

D - REGLEMENT PARTICULIER KARTING

Art 1. - CONDITIONS D'ADMISSION

Les articles du Règlement Sportif Général sont d'application.

L'âge requis pour participer est de :

Catégories ASAF

KZ ASAF : début de l'année civile des 15 ans.

N.B. : Tout pilote participant au championnat National ne pourra concourir à l'ASAF dans une catégorie inférieure.

Challenges

Mini : 8 ans accomplis, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 11 ans a été atteint.

X30 Cadet : début de l'année civile des 11 ans, jusqu'à la fin de l'année civile où l'âge de 13 ans a été atteint.

X30 Junior : début de l'année civile des 13 ans, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 16 ans a été atteint.

X30 Senior: début année civile des 15 ans

X30 Masters: 1.- début année civile des 25 ans

2.- début année civile des 18 ans pour autant que le pilote présente un poids minimum² de 80 kg, équipement compris (casque, combinaison, etc.).

X30 Shifter: début de l'année civile des 15 ans.

EERP 250 : début année civile des 15 ans

Rappel

Pour des raisons de sécurité et de respect des conditions des contrats d'assurance, tout club organisateur doit, lors de ses organisations officielles, respecter obligatoirement l'âge d'admission dans les différentes catégories et challenges ASAF (ex : MINI = 8 ans accomplis).

Art 2. - CONTROLE DU BRUIT

Le niveau sonore maximum est de **108** décibels y compris la tolérance de 3 décibels admise, avec pénalité pour le surplus, selon le barème CIK. La prise des phones se fera suivant le règlement CIK (FIA).

Le directeur de course, en accord avec la Commission Technique de l'ASAF, pourra arrêter à tout moment de la course (drapeau noir à disque orange, plus n°) le pilote dont le moteur ou l'échappement serait jugé trop bruyant et ce, dès les essais non qualificatifs.

Art 3. - DEROULEMENT DU MEETING

3.1. ENTRAINEMENTS

- Aucun pilote ne peut accéder au circuit avant d'avoir passé le contrôle de licence.
- La piste devra être accessible pour l'entraînement préalable à toute compétition pendant deux périodes de durées variables par catégorie (à stipuler dans le règlement particulier du meeting). Selon le cas, la deuxième sera réservée au chronométrage. Ces périodes pourront varier de 8 à 15 minutes.
- Durant les chronos, les pilotes et leur matériel ne pourront plus reprendre la piste, une fois rentrés dans le parc d'arrivée. De plus, ils devront passer directement sur la balance.
- Sauf dérogation écrite, les entraînements sur les circuits occasionnels sont interdits avant le jour fixé pour la manifestation.
- Lors des courses, l'organisateur pourra regrouper les catégories et challenges par groupe, suivant ce schéma :
 - 1.- KZ ASAF et Challenge X30 SHIFTER (avec classements séparés)
 - 2.- Challenge Mini
 - 3.- X30 Cadet
 - 4.- Challenge X30 Junior
 - 5.- Challenge X30 Senior
 - 6.- Challenge EERP 250 et X30 MASTERS (avec classements séparés)

3.2. MEETINGS

3.2.1. Provinciaux et Communautaires :

- Chaque course du meeting "Karting Vitesse" sera considérée comme une course à part entière.
- Les meetings comporteront donc 2 courses disputées sur un nombre de tours variable, suivant la météo (pluie ou sec), déterminé par la Direction de Course, affiché au tableau d'affichage officiel et annoncé lors du briefing du directeur de course.
- Les meetings provinciaux pourront, à leur discrétion, organiser des meetings selon le canevas repris ci-dessus ou des meetings comprenant 3 courses de 10 minutes, au minimum, + 2 tours.

- S'il y a des manches de qualification elles auront une durée pouvant varier entre un minimum de 10 minutes + 2 tours et un maximum de 15 minutes + 2 tours **ou sur un nombre de tours pré-déterminé.**
- **Pendant la course, le temps restant et/ou le nombre de tours encore à parcourir sera indiqué clairement aux pilotes.**
- **Lors des courses FWB, il sera, dans la mesure du possible, désigné des juges de fait ; ceux-ci rédigeront obligatoirement un rapport de constatation après chaque course (1 et 2) qu'ils remettront au directeur de course pour suite éventuelle. Ces rapports seront ensuite transmis aux Commissaires Sportifs, lesquels confirmeront ou infirmeront la décision du Directeur de Course. Aucune contestation n'est recevable quant aux constatations des juges de fait et les décisions en découlant, avalisées par le collège des CS, ne sont pas passibles d'appel.**
- Seul un meeting communautaire ASAF peut être organisé en deux jours avec la possibilité d'augmenter le droit d'engagement de maximum **25 €** par inscription et ce, après avoir obtenu l'autorisation du GT Karting et / ou du CA de l'ASAF.
- S'il y a mélange de plusieurs catégories, ou challenges, l'établissement de la grille de départ de la course 1 sera laissé à l'appréciation de la direction de course qui pourra :
 - soit se baser sur les chronos, toutes catégories confondues
 - soit former la grille en regroupant les différents concurrents par catégories
- Le principe retenu sera d'application pour tout le meeting avec un maximum de **34** pilotes au départ. Les « Mini » ne peuvent pas être mélangés avec d'autres catégories. Si le nombre de concurrents d'une catégorie dépasse l'homologation de la piste, ceux-ci seront divisés en deux groupes ou séries, sur base d'un tirage au sort informatique, dès la première séance d'essais non qualificatifs. Les essais qualificatifs se disputeront en deux groupes ou séries et dans le cas de modification d'adhérence, la règle des 101% CIK/FIA sera d'application. Suivant les critères d'homologation de la piste (34 maximum ou moins), les pilotes seront qualifiés pour les courses 1 et 2. Les non qualifiés pourront participer dans une catégorie moins fréquentée et présentant des performances similaires, mais hors classement.
- UN BRIEFING ORAL DOIT ETRE TENU PAR LE DIRECTEUR DE COURSE (avant la PREMIERE course) soit par catégorie (sur la pré-grille) soit général (à prévoir dans le timing)
TOUS LES PILOTES DOIVENT ETRE PRESENTS A CE BRIEFING SOUS PEINE D'AMENDE A PAYER AVANT LE DEPART **(25€)**.
UN CONTROLE SERA EFFECTUE PAR LA REMISE DES LICENCES, SIGNATURE OBLIGATOIRE DU DOCUMENT DE PRESENCE OU REMISE DE BRACELETS AUX PRESENTS.
- Deux meetings de karting ne peuvent être programmés à une semaine d'intervalle, sauf s'il s'agit du même organisateur.
- Aucune autre manifestation karting (course provinciale, course club, journée « Challenge », journée d'initiation, etc.) ne pourra être organisée le jour d'une épreuve karting du championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, inscrite au calendrier.

3.2.2. Attribution des points

- 3.2.2.1. A chaque course : voir Article 4, Classement du présent règlement particulier.
- 3.2.2.2. Tout pilote qui prend le départ est classé (départ= être passé sous le signal de départ)
- 3.2.2.3. Un pilote présent sur la grille de départ, même s'il ne prend pas le départ, doit se présenter au contrôle technique et se plier aux obligations des pilotes prenant le départ.
- 3.2.2.4. Pour la remise des prix du meeting, un classement sera établi au cumul des points obtenus dans chaque course.
- 3.2.2.5. Pour figurer au classement "cumulé" de fin de meeting, il faut avoir été pointé à, au moins, une course. **Pointé = avoir pris le départ (être passé sous le signal de départ)**

3.2.3. Pointage

- 3.2.3.1. La cellule doit obligatoirement être montée sur le kart dès la première séance d'essais (si elle est à la disposition du pilote) et installée suivant le plan de montage fourni par l'organisateur.
- 3.2.3.2. Si après rappel, il est constaté que le pilote n'a pas installé sa cellule pour prendre la piste, il ne sera plus pointé manuellement.
- 3.2.3.3. Toute cellule perdue par le pilote lui sera facturée au prix coûtant, facture d'achat à l'appui.
TOUTE FRAUDE OU TENTATIVE DE FRAUDE DANS L'UTILISATION DES PUCES SERA SANCTIONNEE par l'exclusion et le renvoi auprès des Instances juridictionnelles de l'ASAF.
- 3.2.3.4. Documents d'épreuve : la liste d'inscrits, la liste des chronos, les classements des courses seront signés par le secrétaire du meeting ou le responsable du chronométrage. Il doit obligatoirement posséder une licence d'Officiel. Seuls, la liste des engagés, des qualifiés et les classements de chaque course doivent être officialisés.

3.3. DEPART

Le départ style "Le Mans" est strictement interdit.

Procédure de départ "lancé"

Le départ effectif sera donné après un à trois tours de chauffe (maximum admissible), pendant le(s)quel(s) les pilotes sont tenus de rester groupés, de garder leur place, de s'aligner sur la vitesse du premier et ce, jusqu'au moment du départ (extinction des feux) et du franchissement de la ligne.

