

C - REGLEMENT PARTICULIER MONTEES/SPRINTS HISTORIQUES

MONTEES/SPRINTS EN OR

Avertissement

A l'exclusion des seuls « Montées/Sprints en Or », les manifestations de ce genre ne sont pas des compétitions et le style de conduite à y adopter doit tenir compte de cette particularité. En conséquence, l'organisateur ou les Commissaires Sportifs présents excluront sans appel, tout concurrent dont ils jugeront le comportement dangereux, pour lui et pour les autres.

ART. 1. MONTÉE/SPRINT HISTORIQUE

1.1. Présentation

Le concept de la « Montée/Sprint historique » permet de faire revivre, sous une forme légèrement adaptée, des épreuves de course de côte ou de sprint renommées, aujourd'hui disparues.

Candidatures

L'intégration d'une manifestation dans le concept de la Montée/Sprint historique est subordonnée à l'acceptation de l'ASAF, après réception d'un dossier de candidature.

1.1.1. Définition et cadre

Bien que faisant revivre une course de côte ou un Sprint et étant organisée – notamment sur le plan de la sécurité – comme une véritable compétition, la « Montée/Sprint Historique » n'est pas une épreuve de vitesse.

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

Une « Montée/Sprint Historique » doit donc être considérée comme une démonstration permettant à des participants d'évoluer, chacun suivant ses possibilités, dans un environnement sécuritaire de qualité, sur un parcours fermé à la circulation.

1.1.2. Réglementation

1.1.3.1. S'agissant à la base d'une course de côte ou d'un Sprint, toute « Montée/Sprint Historique » devra répondre aux Prescriptions sportives de l'ASAF, spécialement le règlement particulier des courses de côte et sprints contenu dans son chapitre VII B de ces Prescriptions.

1.1.3.2. Néanmoins, pour répondre aux spécificités des « Montées/Sprints Historiques », les dispositions suivantes sont d'application :

1.2. Parcours

1.2.1. Le parcours doit être, au moins partiellement, celui utilisé à une certaine époque pour l'organisation d'une Course de Côte ou d'un Sprint. Il n'y a pas de longueur minimale imposée.

1.2.2. Sur ce parcours, la sécurité doit être identique à celle qui serait mise en place s'il s'agissait d'une épreuve de vitesse, notamment au niveau de la présence sur place d'un médecin, d'une équipe de sécurité et des services de secours habituels (ambulance, véhicules d'intervention et de dépannage). Le parcours d'une « Montée/Sprint Historique » sera également soumis à une homologation préalable (voir chapitre II des Prescriptions sportives de l'ASAF).

1.2.3. Il appartient au(x) Bourgmestre(s) de la – ou des – commune(s) concernée(s) d'exiger de l'organisateur, toutes les dispositions qu'il estime devoir être rencontrées et de conditionner l'autorisation définitive de l'organisation au respect des mesures qu'il aura édictées. Ces mesures pourront contenir l'obligation de transmettre le plan de sécurité à la Commission « Rallyes » du SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, ainsi que précisé à l'Art. 1.5. du dit Ch. II. des Prescriptions Sportives de l'ASAF.

1.2.4. En tout état de cause, la Direction Générale Centre de Crise (DGCC), dont dépend cette Commission, pourra prendre, elle-même, l'initiative d'organiser une réunion de sécurité.

1.2.5. Les organisateurs ont, notamment, l'obligation d'équiper de treillis métalliques les endroits du parcours délimités par des fils de fer s'ils souhaitent accueillir au départ de leur manifestation des véhicules de type monoplace, barquette, proto ou assimilé. A défaut, seules les voitures « conduites intérieures » seront autorisées à rouler et les voitures du type « cabriolet » ne seront, dans ce cas, admises au départ que capote ou toit fermé, ou si elles sont munies d'un arceau « 6 points » avec barres longitudinales supérieures, empêchant la pénétration des fils métalliques dans l'habitacle.

