

G. REGLEMENT PARTICULIER SLALOM

ART. 1.- LES ARTICLES DU RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL ASAF SONT D'APPLICATION.

ART. 2.- VEHICULES

2.1. LES ORGANISATEURS REPARTIRONT LES VEHICULES EN DIFFERENTES DIVISIONS

N.B. : Les karts sont interdits.

2.1.1. Division 1

Classe 1 : jusqu'à 1150 cc

Classe 2 : au-delà de 1150, jusqu'à 1400 cc

Classe 3 : au-delà de 1400 cc

A l'intérieur de la Division 1, une catégorie Promo sera également organisée.

Licence minimale en Division 1 : Licence « C »

2.1.2. Division 2

Classe 4 : jusqu'à 1400 cc

Classe 5 : au-delà de 1400 cc

Licence minimale en Division 2 : Licence « B »

2.1.3. Division 3

Classe 6 : jusqu'à 1150 cc

Classe 7 : au-delà de 1150, jusqu'à 1300 cc

Classe 8 : au-delà de 1300, jusqu'à 1750 cc

Classe 9 : au-delà de 1750 cc

Licence minimale en Division 3 : Licence « B »

2.1.4. Division 4

Classe 10 : Toutes **cylindrées** confondues

Licence minimale en Division 4 : Licence « A4 »

2.2. REGLEMENTATION TECHNIQUE

2.2.1. Dans toutes les divisions

- La publicité avec fond transparent est autorisée sur la lucarne arrière.
- La publicité est autorisée sur les vitres latérales arrière.
- Le pare-brise feuilleté est obligatoire (sauf Oldtimers art. 2.2.3. u.)
- Un essuie-glace (au moins) en état de fonctionnement est obligatoire.
- L'arceau de sécurité est obligatoire en Divisions 2, 3 et 4. Il est fortement conseillé en Division 1 **où il est également obligatoire (6 points) en cas de voiture découverte à toit souple (toile ou Vinyl), non pourvue d'un arceau de type « Targa » d'origine.**
Les voitures transformables (« Coupé-cabriolets ») participeront en configuration « fermée » si elles ne sont pas pourvues d'un arceau de sécurité à 6 points.
- Un pied d'arceau de 120 cm² est obligatoire pour les nouvelles constructions.
- Les rétroviseurs peuvent être enlevés ou repliés dans toutes les divisions.
- Le coupe-circuit est conseillé en Division 1-2-3 et obligatoire en Division 4.
- Le repose-tête est obligatoire sauf s'il n'est pas prévu d'origine.
- Tout objet mal fixé dans l'habitacle doit être enlevé.
- Les enjoliveurs de roues devront être enlevés sauf s'ils sont boulonnés.
- Les contrôleurs techniques devront noter sur les cartes ASAF le poids de la voiture après chaque pesage.
- **L'échappement libre est INTERDIT.** Tous les véhicules doivent être munis d'un système d'échappement valable avec un silencieux suffisant afin que la limite des 93 db ne soit pas dépassée.
Une tolérance de 3db est autorisée :
 - De 96 db à 101 db : deux avertissements pourront être donnés. Ensuite l'exclusion du meeting sera prononcée.
 - Plus de 101 db : le véhicule sera exclu du meeting à la première infraction constatée.
- L'échappement avec sortie latérale est interdit.
- La roue de secours est obligatoire en Division 1 pour les véhicules qui en sont équipés d'origine.
- La combinaison aux normes FIA 1986 est obligatoire en division 2, 3 et 4 et conseillée en division 1 où la salopette en coton est autorisée. Elle devra être d'une pièce, fermée au cou, aux poignets et aux chevilles.
- Si des harnais de sécurité sont installés, ils ne pourront comporter **aucune date de péremption échu**.
- Toutes les voitures alignées dans les divisions 1-2-3 doivent être équipées d'une marche arrière mécanique prévue par le constructeur (PVA).

