

BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP 2018
SPA RALLY
ANNEXE 6 : DISPOSITIONS PARTICULIERES AU VHRS

1. Véhicules admis

- 1.1. Tout pilote qui voudrait inscrire son véhicule à cette compétition doit s'assurer que, à la date des vérifications techniques et pour toute la durée de la compétition, sa voiture est conforme à la législation routière belge.
- 1.2. Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) est antérieur au 1^{er} janvier 1993, à condition que la motorisation qui l'équipe ait aussi été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le **1^{er} janvier 1993**.
Exemple : une Opel Corsa A GSI de 1993 peut participer au Spa Rally puisque son body cage date de 1983 et que sa motorisation, identique du début à la fin de sa commercialisation, date de 1988.
En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à apporter la preuve que son véhicule correspond bien à la période précitée.
- 1.3. L'organisateur peut refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas aux spécifications, à l'« esprit » et à l'aspect de la période donnée. Les voitures admises seront sélectionnées par le Comité d'Organisation qui se réserve le droit d'accepter ou de refuser un engagement, sans devoir se justifier.
- 1.4. 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, soit présenté aux commissaires techniques lors des vérifications.
- 1.5. Les voitures seront réparties en cinq classes de cylindrée :
 - Classe 1 : jusque 1.300 cc ;
 - Classe 2 : de 1.301 à 1.600 cc ;
 - Classe 3 : de 1.601 à 2.000 cc ;
 - Classe 4 : de 2.001 à 2.500 cc ;
 - Classe 5 : plus de 2.500 cc.
- 1.6. La cylindrée des moteurs suralimentés sera multipliée par un coefficient de 1,7 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée. La cylindrée des moteurs rotatifs (Wankel) sera multipliée par un coefficient de 2,0 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée.
- 1.7. Les classes ayant moins de 5 concurrents au départ pourront être ajoutées à la (aux) classe(s) supérieure(s).

2. Présentation des véhicules

- 2.1. Les voitures doivent être conformes au Code de la Route belge.
- 2.2. Le remplacement de la dynamo d'origine par un alternateur est autorisé.
- 2.3. Les pneus devront être conformes au Code de la Route belge. La profondeur des sculptures devra être minimum de 1,6 mm.
- 2.4. Les pneus pouvant être utilisés sont limités aux pneus estampillés « E » ou « DOT ». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes des rainures.
- 2.5. Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits. Les pneus à clous, ainsi que tout dispositif similaire, sont interdits. Les pneus de type « Terre » sont également interdits.
- 2.6. Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.

- 2.7. Un minimum d'une roue de secours, du même type que ceux autorisés, correctement fixée, équippa le véhicule.
- 2.8. En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à fournir la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux spécifications de période.
- 2.9. Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non inclus ceux d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, **les ampoules au Xénon ainsi que les phares LED ne sont pas autorisés.**
- 2.10. L'utilisation de compteurs et autres équipements électroniques est libre.
- 2.11. Tous les véhicules devront emporter une bâche de 3 x 3 m. Celle-ci devra être disposée en dessous de la voiture dans tous les parcs de regroupement et les parcs fermés. Il en sera de même avant toute intervention mécanique sur un véhicule.

3. Tests de Régularité (RT)

- 3.1. Chaque Epreuve Spéciale (ES) du Spa Rally est un Test de Régularité (RT). Au départ de chaque étape du rallye, le concurrent recevra les moyennes imposées dans chaque RT de ladite étape. Pour chaque test de régularité, le concurrent recevra la moyenne en Km/h. Les équipages devront maintenir autant que possible, durant l'intégralité de l'épreuve de régularité, la(es) moyenne(s) imposée(s). Il pourra y avoir plusieurs arrivées dans le même Test de Régularité.
- 3.2. La moyenne imposée dans les RT ne peut dépasser les 60 Km/h, à l'exception de certains secteurs de RT où, avec l'accord du responsable de la fédération, la moyenne pourra être portée à 70 Km/h.
- 3.3. Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante :
 - par seconde de retard par rapport au temps idéal : 1 point ;
 - par seconde d'avance par rapport au temps idéal : 2 points ;
 - par prise de temps manquante : 300 points.