Il est toutefois précisé que cette dernière disposition ne s'applique pas de manière contraignante aux véhicules, d'origine, sans capote ni toit fermé et dont la première mise en circulation a été effectuée au plus tard le 31/12/1961. Afin de garantir une sécurité maximale, ces véhicules seront, dans la mesure du possible, regroupés dans l'ordre des départs et pourront, sur simple requête d'un

Commissaire Sportif en fonction (notamment si l'un ou plusieurs de ces véhicules s'avère(nt) très rapide(s)), être précédés d'un « pace car ». Pour autant que de besoin, il est précisé qu'en l'espèce, le rôle de ce « pace car » ne sera pas « d'ouvrir la route » mais bien de « limiter la vitesse d'évolution ».

1.2.6. Deux commissaires sportifs de l'ASAF devront être présents durant toute la manifestation.

1.3. Admission des véhicules

1.3.1. Généralités

- Le nombre de véhicules admis à participer est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement
- Les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des questions de sécurité ou de qualité/diversité du plateau.
- Tout véhicule (immatriculé ou non) fabriqué, mis en circulation ou homologué **avant le 1^{er} janvier 1989** peut être inscrit. **Aucune exception ne sera autorisée, sous peine d'application d'une amende de 250 € (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).**
- Aucun passeport technique ou fiche d'identité ne devra être produite. Néanmoins, chaque véhicule devra non seulement être dans un état de conservation ou de restauration de bon aloi (pas de corrosion déformante, présentation correcte...) mais également se trouver dans un état mécanique lui permettant d'évoluer sans danger (freins, pneus...).
- Si des véhicules immatriculés sont engagés et que, pour eux, l'itinéraire pour rejoindre le départ après avoir effectué la montée, est libre et emprunte des routes ouvertes à la circulation publique, ils devront être conformes au Code de la route (les pneus slicks, par exemple, étant interdits), immatriculés et assurés. Il est à noter, à ce sujet, que la police d'assurance de l'épreuve souscrite par l'organisateur, ne prévoit aucune couverture pour cette éventualité. Les participants y évolueront donc sous le couvert de leur police d'assurance personnelle.

Dès lors, Les participants qui utiliseront la voie publique ouverte, attesteront par écrit, sur leur bulletin d'engagement que le véhicule utilisé est conforme à la législation en matière de circulation routière. Les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinent toute responsabilité en ce domaine.

En conséquence, les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

1.3.2. Normes techniques

Les véhicules devront être conformes à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque. Néanmoins, des voitures équipées de culasse et/ou moteur de substitution pourront également être admises à deux conditions :

- que le modèle ainsi créé ait existé à l'époque,
- que l'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées soit à la hauteur des performances majorées.

L'arceau de sécurité (voir Ch. VI, art. 4.2. du Règlement Technique Général) et le pare-brise en verre feuilleté sont fortement recommandés.

En tout état de cause, le port du casque, par le pilote et l'éventuel passager, est obligatoire.

1.4. Participants - Licences

1.4.1. Pour prendre part à une « Montée/Sprint Historique », tout **conducteur** devra être âgé de 18 ans, au minimum et être titulaire d'un permis de conduire définitif, valable sur le territoire belge. Il devra, en outre, être en possession d'une licence « 1J-L » ou « 1J-B » (1 meeting) disponible sur place, jusqu'à 14 heures ou de toute licence annuelle de l'ASAF (ou de la VAS), prise via un club reconnu par elle(s) .

Des « Titres de participations » pourront, également, être délivrés sur place aux titulaires de licence RACB, sur présentation de celle-ci et paiement d'un droit (voir art. 2.3.5. « TP » du RSG).