2.2.2. Division 1

Définition : Voitures de grande série (5000 exemplaires construits, au minimum), comportant au moins, deux places et strictement conformes à leur PVA (voitures de Show-Room)

N.B. : Des remarques de détail ne permettant pas une amélioration des performances et ne portant pas sur un élément de sécurité pourront être admises TROIS FOIS, sans occasionner un changement de division. Cette remarque DEVRA figurer sur la carte des Vérifications Techniques. Il faudra néanmoins veiller à prévenir le ou les pilotes concourant sur ces voitures que le fait qu'ils soient autorisés à prendre le départ dans cette configuration ne les met pas à l'abri d'une éventuelle mise hors course si une réclamation devait être déposée par un autre concurrent.

- Le manuel technique du constructeur, la "Revue Technique Automobile" ou, encore, tout autre document probant devra accompagner le véhicule afin d'être présenté à toute réquisition d'un Commissaires Technique ou Sportif.
- Poids minimum : le poids précisé sur le certificat de conformité ou sur le manuel du constructeur.
- La plage arrière pourra être enlevée.
- **Aucune transformation mécanique et/ou modification ou de carrosserie n'est autorisée, sauf :**
 - a) Becquet, spoiler, marchepieds, extensions d'aile autorisés.
 - b) L'arceau de sécurité est conseillé.
 - c) Les jantes sont libres quant à leur marque et à leur matériau mais elles doivent avoir les dimensions (diamètre, largeur et déport) des jantes d'origine ou optionnelles (fiche d'inspection automobile, Certificat de conformité au PVA **Belge**, à défaut, le manuel du constructeur ou, encore, la « Revue Technique Automobile »).

Toutefois, en dérogation à cet article et pour des raisons pratiques et économiques, les voitures pourront, si cela leur est possible sans aucune modification induite, être équipées d'autres jantes dont le diamètre sera, dans ce cas, limité à 15 pouces. Pour l'utilisation routière de la voiture (en dehors des compétitions) et pour le passage au CTA, les roues d'origine (ou d'autres autorisées par le PVA) devront être réinstallées.

- d) TOUS les pneus autorisés pour un usage routier (porteurs d'une homologation « DOT » ou « E ») sont admis et leurs dimensions sont libres pour autant qu'ils soient montés sur les jantes décrites au point c), sans modification de la carrosserie ni de la mécanique et qu'ils puissent se placer, sans débordement, dans leur logement d'origine non transformé.

Les pneus de compétition et les pneus rechapés, « retread » ou « remould » ainsi que les pneus taillés et/ou retaillés sont interdits.

Il est à noter que, par dérogation, cette disposition autorise, en Division 1 – Slalom, l'usage des pneus du type « Semi Racing » ou « Street Legal Competition Tires » repris sur la liste des pneus interdits dans les Divisions de l'ASAF où il doit être fait usage de pneus de tourisme.

Profondeur de gomme 1,6 mm minimum.

- e) Les amortisseurs sont libres pour autant que leur nombre, leur type, leur principe de fonctionnement, les points d'attache et la position des assiettes de ressorts soient conservés. (jambes de force filetées interdites)
- f) Les amortisseurs avec bonbonnes extérieures ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.
- g) Les ressorts de suspension sont libres pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine.
- h) Les points d'ancrage de la suspension - inférieurs et supérieurs - ne peuvent être ni modifiés, ni renforcés, ni déplacés (e.a. points d'attache supérieurs décentrés interdits) Des barres anti-rapprochement inférieure et supérieure sont autorisées.
- i) La hauteur de caisse prévue par le constructeur doit être conservée, avec une tolérance de 1 cm (mesurée entre le centre des moyeux et le point le plus haut des arches d'ailes)
- j) Les voitures doivent conserver l'ensemble des sièges d'origine mais les sièges avant pourront être remplacés par d'autres, du type "baquets". L'appui-tête sera dès lors obligatoire.
- k) Le volant de direction est libre.
- l) Les phares supplémentaires sont autorisés.
- m) La ligne d'échappement doit être celle prévue par le constructeur. Néanmoins, le dernier pot pourra être remplacé par un autre de même type ou de type différent. L'échappement doit sortir vers l'arrière du véhicule (voir art. 2.2.1. – texte en **gras**).