Si, au signal du directeur de course (drapeau vert), un pilote ne démarre pas de la grille de départ (ou des prégrilles) à la suite d'un problème technique, il ne pourra prendre la piste qu'avec l'autorisation du directeur de course ou du responsable des prégrilles. Si cette autorisation lui est accordée, il prendra le départ à l'arrière de la formation ou pourra, s'il en a la possibilité, reprendre sa place dans la grille, mais cette manœuvre ne pourra, en aucun cas, gêner les autres concurrents. **Dans tous les cas**, cette tentative devra être terminée avant d'avoir atteint **la ligne rouge**, matérialisée sur la piste et indiquée comme telle par le directeur de course lors du briefing.

Si le Directeur de Course estime ne pas pouvoir donner le départ après les trois tours autorisés, il devra présenter le drapeau rouge aux concurrents et une nouvelle procédure de départ sera initiée.

RAPPEL: IL EST INTERDIT DE QUITTER SA LIGNE OU DE SORTIR DES COULOIRS AVANT LE FRANCHISSEMENT DE LA LIGNE DE DEPART OU LE SIGNAL DE DEPART (Voir pénalités)

Dans le cas d'un départ aux feux, le signal est l'extinction des feux. Donc, les pilotes peuvent quitter leur ligne et sortir des couloirs dès les feux éteints.

Lors du départ au drapeau national, le directeur de course se positionnera plus ou moins 5 mètres derrière la boucle de chronométrage (ligne départ arrivée) de manière à pouvoir contrôler l'ordre de passage des pilotes de la première ligne. Le drapeau national ne sera agité qu'après le franchissement de cette boucle par les deux premiers.

Procédure de départ « arrêté »

Dans toutes les catégories, un départ arrêté pourra être donné. Dans ce cas, les concurrents ne peuvent quitter leur place avant le signal de départ. Sur les pistes techniquement équipées, la procédure CIK pourra être d'application et précisée lors du briefing et ce pour toutes les catégories ou challenges quel que soit le type de départ : Départ lancé (boucle CIK des 25 m.) ou départ arrêté. Aucun départ donné au moyen du drapeau depuis le centre de la piste ne sera autorisé.

3.3.1. Règlement « drapeau bleu »

(A préciser lors des briefings avec rappel de la signification du drapeau fixe ou agité)

Lors de mélange de catégories dans un même course (ex. : KZ ASAF avec X 30 Shifter), le directeur de course pourra présenter le drapeau bleu sur les pilotes les moins rapides sans distinction de catégories.

3.4. ARRET DE LA COURSE (DRAPEAU ROUGE)

3.4.1. Si 75 % de la durée de la course ont été disputés, la course sera déclarée accomplie et le résultat en sera donné par l'ordre final à la fin du tour précédant l'arrêt (drapeau rouge)

3.4.2. Si moins de 75 % de la course ont été disputés, un nouveau départ sera donné avec la grille suivant le classement du tour précédant le drapeau rouge mais uniquement pour le temps de course restant à parcourir au moment de l'arrêt (drapeau rouge). Dans ce cas tous les pilotes présents en pré-grille lors du premier départ pourront repartir et ce dans un délai de 30 minutes maximum (ce délai pourra être raccourci par la direction de course en accord avec les commissaires sportifs).

3.5. PROCEDURE SLOW « NEUTRALISATION »

Suite à un incident (accident) sur la piste, à l'intervention du service médical (médecin) ou au changement brusque et imprévisible d'adhérence (forte pluie, huile, ...) rendant la conduite dangereuse pour tous, la Direction de Course pourra lancer la procédure de neutralisation (Slow). Dans ce cas, la Direction de Course présentera au pilote en tête à ce moment, les panneaux « Slow » et son numéro.

Ce pilote sera responsable de la neutralisation, il roulera à vitesse réduite, tous les autres se regrouperont en file indienne derrière lui avec interdiction absolue de dépasser (sauf si le pilote qui précède rencontre des problèmes techniques). En cas de non-respect, le pilote sera exclu de la course (E).

Tous les postes de Commissaires de piste (Direction de Course comprise) présenteront les drapeaux jaunes agités.

Tous les tours effectués pendant la procédure seront comptabilisés (comme en course) et les rentrées en parc de réparation sont autorisées sachant que le ou les pilotes reprendront la piste derrière le peloton (fin de file).

Un tour avant la fin de la procédure, les drapeaux jaunes seront présentés fixes à tous les postes de Commissaires de piste (Direction de Course comprise). Au passage suivant, le Directeur de Course relancera la course sur présentation du drapeau vert au premier pilote.

Important : La procédure « Slow » sera obligatoirement rappelée à tous les pilotes lors du briefing par le Directeur de Course.

Le drapeau rouge (et sa signification) reste PRIORITAIRE en toute circonstance.

3.6 DISPOSITION SPECIALE POUR LES PILOTES DOUBLES

Dans les catégories comportant plus de 25 pilotes au départ, la direction de course en accord avec les commissaires sportifs pourra appliquer pour les courses 1 et 2, la procédure CIK des « doublés ».

A savoir :

« La direction de course présentera aux pilotes doublés ou sur le point de l'être, le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec leur numéro ; le ou les pilotes concernés devront le plus rapidement possible quitter la piste et rejoindre la zone de pesage ; les pilotes concernés seront classés suivant le nombre de tours effectués avant leur rentrée à la balance. Le non-respect de cette règle entraînera l'exclusion (E) du ou des pilotes (drapeau noir plus numéro) ».

Cette disposition sera affichée au tableau officiel dès la fin des inscriptions et rappelée lors du briefing (ainsi que dans les pré-grilles) avant chaque départ, par le Directeur de course.

Art 4. - TYPES DE COURSE AUTORISES

4.1. PROVINCIALE ET COMMUNAUTAIRE

Un nombre variable de concurrents, limité par la capacité de la piste, est réparti obligatoirement en deux files. Le nombre de pilotes autorisé par 100 mètres de longueur de la piste, sera de 4, avec un maximum de 34 pilotes au total (ex. : 32 pilotes pour une piste de 800 mètres et 34 pour une piste de 900 mètres et plus). Pour les circuits permanents d'une largeur de plus de 6 mètres, 5 pilotes par 100 mètres de longueur pourront être autorisés, tout en conservant un maximum de 34 pilotes. Pour les essais libres et chronométrés, on pourra accepter 20 % de pilotes en plus du nombre imposé. L'établissement de la grille de départ de la première course d'une catégorie se fera en fonction des essais chronométrés obligatoires.

La grille de la première course sera déterminée par le meilleur chrono. En cas d'ex-æquo, le meilleur deuxième temps sera prépondérant. Celle de la 2ème course, par le classement de la première. Lors de l'établissement du classement final (facultatif) du meeting, l'organisateur devra, s'il subsiste des ex æquo, les départager par le résultat des essais chronométrés.

4.2. SECURITE SUR LES CIRCUITS

4.2.1. CIRCUITS NON PERMANENTS

Homologation : l'homologation des circuits non permanents se fera en collaboration avec un membre du GT Karting ou une personne représentative de la discipline (exemple : ancien pilote)

Chaque circuit non permanent doit répondre aux dimensions suivantes :

- longueur minimum : 400 m en Provincial - 600 m en Communautaire.
- largeur minimum : 4 m en Provincial - 6 m en Communautaire.
- dans le cas de circuits non permanents, une ligne droite ne peut être plus longue que 170 m.
- le revêtement sera obligatoirement en béton ou en asphalte.
- dans les lignes droites, une botte de paille (petit format) doit être disposée tous les 3 m. Elle peut être remplacée par une colonne de pneus superposés et attachés ensemble d'une hauteur minimale de 50 cm. Dans le cas où le dégagement d'un ou de chaque côté d'une ligne droite assurerait naturellement une sécurité efficace, les bottes de paille ou colonnes de pneus ne seront pas nécessaires.
- dans les virages, placer des bottes de paille (petit format) de façon ininterrompue, du côté extérieur.
- du côté extérieur où le public est autorisé, les barrières "Nadar" doivent être continues et attachées ensemble. Une botte de paille (petit format) protégera le pied desdites barrières « Nadars » et ce, dans le sens de la course.
- Les fils barbelés, les câbles en acier, etc. sont strictement interdits.
- Lorsque les barrières « Nadar » utilisées possèdent en dessous une ouverture de plus de 25 cm, il y a lieu de boucher celle-ci par des bottes de paille (petit format) ou par des pneus attachés ensemble.
- L'espace libre entre deux routes parallèles sera de minimum 5 m; si ce n'est pas le cas, une rangée de barrières « Nadar » devra être placée de façon continue au centre de la route.
- Si certaines zones sont interdites au public, l'organisateur devra l'indiquer au moyen de signaux d'interdiction.