1.4.2. Une même voiture pourra être inscrite par deux pilotes différents et un même pilote pourra inscrire deux voitures distinctes. La liste des voitures et pilotes qualifiés au départ devra correspondre exactement au nombre de voitures et de pilotes engagés, étant entendu qu'un droit d'inscription (cfr : assurances) sera dû pour chacune des participations de voiture ou de pilote. Les organisateurs fixeront ces droits d'engagement et les feront figurer dans le règlement particulier de leur manifestation.

L'organisateur veillera, sous peine d'une amende automatique de **250 €** (à percevoir par les CS présents), à identifier clairement chaque voiture (numéros intransférables), chaque pilote et chaque passager (bracelets intransmissibles).

A l'endroit et au moment du départ de chaque montée, les bracelets du pilote et du passager, ainsi que la concordance « Pilote/Voiture », seront contrôlés par le préposé de l'organisateur.

Les n° de voiture/pilote ainsi que le n° du passager (et, idéalement, l'heure exacte du départ) y seront enregistrés.

1.4.3. Procédure d'identification

1.4.3.1. Conducteurs

Lors de l'achat (ou de la vérification de sa licence déjà détenue), le conducteur se verra attribuer, par le secrétariat de la manifestation, un bracelet intransmissible « conducteur » et sera invité à le passer immédiatement à son poignet gauche.

Ce bracelet spécifique « Conducteur » portera le même n° que la voiture (2 voitures engagées = deux bracelets avec n° différents ; 1 voiture avec 2 pilotes = deux n° différents sur la voiture, à utiliser tour à tour).

En outre, un cachet indélébile lui sera apposé sur le dessus du poignet gauche (visible sans devoir se déganter).

1.4.3.2. Passagers

Si l'organisateur prévoit que les véhicules dont la conception le permet, peuvent embarquer un passager (**un seul par montée**). Celui-ci devra disposer, également, d'une licence « 1J-L » ou « 1J-B » ou de toute licence annuelle de l'ASAF (ou de la VAS), prise via un club reconnu par elle.

Lors de l'achat (ou de la vérification de sa licence déjà détenue), le passager se verra, également, attribuer un bracelet intransmissible (**différent de celui des pilotes**) et sera invité à le passer **immédiatement**.

Les passagers seront invités à passer, immédiatement, ce bracelet à leur poignet droit. En outre, un cachet indélébile sera apposé sur le dessus de leur poignet droit.

Ce bracelet portera un n° d'ordre, le même qui figurera en regard de son identité sur la liste officielle de départ « Passagers ». Cette liste devra impérativement être établie, même si aucun droit de participation n'est requis par l'organisateur.

Les passagers peuvent, en accord avec le conducteur, prendre place dans n'importe quelle voiture comportant deux sièges.

N.B. : Le conducteur qui désirerait prendre place en tant que passager dans une voiture (fût-elle la sienne) devra satisfaire aux deux procédures conjointes.

1.4.4. Age minimum

Pour les passagers âgés de moins de 18 ans (**12 ans et 1m.35, au minimum**), une autorisation du responsable légal (Autorité parentale), légalisée par le bourgmestre de la commune de son domicile, sera exigée.

1.5. Déroulement de la manifestation

1.5.1. Organisations conjointes

Une manifestation de type « Montée/Sprint Historique » et une épreuve de « Course de Côte » ou un « Sprint » peuvent, sous certaines conditions, être organisées le même jour, au même endroit.

En pareil cas, le plan de sécurité relatif à la « Course de Côte » ou au « Sprint » restera d'application durant toute la durée du meeting et, également, pendant la séquence « Montée/Sprint historique ».

Il est à noter que la participation d'un même pilote aux deux volets de la manifestation est INTERDITE, sauf si le volet « Montée/Sprint Historique » se déroule totalement APRES la « Course de Côte » ou le « Sprint ».

Ces manifestations jumelées seront considérées comme des manifestations distinctes par la Fédération, et feront l'objet de deux inscriptions « Calendrier ».