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

2.2.2.1. Catégorie Promo :

Cette catégorie reprend les pilotes de la Division 1, (classes 1 à 3) qui n'ont jamais été classés dans un championnat (Slalom ou autres)

Leur droit d'engagement sera ramené à **40 €**.

Un classement sera établi en fin de chaque épreuve ainsi qu'au championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles, sur base de l'attribution des points de classe.

2.2.3. Division 2

Définition : Voitures de grande série (construites, au minimum, à 5000 exemplaires), comportant au moins, deux places, mais ne répondant pas aux exigences de la Division 1. Les modifications autorisées en Division 1 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous.

N.B. :

- Les modifications sur base des fiches d'homologation FIA ne sont plus autorisées.
- Le manuel technique du constructeur, la "Revue Technique Automobile" ou encore toute autre pièce probante devra accompagner le véhicule afin d'être présenté à toute demande d'un Commissaire Technique ou Sportif.
- Poids minimum des voitures (équipement de sécurité compris) :

640 kg	jusqu'à 1150 cc
720 kg	au-delà de 1150 jusqu'à 1400 cc
800 kg	au-delà de 1400 cc

ATTENTION : Aucune tolérance ne sera admise (voir RSG, Art. 8.3.)

Aucune transformation mécanique ou de carrosserie n'est autorisée, sauf :

- a) Un réalésage de 0,6 mm maximum pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de classe de cylindrée. Le re-chemisage est permis dans les mêmes conditions.
- b) Carburateurs : changement autorisé des éléments qui règlent le dosage de quantité d'essence, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.
- c) Une pompe à essence électrique peut être placée dans le coffre à condition qu'elle soit bien « enclouonnée ».
- d) Filtre à air : seul, l'élément filtrant pourra être enlevé; la boîte ne pourra être ni enlevée ni modifiée.
- e) Arbres à cames : libre, sauf le nombre de paliers.
- f) Soupapes : le matériau est libre, les dimensions d'origine doivent être conservées.
- g) Pistons : libres.
- h) Radiateur à eau : libre, à condition d'être monté dans l'emplacement d'origine.
- i) Radiateur d'huile : libre, toutefois le montage à l'extérieur de la carrosserie n'est autorisé qu'en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues et de telle façon qu'il ne dépasse pas le périmètre général de la voiture vue d'en haut.
- j) Echappement : la ligne d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur mais doit comporter au moins, un silencieux, l'échappement libre étant interdit (voir l'art. 2.2.1. – Texte en **gras**).
- k) Poulies et courroies : ne peuvent être supprimées, mais le matériau et les dimensions sont libres.
- l) Embrayage : libre, sauf le type de commande. Le nombre de disques prévu à l'origine doit être maintenu.
- m) Boîte de vitesses : la combinaison de démultiplication est libre mais le nombre de vitesses doit être celui d'origine.
- n) Couple final : libre. Le montage d'un différentiel à glissement limité ou le blocage du différentiel sont autorisés.
- o) Suspension : le matériau et les dimensions des ressorts sont libres. Les barres antiroulis peuvent être ajoutées, supprimées ou modifiées.
- p) Direction : rapport libre mais le système d'origine doit être conservé.
- q) Roues et pneumatiques : roues complètes (flasque + jante + pneu) sont libres, à condition de se loger dans la carrosserie d'origine. La largeur maximum des roues complètes est de :

20,5 cm	jusqu'à 1150 cc
21,5 cm	au-delà de 1150, jusqu'à 1400 cc
23 cm	au-delà de 1400 cc

Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2'', par rapport à la dimension d'origine.
- r) Freins : matériau, fixations et dimensions libres.
Le servofrein et le limiteur de pression peuvent être déconnectés, mais non enlevés.
Des freins à tambours peuvent être remplacés par des freins à disques et inversement.
Le frein à main hydraulique est autorisé.