La pénalité maximale encourue lors d'un RT ne pourra excéder 1.000 points.

- 3.4. Les RT seront tous mesurés par l'intermédiaire du système Tripy.
- 3.5. Les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 500 m après le départ du RT.
- 3.6. Si, pour une cause étrangère au rallye, un tronçon de RT ne peut être parcouru par plusieurs équipages, l'organisation pourra attribuer un temps forfaitaire à ces concurrents, sur base de la moyenne des pénalités encourues par les trois derniers équipages ayant parcouru ledit tronçon.
- 3.7. Si, pour une raison technique indépendante de l'équipage concerné, le système Tripy cessait de fonctionner, ne relevant qu'une partie des points de contrôle en RT, les pénalités en RT dudit équipage seraient calculées sur la moyenne des pénalités encourues sur les points de contrôle mesurés de l'étape en cours.
- 3.8. Au sein d'un RT, tout concurrent qui dépasse de plus de 20 % la moyenne imposée entre deux prises de temps pourra être exclu de la compétition suivant décision du Collège des Commissaires Sportifs.

4. Equipages

- 4.1. Tout équipage est composé d'un pilote et d'un navigateur, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.
- 4.2. Le pilote doit être en possession d'un permis de conduire. Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être en possession d'un permis de conduire.
- 4.3. Pendant toute la durée du rallye, les concurrents devront se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.

4.4. Licence

Les membres de l'équipage devront être détenteurs :

- soit d'une licence internationale FIA 2018 ;
- soit d'une licence RACB Sport 2017 (Rallye ou Circuit) ou d'une licence nationale 2018 équivalente émanant d'une autre ASN ;
- soit d'une licence International H Regularity – 60 Km/h ou National H Regularity – 80 Km/h (demande par l'intermédiaire du site Internet du RACB à l'adresse <http://www.racb.com/sport/informations/demander-une-licence/>);
- soit d'une licence du type « One-event regularity », vendue sur place (50 €) par le délégué du RACB Sport lors du contrôle administratif (demande par l'intermédiaire du site Internet du RACB à l'adresse <http://www.racb.com/sport/informations/demander-une-licence/>).

4.5. Equipement sécuritaire

Le port du casque (auto ou moto) et des ceintures de sécurité (harnais) est obligatoire pour le pilote et le navigateur dans les ES (RT). Le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

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

5. Dispositions réglementaires

Tous les points non spécifiquement repris dans cette annexe et dans le Règlement Particulier de l'épreuve sont régis par le Règlement Sportif du Championnat de Belgique des Rallyes du RACB Sport 2017, règlement disponible sur le site Internet du RACB à l'adresse : <http://www.racb.com/sport/rallye/reglementations/>

6. Application du coefficient d'âge

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

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

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

Les véhicules des classes 1 et 2, dont la date d'homologation ou, à défaut, la date de la première année de construction, est antérieure au 1er janvier 1973 seront en outre gratifiés d'un coefficient correcteur de 0,9.

Exemples :

Ford Escort Mk1 RS 2000 – voiture homologuée en 1974 ;

- $CA = (1974 - 1900) / 100 = 0,74$;
- 1 minute de retard au CH : $60 \text{ points} \times 0,74 = 44,4 \text{ points}$;
- 1 seconde de retard en RT : $1 \text{ point} \times 0,74 = 0,74 \text{ point}$.

Ford Cortina GT – voiture homologuée en 1966 :

- $CA = (1966 - 1900) / 100 = 0,66$
- Voiture de classe 2 avant 1973 : $0,66 \times 0,9 = 0,59$
- 1 minute de retard au CH : $60 \text{ points} \times 0,59 = 35,4 \text{ points}$;
- 1 seconde de retard en RT : $1 \text{ point} \times 0,59 = 0,59 \text{ point}$.