Toutefois, une couverture en assurance, adaptée à la double organisation sera appliquée : Les primes relatives aux couvertures communes ne seront dues qu'une seule fois, tandis que les primes relatives aux concurrents « Course de Côte » ou « Sprint » et « Montée/Sprint Historique » feront l'objet de décomptes distincts.

1.5.2. Parcs de départ, regroupement, arrivée

Des parcs de départ, de regroupement(s) et d'arrivée seront prévus afin de rassembler les véhicules des participants et de réduire au minimum d'éventuels soucis de circulation aux abords de l'évènement. Ces parcs seront toutefois ouverts, aux concurrents (qui pourront ainsi, le cas échéant, intervenir sur leur véhicule), ainsi qu'au public.

1.5.3. Liste des pilotes participants

Une liste reprenant l'ensemble des pilotes participants (nom, prénom, n° de licence, marque, modèle, cylindrée et année de la voiture) devra être établie à l'initiative de l'organisateur. Elle sera signée et affichée par lui, dès l'heure atteinte de la fin des engagements, reprise dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Elle sera contresignée pour officialisation par le commissaire sportif présent, une demi-heure après son affichage.

1.5.4. Liste des passagers

La liste des « Passagers », sera établie par ordre chronologique d'inscription.

Elle reprendra leur identité et leur numéro de licence (sans référence à l'une des voitures engagées, puisque les passagers peuvent transiter de l'une à l'autre, au fil des montées).

La liste « Passagers » sera évolutive, étant entendu, évidemment, qu'aucun passager ne peut intégrer une voiture s'il n'est pas, préalablement, repris sur cette liste.

La gestion de cette liste et sa tenue à jour sont du ressort du secrétariat de l'épreuve.

La remise du bracelet intransmissible (voir 1.4.3) sera subordonnée à l'ajout de la participation, sur la liste. La clôture de cette liste interviendra, au plus tard, à 15 heures. Elle sera horodatée et officialisée par l'un des Commissaires Sportifs présents à l'épreuve.

1.5.5. Ordre et procédure de départ

L'ordre des départs et l'intervalle de temps entre ceux-ci (30 secondes conseillées, au minimum) sont laissés à l'appréciation des organisateurs.

De plus, lors de chaque départ, il sera noté par le préposé de l'organisateur, l'heure précise de ce départ, le n° « voiture/pilote », ainsi que le n° de bracelet du passager. Ceci afin de pouvoir, à tout moment de l'épreuve, déterminer qui, exactement, se trouve à bord des voitures en piste. **Les CS en place veilleront à faire respecter ce processus obligatoire.**

1.5.6. Nombre de montées/Passages

Le nombre des montées/passages est limité à 5.

En plus de ces cinq montées/passages, l'organisateur pourra prévoir dans son timing un premier passage considéré comme un « tour de reconnaissance », lors duquel il sera interdit d'embarquer un passager. Si un participant n'a pas la possibilité d'effectuer ce tour de reconnaissance en même temps que les autres, sa première montée sera considérée comme étant ce tour de reconnaissance, tout passager étant alors également interdit.

ART. 2. MONTÉE/SPRINT EN OR

La Montée/Sprint en Or, contrairement à la Montée/Sprint Historique, est une compétition totalement assimilable à une Course de Côte ou à un Sprint classique.

Toutes les dispositions sportives, administratives et sécuritaires prévues dans le R.P. de ces disciplines, y sont donc applicables.

2.1. La « Montée/Sprint Historique » (Démo non chronométrée) aura lieu de 09.00 à 16.30 H.

Il sera permis d'organiser une montée chrono (une seule montée chrono, d'où le nom de « Montée /Sprint en Or » puisqu'il n'y a qu'un seul temps pris en compte pour le classement). – voir cependant l'Art. 2.3.4.8 ci-après). Cette montée chronométrée aura lieu de 16.30 à 18.00 Hr et sera réservée aux véhicules en ordre, techniquement (**VT obligatoires pour les voitures inscrites à la « Montée/Sprint en Or »**), préalablement inscrits dans cette catégorie et dont les pilotes possèderaient la licence « 1J-A4 » (licence valable pour 1 meeting et à solliciter sur place) ou, au minimum, une licence annuelle « A4 » délivrée via un club reconnu.