4.2.2. PARC DES COUREURS

- Chaque pilote concurrent devra être muni d'un extincteur d'au moins 6 kg, lors des meetings « Vitesse ». En « Endurance », deux extincteurs de 6 kg, au minimum, par équipage, sont requis.
- Il est interdit de rouler dans le parc des coureurs
- Interdiction d'y circuler avec quads, trottinettes, motos ou tout autre véhicule à moteur.
- L'organisateur pourra interdire de faire tourner les moteurs à vide dans le parc des coureurs. Il devra dans ce cas prévoir un emplacement pour cela (par exemple pré-grille ou aire du contrôle technique)

4.2.3. SÉCURITÉ DES PILOTES

Aussitôt après avoir franchi un drapeau jaune, les pilotes doivent ralentir, lever le bras, se tenir prêts à s'arrêter et garder leurs positions respectives. Ils ne pourront entamer une manœuvre de dépassement qu'après avoir franchi l'obstacle.

Tout manquement entraînera d'office, des pénalités.

Ramener sa machine à contresens sur la piste dès le départ donné est strictement interdit.

Après une panne ou incident sur la piste, un pilote qui enlève son casque est considéré comme ayant abandonné.

4.2.4. STATUT DES COMMISSAIRES DE PISTE

Comme en « Circuit » et en « Auto-Cross/Kart-Cross », les commissaires de piste non licenciés ASAF, VAS ou RACB, sont couverts, ainsi que l'ensemble des autres bénévoles intervenant dans la manifestation, par une police spécifique « Collective Accidents – Bénévoles (circuit) » souscrite par l'ASAF (contrat AXA 700.593.604

Cette police remplace, dans ces disciplines, les contrats « Collective Accidents – Bénévoles » souscrits par les CSAP, lesquels ne couvrent, dans les autres disciplines, que les « volontaires » censés aider l'organisateur dans des attributions relevant uniquement de logistique extra sportive (mise en place, cuisine, bar, ticketterie, etc.).

Cette police ne sortira ses effets, en cas de sinistre, que vis-à-vis des commissaires de piste NON licenciés.

Pour rappel, à l'idéal, en vue de pouvoir compter sur de meilleures garanties que celles de la « Collective Accidents – Bénévoles », les Commissaires de piste devraient être titulaires d'une licence CAS (voir CH. I, RSG, Art. 2.1.6) ou d'une licence « Officiel » (voir CH. I, RSG, Art. 2.1.5).

Des licenciés « Concurrents » peuvent également être employés à cette tâche mais, pour eux, une liste préalable doit être établie et remise, avant l'épreuve, au Président du Collège des Commissaires Sportifs (voir CH. I, RSG, Art. 2.1.6. NB).

Art 5. - AIDE EXTERIEURE

Pour des raisons évidentes de sécurité, il est rappelé que le pilote ne pourra pas être repoussé ou aidé sur le circuit, même par un concurrent (sauf dans l'aire appropriée à cet effet dans le parc des coureurs, dont les limites seront définies par l'organisateur) (voir tableau des pénalités)

Art 6. - REMISE DES PRIX

L'organisateur devra donner au minimum cing coupes ou trophées par catégorie comptant au départ huit pilotes minimum (pour les meetings provinciaux, ce minimum est ramené à 3 coupes par catégorie.

Art 7. - DOUBLE ENGAGEMENT :

Un pilote ne pourra s'inscrire que dans une seule catégorie officielle ASAF, lors d'un même meeting.

Cette restriction ne s'applique pas aux challenges privés.

Art 8. - GENERALITES

- Tout article du règlement particulier de l'organisateur contraire au présent règlement et au Règlement Sportif Général de l'ASAF est déclaré nul et non avenu.

- Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, se référer au règlement C.I.K./F.I.A.

- Tout pilote est responsable et solidaire des actes et du comportement de ses mécaniciens et accompagnateurs, tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit.

Le pilote ne s'arrêtant pas après maximum 3 passages sous le drapeau noir + numéro sera EXCLU et pourra se voir poursuivi devant le conseil de discipline.

Art 9. - PENALITES

Le tableau des pénalités ci-après a, seul, force de loi envers toute pénalité qui pourrait figurer dans un quelconque règlement.

Toutes les sanctions relatives aux règlements techniques seront automatiquement prises suivant les dispositions prévues dans les Prescriptions Sportives ASAF.

La liste de pénalités suivante n'est pas exhaustive et d'autres pénalités pourront être prises par la direction de course et les commissaires sportifs conformément au règlement général de l'ASAF et le code de conduite CIK/FIA.

D - Règlement Particulier Karting

TABLEAU DES PENALITES EN KARTING VITESSE

	A. Présentation au Secrétariat	SANCTIONS
1.	Arrivée après fermeture, sans excuse	Inscription refusée
2.	Attitude incorrecte ou antisportive	Exclusion du meeting
	B. Entraînement libres	
3.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting
4.	Non-respect du drapeau jaune, 1 ^{ère} fois	Avertissement
5.	Non-respect du drapeau jaune, 2 ^{ème} fois	Exclusion de l'entraînement
6.	Pilotage dangereux, antisportif, 1 ^{ère} fois	Avertissement
7.	Pilotage dangereux, antisportif, 2 ^{ème} fois	Exclusion de l'entraînement
8.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N°	Exclusion de l'entraînement
	C. Entraînements chronométrés	
9.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting
10.	Non-respect du drapeau jaune	Exclusion des chronos
11.	Pilotage dangereux, attitude antisportif caractérisée	Exclusion des chronos
12.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N°	Exclusion des chronos
13.	Aide extérieure	Exclusion des chronos
14.	Tour non parcouru entièrement.	Perte des chronos
15.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident	Perte du chrono de ce tour
16.	Poids non conforme	Perte des chronos
17.	Le non passage au pesage après la séance chronos ou à sa rentrée dans le parc	Perte des chronos
	D. Procédure de départ	
18.	Non-respect des instructions du D.C. par un pilote de la 1 ^{ère} ligne, 1 ^{ère} fois	Pénalité de 3 secondes
19.	Non-respect des instructions par un pilote de la 1 ^{ère} ligne, 2 ^{ème} fois	Pénalité de 5 secondes
20.	Quitter sa place, ou sortir des couloirs avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux, 1 ^{ère} fois	Pénalité de 10 secondes
21.	Quitter sa place, ou sortir des couloirs avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux, 2 ^{ème} fois	Pénalité de 10 secondes Cumulable avec le point 20
	E. Durant une course	
22.	Non-respect du drapeau jaune, 1 ^{ère} fois	Pénalité de 5 secondes
23.	Non-respect du drapeau jaune, 2 ^{ème} fois	Pénalité de 10 secondes
24.	Non-respect du drapeau bleu, 1 ^{ère} fois	Avertissement
25.	Non-respect du drapeau bleu, 2 ^{ème} fois	Pénalité de 5 secondes
26.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N° après 3 passages ☛ drapeau noir + numéro	Exclusion de la course (E)
26.1	Non-respect du drapeau doublé (bleu diagonal rouge + n°)	Exclusion de la course (E)
27.	Aide extérieure caractérisée ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course (E)
28.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident provoqué sans gain	Dernier avertissement Drapeaux N/B + N°
29.	Tour non parcouru entièrement ayant entraîné un gain	Pénalité de 10 sec.
30.	Repoussé accidentellement	Pénalité de 5 secondes
30.1	Pilotage agressif, non approprié	Pénalité de 10 secondes
31.	Pilotage dangereux, antisportif caractérisé ou volontaire ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course (E)
	F. Durant le meeting	
32.	Rentrée dangereuse dans les stands	Interdiction de départ ou pénalité de 10 secondes
33.	Ne pas obéir aux injonctions du responsable de la pré-grille	Interdiction de départ ou pénalité de 10 secondes
34.	Attitude antisportive du pilote ou (et) d'un accompagnant en course ou dans les stands. ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course EXCLU = E et renvoi au Conseil d'administration
35.	Rouler dans le parc des pilotes	Interdiction de départ
36.	Faire tourner un moteur dans le parc des pilotes (si interdit)	Interdiction de participer à la course 1 ou 2
37.	Rouler visière levée par temps sec, 1 ^{ère} fois	Avertissement
38.	Rouler visière levée par temps sec, 2 ^{ème} fois	Pénalité de 10 secondes
39.	Poids non conforme	Classé dernier avec 0 point
40.	N° de moteur différent de la fiche technique ou type de moteur non enregistré ou non-conforme pour la catégorie	Exclusion du meeting EXCLU (E) ou Exclusion (E) de la course 1 ou 2

Rappel : Exclusion de la course 1 ou 2 ou du meeting = EXCLU(E) → le(s) résultat(s) doit (doivent) obligatoirement être comptabilisé(s)

Art 10. -DROITS D'ENGAGEMENT : MODALITES (voir également Art.3.11. et 9. du R.S.G.)

