

B - REGLEMENT PARTICULIER COURSES DE COTE ET SPRINTS

Art. 1.- Ce règlement particulier précise ou complète le Règlement Sportif Général ASAF (RSG) auquel les pilotes et/ou organisateurs sont priés de se conformer.

ART. 2. - PARCOURS

2.1. Epreuve de vitesse pure sur route fermée à la circulation normale.

2.2. Le revêtement sera d'un des types employés pour les routes publiques, à l'exclusion de la terre. Il se présentera en bonne condition d'entretien.

2.3. CARACTERISTIQUES

- Largeur minimum du revêtement = 3,50 m.
- Longueur minimum du revêtement = 1.200 m.
- Le parcours de la côte sera ascendant. Il sera toutefois toléré un faux plat et/ou une descente d'une longueur n'excédant pas 5 % de la longueur totale.
- Le parcours d'un sprint est libre en ce sens qu'il peut comporter des montées, des descentes et du plat.

2.4. DEPART

Deux lignes blanches seront tracées sur la piste et elles seront distantes de 1 mètre.

La partie la plus avancée de la voiture se trouvera à 1 mètre du faisceau de la cellule (ligne officielle).

Le départ sera donné « arrêté », la voiture étant placée sur la première ligne de départ. Toute voiture ne pouvant démarrer à ce moment-là, dans les vingt secondes suivant le signal de départ, sera mise hors course pour cette montée et sera immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

2.5. ARRIVEE

Une ligne blanche sera tracée. De plus, un panneau (60 cm x 60 cm) sera installé à droite de la piste. Il aura un fond blanc avec la lettre « A », peinte en rouge.

Une distance minimum de 200 m sera obligatoire pour la décélération.

2.6. CHICANE

Elle sera constituée :

- Soit, entièrement de pneus sanglés solidement, d'une hauteur minimum de 80 cm;
- Soit, d'une pile de pneus sanglés solidement, d'une hauteur minimum de 80 cm ainsi que de cônes de couleur rouge (hauteur minimum de 60 cm) dont la disposition se fera comme suit : la pile de pneus sera placée du côté piste et elle sera prolongée par les cônes.

Ces pneus seront peints en couleur blanche.

Elle devra être pré-signalée par des panneaux fléchés (fond blanc avec flèche rouge), ainsi que par des cônes de couleur rouge (hauteur minimum de 60 cm) qui délimiteront ainsi artificiellement le rétrécissement de la piste.

2.7. HOMOLOGATION

En fonction des critères de sécurité, un parcours de Sprint ou de Course de Côte sera défini par l'Inspecteur de Sécurité de l'ASAF comme :

- **Parcours autorisé uniquement aux véhicules fermés ;**
- **Parcours autorisé aux véhicules fermés et aux véhicules ouverts.**

Ces notions ne tiennent pas compte des spécificités des Divisions 1, 2, 3 et 4, puisque, dans les Divisions : 1, 2 et 3, il peut y avoir des véhicules « ouverts ».

Voir également Chapitre II des Prescriptions Sportives.

2.8. BOUCLES

Pour les parcours de « sprints » qui comprendraient une boucle, cette boucle ne pourra être parcourue que deux fois dans sa totalité.

AVERTISSEMENT :

Si le pilote accomplit moins que les tours prévus, il ne recevra aucun temps pour la manche parcourue. Cette manche sera cependant comptée dans le quota autorisé.

Si le pilote accomplit plus que les tours prévus (même lors des essais), l'organisation lui montrera le drapeau rouge et il devra immédiatement quitter le parcours. Il recevra un avertissement. Aucun temps ne sera comptabilisé. En cas de récidive ou de non-observation du drapeau rouge, il sera mis hors course pour tout le meeting.

2.9. CHAMPIONNATS

- **Championnat Sprint : accessible aux seuls véhicules fermés.**

Seuls, les véhicules fermés seront repris dans ce championnat.

Dans le cas où la licence d'homologation spécifierait que le parcours est accessible aux véhicules tant « ouverts » que « fermés », les véhicules de type « ouverts » (bien que classés à l'épreuve) ne marqueraient pas de points à ce championnat

- **Championnat Course de Côte : accessible aux véhicules fermés et véhicules ouverts.**

Dans ce championnat, toutes les voitures des Divisions 1, 2, 3 et 4 pourront participer et toutes marqueront des points. Dans le cas, toutefois, où la licence d'homologation d'une épreuve n'autorise pas l'admission de voitures « ouvertes » ou s'il est constaté le jour de l'épreuve que les moyens de sécurité requis n'ont pas été mis en œuvre pour autoriser leur participation, l'épreuve se verra retirée du championnat de la FWB et des championnats provinciaux.

ART. 3. - SECURITE

3.1. GENERALITES (Voir Chapitre II des Prescriptions Sportives)

Les organisateurs ont l'obligation de prendre toutes les dispositions pour assurer une sécurité maximale sur tout le parcours, et ce, en accord avec les autorités locales.

3.2. PARTICULARITES

- Les Commissaires de route doivent être répartis sur le parcours de manière telle qu'aucune portion de route ne soit laissée sans surveillance.
- Aux endroits dangereux, seront disposés pneus, paille, treillis, glissières, barrières,...
- Les **véhicules « ouverts »**, quelles que soient leur Division ou Type (Voir définition au point 4.1. du présent Règlement Particulier), seront admis au départ, **UNIQUEMENT** si la licence d'homologation de l'épreuve fait état de cette possibilité (Voir 3.3. ci-après).
Les organisateurs et les commissaires sportifs de l'ASAF sont tenus de faire respecter cette disposition et considéreront qu'un véhicule ne répondant pas aux impositions requises en la matière, n'est pas qualifiable (et donc pas « assurable ») pour cette épreuve (Voir procédure à appliquer dans le ROI du CCCS, art. 6.6., 6.7. et 6.8.).
- Les virages dangereux et/ou masqués seront signalés au moyen de panneaux (minimum 50 cm sur 50 cm) blancs avec flèche rouge.
- Chaque poste de Commissaires de route sera équipé d'au moins un extincteur de 6 kg minimum en cours de validité.
- Chaque poste de Commissaires de route sera numéroté de façon croissante (1 à ...) par des panneaux qui seront placés sur le côté droit de la piste et qui seront de dimension minimum de 40 cm sur 40 cm avec chiffre rouge sur fond blanc.
- Chaque poste de Commissaires de route sera équipé d'un drapeau jaune et d'un drapeau jaune à bandes rouges (cf. Chapitre II des Prescriptions Sportives)

3.3. CLOTURES EN FIL DE FER

Les véhicules **« ouverts »** seront admis au départ de l'épreuve si, et seulement si, des treillis métalliques (type « poulailler » admis) sont placés sur ou devant toutes les clôtures en fil de fer. Dans le cas où cette mesure de sécurité ne serait pas respectée, ces véhicules ne pourraient pas prendre part à cette épreuve (Voir point 3.2. ci-avant).