Il est à noter que les licences annuelles de la VAS, d'un niveau suffisant, peuvent utilement servir, ainsi que les licences RACB, accompagnées d'un TP, si la licence nationale détenue et présentée est, au minimum, équivalente à celle de l'ASAF, requise pour piloter dans ces circonstances (**!! voir encadré du point 2.1.1.5. ci-après**).

Principes règlementaires pour les participants à la « Montée/Sprint en Or » :

2.1.1. Epreuve accessible aux véhicules FERMES (toit ou capote) susceptibles de participer aux épreuves routières (hormis l'immatriculation, l'assurance et le Contrôle technique) immatriculés, fabriqués, mis en circulation ou homologués avant le **1^{er} janvier 1989**.

2.1.1.1. Normes techniques des véhicules : respect intégral du règlement PH :

2.1.1.2. Véhicules répartis en 5 classes : Véhicules répartis en 5 classes : **A, B, C, D et S/R** ;

• **A** : de 0 à 1300 cc ;

• **B** : de 1301 à 1600 cc ;

• **C** : de 1601 à 2000 cc ;

• **D** : + de 2000 cc ;

• **S/R** : véhicules historiques répondant aux normes de la Div 4 « Rallye », toutes classes confondues.

2.1.1.3. Application de coefficients égalisateurs en fonction de la motorisation (Wankel, Turbo, TD,...) et du mode de propulsion (4x4), dans les classes **A, B, C et D**, pour déterminer la classe de cylindrées (sans incidence sur les performances réalisées) ;

2.1.1.4. Application de coefficients d'âge, pour pondérer les performances. L'année pivot, pour laquelle le coefficient est « 1 », est l'année 1980. Pour les voitures d'avant 1980, le coefficient descendra de 0,003 point par année et pour celles d'après 1980, il augmentera de la même valeur, par année.

2.1.1.5. Les concurrents de la **classe S/R** (toutes cylindrées confondues) seront tous affectés du coefficient d'ancienneté le plus élevé (soit celui correspondant à l'année en cours, moins 20 ans) majoré de 0,003. Soit, pour l'année 2014, un coefficient de 1,043(1,039 pour 1993+ 0,004).

ATTENTION : Les pilotes de la classe S/R devront être détenteurs de licences « A3 » annuelles ASAF ou VAS (ou équivalentes RACB + TP : voir tableau 2.2.16. du RSG), préalablement acquises via un club reconnu par l'une des deux fédérations. (Il n'existe pas de licence journalière de ce type)

2.1.1.6. Si le parcours le permet (équipements de sécurité spécifiques installés), la « Montée en Or » sera également accessible aux monoplaces et aux voitures découvertes répondant aux conditions d'admission (ancienneté de fabrication et/ou d'homologation). Les voitures découvertes « routières » seront réparties dans les diverses classes **de cylindrée**, les monoplaces (formules, proto's, etc) seront toutes regroupées, sans distinction de cylindrée, dans la classe **S/R** et affectées, pour la

saison 2014, du coefficient 1,1. Ce coefficient pourra éventuellement être revu pour les saisons futures.

2.1.2. Normes de sécurité : respect intégral du règlement PH (en ce compris les libéralités accordées aux véhicules mis en circulation, fabriqués ou homologués par la FIA avant le 31 décembre 1961) ou respect de la fiche d'homologation FIA. Les véhicules ne possédant pas de « carnet jaune », ni de « Passeport Technique » feront l'objet de Vérifications Techniques approfondies et la fiche d'homologation devra être présentée aux CT lors de chaque meeting.