Catégorie MINI :

Par course **95 euros/ pilote**

Non préinscrit 125* euros/ pilote

Autres catégories ou Challenges :

Par course **145 euros/ pilote**

Non préinscrit 175* euros/ pilote

PROMOKART **145 euros/ pilote**

VINTAGE DEMO **15 euros / pilote**

* Après la date limite d'inscription, **(le lundi précédant l'épreuve)** l'organisateur aura la possibilité de ne plus accepter d'inscriptions. S'il les accepte, il pourra **exiger un droit majoré de 30€ comme détaillé, ci-dessus** (sauf pour les catégories PROMOKART et VINTAGE DEMO où l'inscription sans majoration restera possible jusqu'au moment des Vérifications Administratives).

- La date limite d'acceptation d'inscription tardive reste à l'appréciation de l'organisateur mais dans les limites du timing.

- Il est rappelé aux organisateurs que le règlement définitif, sous fichier PDF, DOIT, également, être transmis au secrétariat de l'ASAF (secretariat@asaf.be), au plus tard, **30 jours avant l'épreuve**, en vue d'être publié sur le site Internet de la Fédération.

En cas de manquement, une amende automatique de **50 €** sera appliquée.

- Dans le cas d'une licence d'un jour ou d'un titre de participation, l'inscription est possible la veille. En cas de refus de délivrance de la licence par les CS, le remboursement de l'inscription aura lieu sans frais.

Pour pouvoir appliquer ce dernier point, il est imposé à l'organisateur d'envoyer le règlement particulier de son meeting approuvé par les responsables de la discipline (en premier lieu par le responsable de la CSAP, ensuite par le Responsable ASAF de la Commission) à tous les clubs "Karting" repris dans les Prescriptions Sportives, au secrétariat de sa CSAP d'appartenance, au secrétariat de l'ASAF, et ce, au minimum 30 jours avant le déroulement de celui-ci.

- Si le projet n'est pas parvenu au responsable du G.T. KARTING (rapporteur) 60 jours (Art. 3.12. RSG) avant le meeting, celui-ci sera exclu de tout championnat.

- Un bulletin d'engagement type et le règlement particulier de l'épreuve, qui reprendra les coordonnées des organisateurs seront disponibles sur le site Internet de l'ASAF ou sur demande auprès de son secrétariat.

Art 11. PARC FERME

- Après la première course de chaque catégorie, l'organisateur pourra mettre les karts en Parc Fermé.
- Après la deuxième course de chaque classe, cette latitude devient une imposition. Une demi-heure après la rentrée du dernier kart, tous pourront en ressortir, sauf en cas de réclamation sur le matériel ou de démontage. Le Parc Fermé est obligatoire pour tous les meetings Communautaires Francophones.

Art 12. CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES (Karting Vitesse)

12.1.- CALENDRIER

Il sera organisé un Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour la catégorie KZ ASAF

En 2014, 5 meetings pourront constituer ces championnats, tous organisés par le KC Sambrea, **sous l'appellation de « Belgian ASAF Karting Series ».**

- | | | |
|----------------|---------------------------------------------------------|-----------------------|
| - 16 mars | Trophée du Printemps (OPEN) + Promokart | Mariembourg |
| - 18 mai | Trophée des Ardennes (OPEN) + Promokart | Francorchamps |
| - 10 août | Trophée du Nord (OPEN) + Promokart | Ostricourt (F) |
| - 28 septembre | Trophée du Karting des Fagnes (OPEN) + Promokart | Mariembourg |
| - 26 octobre | Challenge « La Victoire » (OPEN) + Promokart | Mariembourg |

12.2.- VEHICULES ADMIS

Voir Règlement Technique Karting Vitesse ASAF.

12.3.- NUMEROS

- Pour les **5** premiers du championnat CF de l'année précédente, présents lors du premier meeting dudit championnat et inscrits dans la même catégorie, les numéros attribués seront ceux de la place occupée au classement final de ce championnat. Sauf en ce qui concerne le champion sortant (N° 1), les numéros afférents aux places occupées dans ce classement par les pilotes absents, seront attribués à d'autres, présents lors de ce premier meeting.

D - Règlement Particulier Karting

- Chaque pilote gardera son numéro tout au long de la saison sans possibilité de changement.
- Attribution des numéros :
 - Numéros attribués aux licenciés annuels : de 1 à 99
 - Numéros réservés aux Titres de participation, aux licences d'un jour, ou aux pilotes VAS : 100 et supérieur.
- Les numéros des pilotes devront figurer sur les classements officiels des épreuves et sur la liste des engagés.

12.4.- CLASSEMENT

- Lors de chaque meeting du championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, l'attribution des points se fera par catégories ou challenges et, au sein de chacune d'elles, sur base du classement de chaque course (deux courses par meeting, en général), selon le barème suivant : 40 points au 1er - 36 points au 2ème - 33 points au 3ème - 31 points au 4ème - 30 points au 5ème - etc. en ordre décroissant, 34 pilotes marquent des points.
- En cas de d'exclusion dans une course, le résultat exclu (**E**) doit obligatoirement être comptabilisé.
Les points pris par les pilotes de la VAS, par les titulaires d'un Titre de Participation ou par les licenciés d'un jour, leur sont acquis.
- **Pour être classé** au championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, il faut être classé, au minimum, à 1 épreuve.
- **Nombre maximum de résultats repris**
En cas de championnat constitué de **4** meetings ou moins (donc 8 courses ou moins) : **N-1**; championnat reprenant **5 ou 6** meetings : **N-2**; championnat reprenant **7** épreuves **ou plus** : **N-3**. (**N**, étant le nombre de courses)
- En cas d'ex aequo : voir Art. 10. du Règlement Sportif Général.
Un pilote « Exclu » (E), changeant de catégorie devra toutefois garder son (ses) « Exclusion(s) » (E) dans sa nouvelle catégorie.

12.5.- PROCLAMATION DES RESULTATS

Des coupes et trophées récompenseront les pilotes les mieux classés dans chaque catégorie.

ART. 13. REGLEMENT TECHNIQUE KARTING VITESSE

Le pilote est entièrement responsable de la conformité de son matériel. En cas de non-conformité se référer aux sanctions prévues dans le R.S.G. et le présent R.P.

Le refus de contrôle entraîne automatiquement et sans recours, la suspension du pilote, pour l'ensemble du championnat. Ce règlement est uniquement valable pour une année.

TOUTES LES DEMANDES D'HOMOLOGATION ET REGLEMENTS TECHNIQUES DEVRONT PARVENIR A L'ASAF AVANT LE 15 FÉVRIER

DISPOSITIONS VALABLES POUR TOUTES LES CATEGORIES ET CHALLENGES

13.1.- SECURITE – FREINAGE - DIRECTION

13.1.1. Les freins doivent être efficaces et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière. Pour la catégorie KF ASAF, les freins doivent agir simultanément et de façon efficace sur les 4 roues avec un système hydraulique indépendant pour l'avant et l'arrière (2 circuits séparés)

13.1.2. Le doublement de la commande de(s) frein(s) est obligatoire.

13.1.3. Des câbles ou une tringle métallique pourront être utilisés pour actionner les freins. Le diamètre minimum du câble de frein est 1.8 mm et 2 serre-câbles appropriés seront utilisés à chaque extrémité. La tringle sera d'un diamètre minimum de 5 mm + câble de sécurité de 1.8 mm.

13.1.4. A chaque départ, le système de freinage devra être en parfait état de fonctionnement

13.1.5. La colonne de direction doit avoir, au minimum, un diamètre de 18 mm, et une épaisseur de paroi de 1,8; elle doit être montée avec un système de sécurité pour l'écrou de retenue inférieur. De plus, afin d'éviter le déboîtement de cette colonne, une bague de retenue en acier, aluminium ou Ertalon® avec vis de serrage pointue (et contre écrou éventuel) devra être installée sur celle-ci en dessous du palier supérieur de direction

13.2.- TRANSMISSION

13.2.1. Une protection efficace recouvrant le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories. De plus, elle devra comporter une protection latérale efficace type carter fermé, afin d'éviter que le pilote puisse se prendre les doigts dans la transmission (sauf en EERP 250 et KZ ASAF).

13.2.2. Les protections d'embrayage d'origine, telles que figurant sur la fiche d'homologation (**X 30 Junior** - Mini) sont obligatoires.

13.2.3. Le flasque de protection "non denté" du système de transmission ne peut dépasser de plus de 1 centimètre ledit système, à l'exception des systèmes à carter fermé. Ce flasque de protection ne

pourra dépasser le système de transmission dans le cas où le propriétaire du circuit l'interdit (à stipuler dans le règlement particulier du meeting)

13.2.4. La graisse en pot pour lubrifier les chaînes est interdite.

13.2.5. Pour les transmissions par chaîne, le seul système fixe de graissage autorisé est le feutre non alimenté.

13.3.- CARROSSERIE

13.3.1. La carrosserie devra être homologuée ou l'ayant été et comprendra 2 caissons latéraux, un spoiler et un panneau frontal.