Il est rappelé, également que l'usage de filets en plastique du type Griltex n'est pas satisfaisant. Seuls des treillis métalliques, comme précisé ci-dessus sont admissibles.

Dans la mesure où les règles de sécurité en la matière ont été annoncées mais n'ont pas été mises en place par l'organisateur, la participation des voitures **« OUVERTES »** sera interdite mais une indemnité sera due aux concurrents qui, se seront déplacés avec leur matériel, en pure perte. L'organisateur sera tenu de leur rembourser, dans ce cas :

- **150%** du droit d'engagement pour les concurrents pré-inscrits et ayant payé préalablement ;
- **125%** du droit d'engagement pour les concurrents pré-inscrits mais n'ayant pas encore payé ;
- **100%** du droit d'engagement pour les concurrents non encore inscrits et n'ayant pas encore payé.

3.4. PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES – BACHE DE SOL

Afin de protéger l'environnement, la discipline « Courses de Côte et Sprints » impose le déploiement, sous le véhicule, dans des endroits où il est permis d'y faire la maintenance (parc d'assistance, parcs des coureurs, parcs de concurrents, etc.), d'une bâche imperméable destinée à empêcher la pénétration de fluides polluants dans le sol.

La dimension minimale de cette bâche est de 3 m sur 4.

Il est, bien évidemment, interdit au moment de replier cette bâche, de déverser sur le sol, à quelque endroit que ce soit, les résidus pouvant s'y trouver. Ceux-ci devront être épongés et emmenés par les concurrents en vue d'un traitement de neutralisation adéquat.

Tout manquement aux impositions du présent article fera l'objet de l'application d'une amende automatique de **25 €** pour chaque infraction constatée.

ART. 4. - VEHICULES

4.1. DEFINITION ET CLASSIFICATION

Véhicules « OUVERTS » - Véhicules « FERMES »

Dans toutes les Divisions et Classes, les véhicules seront identifiés sous deux catégories :

- **Véhicule « fermé »** : Véhicule comportant un **fond** (plancher), un **toit** (ou un « Hard Top »), un **pare-brise** (poly carbonate autorisé en Divisions 3 et 4 - Treillis métallique autorisé sur proto Auto cross et Kart Cross), ainsi que des **portières** ou **vitres latérales fermées** mais qui permettent, toutefois **leur ouverture** afin de pouvoir entrer ou s'extraire du véhicule, de chaque côté de l'engin. Ces portières ou « vitres » doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur (poly carbonate autorisé en Divisions 3 et 4 - Treillis métallique autorisé sur protos Auto cross et Kart Cross). (Voir 4.5.15 ci-après)
- **Véhicule « ouvert »** : Tout véhicule ne répondant pas, ne serait-ce qu'en partie, aux impositions faites aux véhicules « fermés », sera considéré comme véhicule « ouvert ».

ATTENTION : IMPORTANT

-Les véhicules du type Kart Cross DEVRONT TOUJOURS se présenter en configuration « Véhicule fermé », équipés tel que décrit ci-dessus, même si la course est accessible aux véhicules « ouverts ». et ce, sous peine de refus de départ.

-D'autre part, les véhicules décapotables possédant une capote souple (toile ou matière synthétique) seront toujours considérés comme des véhicules « ouverts » en Courses de côte/sprints.

RAPPEL : Arceau minimum à « 6 points » (comprenant donc, des montants « avant »), obligatoire pour les voitures découvertes : cabriolets, roadsters, kit-cars, constructions artisanales, voitures de « petite série » (dérivées de Lotus 7, ainsi que Sylva Riot et analogues, notamment), etc. et ce, dans toutes les configurations et homologations de parcours.

4.1.1. DIVISIONS

- Division 1: véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui n'ont subi aucune modification de moteur et/ou de carrosserie et/ou de transmission.
- Division 2: véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui ont subi des modifications de moteur et/ou de carrosserie.
- Division 3: véhicules fabriqués en série (minimum 50 exemplaires) qui ont subi des modifications, soit de moteur (type, nombre, cylindrée), soit de carrosserie, soit de châssis. Les modifications peuvent être cumulées. En raison de ces modifications, ces véhicules ne peuvent plus être repris en division 2.
- Division 4: véhicules construits uniquement pour la compétition **ou véhicules qui ne peuvent être acceptés en division 3, pour autant qu'ils ne soient pas issus des divisions 1 et 2 :**
 - véhicules de Sport Prototypes. Ces véhicules sont soumis aux règles FIA en ce qui concerne la fiche d'homologation. Cela signifie qu'aucun véhicule de type prototype ne peut provenir d'un châssis de kart-cross évolué.
 - véhicules de formule libre et/ou Internationale;
 - véhicules de type Auto-cross (uniquement plateaux et monoplaces);
 - véhicules de type Kart-cross équipés d'un moteur de maximum 650 cc ;
 - **Véhicules de petite série qui ne répondent pas aux impositions de la Division 3.**

4.1.2. Véhicules, Classes de Cylindrée et numéro de compétitions

Les numéros de compétition ont été modifiés comme suit :

<u>Division 1</u> :	classe 1	de 101 à 125	de 0 à 1400 cc
	classe 2	de 126 à 155	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc
	classe 3	de 156 à 185	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc
	classe 4	de 186 à 200	+ de 2000cc
<u>Division 2</u> :	classe 5	de 201 à 275	de 0 à 1400 cc
	classe 6	de 276 à 350	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc
	classe 7	de 351 à 445	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc
	classe 8	de 446 à 500	+ de 2000cc
<u>Division 3</u> :	classe 9	de 501 à 510	de 0 à 1150 cc
	classe 10	de 511 à 530	au-delà de 1150 jusqu'à 1400 cc
	classe 11	de 531 à 560	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc
	classe 12	de 561 à 610	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc
	classe 13	de 611 à 650	+ de 2000 cc
<u>Division 4</u> :	classe 14	de 51 à 100	Kart-cross (jusqu'à 650 cc)
	classe 15	de 26 à 50	de 0 à 1600 cc
	classe 16	de 11 à 25	au-delà de 1600 jusqu'à 2000cc
	classe 17	de 1 à 10	+ de 2000 cc

Les Karts sont interdits.

