.1.1 Sur route ouverte

Le port de la ceinture de sécurité (ou du harnais) est obligatoire pour le pilote et le copilote sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture de sécurité et qui en sont dépourvus.

Le port d'un équipement de sécurité FIA est recommandé.

2.1.2 Sur route fermée

2.1.2.1 Vitesse moyenne inférieure ou égale à 50 km/h

Le port de la ceinture de sécurité (ou du harnais) est obligatoire pour le pilote et le copilote sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture de sécurité et qui en sont dépourvus.

Le port d'un casque adapté à la pratique du sport automobile (minimum norme CE) et en bon état est obligatoire.

Le port de vêtements recouvrant entièrement les jambes et les bras est obligatoire. Les matières particulièrement inflammables (nylon, ...) sont prohibées, y compris pour les chaussures.

Le port de chaussures fermées en toile, tissu ou cuir est obligatoire pour le pilote et le copilote.

Le port d'un équipement de sécurité FIA est recommandé.

2.1.2.2 Vitesse moyenne supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 65 km/h



Le port de la ceinture de sécurité (ou du harnais) est obligatoire pour le pilote et le copilote sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture de sécurité et qui en sont dépourvus.

Le port d'un casque adapté à la pratique du sport automobile (minimum norme CE) et en bon état est obligatoire.

Le port de vêtement recouvrant entièrement les jambes et les bras est obligatoire. Les matières particulièrement inflammables (nylon, ...) sont prohibées, y compris pour les chaussures.

Le port de chaussures fermées en toile, tissu ou cuir est obligatoire pour le pilote et le copilote.

Le port d'un équipement de sécurité FIA est recommandé.

2.1.2.3 Vitesse moyenne supérieure à 65 km/h

Le port de la ceinture de sécurité (ou du harnais) est obligatoire pour le pilote et le copilote sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture de sécurité et qui en sont dépourvus.

Le pilote et le co-pilote devront porter un équipement complet conforme aux prescriptions de la FIA, Annexe L – Chapitre III.

Cela inclut :

- Casque répondant à l'une des normes FIA présentes dans la Liste Technique FIA N°25 et respectant les conditions de compatibilité et d'utilisation définies dans l'Annexe L – Chapitre III-1.
- Système de Retenue Frontale de la tête (RFT) homologué suivant la norme FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010 et respectant les conditions de compatibilité et d'utilisation définies dans l'Annexe L – Chapitre III-3.
- Combinaison, sous-vêtements longs (haut et bas), cagoule, gants et chaussures homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74) et respectant les conditions d'utilisation définies dans l'Annexe L – Chapitre III-2.
- Exception : le copilote sera autorisé à porter des chaussures fermées en toile, tissu ou cuir si le Règlement Particulier de l'épreuve le mentionne.

Les conditions d'utilisation des équipements pilote/copilote mentionnées dans l'Annexe L – Chapitre III du Code Sportif International de la FIA devront être entièrement respectées.

3 Visa

Approuvé sous le n° de visa RACB Sport n° : TS01-VHRS/B23