13.3.2. Le spoiler type homologation CIK/FIA ou l'ayant été est obligatoire dans toutes les catégories.

13.3.3. Les systèmes de fixation du spoiler doivent répondre à la même homologation

13.3.4. La largeur maximum d'un kart est de 140 cm.

13.4.- PARE-CHOCS

Les pare-chocs doivent être en une pièce, conformes à la fiche d'homologation du constructeur, et strictement d'origine. Seuls sont autorisés les pare-chocs arrières et leur système de fixation d'origine type homologué CIK/FIA et ce, pour toutes les catégories et challenges. Ils doivent être boulonnés aux endroits prévus à cet effet par le constructeur. Le non-respect de cette règle entraînera la mise hors course immédiate.

POUR LA CATEGORIE MINI, LES PARE-CHOCS DOIVENT ETRE CONFORMES A LA FICHE TECHNIQUE DU CONSTRUCTEUR AVEC PROTECTION EN PLASTIQUE, DES ROUES ARRIERES (TYPE CIK/FIA, EVENTUELLEMENT EN TROIS PIECES), SANS AUCUNE MODIFICATION.

13.5.- NUMERO, PLAQUES PORTE-NUMERO, CAMERA, TELEMETRIE ET RADIATEUR

13.5.1. Le numéro de course sera placé à l'avant et à l'arrière du kart, sur la face latérale de chaque caisson ainsi que sur la charrette. Sur les caissons, les numéros doivent être placés verticalement près de la roue arrière. Les numéros auront une hauteur minimale de 15 cm et une largeur de trait d'au moins 2 cm. Types de police style ARIAL ou similaire.

13.5.2. Les plaques porte-numéros seront constituées par des plans à angles arrondis en matière plastique flexible et opaque.

13.5.3. Le pilote dont le numéro de plaque fait défaut ou est devenu illisible ne sera pas sanctionné, mais il sera considéré responsable en cas d'éventuelle erreur de pointage.

13.5.4. Cameras :

Depuis les essais non-qualificatifs officiels (dimanche matin actuellement), toutes les caméras sont strictement interdites que ce soit sur le Kart ou sur le pilote.

13.5.5. Télémetrie (Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure) : Tout système de télémétrie ou de radio entre un kart (pilote) en piste et une autre entité (mécano, parent, etc...) est formellement interdit sous peine d'exclusion de l'épreuve.

13.5.6. Radiateur :

Seule, l'eau (H2O) est autorisée pour le refroidissement par liquide. Tout additif (antigel, etc...) est formellement interdit sous peine d'exclusion.

Pour la régulation de la température du moteur, il est permis de placer à l'avant ou à l'arrière du radiateur :

- Un système de masque ; le dispositif peut être mobile et réglable mais **inamovible** pendant que le kart est en mouvement.
- Une protection par bandes adhésives mais dans ce cas, celles-ci devront faire le tour complet du radiateur. En outre, il ne peut, en aucun cas, être possible pour le pilote, de les retirer (en partie ou complètement) lorsque le kart est en mouvement.

13.6.- FIXATIONS

13.6.1. Les raidisseurs de siège doivent être fixés à chaque extrémité.

13.6.2. Le lest doit être fixé au moins par 2 boulons (section minimale : 8 mm), avec rondelles adaptées et écrous freinés.

13.6.3. Le siège fait partie intégrante du châssis.

13.7. - SILENCIEUX D'ADMISSION (BOÎTES A AIR)

Le silencieux d'admission (homologué ou l'ayant été) est obligatoire pour tous. En cas de challenge privé et/ou de catégorie dans lesquels le matériel doit rester strictement d'origine, il faut se référer à la fiche d'homologation déposée à l'ASAF.

13.8.- POT ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT

Pour la catégorie KZ ASAF, il sera exigé un silencieux d'échappement efficace cylindrique avec chicane et un échappement homologué CIK /FIA (poinçon CIK obligatoire)

(voir spécificités à l'ART 13. 21. - Catégories autorisées).

Pour les challenges, se référer au règlement technique auprès du promoteur ou auprès du secrétariat de l'ASAF

13.9.- CARBURANT

13.9.1. En dérogation à l'Art. 4.6. du RTG, le seul carburant autorisé est, dans toutes les catégories, tant en vitesse qu'en endurance, **L'ESSENCE COMMERCIALE DEBITEE PAR LES POMPES DES STATIONS-SERVICES (Indice d'octane maximum = 98).**

13.9.2. CONTROLE DE L'ESSENCE :

- Sauf en endurance, il est impératif, qu'à l'arrivée, il reste au moins 1,5 litre d'essence dans le réservoir (0,5 litre pour analyse, 0,5 litre pour le pilote et 0,5 litre pour la Commission Technique) Les Commissaires Techniques fourniront les bidons.
- Si, en cas de prélèvement, il ne reste pas 1,5 litre dans le réservoir, le pilote sera exclu d'office;
- Le fait de procéder ultérieurement à l'analyse du carburant ne suspend pas les classements du jour (présomption d'innocence);
- Les frais d'analyse seront à charge du contrevenant. A charge de la CSAP ou de l'ASAF en cas de conformité;
- Un carburant reconnu non conforme entraînera la perte des points déjà acquis au championnat;
- Le refus d'analyse aura pour conséquence, l'exclusion pour l'épreuve et l'exclusion définitive des championnats en cours.
- **Un contrôle de conformité pourra être effectué par le chargé du contrôle technique du promoteur et/ou de l'organisateur, au moyen de l'appareil agréé par l'ASAF et sous la supervision de ses contrôleurs techniques.**

13.10.- RESERVOIRS

13.10.1. Contenance du réservoir d'essence : 6 litres, au minimum.

13.10.2. Contenance du réservoir en "minis" : 5 litres, au maximum.

13.10.3. 1 récupérateur d'essence est obligatoire dans toutes les catégories.

13.10.4. 1 récupérateur d'huile, d'essence et d'eau de minimum 250 cc de contenance globale est obligatoire (si concerné)

13.11.- PNEUMATIQUES (NOMBRE AUTORISE PAR MEETING)

13.11.1. Il n'est autorisé qu'un seul jeu de 4 pneus " slick" (2 avant et 2 arrières). Ceux-ci seront obligatoirement marqués sur la bande de roulement, de manière visible et infalsifiable lors du contrôle technique ou « scannés » par les responsables « pneus », avant **chaque** entrée en pré grille.

13.11.2.

1 seul pneu de réserve (Av ou Ar) sera autorisé. Le pilote le fera obligatoirement pointer par le contrôle technique **avant son utilisation** et laissera celui qu'il remplace en dépôt au C.T.

13.11.3. Il en est de même pour les pneus "pluie" dans les catégories où le règlement prévoit l'utilisation de ce type de pneu.

13.11.4. L'utilisation simultanée de pneus "slick" et de pneus "pluie" sur un même kart est interdite en toutes circonstances.

13.11.5. Règlement spécifique pour le challenge MINI (voir le promoteur ou le secrétariat de l'ASAF).

13.11.6. Le chauffage et le refroidissement des pneus sont interdits.

Les pneumatiques ne doivent recevoir aucun traitement quel qu'il soit sur leur surface externe ou interne. Toute transformation des pneus (mécanique, chimique ou autre) modifiant la structure et susceptible d'améliorer les performances est **interdite**. **Un contrôle systématique des pneus sera effectué par le chargé du contrôle technique du promoteur et/ou de l'organisateur, au moyen de l'appareil agréé par l'ASAF et sous la supervision de ses contrôleurs techniques.**

Tout pilote ou équipage pris en flagrant délit, sera immédiatement exclu sans présumer des poursuites ultérieures. De plus, il sera soumis à l'application de l'Art. 8.5. du Règlement Sportif Général. En outre, il ne sera plus admis au départ des épreuves de karting du calendrier ASAF (Provinciales et Communautaires)

13.12.- MOTEUR

Toute modification du moteur le rendant non conforme à sa fiche d'homologation ou au présent règlement est interdite. Tout pilote ou équipage pris en flagrant délit sera immédiatement exclu, sans préjuger des poursuites ultérieures. De plus, il sera soumis à l'application de l'Art. 8.5 et 8.6 du Règlement Sportif Général.

13.13.- ENREGISTREMENT DU MATERIEL

13.13.1. Une fiche technique type sera remise aux pilotes par l'organisateur. Les pilotes la rempliront sous leur responsabilité et la remettront aux Commissaires Techniques pendant les contrôles de sécurité et d'enregistrement du matériel. En cas de contestation ou de réclamation, seules les indications portées sur la fiche remise aux Commissaires Techniques seront prises en considération.

13.13.2. Il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs en courses provinciales ou communautaires.

13.13.3. A partir des essais chronométrés, du départ de la course 1 ou du départ de la course 2, il n'est plus possible de changer quelque matériel enregistré que ce soit, sauf dérogation du directeur de course, des commissaires sportifs ou techniques.

13.13.4. Après l'enregistrement est interdit:

- le changement de conducteur sauf règlement particulier.
- l'échange du matériel entre pilotes.