G - Règlement Particulier Slalom

- s) Carrosserie : l'enlèvement des sièges passagers avant et arrière est autorisé, y compris leurs dossiers. Les matériaux d'insonorisation et les tapis de sol sont libres et peuvent être enlevés.
- t) Le toit ouvrant est autorisé. Toutefois, le verre doit être remplacé par un polycarbonate (lexan, makrolon, etc), d'une épaisseur minimale de 4 mm.
- u) Les voitures « Oldtimers » (qui ne sont plus produites depuis 25 ans au minimum) pourront être équipées d'un pare-brise en polycarbonate de 4 mm d'épaisseur, au minimum ou de leur pare-brise en verre trempé, d'origine.
- v) Réservoir : il devra être d'origine.
- w) Un arceau "6 points" est obligatoire.
- x) Autorisation de déposer les pare-chocs, uniquement (pas les boucliers)

ATTENTION : TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISÉ CI-DESSUS EST INTERDIT.

2.2.4. Division 3

Définition : Voitures à deux places, au minimum, de production spéciale (500 exemplaires construits, au minimum), ou ne répondant pas aux impositions des règlements des Divisions 1 et 2, ci-avant.

Les anciennes "Groupe B" sont interdites sauf celles reprises sur les listes 1 et 2 de la FIA (Voir R.P. Rallye-Sprint, Art. 3.2.)

En outre, les voitures de la Division 3 doivent répondre aux normes suivantes :

- a) les transformations permises pour les Divisions 1 et 2 sont autorisées
- b) poils minimum des voitures (équipement de sécurité compris) :
 - 600 kg, jusqu'à 1150 cc
 - 635 kg, au-delà de 1150, jusqu'à 1300 cc
 - 675 kg, au-delà de 1300 cc, jusqu'à 1750 cc
 - 735 kg, au-delà de 1750 cc

ATTENTION : Aucune tolérance ne sera admise (voir RSG, Art. 8.3.)

c) Carrosserie

- La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée, sauf pour ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques.
- Les pare-chocs peuvent être enlevés.
- Aucune modification ne peut être apportée à l'habitacle.
- Les portières, le capot moteur, le coffre et les parties de coque (hors habitacle) sont libres quant au matériau, à condition que leur forme extérieure d'origine soit conservée.
Si les portières sont privées de leurs renforts d'origine, l'arceau de sécurité devra comporter, à leurs endroits, des renforts latéraux croisés ou deux barres de renfort « horizontales » (voir RTG 4.2.18).
- Surfaces vitrées : les vitres sont obligatoires et peuvent être fixes. Des vitres coulissantes sont autorisées. Si les vitres d'origine sont remplacées, elles le seront obligatoirement par du polycarbonate (plexiglas interdit) d'une épaisseur de 3 mm, sauf en ce qui concerne le pare-brise dont l'épaisseur devra atteindre, au minimum 4 mm.
N.B. : si le pare-brise est en verre, il sera du type « feuilleté », sauf en ce qui concerne les « oldtimers » (voir Art. 2.2.3. u, ci-dessus)
- Ailes : le matériau et la forme sont libres. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur toute la largeur du pneumatique et au moins sur un tiers de la circonférence.
- Intérieur : les garnitures de l'habitacle sont libres. Le tableau de bord ne devra présenter aucun angle saillant.
- Les cloisons séparant l'habitacle du compartiment moteur et du coffre doivent conserver leur emplacement et matériau d'origine. Elles doivent être parfaitement étanches. Leur forme pourra, toutefois, être modifiée, en vue de l'installation d'un système d'admission d'air au-delà du plan initial de séparation, par déformation de cette cloison ou construction d'une excroissance hermétique par rapport à l'habitacle, à condition de ne pas empiéter de plus de 20 cm en profondeur, 50cm en longueur et 50 cm en largeur, sur celui-ci.
- L'emplacement de la batterie est libre; la batterie doit être solidement fixée.

