



Association Sportive Automobile Francophone

Fédération reconnue par l'Exécutif de la  
Communauté Française le

01.01.2001

En application du Décret du 31.05.2000

Association Sans But Lucratif – M.B. du 09.03.78 – Acte 1621

## Digest du Conseil d'administration du 25 avril 2019

### **Présents :**

Président : B. Hayez, Vice-président : M. Demain, Secrétaire général et trésorier : K. Bario  
Administrateurs : R. Demarteau, C. Duville, JC Dormal, G. Gilbert, J. Liégeois, B. Menu  
JC Puissant, L. Sevrin et L. Walbrecq.

Rapporteurs des GT et commissions : S. Jauquet, E. Limbourg et P. Vanderlin

### **Excusés :**

Administrateurs : A. Crochet, M. Jenet, J. Reisch.

Rapporteur : P. Bodart.

Directrice administrative : C. Fiasse.

### **1. Rallye de Trois-Ponts : réclamation déposée par S. Grosjean à l'encontre de P. Dortu pour suspicion de cylindrée non conforme et résultat du contrôle**

Le véhicule de P. Dortu a été plombé à l'issue du Rallye de Trois-Ponts (moteur/culasse et capot/caisse) par le Chef de file des CT désignés à l'épreuve. Le véhicule a été entreposé chez le préparateur.

Les Officiels désignés par l'ASAF se sont rendus sur place le 16/04 à 15h. Le déroulement de ce contrôle de conformité de cylindrée est cautionné dans un rapport rédigé par M. Demain, témoin officiel de contrôle.

Le mesurage de la cylindrée a été effectué de 2 façons différentes :

1. Mesurage par introduction d'huile à l'aide d'un appareillage étudié pour ce type de contrôle
2. Mesurage de la course et de l'alésage du cylindre afin de pouvoir calculer la cylindrée effective du véhicule

Les 2 ont débouché sur une mesure confirmant la conformité de la cylindrée du véhicule de Monsieur P. Dortu.

Monsieur S. Grosjean est donc débouté dans la procédure qu'il a entamée. La caution de 250 € déposée auprès des CS de l'ASAF sera versée à titre de dédommagement à P. Dortu.

Le classement initialement suspendu à partir de la 9ème place au général est donc officialisé dans son intégralité et sans modification.

Un courrier sera envoyé à Monsieur S. Grosjean afin de l'informer de ces faits.

**Digression** : B. Hayez demande à G. Gilbert de faire en sorte que plusieurs appareils de type « mesurage par introduction d'huile » soient à la disposition des Présidents de collège des CT ceci afin de pouvoir également, en dehors du cadre des réclamations déposées par les concurrents eux-mêmes, pouvoir procéder à des contrôles post-épreuves au nom de la Fédé.

2. **Proposition de modification de la réglementation relative au démontage des véhicules consécutif à une réclamation.**

Le Président rappelle que le Collège des CS peut refuser d'accepter une réclamation. Dans ce cas, le concurrent qui désire poursuivre la procédure malgré le refus en première instance, introduira un appel, dans les formes prescrites par le règlement ASAF, auprès du secrétariat de la fédé (voir article 8.1.2 du RSG, page 78 des PS ASAF 2019).

**Proposition de modification du Chapitre IV – Pouvoir Juridictionnel, Réclamation et Appel – Section 2. De la procédure juridictionnelle - §3. De la procédure sportive – C) Frais de la vérification technique**

Plusieurs propositions ont été faites par M. Demain.

D'ores et déjà, on peut **exclure l'option 1** qui dit que la réclamation « ne peut être considérée comme recevable que si le plaignant peut retirer un avantage au classement de l'épreuve ». Cette notion est trop vague et peut varier en cours d'épreuve. En outre, comme repris ci-dessus, l'acceptation ou le refus de la réclamation reste du ressort final, le jour de l'épreuve, du Collège des Commissaires sportifs présent.