13.14.- PLOMBAGE

13.14.1. Les moteurs seront obligatoirement équipés d'écrous de culasse forés pour le plombage (CIK/FIA)

Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation.

13.14.2. A l'arrivée, la présence du plombage relève de la seule responsabilité du pilote. En cas de bris survenu après le départ, le pilote doit le signaler aux Commissaires Techniques qui remplaceront le plomb manquant ou défectueux et cela avant le passage sur la balance. Ils le feront uniquement dans ce cas et à condition que le matériel n'ait pas quitté le parc fermé.

13.14.3. Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour des fils et du plomb sous peine d'exclusion de la manifestation.

13.15.- PARC FERME ET CONTROLE TECHNIQUE

13.15.1. A la fin des essais chronométrés ou des courses (séries, manches, finales etc.) le parcours situé entre la ligne d'arrivée et l'entrée du contrôle technique est placé sous le régime de parc fermé. Les pilotes ont l'obligation d'emprunter cet itinéraire (à l'exclusion de tout autre) pour s'y rendre. Dans cet espace, les pilotes ne peuvent apporter aucune modification à leur matériel ou à leur équipement ni ne faire aucun réglage, sauf accord des Commissaires Techniques, Commissaires Sportifs et Directeur de Course.

13.15.2. Les **trois premiers pilotes** seront **systematiquement contrôlés** (poids, matériel, équipement)

13.15.3. Les Commissaires Techniques peuvent vérifier la conformité d'un matériel ou d'un équipement à tout moment du meeting et sont seuls juges de l'étendue des vérifications qu'ils désirent entreprendre.

En cas de non-conformité constatée par un Commissaire Technique ou un Officiel mandaté ou de réclamation portant sur la validité d'un matériel, il sera établi, en présence du pilote et de son mécanicien, exclusivement, un procès-verbal en conformité avec l'article 8. du Règlement Sportif Général (document spécifique karting ASAF) .

13.15.4. Les pilotes sont tenus de se soumettre aux vérifications techniques sous peine d'exclusion du meeting.

13.15.5. Durant les chronos, le matériel ne pourra, en aucun cas, quitter le parc fermé

13.16.- POIDS

13.16.1. Les poids mentionnés dans ce règlement sont les minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment d'une compétition, le pilote étant équipé normalement pour la course (casque, lunettes, gants, chaussures, salopette). Le lest éventuel doit être solidement fixé au châssis (au moins, par deux boulons de 8 métrique, au minimum, + rondelles adéquates et écrous freinés). Aucune forme de lest, outil ou accessoire, quel qu'il soit, ne peut être transporté sur le pilote. Toute infraction constatée lors d'un contrôle opéré en cours ou en fin de course entraînera obligatoirement la pénalité prévue dans le tableau des pénalités (document spécifique karting ASAF).

13.16.2. En cas d'infraction au poids en sortie de chrono, le concurrent verra celui-ci annulé sans possibilité de le refaire, les pénalités prévues au tableau seront d'application.

Le contrôle du poids devra se faire sur une balance pouvant peser avec précision jusque 180 kg. Elle devra pouvoir être mise à la disposition des participants à partir des entraînements libres, et ne pourra être déplacée jusqu'à la fin du meeting. Elle devra être placée dans un lieu facilement accessible et bien indiqué par l'organisateur. Le poids indiqué par cette balance sera le seul pris en considération et ne pourra pas être discuté. La Commission Technique de l'ASAF prévoira un poids étalon afin de vérifier le bon fonctionnement de sa balance dans le temps et établira un rapport de contrôle de tarage « ASAF ».

Tout concurrent qui endommagera volontairement la balance, se verra infliger une amende de **250€**.

13.16.3. Pesage - Généralités

13.16.4.1. - La zone comprise entre le drapeau à damier (arrivée) et après la bascule est considérée comme zone de « parc fermé ». Dans cette zone et sauf disposition particulière de la Direction de Course Commission Technique et Commission Sportive, toute intervention est interdite sauf par le pilote lui-même ou par des officiels mandatés à l'épreuve (commissaire de piste,.....).

13.16.4.2. -Après constatation d'une non-conformité du poids, si le pilote ou son châssis quitte la zone de pesage sans l'autorisation des officiels (CT, CS ou responsable du pesage), le concurrent ne pourra plus revendiquer un second contrôle.

D - Règlement Particulier Karting

13.16.4.3. -Les poids mentionnés pour les différentes catégories sont des minima absolus et sauf dérogation du CT, DC, CS (par rapport aux spécifications techniques du constructeur de la bascule ou au rapport de contrôle métrologique), il n'y aura aucune tolérance acceptée (règlement CIK/FIA) .

13.16.4.4. -Tous refus ou défaut de passage au contrôle du poids sera considéré comme une non-conformité.

13.16.5. Pesage - Procédure

- Pesage du châssis et du pilote ensemble sur demande du CT ou des officiels mandatés.

- Si un problème ou insuffisance de poids est constaté, étalonner systématiquement la bascule avec les poids certifiés de la fédération (ASAF) et ce, en présence d'un officiel (responsable technique ASAF, Commissaire Sportif ou Directeur de Course).

- Peser, à nouveau, le pilote et l'engin, ensemble.

- Si le manquement subsiste, peser le pilote et le kart séparément et procéder à l'addition des poids relevés.

Toute infraction au niveau du poids entraînera le résultat **0** (classé dernier) sur base du rapport transmis par les Commissaires Techniques aux Commissaires Sportifs.

Toute attitude antisportive dans la zone de pesage (non-respect des officiels du contrôle) du pilote ou de ses accompagnants sera rapportée aux Directeur de Course et Commissaires Sportifs via un rapport des faits qui pourra entraîner l'exclusion du pilote concerné pour les « chronos », la course 1 ou la course 2.

13.17.- EQUIPEMENT

13.17.1. Le pilote devra obligatoirement porter un casque (type intégral avec visière) attaché et une paire de gants couvrant totalement les mains. Par temps sec, la visière du casque devra impérativement rester fermée pendant toute la durée de l'épreuve. Par temps de pluie, le Directeur de Course jugera de l'opportunité de laisser rouler le pilote avec la visière ouverte ou fermée. Une visière de type TURBO est autorisée par temps de pluie. Tout manquement à cette règle entraînera les sanctions prévues par le tableau des pénalités.

13.17.2. La combinaison sera en cuir ou similicuir ou homologuée CIK/FIA et devra recouvrir tout le corps, jambes et bras compris (la combinaison deux pièces doit être attachée). En cas de pluie, un survêtement « pluie » pourra être ajouté.

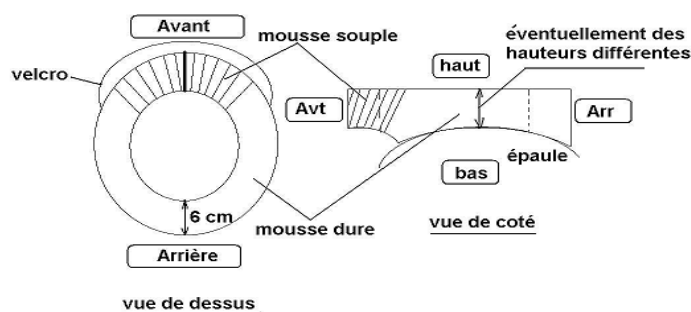
13.17.3. Les chaussures doivent être montantes (couvrant la cheville) Le commissaire en sortie de parc fermé contrôlera cette prescription.

13.17.4. Le protège-côtes est obligatoire pour les catégories "Mini", « X30 Junior » et « X30 CADET ».

13.17.5. La **minerve** est obligatoire pour les pilotes et ce, dans toutes les catégories et challenges, excepté pour la catégorie PROMOKART où elle est, toutefois, vivement conseillée.

CAHIER DES CHARGES DE LA MINERVE LA MIEUX ADAPTÉE A LA PRATIQUE DU KARTING

1. Etre circulaire, envelopper la totalité du cou, déborder le casque pour que celui-ci puisse en toutes circonstances, s'appuyer sur ce tour de cou.
2. Etre fermée à l'avant par une mousse plus souple permettant la flexion de la tête (pour voir le réservoir d'essence) sans comprimer la glotte (déclenchement du réflexe nauséeux)
Ne pas être hermétique afin d'éviter la buée sur le casque.
3. Avoir un système de fermeture sûr, de manière à ce qu'elle ne s'ouvre pas à grande vitesse : type 20 cm de velcro minimum.
4. Etre composée d'une mousse plus ferme et plus basse sur l'arrière afin d'amortir les mouvements d'hyper extension de la nuque (mouvements catastrophes...)
5. Avoir des tailles différentes (tour de cou d'un minime et d'un adulte de 80 kg, bien différents)
6. Ne pas être trop épaisse afin d'éviter la poussée du casque vers le haut (risque de déchaussement du casque)



13.18.- CONFORMITE DU MATERIEL

- 13.18.1.** Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une course en conformité avec le présent règlement.
- 13.18.2.** Il appartient au pilote, à tout moment d'un meeting et, notamment, lors d'une vérification technique, d'apporter la preuve de la conformité de son matériel.
- 13.18.3.** Par le fait de son engagement, le pilote accepte les vérifications et les contrôle en course (tours/minute, embrayage, etc.), ainsi que les dommages et sanctions qui en découleraient.