d) Éléments mécaniques :

- Moteur : le bloc cylindre d'origine homologué sur la voiture de base devra être conservé. La cylindrée sera libre et pourra être obtenue par changement de la course et/ou de l'alésage d'origine. Le moteur doit conserver son emplacement d'origine.
- Transmission : les roues motrices du modèle de base homologué doivent rester les roues motrices. La boîte de vitesses doit rester à son emplacement d'origine.
L'adjonction de tout dispositif de surmultiplication ou de démultiplication est autorisée.

G - Règlement Particulier Slalom

- Echappement : Collecteur et système d'échappement, libres mais devant comporter au moins un silencieux (voir l'art. 2.2.1. – Texte en **gras**).
- Autres éléments mécaniques : libres.
- e) Suspension : le type de suspension doit être conservé. Par type de suspension, on entendra : Mac Pherson, bras oscillants, parallélogrammes, axe AR De Dion, roues tirées, roues poussées, etc.
Il est toutefois permis de remplacer les organes du système de suspension, d'ajouter ou modifier les points d'attache. Le type de ressorts et d'amortisseurs est libre.
- f) Empattements et voies : les largeurs des voies ne pourront être inférieures à celles d'origine et les longueurs d'empattement devront respecter strictement les valeurs d'origine.
- g) Direction : rapport libre et libre de conception, mais le boîtier de direction doit provenir d'un constructeur automobile agréé.
- h) Roues : libres.
- i) Freins : libres, mais le système principal de freinage (commande au pied) doit être de type hydraulique et agir sur les quatre roues.
- j) Réservoir : libre. Toutefois, il ne peut être disposé dans le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation.
Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir soit d'une capacité de 15 L maximum, qu'il soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air dont l'orifice soit situé 5 cm au-dessus du remplissage. Le non-respect de cette règle fera l'objet d'une remarque unique.
De plus, s'il se trouve dans l'habitacle, il sera obligatoirement dans un caisson étanche. Une séparation étanche doit également exister entre les pompes (et/ou réservoir) et le système d'échappement de façon à éviter tout contact accidentel entre le carburant et l'échappement.
- k) Un arceau « 6 points » est obligatoire.
- l) Le coupe-circuit est conseillé.

2.2.5. Division 4

Voitures ne répondant pas aux impositions des Divisions 1, 2 et 3 des slaloms, mais conformes, soit à la Division 3, soit à la Division 4 du Règlement particulier Course de Côte.

Rappel : Echappement (Voir Art. 2.2.1. - Texte en **GRAS**)

2.3. LESTAGE

Le lest est autorisé pourvu qu'il soit constitué de plaques métalliques solidement fixées par boulonnage ou soudage. La roue de secours du véhicule peut être utilisée comme lest, celle-ci doit également être fixée.

Dans le cas d'un lest amovible, il est demandé de prévoir un boulon percé d'un trou de manière à permettre la pose d'un « plomb ».

2.4. PESAGE (Voir aussi Art 8.3. « Pesage » du RSG)

Une balance devra être disponible le matin, lors des vérifications techniques et des pesages devront avoir lieu en journée, à l'arrivée des manches, avant la rentrée au parc des concurrents.

En cas de non-conformité constatée à l'arrivée d'une manche ou en fin d'épreuve : le contrevenant sera crédité de zéro point pour l'épreuve. Ce résultat « zéro » devra obligatoirement être pris en compte dans l'établissement du classement du Championnat.

Pour que les organisateurs ne possédant pas de balance puissent quand même procéder à des contrôles de poids, il est signalé qu'une balance est désormais à leur disposition au Secrétariat de l'ASAF. A charge pour eux d'en faire la réservation, d'en prendre possession, et de la restituer, en temps voulu.