Un véhicule ne peut rouler que dans sa classe de cylindrée effective.

4.1.3. Passeport technique

Un passeport technique ASAF particulier est obligatoire pour chaque véhicule non immatriculable (ou non immatriculé), au prix de **12 €**. Ce passeport sera numéroté. Tous les véhicules immatriculés pourront participer avec un carnet de pré-contrôle ou un passeport technique, sur demande de leur propriétaire.

Procédure d'obtention :

- Le licencié téléchargera ce passeport sur le site internet de l'ASAF ;
- Il remplira les cases qui le concernent ;
- Lors d'un pré-contrôle technique organisé à l'ASAF ou lors du contrôle technique particulier organisé à une course de côte ou un sprint, Il présentera à un Commissaire Technique ce passeport technique ainsi qu'une photo couleur de la voiture dans son état de présentation actuelle ;
- Le commissaire technique remplira les cases le concernant et il n'oubliera pas de dater ce passeport technique ;
- Le licencié reprendra son passeport technique, l'enverra au secrétariat de l'ASAF et payera les droits prévus sur le compte de l'ASAF ;
- Après avoir reçu les droits prévus, le secrétariat de l'ASAF validera ce passeport technique et le fera parvenir au licencié concerné.

Toute cette procédure devra être terminée dans un délai d'un mois, ce mois commençant à la date indiquée sur le passeport technique.

De façon temporaire, tout véhicule immatriculé ou non immatriculé pourra participer à une Course de Côte ou Sprint avec un passeport technique provisoire valable, au maximum, un mois. Ce mois écoulé, ce passeport deviendra nul et non utilisable.

Tous les véhicules participant aux Courses de Côte ou Sprints devront satisfaire à un pré-contrôle technique organisé par l'ASAF. Ce pré-contrôle se déroule soit :

- à l'ASAF, sur base d'un rendez-vous programmé par le secrétariat aux dates fixées par la Commission Technique. Coût : **12 €**.
- à l'adresse indiquée par le propriétaire du véhicule, suivant les mêmes modalités que celles appliquées aux pré-contrôles privés. Coût : **12 € + 0,29 €/km** parcourus par le commissaire technique.

Le passeport reste valable jusqu'à ce que le véhicule subisse des modifications importantes qui mettraient en péril son appartenance à telle division et/ou à telle classe. Un badge autocollant technique spécifique sera apposé sur le dessus avant gauche du pare-brise.

Lors du contrôle technique de chaque Course de Côte ou Sprint, le pilote ayant un véhicule muni de cet autocollant « Passeport Technique » présentera ce véhicule dans une file spécifique. Un contrôle technique superficiel y sera opéré et le Commissaire Technique reprendra le passeport technique qui sera rendu au pilote en fin d'épreuve. Les véhicules non munis de cet autocollant seront présentés dans une autre file où un contrôle technique complet aura lieu.

Les Commissaires Techniques conserveront le passeport technique jusqu'à la fin de l'épreuve.

Une somme de 25 €, pour frais administratifs, sera réclamée (par passeport ou carnet jaune non retiré), aux concurrents ayant omis de le récupérer. Somme à virer sur le compte 001-0915956-61 de l'ASAF.

4.2. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 1

4.2.1. Définition

Véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui n'ont subi aucune modification de moteur, et/ou de carrosserie et/ou de transmission.

Le manuel d'entretien délivré par le constructeur reprenant toutes les données techniques du véhicule concerné devra se trouver à bord de ce véhicule. Il devra être présenté aux Commissaires Techniques et/ou Sportifs dès qu'ils en feront la demande.

Tout ce qui n'est pas expressément autorisé ci-dessous est interdit.

4.2.2. Nombre de places

Ces véhicules doivent conserver l'ensemble de leurs sièges d'origine.

4.2.3. Moteur

Le moteur est celui d'origine et de série. La transmission est celle d'origine et de série.

4.2.4. Carrosserie

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

4.2.5. Châssis - Coque

Le châssis doit être d'origine. Le soudage des éléments de la caisse est toutefois admis, mais pas les renforts.

4.2.6. Habitacle

4.2.6.1. Le volant de direction est libre.

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

4.2.6.3. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appuie-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.2.7. Suspension

- Les amortisseurs sont libres, pour autant que leur nombre d'origine soit conservé.
- Les amortisseurs avec bonbonne extérieure ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.
- Les ressorts sont libres pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine
- Les assiettes inférieures et supérieures des ressorts doivent être d'origine et respecter la position d'origine prévue par le constructeur (jambes de force filetées interdites)
- Les points d'ancrage inférieurs et supérieurs ne peuvent être, ni modifiés, ni déplacés, ni renforcés (e.a. points d'attache supérieurs décentrés interdits)
- La hauteur de caisse prévue par le constructeur doit être conservée, avec une tolérance de 1 cm (mesurée entre le centre des moyeux et les arches d'ailes)

4.2.8. Roues et pneumatiques

4.2.8.1. Les jantes sont libres à condition de respecter les dimensions d'origine.

4.2.8.2. Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état.

4.2.8.3. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous dans les conditions du Gr N - annexe J (diamètre prévu par le RTG), sur présentation de la fiche d'homologation.

4.2.9. Système de freinage

Les garnitures de freins sont libres de même que leurs fixations (rivetées, collées, etc.) à condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

4.2.10. Equipement de sécurité

4.2.10.1. Un arceau de sécurité (4 points d'attache minimum) est obligatoire.

4.2.10.2. Un harnais est obligatoire

Les harnais seront « homologués FIA » et **en cours de validité**. (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)

4.2.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.2.10.4. Les barres anti-rapprochement inférieures et/ou supérieures sont autorisées.

4.2.11. Echappement

Le dispositif d'échappement, dans son ensemble, doit être celui prévu par le constructeur. Il ne pourra être remplacé que par un autre de même type (éventuellement, d'un autre fabricant).

Aucun de ses éléments ne peut être supprimé, ni modifié.

4.2.12. Pare-brise

Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire.

4.2.13. Voir également Règlement Technique Général.

4.3. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 2

4.3.1. Définition

Véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires qui ont subi des modifications de moteur et/ou de carrosserie).

4.3.2. Nombre de places

Ces véhicules doivent avoir été construits avec un minimum de 2 places.