L'option 2, moyennant certains aménagements, fait **l'unanimité des Administrateurs**. Les montants de la caution resteront identiques à ceux du texte actuel (e.a. 250 € pour une vérification de la cylindrée) mais le plaignant devra s'engager, s'il persiste dans sa démarche, à prendre en charge, dans le cas où la vérification demandée conclut à la conformité du véhicule concerné, tous les frais afférents au transport et au démontage éventuels, sur base d'un devis établi dans les 3 jours par la partie adverse. Ce devis sera envoyé au plaignant via l'ASAF qui, après un éventuel complément d'information, l'aura accepté tel quel ou qui aura demandé d'y apporter certaines modifications. En cas d'acceptation par les deux parties, le montant du devis sera versé dans les 5 jours sur le compte de l'ASAF à titre de complément de caution, par le plaignant. A défaut de quoi, la procédure sera arrêtée aux dépens, de la partie qui n'accepte pas les montants du devis arbitré par l'ASAF ou aux dépens du plaignant s'il ne verse pas le complément de la caution.

**Une Asaf Newsletter sera éditée dès que possible et les dispositions qu'elle contiendra seront d'application immédiate.**

3. **CSAP. Liège : demande d'organisation par « Old School Racing » d'un rallye Marathon les 29, 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2019**

Cette épreuve doit respecter les PS relatives aux Rallye Marathon. Article 30 Rallyes de Régularité (« SOFT » ET « MARATHON ») pages 300 et suivantes des PS 2019.

Les systèmes de notes décrits à l'article 30.11 du type « Soft » sont aussi applicables au type « Marathon ». Il n'est donc pas nécessaire de déroger pour permettre que l'itinéraire soit transmis aux concurrents sous forme de carte tracée.

Un tarif Rallye Marathon est prévu dans le contrat global AXA.

Le statut OPEN n'est pas nécessaire pour accueillir, dans ce genre de manifestation, des licenciés étrangers. Ils ne seront toutefois pas couverts par l'assurance "Accidents Dégâts Corporels" attachée, le cas échéant, à leur éventuelle licence nationale. Ceux-ci devront donc souscrire un **TP « L »**.

L'essentiel est qu'ils soient assurés, comme l'impose le Décret régissant le Sport en F.W.B.

L'épreuve est donc accessible aux détenteurs d'une licence annuelle ASAF ou VAS 2019 ou aux autres candidats - concurrents détenteurs d'un **Titre de Participation**.

L'attention de l'organisateur est attirée sur le fait que cette épreuve doit être ouverte à toutes les voitures quelles que soient leurs anciennetés (libre à l'organisateur, ensuite,

d'appliquer des coefficients d'ancienneté ou de tirer des classements ciblés, en plus de ceux prescrits). Cependant, celles-ci devront détenir un certificat de CTA VERT. De plus, puisque cette épreuve se déroule aussi hors de la Belgique, **il sera obligatoire d'être immatriculé en plaque « normale » ou « O » (plaques marchands - Z ... et essais - ZZ ... interdites).**

Nous avons pris note également que des classements honorifiques seront établis après chaque journée mais qu'un classement officiel final sortira après les 3 jours de rallye.

Le parcours empruntera les routes des pays limitrophes : Allemagne, Pays-Bas, GDL et des terrains militaires.

Il nous a été confirmé par le bureau Laduron qu'AXA étendra sa couverture aux pays traversés (les attestations seront rédigées en français et en anglais) et que les terrains militaires seront également englobés dans cette couverture à la condition qu'aucune convention particulière en ce qui concerne le dédommagement des éventuels sinistres survenus lors de cette épreuve ne soit signée entre l'armée et l'organisateur (sinistres aux infrastructures, rachat de franchise, etc.).

#### **4. Test-Day privé du 06/05/19 organisé par l'Ecurie Rançoise**

**Acté.** L'attestation d'assurance a été demandée et l'homologation a été faite.

#### **5. Approbation du PV du GT Promotion du 10/04/19 – L. Walbreca**

Approuvé sans remarques.

Suite aux contacts pris avec P. Fraikin, le responsable nous informe de l'organisation du FCD sur le circuit de Francorchamps, le dimanche 1<sup>er</sup> décembre.

**Digression** : la formation des Commissaires de Sécurité de l'ASAF se déroulera donc le samedi 30 novembre.

Il est demandé à L. Walbreca de fixer un rendez-vous avec P. Fraikin pour discuter d'un éventuel partenariat.