13.19.- MODIFICATIONS AUTORISEES

L'adaptation d'un système pour le réglage d'une vis de régime d'un carburateur est tolérée.

13.20.- APPLICATION DU REGLEMENT

- 13.20.1.** Les Commissaires Techniques contrôleront les matériels et équipements.
- 13.20.2.** En cas de difficulté d'application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.
- 13.20.3.** Pour ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, se référer au règlement CIK/FIA.
- 13.20.4.** Tout pilote est responsable de ses mécaniciens et accompagnateurs, tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit.
- 13.20.5.** Le but de ce règlement est de définir les catégories et Challenges, ainsi que les exigences techniques auxquelles les karts et moteurs doivent répondre.

Les modifications éventuelles apportées à ce règlement seront éditées dans les ASAF Newsletters et publiées sur le site Internet de la Fédération www.asaf.be

13.21.- CATEGORIES AUTORISEES

Dans l'hypothèse d'un nombre insuffisant d'inscrits ou d'un timing trop chargé, l'organisateur, en accord avec les C.S, pourra regrouper des catégories ou challenges semblables ou ayant des performances comparables, à concurrence de la capacité de la piste, **sauf les**

« Mini ». Par ex. : KZ ASAF et X 30 SCHIFTER : cela pourra se faire dès les entraînements libres ou chronos et les courses.

13.21.1. CATEGORIE KZ ASAF

- 13.21.1.1. Châssis : aux normes CIK équipé de freins avant (voir art 13.1.1)
- 13.21.1.2. Moteurs : homologués CIK/FIA :
- KZ2 (**KZ1 interdit**)
 - **Tous les moteurs de 125cc « mono cylindre » refroidis par eau et à admission par clapets, munis d'un embrayage et d'une boîte de vitesse avec, au minimum, 3 vitesses et au maximum, 6 vitesses. Tous les moteurs répondant à ces caractéristiques, homologués CIK/FIA ou l'ayant été, seront autorisés.**
- 13.21.1.3. Echappement : homologué CIK/FIA (poinçon CIK obligatoire)
- 13.21.1.4 Silencieux d'échappement :
- de minimum 100 millimètres de diamètre (3 mm de tolérance)
 - de minimum 400 millimètres de long pour sa partie cylindrique
 - diamètre de sortie de 40 mm maximum
 - silencieux en aluminium ou carbone obligatoire.
- 13.21.1.5. Poids : Kart complet plus pilote en tenue : 175 kg
- 13.21.1.6. Numéros : plaque verte, chiffres blancs
- 13.21.1.7. Pneus : se référer au tableau des pneus homologation CIK /FIA classifiés HARD (DURS) **2014-2016**
- 13.21.1.8. Silencieux d'admission : homologué CIK/FIA.

13.22. - CHALLENGES PRIVES

13.22.1. MODALITES D'ACCEPTATION ET DE FONCTIONNEMENT

(Voir également les règles applicables à tous les Challenges privés reconnus par l'ASAF, au Ch. I – RSG Art. 13)

Acceptation de Challenges "privés" moyennant un droit de challenge s'élevant à **700 €** par Série/Catégorie pour l'année en cours et défini par le CA de l'ASAF.

De plus, les promoteurs de challenges privés dont la course n'est pas intégrée dans celle d'une catégorie ASAF pourront être amenés à se voir réclamer par l'organisateur, une participation aux frais d'organisation du meeting, laissée à son appréciation mais dont le montant ne peut dépasser **200 €** par Série/Catégorie et par meeting.

- Le règlement complet du challenge pour lequel une reconnaissance est demandée ne sera examiné par le CA de l'ASAF qu'après réception de ce(s) droit(s) et de trois exemplaires papier de ce règlement. Après approbation des règlements, ceux-ci ne pourront subir aucune modification pour l'année en cours (sauf circonstances exceptionnelles et après révision).
- Après que ces challenges aient été reconnus par la fédération, il appartiendra au promoteur d'organiser sa ou ses propres courses (au maximum, deux meetings indépendants, en dehors des meetings repris aux championnats officiels, mais qui respecteront, en tous points, la réglementation de l'ASAF) et de solliciter l'autorisation des organisateurs d'épreuves reprises au calendrier ASAF pour intégrer une course spécifique dans leurs meetings, si le timing le permet.

- Si ce n'est pas le cas, il est toujours loisible à ce promoteur de faire concourir ses clients dans les courses des championnats officiels et d'utiliser, à son gré, les résultats y obtenus. Dans cette dernière éventualité, il conviendra, bien sûr, que les prescriptions sportives de l'ASAF soient respectées dans leur intégralité par ses clients, qui ne sont, dès lors, que des concurrents comme les autres.

En fonction de ce qui précède, le promoteur est donc libre :

- d'élaborer son calendrier en reprenant toutes les épreuves reprises au calendrier ASAF ou une partie d'entre elles, seulement, et d'y adjoindre un ou deux meetings organisés par lui-même. Il est, cependant, tenu de déposer son calendrier définitif au secrétariat de l'ASAF avant le début de la saison. Aucune modification ne sera ensuite autorisée, sauf dans les cas prévus par l'Art. 3.2 « Changement de date - nouvelle inscription - annulation » du Règlement Sportif Général des Prescriptions Sportives 2014.

N.B. : En cas de reprise au programme de son meeting, des challenges privés tant pour des épreuves vitesse qu'endurance, l'organisateur officiel (club reconnu par l'ASAF) est tenu de comptabiliser le nombre des participants à ces challenges dans les listes officielles des engagés et ce, en vue du paiement des redevances « CSAP » et « ASAF », conformément à la réglementation.

13.22.2. REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES ET TECHNIQUES

Les règlements sportifs et techniques complets des challenges privés reconnus, sont disponibles chez les promoteurs ou au secrétariat de l'ASAF.

A ce jour, les challenges suivants ont fait l'objet d'une inscription et de l'approbation du CA pour 2014 :

MINI
X30 Cadet
X30 Junior
X30 Senior
X30 Masters
X30 Shifter
EERP 250

13.22.3. CLASSEMENTS

Les classements des challenges privés reconnus par l'ASAF seront établis sur les mêmes règles que celles en vigueur pour les catégories de l'ASAF (sauf dérogation accordée par le CA, sur proposition du GT Karting) et il sera loisible à leurs promoteurs d'organiser leur cérémonie de remise de prix dans le cadre de celle de la Fédération, selon les modalités établies par elle.

Les promoteurs de challenges privés pourront également récompenser les licenciés des différentes CSAP ayant pris part à leurs challenges et ce, dans le cadre des remises de prix des CSAP et en accord avec elles.

13.22.4. JOURNEES « CHALLENGES » et CALENDRIER

Les résultats des épreuves du type « challenges privés » (2 meetings, au maximum, par an) pourront être comptabilisés dans le classement des challenges privés reconnus par l'ASAF, de manière à obtenir un classement unique du challenge (au sein de l'ASAF et, éventuellement, dans le cadre privé du promoteur). Bien que les catégories ASAF ne prendront pas part à ces meetings, ces épreuves (inscrites au calendrier ASAF) respecteront les règles de décompte du règlement général ASAF.

Outre ces 2 meetings, le calendrier des épreuves où pourront avoir lieu des courses entrant en ligne de compte pour les challenges privés reconnus par l'ASAF, se limite donc à celui des **épreuves du championnat de la F.W.B.** (voir ci-dessus, Championnat F.W.B. KV, art.1) et à **celui des diverses CSAP**. Il est évident, toutefois, que les résultats obtenus au cours des épreuves des **Championnats provinciaux** n'entreront en ligne de compte que pour le championnat de la CSAP organisatrice. Ils n'entreront pas en ligne de compte pour le championnat de la F.W.B., ni pour l'éventuel classement privé du promoteur, ceux-ci devant être identiques (voir « souligné » dans le paragraphe, ci-dessus).

13.23.- EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

Toute modification du règlement particulier Karting ASAF 2014 fera l'objet d'examen du GT Karting puis d'approbation du CA de l'ASAF. Ces modifications seront assorties d'un préavis d'application plus ou moins long. Ce préavis sera publié sur le site Internet de l'ASAF sous forme de Newsletters (avec application pour l'épreuve suivante ou la saison prochaine).

Art. 14. REGLEMENT GENERAL ET TECHNIQUE KARTING ENDURANCE

L'organisation d'épreuves de Karting « Endurance » est toujours possible, même si le règlement ne figure plus dans les présentes Prescriptions Sportives.