4.3.3. Moteur

L'élaboration mécanique est autorisée, pour autant que le bloc moteur, la culasse (nombre de soupapes), la cylindrée et la course soient celles prévues par le constructeur.

Néanmoins, pour le bloc-cylindres-culasse, un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne par un franchissement de classe de cylindrée. Le rechemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage. Le planage du bloc moteur et de la culasse est autorisé.

4.3.4. Carrosserie

4.3.4.1. La carrosserie d'origine doit être conservée dans son intégralité, sauf en ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques.

Le montage d'un spoiler facial, d'ailerons arrière, d'extensions d'ailes est donc autorisé pour autant que ces éléments soient correctement et solidement fixés et ne présentent aucune partie dangereuse.

4.3.4.2. Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.

4.3.4.3. Les pare-chocs peuvent être démontés.

4.3.4.4. Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

4.3.4.5. Les phares peuvent être enlevés. Néanmoins, ces emplacements devront être comblés par une plaque en matériau dur.

4.3.5. Châssis - Coque

Aucune modification du châssis (y compris faux châssis) et de la coque n'est autorisée.

Le soudage des éléments de la caisse est admis.

4.3.6. Habitacle

4.3.6.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

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

4.3.6.2. Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers)

4.3.6.3. Les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

4.3.6.4. Les garnitures du plafond, du plancher et du tableau de bord (situées en dessous de celui-ci et n'en faisant pas partie), peuvent être enlevées.

4.3.6.5. Les tapis de sol sont libres et peuvent être retirés.

4.3.6.6. Le volant de direction est libre.

4.3.6.7. Aucune partie métallique (ou en matériau composite d'origine) ne peut être enlevée ni modifiée au niveau de la coque, des portes ou du hayon. Dans le cas où les vitres latérales sont remplacées par des éléments en polycarbonate, leurs mécanismes d'ouverture peuvent être modifiés ou déposés.

Les portières doivent pouvoir être ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur de l'habitacle.

4.3.6.8. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.3.7. Suspension

Le type de suspension d'origine doit être conservé.

Par type de suspension, on entendra : Mc Pherson, bras oscillants, parallélogramme, essieu AR de Dion, roues tirées, poussées, etc.

Il est toutefois permis de remplacer les organes du système de suspension, d'ajouter ou modifier les points d'attache.

Le type de ressorts et d'amortisseurs est libre.

4.3.8. Roues et pneumatiques

4.3.8.1. Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.

4.3.8.2. Les pneus devront être en bon état.

4.3.8.3. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous dans les conditions du Gr N - annexe J (diamètre prévu par le RTG), sur présentation de la fiche d'homologation.

En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

4.3.9. Système de freinage

Il n'est pas permis de remplacer les tambours par des disques, et vice-versa, sauf homologation.

4.3.10. Equipement de sécurité

4.3.10.1. Un arceau de sécurité (4 points d'attache minimum) est obligatoire.

4.3.10.2. Un harnais est obligatoire.

Les harnais seront « homologués FIA » et **en cours de validité** - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.3.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.3.10.4. Des barres anti-rapprochement inférieures et/ou supérieures sont autorisées.

4.3.11. Echappement

4.3.11.1. Le remplacement ou la suppression du silencieux d'échappement est libre.

N.B. : l'organisateur pourrait ne pas autoriser la suppression du silencieux d'échappement. Si c'était le cas, ce point devrait être spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve.

La tuyauterie d'échappement devra être orientée soit vers l'arrière, soit latéralement.

4.3.11.2. Dans le cas d'une sortie vers l'arrière, les orifices des tuyaux d'échappement ne devront en aucun point faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie.

4.3.11.3. Dans le cas d'une sortie latérale, celle-ci sera limitée vers l'avant par une ligne verticale passant par le milieu de l'empattement, et elle ne devra en aucun cas faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie.

4.3.12. Pare-brise et vitres

4.3.12.1. Un pare-brise est obligatoire. Il doit être en bon état. Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate, d'une épaisseur de 4 mm est également autorisé.

4.3.12.2. Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles pourront être teintées pour autant qu'elles le soient d'origine. Elles peuvent être en polycarbonate; dans ce cas, elle ne peuvent plus être teintées et seront à transparence blanche et claire.

4.3.13. Réservoir de carburant

Le type de réservoir de carburant est libre.

Toutefois, il ne peut être disposé dans l'habitacle ou le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation. Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans l'habitacle ou dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir soit bien fixé, d'une capacité de 10 litres maximum, métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air. Le réservoir sera isolé au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur ou dans celui du moteur, ainsi que tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant à ce réservoir.

4.3.14. Canalisations

Les canalisations d'essence qui ne sont pas celles d'origine doivent être métalliques ou en plastique renforcé.

4.3.15. Système électrique

Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou - en cas de montage d'accessoires supplémentaires - leur nombre.

4.3.16. Accessoires additionnels

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le montage et le remplacement de tous les appareils de mesure, compteurs, etc. Ce montage ne devra présenter aucun caractère dangereux.

4.3.17. Voir également le Règlement Technique Général.

4.4. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 3

4.4.1. Définition

Véhicules fabriqués en série (minimum : 50 exemplaires) et qui ont subi des modifications, soit de moteur (type, nombre, cylindrée), soit de carrosserie, soit de châssis.

Les modifications peuvent être cumulées.

En raison de ces modifications, ces véhicules ne peuvent plus être repris en Division 2.

4.4.2. Nombre de places

Ces véhicules doivent avoir été construits avec un minimum de 2 places.

Le siège du conducteur doit se situer en totalité de part ou d'autre de l'axe longitudinal central de la voiture.

4.4.3. Moteur

L'élaboration mécanique est autorisée, comprenant l'autorisation du changement de type de moteur.

4.4.4. Carrosserie.

4.4.4.1. La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée, sauf en ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques. Le montage d'un spoiler facial, d'ailerons arrière, d'extensions d'ailes est donc autorisé pour autant que ces éléments soient correctement fixés et ne présentent aucune partie dangereuse.

4.4.4.2. Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.

4.4.4.3. Les pare-chocs peuvent être démontés.

4.4.4.4. Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

4.4.5. Châssis

La coque ou le châssis peuvent être modifiés. Les matériaux utilisés pour les éléments de carrosserie sont libres, mais ne peuvent altérer la rigidité originale et particulièrement la protection aux chocs latéraux.

4.4.6. Habitacle

4.4.6.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

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

4.4.6.3. Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers).