2.1.3. Principes d'organisation de la « Montée en Or » :

2.1.3.1. Les véhicules s'élancent de minute en minute, à la minute pleine, sous les ordres du starter. Les cinq dernières secondes sont décomptées par ce même starter suivant les signes manuels conventionnels (Idem départ spéciale de rallye non show).

2.1.3.2. Le chronométrage sur la ligne d'arrivée peut être organisé de deux manières :

a. soit à l'aide d'une cellule ;

b. soit à l'aide d'un chrono (méthode à l'ancienne) à condition que ce chrono soit équipé d'une imprimante.

2.1.3.3. Les temps seront pris, au minimum, au dixième de seconde.

2.1.3.4. En cas d'ex-æquo après application des coefficients, c'est l'ancienneté de la voiture puis la cylindrée (exacte) qui seront les facteurs de départage.

2.1.3.5. Tout concurrent gêné par un drapeau jaune, une sortie de route d'un autre concurrent ou arrêté par un drapeau rouge aura le droit de recommencer sa montée. Ce fait DEVRA être confirmé par un commissaire qui est, de facto, juge de fait pour cette matière.

2.1.3.6. Trophées attribués au 3 premiers au Général et aux 3 premiers de chaque classe. Une classe comportant moins de 3 concurrents sera automatiquement fusionnée avec la classe immédiatement supérieure. Seules, les classes PH S/R et 20 ne pourront être regroupées avec une autre.

2.1.3.7. Il est évident que la « Montée Sprint en Or » se fait pilote seul à bord.

2.1.3.8. A l'issue de la « Montée/Sprint en Or », il pourra être organisé une **« Super Finale »**. Cet exercice permettra, aux cinq ou dix premiers concurrents (selon le Règlement Particulier de l'organisateur) de la « Montée/Sprint en Or » d'effectuer une nouvelle montée afin de déterminer leur classement final : le temps pris en considération pour l'établissement du classement définitif des 5 ou 10 premiers, sera, uniquement, celui réalisé lors de cette dernière montée. Même, si le temps réalisé lors de la « Super Finale » est moins bon que celui d'autres concurrents lors de la « Montée/Sprint en Or », ceci n'aura pas pour effet de faire sortir le pilote concerné du classement des 5 ou 10 premiers.

Les participants qualifiés pour prendre part à la « Super Finale » mais qui n'y prendraient pas part seraient classés aux dernières places, selon l'ordre des temps réalisés lors de la « Montée en Or ».

Les participants à la seule « Montée en Or » seront classés selon leur temps y réalisé, à partir de la 6^{ème} ou de la 11^{ème} place.

Afin de permettre le déroulement de cette « Super Finale » sans nuire à la partie « Démo », le timing de la manifestation sera allongé d'une heure.

La « Super Finale » se déroulera alors de 18.00 à 19.00 h.

2.1.3.9. « Final Three »

A l'issue de la « Super Finale », l'organisateur pourra organiser le « Final Three ». Cet exercice permettra, aux trois premiers pilotes (selon le Règlement Particulier de l'organisateur) de la « Super Finale », d'effectuer une nouvelle montée afin de déterminer leur classement final définitif. Le temps pris en considération pour l'établissement du classement des 3 premiers, sera uniquement celui réalisé lors de cette dernière montée et ce, même si le temps réalisé lors du « Final Three » est moins bon que celui d'autres pilotes lors de la « Super finale », ceci n'ayant pas pour effet de faire sortir le pilote concerné du classement des 3 premiers. Les participants qualifiés pour prendre part au « Final Three », mais qui n'y prendraient pas part, seraient classés aux dernières places, selon l'ordre des temps réalisés lors de la « Super Finale. »

2.1.4. Sécurité du parcours

Il est bien entendu que, dans ces conditions, le plan de sécurité doit être soumis à la commission rallye du Service Public Fédéral Intérieur.

ART. 3. RÈGLEMENT « 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. 4. 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. 5. FEUILLE DES VÉRIFICATIONS « 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.