Le règlement complet est toujours disponible, sur simple demande auprès du secrétariat de l'ASAF.

Art. 15. REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE KARTING ENDURANCE LOISIRS (4T)**DESCRIPTION**

Cette "discipline" devra respecter le Règlement Sportif Général de l'ASAF et le Règlement Particulier "Karting Endurance" en ce qui concerne la course, le prix de l'engagement, la durée, etc.

Age : 13 ans minimum (Taille : 1,50 m minimum)

Nombre de pilotes : - Piste de 4 à 10 mètres de large : 6 équipages par 100 m avec un maximum de 50 équipages.

Piste de plus de 10 mètres de large : 8 équipages par 100 m avec un maximum de 70 équipages.

Véhicules admis : Kart mono ou bimoteur à 4 temps.

- monomoteur : maximum de 390 cc et 13 chevaux au maximum
- bimoteur : maximum de 200cc par moteur.

Les Karts seront tirés au sort au minimum, une demi-heure avant le départ des essais et seront équipés du même matériel pour tous les pilotes.

Poids : Monomoteur : 150 Kg - Bimoteur : 170 Kg

Ravitaillement : Une aire spéciale doit être exclusivement réservée au ravitaillement proprement dit.

Lors du ravitaillement :

- le moteur doit être arrêté,
- le pilote doit s'extraire du baquet
- deux Commissaires se chargeront de la sécurité et du ravitaillement effectué par ordre d'arrivée aux pompes,
- 2 personnes au maximum par équipe pourront se trouver dans la zone de ravitaillement,
- il est strictement interdit de fumer, de détenir et d'utiliser de l'essence dans les stands, sous peine de mise hors course.
- seul le carburant fourni par l'organisateur pour la durée de l'épreuve peut être utilisé sous peine de mise hors course.

Circuits : Les lignes droites ne doivent pas dépasser 170 mètres. Le départ style "le Mans" est autorisé si la piste a une largeur minimale de 8 mètres.

Pénalités : Non-respect du drapeau jaune :

* 1ère fois : avertissement avec drapeau noir et blanc.

* 2ème fois : drapeau noir, changement de pilote obligatoire + 2 minutes au Pit Stop.

* Voir également les pénalités prévues dans le règlement Particulier de l'épreuve.

Interdictions : Aucune modification n'est permise sur les pneus, le moteur, tant au niveau du bloc qu'au niveau de ses accessoires (ex. : filtre, carburateur, pignons, couronne, bougies, etc.) ou que des freins, sous peine de mise hors course.

Durée : Les courses peuvent se dérouler sur 4, 6, 8, 10, 12 ou 24 heures.

Numéros : Les numéros de course sont fournis par l'organisateur.

Art. 16 REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE « PROMOKART »

Cette catégorie, devra respecter le Règlement Sportif Général de l'ASAF et le Règlement Particulier « Karting Vitesse ».

Elle est ouverte à tous, dans le respect du présent règlement.

Age/Taille : 13 ans dans l'année et, au minimum, 1m45 (taille du pilote).

Nombre de karts admis : Suivant homologation de la piste avec un maximum de 36 karts.

Véhicules utilisés : Monomoteur 390cc Max ou bimoteur 2 x 200cc maximum - 4 T – maximum 13cv, fournis par l'organisateur.

Les Karts seront tirés au sort au plus tard, une demi-heure avant le départ des essais non qualificatifs..

Aucune réclamation au niveau des performances du matériel ne sera acceptée.

Circuits : Les épreuves doivent se dérouler sur des circuits homologués par la CIK ou à défaut par la Commission Sécurité – Homologation de l'ASAF.

Pénalités : Voir tableau des pénalités « karting vitesse » ASAF.

Interdictions : Aucune modification n'est permise en ce qui concerne les pneus, le moteur, tant au niveau du bloc qu'au niveau de ses accessoires (ex. : filtre, carburateur, pignons, couronne, bougies, etc.) ou les freins, sous peine d'exclusion du meeting ou des courses (course 1 ou course 2) (E).

Départs : Seront donnés lancés, les départs « Arrêtés » ou du type « le Mans » sont interdits.

Durée : Les courses se dérouleront sur le même schéma que les épreuves ASAF **mais avec un timing spécifique :**

- 1 entraînement libre de 10 minutes.
- 1 essai qualificatif de 8 minutes.
- 2 courses **sur un nombre variable de tours (sec ou pluie), pré-déterminé par la D.C.**

Numéros : Les numéros de course sont fournis par l'organisateur.

Classements : Les classements seront établis sur les mêmes règles que celles en vigueur pour les

D - Règlement Particulier Karting

catégories de l'ASAF (sauf dérogation accordée par le CA, sur proposition du GT Karting).
2 classements du jour seront établis :

Les pilotes équipés, de moins de 70 kg.

Les pilotes équipés, de 70 kg et plus.

Equipement : L'équipement nécessaire pourra être fourni aux concurrents qui n'en sont pas pourvus. La minerve est fortement recommandée mais pas obligatoire.

Licences

La licence minimum nécessaire pour participer est la licence « C » de l'ASAF. Cette licence peut être annuelle (C à 30 €) et acquise par l'intermédiaire d'un club reconnu par l'ASAF ou elle peut être journalière (1J-C à 15 €) et disponible sur place. Toute autre licence ASAF ou VAS annuelle permettra l'accès à cette catégorie. Sur base de la licence RACB, un titre de participation (TP) pourra également être délivré.

Inscription : Bulletin d'engagement spécifique « PROMOKART » à compléter par le concurrent.

Calendrier : Les compétitions « PROMOKART » se dérouleront dans le cadre d'épreuves officielles de l'ASAF et dans le respect de son règlement sportif karting.

Le calendrier sera communiqué ultérieurement avec celui des compétitions officielles.

Championnats : Des championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles, « ASAF PROMOKART -70 » et « ASAF PROMOKART 70 et + » reprenant, séparément, les deux catégories de poids, seront organisés pour les licenciés annuels de l'ASAF, selon les règles en vigueur dans la discipline Karting Vitesse de la Fédération. (Voir bulletin d'engagement type sur www.asaf.be)

Art. 17 REGLEMENT SPORTIF ET TECHNIQUE «VINTAGE DEMO» *

* réf : Règlement CIK/FIA Karting ClasCIK.

Définition : **Démonstration** à allure libre, effectuée en intermède, lors des épreuves du championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, par des licenciés VAS ou ASAF, au moyen de Karting « anciens ».

Les concurrents engagés dans une autre catégorie du meeting, ne pourront y prendre part.

Avertissement

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.

Véhicules autorisés : Tous les karts construits à partir de 1956, jusque 1984 inclus, soit, de type 'ORIGINE' provenant d'un constructeur ou d'une marque reconnus, soit, de type 'PROTOTYPE' répondant aux normes de sécurité et d'équipement (frein, échappement, etc.).

Motorisation : Moteurs exclusivement de type ' 2 Temps ' à refroidissement par AIR d'une cylindrée de 50, 100, 125, 135 CC maximum, à transmission type ' DIRECTE ' ou à ' BOITE de VITESSES '.

Equipement : Casque intégral ou ouvert (avec protection des yeux par lunette incassable ou visière, dans ce cas), gants, chaussures montantes, salopette fermée (en une pièce ou en deux pièces attachées) en toile, simili - cuir, cuir ou tissu du type karting CIK . La minerve est vivement conseillée.

Age de participation : Début de l'année civile des :

- 13 ans pour la catégorie d'une cylindrée maximum de 100 cc
- 15 ans pour la catégorie d'une cylindrée maximum de 125 cc
- 18 ans pour la catégorie d'une cylindrée maximum de 135 cc

Inscription : Bulletin d'engagement spécifique « VINTAGE DEMO » à compléter par le concurrent.

Licence : La licence minimum est la licence C de l'ASAF. Cette licence peut être ANNUELLE (30 €) et acquise par l'intermédiaire d'un club reconnu par l'ASAF ou elle peut être journalière (1J-C à 15 €), disponible sur place, auprès d'un commissaire sportif de la Fédération. Toute autre licence annuelle, ASAF ou VAS, permettra l'accès à la catégorie. Sur présentation de la licence RACB, un titre de participation (TP à 40 €) pourra également être délivré (via les commissaires sportifs, également).

IMPORTANT : Cette licence est soumise à un agrément médical (voir Art. 2 du RSG et, pour les concurrents de 45 ans et plus, un examen CARDIOLOGIQUE préalable est obligatoire.

Déroulement de la VINTAGE DEMO : Réservation d'un espace dans le paddock avec regroupement des participants.

Désignation d'un responsable pour le groupe VINTAGE DEMO.

Montée en piste en dehors du timing réservé aux compétitions officielles, sous la responsabilité de deux personnes de l'organisation et du responsable VINTAGE DEMO.

Aucun classement ni chronométrage officiel.

Uniquement en démonstration et dans le strict respect des règles de sécurité et du règlement particulier de l'épreuve officielle.