4.4.6.4. Les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

4.4.6.5. Les garnitures du plafond, du plancher et du tableau de bord peuvent être enlevées. Le tableau de bord ne devra cependant pas présenter d'arêtes saillantes.

4.4.6.6. Les tapis de sol sont libres et peuvent être retirés.

4.4.6.7. Le volant de direction est libre.

4.4.6.8. Les portières doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur et de l'intérieur de l'habitacle.

Les portières peuvent être modifiées dans leurs parties métalliques (ou en matériau composite d'origine) ou remplacées par des (d'autres) éléments en matériaux composites. Il est obligatoire, dans ce cas, que l'arceau de sécurité comporte au niveau des portières avant modifiées, des renforts latéraux en croix ou « horizontaux » doubles (Voir Art. 4.33 du RTG).

4.4.6.9. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.4.7. Suspension

Le type de suspension est libre.

4.4.8. Roues et pneumatiques

4.4.8.1. Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.

4.4.8.2. Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état.

4.4.8.3. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur.

Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous, sur présentation de la fiche d'homologation.

En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

4.4.9. Système de freinage

Il est permis de remplacer des tambours par des disques, et vice-versa. Le système de freinage doit être en bon état.

4.4.10. Equipement de sécurité

4.4.10.1. Un arceau de sécurité à 6 points d'attache, conforme aux « Modèles divers d'arceaux autorisés » est obligatoire (voir Art. 4.2.19. du RTG et « Annexes au Règlement Technique »).

4.4.10.2. Un harnais est obligatoire. Les harnais seront « homologués FIA » et **en cours de validité** - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.4.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.4.10.4. Des barres anti-rapprochement inférieures et supérieures sont autorisées.

4.4.10.5. Le coupe-circuit est obligatoire (Cf chapitre VI Art. 4.13 du RTG).

4.4.11. Les points 4.3.11. à 4.3.17. des Prescriptions pour la Division 2 sont également d'application.

4.5. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 4

4.5.1. Définition

Véhicules construits uniquement pour la compétition en circuit fermé **ou qui ne répondent pas aux impositions de la Division 3.**

4.5.1.1. Véhicules de Sport Prototype (véhicules ouverts ou véhicules fermés). Ces véhicules ne peuvent pas avoir pour origine les véhicules définis dans les Divisions **1 et 2.**

4.5.1.2. Véhicules de Formule Libre et/ou Internationale. Ces véhicules sont de type monoplace.

4.5.1.3. Véhicules de type Auto-cross (uniquement plateaux et monoplaces). Ces véhicules sont issus de la réglementation Auto-cross.

4.5.1.4. Véhicules de type Kart-cross équipés d'un moteur de maximum 650 cc.

Ces véhicules respecteront la réglementation technique Kart-Cross des Courses de Côte et Sprints repris au point 4.5.15.

4.5.2. Nombre de places

- Véhicules de Sport Prototype : 2 places.
- Fun Cup : 1 ou 2 place(s)
- Autres véhicules : 1 place.

4.5.3. Moteur

Le type de moteur est libre.

4.5.4. Habitacle.

4.5.4.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher. 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

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

4.5.4.3. Le volant de direction est libre.

4.5.4.4. Pour les voitures de Sport-Prototypes avec portières (voitures fermées), ces portières doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur et de l'intérieur de l'habitacle.

4.5.4.5. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appuie-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.5.5. Roues et pneumatiques

4.5.5.1. Les roues complètes sont libres.

4.5.5.2. Les pneus sont libres mais doivent être en bon état.

4.5.5.3. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur.

Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous, sur présentation de la fiche d'homologation. En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

4.5.6. Système de freinage

Le système de freinage doit être en bon état.

4.5.7. Echappement

Voir 4.3.11, ci-dessus.

4.5.8. Pare-brise et vitres

Pour les véhicules de Sport-Prototypes de **conception "véhicule fermé"** :

- a) Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur de 4 mm est autorisé.
- b) Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles peuvent être en polycarbonate.
- c) Pour les véhicules fermés, un essuie-glace coté pilote est obligatoire.

4.5.9. Réservoir de carburant

Le type de réservoir de carburant est libre.

Toutefois, il ne peut être disposé dans l'habitacle ou le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation. Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans l'habitacle ou dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir soit d'une capacité de 10 litres maximum, qu'il soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air. Le réservoir sera isolé au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur, dans celui du moteur, ainsi que tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant à ce réservoir.

4.5.10. Canalisations

Les canalisations d'essence doivent être métalliques ou en plastique renforcé.

4.5.11. Système électrique

Pour les véhicules de type « Formule », la mise en marche du moteur peut s'effectuer avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure, connectée provisoirement au véhicule.

Les interrupteurs électriques peuvent être placés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou leur nombre.

4.5.12. Equipement de sécurité

4.5.12.1. Un harnais est obligatoire. Les harnais seront « homologués FIA, » et **en cours de validité** - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.5.12.2. Les accessoires renforçant la sécurité sont permis.

B – Courses de Côte et Sprints

- des portières en grillage métallique ayant les mêmes spécifications que le grillage du pare-brise (Voir Art. 4.1. du présent RP).

La superposition des deux matériaux est autorisée.

Tôle pare-feu : Une tôle pare feu, fixée verticalement par soudage, rivetage ou boulonnage, partant du plancher du Kart-Cross jusqu'au toit, est OBLIGATOIRE.

Elle pourra avoir des ouvertures sur les côtés, le long du siège, mais pas au-dessus de la tête du pilote. Ces ouvertures ne devront pas être supérieures à 12 cm², elles seront au nombre de 6, au maximum, pour l'ensemble de la tôle pare-feu.

Cette tôle pare-feu ne pourra être inférieure à 1,5 mm d'épaisseur si elle est en alliage d'aluminium ou 1mm si elle est en tôle d'acier. LA FIBRE DE VERRE, LE PLASTIQUE, SONT INTERDITS.

Freins : ils sont OBLIGATOIRES sur les deux trains avec circuits hydrauliques séparés et indépendants.

Roues : elles sont libres.

Pneus : les pneus agraires sont interdits.

Un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière d'un diamètre intérieur de 50 mm est obligatoire.

Un repose-tête est obligatoire.

Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la plaque de fond.

Sécurité pilote obligatoire :

Casque : le casque doit être homologué FIA et conçu à l'origine pour recevoir les ancrages des lanières du système HANS (Etiquette FIA spécifique : voir CH. III, Art. 6.3. Fiche technique n° 3, en fin de chapitre).