#### **6. Approbation du PV du GT Slalom du 17/04/19 – P. Vanderlin**

Le PV est approuvé moyennant les remarques suivantes :

##### Point 3 :

- "Petit championnat" pour les voitures de plus de 30 ans. Pourquoi vouloir descendre à 25 ans alors que la Loi actuelle a fixé à 30 ans l'âge des oldtimers ? De plus, s'il existe bien une discipline où les voitures sont particulièrement anciennes, c'est bien le slalom. Donc si, comme le GT le suggère, le mini championnat n'est pas uniquement destiné aux voitures de la Division 1 non munies d'accessoires de compétition, quel sera son intérêt ? S'il a été créé, c'est pour y accueillir des nouveaux participants et non pas pour faire glisser une partie du plateau, d'une Division vers l'autre.

OK pour accepter dans un classement supplémentaire, les 30 ans et + mais seulement pour les véhicules de Division 1 non munis d'accessoires de compétition, dans les conditions décrites dans le RP Slalom – Divisions facultatives - Challenge Vintage. **Accepté**

**Une ASAF Newsletter sera éditée incessamment, instaurant, dans toutes les épreuves de Slalom, la "Division 6 – Vintage" en tant que Division obligatoire.**

Si un certain intérêt est marqué en 2019 pour cette Division il sera envisagé de créer un championnat du genre en 2020.

### Point X

Une coupe pour le vainqueur du classement établi « toutes Divisions confondues ». **8 POUR** et 4 abstentions. **Accordé.**

### Point 4 :

- Championnat VASAF : reprise des discussions avec 3 membres du GT ASAF et 3 membres désignés par la VAS. **Accordé.** Le secrétariat se chargera d'écrire à la VAS.
- "Chacun roule en conformité avec la réglementation de sa Fédé" (sic dans le PV !!)

Ce n'est pas envisageable. Cela a été dit à de nombreuses reprises.

D'une part, l'équité sportive n'est pas respectée et, d'autre part, AXA assure notre règlement et pas celui de la VAS. L'ASAF accepte les KC en D4 et pas la VAS. Comment fait-on ? Ce point a déjà été discuté en son temps par la commission VASAF et il n'a jamais été question pour les responsables de la VAS de revenir sur cette réglementation. Pourquoi ressortir, maintenant, cet inapplicable concept ?

On pourrait, à la limite, envisager de libéraliser la réglementation qui a trait à la sécurité des pilotes (combi, HANS, Barres dans les portières, etc.) puisqu'il s'agit là de l'intervention de l'IAC liée à la licence et que cela n'a aucune incidence sur les sinistres causés aux tiers, ni sur les performances des voitures.

Comme l'ASAF qui s'est toujours dite prête à tenter une reconduction de cette collaboration tant appréciée par les participants, le Président déclare que selon lui, rien ne s'oppose à la mise sur pied, dès maintenant, d'un championnat VASAF basé sur les Divisions 1,2 et 3 (lesquelles présentaient, lors de la dernière réunion VASAF, des réglementations sportives et techniques très similaires), si l'on admet, de part et d'autre, qu'en cas de divergences de celles-ci, ce soient celles de la Fédération organisatrice qui sont d'application (c'est ce qui se passe actuellement, tout naturellement, en cas de croisements de licenciés).

## **7. Questions diverses**

- a) Annulation du Slalom des Collines du 07/07/19. **Acté**
- b) Réglementation PH des lames de ressort pour les Escort MK I et MK II. Un complément d'information sera fourni par la Commission Technique (fiches FIA, e.a.) et le CA statuera ensuite sur une éventuelle modification de cette ligne de conduite pour 2020.
- c) Affirmation de D. Derenne sur Facebook, concernant la non-application, par son club (le NRC) des amendes prévues pour non-paiement de l'engagement dans les délais imposés par le RSG. Il est fait rappel que ce non-respect implique une amende de 250€ pour le club organisateur.  
D'après JC. Puissant, administrateur du NRC, les amendes ont été appliquées au RS Fanny. La question sera posée à son secrétariat. Après fournitures d'explications et/ou de documents probants, ce point sera revu par le CA.
- d) Prescriptions Sportives 2019 : RSG page 55, point 2.2.5 Licences B : ajouter en CC, classes 1, 2 & 5.

K. Bario  
Secrétaire général

B. Hayez  
Président