Combinaison ignifugée, homologuée FIA norme 2000, au minimum.

Harnais 4 points, au minimum, obligatoire. Les harnais seront « homologués FIA » et en cours de validité - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

Extincteur : 1 kilo, au minimum et en cours de validité.

Coupe circuit : chapitre VI Art. 4.13, du RTG.

Les mousses de protection sont conseillées sur le châssis dans les environs immédiats du corps du pilote.

Rappel : En course de côte/Sprint, les pilotes de Kart Cross, comme tous les autres concurrents de la discipline doivent être équipés du système HANS.

Attention : TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISE CI-DESSUS EST INTERDIT

Art. 5. - ENGAGEMENT (Important : voir également Art. 9 du RSG)

Les droits d'engagement sont définis à l'Art. 3.11, du Règlement Sportif Général.

Pour rappel

Le bulletin d'engagement doit parvenir à l'organisateur **accompagné des droits**, au plus tard trois jours avant l'épreuve ou plus tôt si le règlement particulier le stipule.

Après cette date, l'organisateur pourra encore accepter des engagements, mais un supplément conseillé de 20 % (avec un minimum de **15 €** et un maximum de **125 €**) pourra être exigé, si cette disposition est stipulée dans le règlement particulier de l'épreuve concernée. Les organisateurs sont libres d'appliquer ou non cette disposition.

Si cette disposition est stipulée dans le règlement particulier de l'épreuve concernée, cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

Les organisateurs peuvent limiter le nombre de participants à 70 ou plus, en dehors des épreuves communautaires. Avec dérogation de leur CSAP, ils pourront limiter à moins de 70 participants. Le règlement particulier de l'épreuve devra cependant le mentionner clairement lors de sa publication.

La sélection s'effectuera alors en fonction du paiement des droits d'engagement et de sa chronologie, si besoin en est.

Pour les épreuves communautaires, la limite ne pourra être inférieure à 100 participants, saut en Sprints où la limite sera de 70 participants minimum.

En cas de non-participation, pour cas de force majeure (jugé comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs), le règlement prévoit un remboursement de minimum 80 %. L'organisateur est, toutefois, libre de rembourser l'intégralité du droit d'engagement.

Epreuves jumelées

Pour les épreuves jumelées provinciales/nationales, il est strictement interdit à tout organisateur de refuser un engagement provincial sous prétexte que le pilote est déjà engagé dans l'épreuve nationale.

B – Courses de Côte et Sprints

Epreuves jumelées se déroulant sur 2 jours (essais le 1^{er} jour et course le 2^e jour)

En plus des vérifications techniques et administratives prévues le 1^{er} jour, l'organisateur devra prévoir dans son règlement particulier une période de vérifications administratives et techniques complémentaires le 2^e jour.

Cette période ne sera accessible qu'aux pilotes ayant reçu l'autorisation préalable de la direction de course. Pour ces pilotes, une seule montée d'essai sera organisée.

Numéros de départ.

Les numéros de départ seront attribués pour toute la saison. Chaque concurrent gardera donc son numéro pour toute l'année. Ces numéros seront vendus par l'organisateur au prix de **3 €** (pour 2 jeux de numéros).

Les chiffres de ces numéros de course seront noirs sur fond blanc. Pour les voitures, ils doivent avoir 28 cm de hauteur et l'épaisseur du trait de chaque chiffre sera de 5 cm. Pour les kart-cross et monoplaces, ils doivent avoir 23 cm de hauteur et l'épaisseur du trait de chaque chiffre sera de 4 cm. Le dessin de ces chiffres sera de type classique (dit arabe) tel que reproduit ci-après : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

Ces numéros de départ devront être placés **verticalement**, et ce **pour toutes les divisions**.

Pour les pilotes participants à deux avec le même véhicule, les numéros inutiles devront être **totale-ment occultés** (Voir RTG, Art. 4.28.2.).

Lors de la première épreuve de course de côte ou de sprint de l'année, une liste sera établie avec les numéros attribués. Dans les trois jours après l'épreuve, sous peine d'une amende de **50 €**, l'organisateur transmettra cette liste au Rapporteur de la discipline Courses de Côte et Sprints qui vérifiera cette liste et la fera suivre au prochain organisateur ainsi qu'au secrétariat de l'ASAF, et ainsi de suite. Afin de faire fonctionner ce système, une très grande rigueur est demandée à tous les organisateurs.

ART. 6. - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

L'organisateur indiquera dans son règlement l'endroit de ce contrôle ainsi que la nature des documents à présenter.

De plus, l'organisateur devra indiquer dans son règlement particulier un timing de présentation pour ces vérifications administratives. Ce timing devra être assez précis en spécifiant au moins un temps par Division,

par exemple :

Division 1 : de 07h30 à 08h00

Division 2 : de 08h00 à 08h45

Division 3 : de 08h45 à 09h30

Division 4 : de 09h30 à 10h00

En cas de non-respect de ce timing, le concurrent sera pénalisé d'une amende de **10 €**.

En plus de la séance de contrôle administratif prévue le jour de l'épreuve, l'organisateur pourra programmer une autre séance la veille de la course. Celle-ci devra avoir lieu après 17h pendant une période ne dépassant pas deux heures. Un Commissaire Sportif devra être présent.

ART. 7. - VERIFICATIONS TECHNIQUES

L'organisateur indiquera dans son règlement l'endroit exact des vérifications techniques, la nature des documents à présenter, ainsi que son timing des présentations, en spécifiant au moins un temps par Division,

par exemple :

- Division 1 : de 08h00 à 08h30

- Division 2 : de 08h30 à 09h15

- Division 3 : de 09h15 à 10h00

- Division 4 : de 10h00 à 10h30

En cas de non-respect de ce timing, le concurrent sera pénalisé d'une amende de **10 €**.

Les vérifications techniques des véhicules devront se dérouler obligatoirement dans le parc des coureurs.

L'organisateur prévoira deux files pour les vérifications techniques : une file pour les véhicules possédant le passeport technique et une autre pour les autres véhicules. Pour le bon déroulement des opérations dans ces deux files, la Commission Technique désignera deux personnes pour s'occuper de la vérification des carnets et des passeports techniques.

En plus de la séance de contrôle technique prévue le jour de l'épreuve, l'organisateur pourra programmer une autre séance la veille de la course. Celle-ci devra avoir lieu après 17 h pendant une période ne dépassant pas deux heures. Un Commissaire Technique devra être présent.

ART. 8. - CHRONOMETRAGE

Il se fera au 1/100^e de seconde. Il sera effectué par, au moins, une personne étrangère au club organisateur. L'emploi de cellules est obligatoire. Celui de chronomètres à imprimante, reliés aux cellules, est conseillé.

Ce chronométrage à l'aide d'appareils à cellules doit être doublé d'un contrôle manuel (deux chronos par poste).

Le chronométrage devra être effectué simultanément et en permanence par le système principal et le système de doublage.

En cas de défection momentanée du matériel électronique, le chronométrage manuel fera foi.

ART. 9. - ESSAIS

9.1. Essais minimaux

L'organisateur devra obligatoirement prévoir une séance d'essais pendant laquelle les concurrents auront la possibilité d'effectuer au moins deux montées complètes d'entraînements chronométrés. Il faut cependant noter que ce qui est obligatoire pour l'organisateur ne l'est pas pour le pilote, lequel pourra se contenter d'une seule montée complète pour être qualifié à participer à la course.

Elle devra avoir lieu le jour de l'épreuve sauf en cas d'épreuve jumelée. L'organisateur prévoira un timing précis, auquel ne pourront déroger les concurrents sous peine de ne pouvoir prendre part à l'épreuve. Les concurrents doivent accomplir, au minimum, UN parcours d'essai.

Une dérogation pourra être accordée par le Commissaire Sportif au concurrent qui a pris le départ et qui n'a terminé aucun parcours d'essai, à condition qu'il ait roulé dans les trois années précédentes sur le même parcours.

9.2. Changement de véhicule

En dérogation à l'Art. 9.1 du Règlement Sportif Général, un concurrent est autorisé à changer de véhicule à la suite d'un incident technique ou d'une sortie de route survenue pendant la séance d'essais. Pour ce, il doit, au plus tard à la fin de la période d'essais, avertir le Directeur de Course qui en décidera en accord avec les Commissaires Sportifs et Techniques. Ce délai passé, tout autre changement sera interdit.

ART. 10. - COURSE

10.1. L'organisateur devra faire procéder à 2 ou 3 montées officielles (à préciser dans le règlement particulier de l'épreuve) Une seule montée est obligatoire pour être classé.

10.2. Le classement sera établi en tenant compte du meilleur temps des 2 ou 3 montées officielles. En cas d'égalité, le meilleur temps de la (des) montée(s) non-comptabilisée(s) sera prépondérant.

10.3. Les départs seront donnés selon l'ordre de la liste officielle. Si une voiture ne se présentait pas selon l'ordre établi, le départ pourrait lui être refusé.

Seul le Directeur de Course pourra modifier l'ordre des départs s'il le juge opportun pour le bon déroulement de l'épreuve.

Seule une raison de force majeure indépendante du pilote et de sa voiture peut permettre au Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, d'autoriser pour la même voiture, conduite par le même pilote, un nouveau départ. Ce nouveau départ annulera le temps litigieux.

10.4. Pour les véhicules pilotés par deux pilotes, un seul numéro apparaîtra sur la portière lors de chaque départ. L'autre numéro (celui qui est attribué au deuxième pilote) ne pourra être visible en aucune façon. Les véhicules ne se présentant pas sous cet aspect seront refusés au départ. Ces dispositions sont obligatoires pour les deux cotés du véhicule.

ART. 11. - DIVERS

11.1. Le pilote devra être seul à bord, aussi bien pendant les essais que pendant la course. Cette obligation s'applique également sur les itinéraires de sortie ou de rentrée des parcs de coureurs vers l'endroit de l'épreuve, ainsi que sur le parcours en lui-même.

11.2. Un véhicule pourra être piloté par deux pilotes, au maximum. L'organisateur ne pourra pas refuser cette disposition.

Un même conducteur ne pourra piloter un même véhicule dans des divisions différentes, ni deux véhicules de la même classe.

11.3. L'affichage des résultats se fera régulièrement.

11.4. La liste des véhicules qualifiés sera affichée au plus tard 30' avant la 1^{ère} montée officielle.

11.5. La publicité sur les vitres latérales arrière ainsi que sur la lunette arrière est autorisée. Néanmoins, cette publicité ne peut être que du type "lettrage sans support", ceci afin de permettre au pilote une vision arrière et latérale.

11.6. Avant, pendant et après l'épreuve, l'organisateur veillera à prévoir un emplacement réservé aux véhicules de compétition des concurrents. Les véhicules resteront dans ce parc jusqu'à 30 minutes après la rentrée du dernier véhicule.

B – Courses de Côte et Sprints

11.7. Echauffement des pneus : il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, mécaniquement ou par contact/environnement thermique (four ou couvertures chauffantes). Obligation est faite aux **organisateur**s de faire respecter cette règle, sous peine d'une amende de **125 €**.

ART. 12. - CLASSEMENT

12.1. Classement général cumulé des Divisions 1, 2 et 3.

12.2. Classement général pour la Division 4.

12.3. Classement par divisions.

12.4. Classement par classes.

Les véhicules doivent être répartis dans les classes prévues par l'Art. 4.1.

12.5. Classement inter-écuries des Divisions 1, 2 et 3.

12.6. Classement inter-écuries de la Division 4.

En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés par le 2^{ème} meilleur temps qui n'aura pas été pris en considération pour les classements. Si l'ex aequo subsiste encore, le départage se fera en accordant la préséance à celui qui aura réalisé le meilleur temps dans la 1^{ère} montée, ensuite, dans la 2^{ème} et enfin, dans la 3^{ème}.

ART. 13. - COUPES ET TROPHÉES

Des coupes ou trophées récompenseront au minimum les 3 premiers du classement général des Divisions 1, 2 et 3 réunies, les 3 premiers du classement général de la Division 4, les 3 premiers de chaque classe, la première dame des Divisions 1, 2 et 3 réunies, la première dame de la Division 4, la première écurie des Divisions 1, 2 et 3 réunies et la première écurie de la Division 4.

D'autres prix sont conseillés mais laissés à l'appréciation de l'organisateur.

L'organisateur précisera dans son règlement particulier l'heure et l'endroit où aura lieu la remise des prix. Cette remise de prix devra se faire au maximum 2 heures après la rentrée de la dernière voiture au parc des coureurs.

ART. 14. - POINTS

14.1. Au classement général

1er = 25pts	6ème = 15pts	11ème = 10pts	16ème = 5pts
2ème = 23pts	7ème = 14pts	12ème = 9pts	17ème = 4pts
3ème = 21pts	8ème = 13pts	13ème = 8pts	18ème = 3pts
4ème = 19pts	9ème = 12pts	14ème = 7pts	19ème = 2pts
5ème = 17pts	10ème = 11pts	15ème = 6pts	20ème = 1pt

14.2. Au classement par classe

1er = 25pts	6ème = 15pts	11ème = 10pts	16ème = 5pts
2ème = 23pts	7ème = 14pts	12ème = 9pts	17ème = 4pts
3ème = 21pts	8ème = 13pts	13ème = 8pts	18ème = 3pts
4ème = 19pts	9ème = 12pts	14ème = 7pts	19ème = 2pts
5ème = 17pts	10ème = 11pts	15ème = 6pts	20ème = 1pt

14.3. Au classement par division

1er = 25pts	6ème = 15pts	11ème = 10pts	16ème = 5pts
2ème = 23pts	7ème = 14pts	12ème = 9pts	17ème = 4pts
3ème = 21pts	8ème = 13pts	13ème = 8pts	18ème = 3pts
4ème = 19pts	9ème = 12pts	14ème = 7pts	19ème = 2pts
5ème = 17pts	10ème = 11pts	15ème = 6pts	20ème = 1pt

ART. 15. - REGLEMENT « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé

ART. 16. - FEUILLE D'ENGAGEMENT « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé.

ART. 17. - FEUILLE DES VERIFICATIONS « TYPE »

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur www.asaf.be)

Veillez à toujours utiliser la dernière édition de ce document, régulièrement actualisé.

**CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES
COURSES DE COTE**

ART. 1. - EPREUVES

Le championnat sera organisé sur **11** épreuves.

Le parcours de ces épreuves sera accessible aux véhicules fermés et aux véhicules ouverts (voir Art. 2.9. du Règlement Particulier des Courses de Côte et Sprints).

Il devra être homologué pour accueillir tous les véhicules fermés et ouverts des Divisions 1 à 4.

CALENDRIER 2015

29 mars	Mont St Aubert	ASA Tornacum	Ht 01
12 avril	Vencimont	Ecurie Bayard	Na 03
19 avril	Sy	M.C.	Lg 29
10 mai	36 Tournants	Les Volants	Lg 30
31 mai	La Roche	Ohey RT	Na 36
07 juin	Fellenne	Ecurie Bayard	Na 03
21 juin	Alle S/Semois	Promo Racing	Na 31
28 juin	Ste Cécile	C.M.P.	Lx 25
12 juillet	Marchin	Marcin AC	Lg 28
6 septembre	Mémorial Y. Feilner	Ec. Bauduin Visétoise	Lg 22
13 septembre	Houyet	Ecurie Bayard	Na 03

ART. 2. - CLASSEMENT

Les points seront attribués au classement général, au classement par divisions et au classement par classes suivant la répartition prévue par le règlement particulier des courses de côte et sprints.

Pour le classement général, les points acquis au général et à la classe seront cumulés.

Pour le classement des divisions, seuls seront repris les points acquis au classement par divisions.

Pour le classement des classes, seuls seront repris les points acquis au classement par classes.

Pour l'établissement du classement final du championnat, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération est déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- pour un nombre d'épreuves organisées allant de 10 à 12, N-3 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de 7 à 9, N-2 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves allant de 6 et moins, N-1 épreuves seront comptabilisées.

NB : N = Le nombre d'épreuves réellement organisées.

Pour figurer au palmarès (classement général, classement par divisions et classement par classes), un concurrent devra pouvoir faire état d'un nombre de résultats représentant, au minimum, 50% des épreuves organisées.

En cas d'ex aequo, le meilleur résultat retiré sera déterminant.

Les classements provisoires établis en cours d'année tiendront compte des mêmes paramètres et seront basés sur un nombre d'épreuves déterminé par le nombre d'épreuves déjà disputées à ce moment.

ART. 3. - PRIX

Des coupes, plaquettes ou prix récompenseront les pilotes les mieux classés. Un classement inter ecuries sera établi.

ART. 4. - DIVERS

Concernant les observations d'épreuves, droits d'inscription, projets de règlements, redevances, liste des engagés, classements, amendes :

Cf. Règlement Sportif Général.

CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES SPRINTS

ART. 1. - EPREUVES

Le championnat sera organisé sur **6** épreuves.

N'y seront UNIQUEMENT repris que les véhicules fermés (voir Art. 2.9. du Règlement Particulier des Courses de Côte et Sprints).

CALENDRIER 2015

01 mars	Les Copains	Namur RC	Na 19
06 avril	Froidchapelle	Responsable AC	Ht 34
24 mai	Principauté	M.C.E.B.E.N.	Na 25
19 juillet	Bercheux	M.C. d/I Haute Sûre	Lx 26
26 juillet	Rance	Ecurie Rançoise	Ht 09
20 septembre	Hainaut	H.M.C.	Ht 50

ART. 2. - CLASSEMENT

Les points seront attribués au classement général, au classement par divisions et au classement par classes suivant la répartition prévue par le règlement particulier des Courses de Côtes et Sprints.

Pour le classement général, les points acquis au général et à la classe seront cumulés.

Pour le classement des divisions, seuls seront repris les points acquis au classement par divisions.

Pour le classement des classes, seuls seront repris les points acquis au classement par classes.

Pour l'établissement du classement final du championnat, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération est déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- pour 7 épreuves organisées, 6 épreuves seront comptabilisées ;
- pour 6 épreuves organisées ou moins, N-1 épreuves seront comptabilisées.

NB : N = Le nombre d'épreuves réellement organisées.

Pour figurer au palmarès (classement général, classement par divisions et classement par classes), un concurrent devra pouvoir faire état d'un nombre de résultats représentant, au minimum, 50% des épreuves organisées.

Pour figurer au palmarès (classement général, classement par divisions et classement par classes), un concurrent devra pouvoir faire état d'un nombre de résultats représentant, au minimum, 50% des épreuves organisées. En cas d'ex aequo, le meilleur résultat retiré sera déterminant.

Les classements provisoires établis en cours d'année tiendront compte des mêmes paramètres et seront basés sur un nombre d'épreuves déterminé par le nombre d'épreuves déjà disputées à ce moment.

ART. 3. - PRIX

Des coupes, plaquettes ou prix récompenseront les pilotes les mieux classés. Un classement inter écuries sera établi.

ART. 4. - DIVERS

Concernant les observations d'épreuves, droits d'inscription, projets de règlements, redevances, liste des engagés, classements, amendes : Cf. Règlement Sportif Général.