Une caution de **75 €** sera exigée à l'enlèvement de la balance, laquelle devra être rentrée au secrétariat dans les 48 heures qui suivent l'épreuve. Le non-respect de ce délai entraînera l'application d'une amende de **75 €**, soit la perte de la caution.

Toutefois, un arrangement sera toujours possible entre deux organisateurs proches l'un de l'autre afin de procéder directement au transfert de la balance. Il sera néanmoins OBLIGATOIRE d'en avvertir le secrétariat.

ART. 3.- PENALISATIONS

3.1. Déplacement d'un élément délimitant n'importe quelle porte du parcours, avant, pendant ou après celle franchie : 5 secondes de pénalité par infraction.

Les pénalités entraîneront nécessairement le déplacement du Commissaire aux portes, qui veillera à la remise en état du parcours.

G - Règlement Particulier Slalom

3.2. Erreur de parcours : 20 secondes par infraction.

Par erreur de parcours, il y a lieu d'entendre :

- a) Omission d'une porte;
- b) Non-respect de l'ordre séquentiel ascendant de passage des portes;
- c) Le passage de n'importe quelle porte en sens inverse.

Pour plus de 7 portes touchées (infraction du type 3.1.) : mise hors course du concurrent pour cette manche.

3.3. Pour plus de 5 infractions du type 3.2. par manche : mise hors course du concurrent pour cette manche.

3.4. La mise hors course sera prononcée en cas de dégradation volontaire flagrante du parcours, en cas de manœuvre risquant de mettre en péril les personnes et les biens (toupies, manœuvres au frein à main, etc., **sur le parcours**, dans le **parc fermé** ou à n'importe quel autre endroit du **site de l'épreuve**) ou, encore, en cas de comportements susceptibles de gêner le bon déroulement de l'épreuve, situations jugées comme telles par la Direction de course.

3.5. Lorsqu'un concurrent voudra faire appel de cette décision, il pourra le faire auprès du Collège des Commissaires Sportifs.

ART. 4.- CHRONOMETRAGE

Le chronométrage doit se faire au 1/100e de seconde, à l'aide d'appareils à cellules, avec chronométrage manuel **simultané et permanent**, au 1/100e de seconde, également (le manuel fait foi en cas d'erreur manifeste ou de non-fonctionnement de la cellule).

Le chronométrage manuel simultané peut être remplacé par un deuxième jeu de cellules, indépendant du premier système.

En cas de défection momentanée du matériel électronique, ou en cas de conditions climatiques particulières, perturbant le bon fonctionnement des cellules, l'usage du chronométrage manuel (2 chronos par poste de chronométrage) sera obligatoire.

ART. 5.- NOMBRE DE MANCHES – ETABLISSEMENT DES CLASSEMENTS

5.1. Les organisateurs prévoient d'organiser 3 ou 4 manches.

Toutefois, en aucun cas le départ d'une manche ne sera donné après 17 h 30'.

La notification du nombre de manches organisées devra être affichée après le déroulement complet de la 2^{ème} manche et, obligatoirement, avant le départ de la 3^{ème}, sous peine d'une amende de 125 €, infligée par l'ASAF à l'organisateur, sur rapport des Commissaires Sportifs.

Si, en raison d'éléments imprévisibles, l'épreuve devait être écourtée, elle ne serait reprise aux divers championnats que si un minimum de deux manches ont pu être totalement organisées.

5.2. Le **meilleur résultat** réalisé (pénalisations éventuelles, comprises) dans l'une des manches **complètement** organisées sera, seul, pris en considération pour l'établissement du classement final.

ART. 6.- PRESCRIPTIONS SPORTIVES

6.1. PARCOURS

6.1.1. Les slaloms doivent se dérouler sur revêtement routier (asphalte, béton ou pavés) en bon état.

La longueur minimum d'un parcours est de 1000 mètres. Le parcours peut cependant être scindé en deux boucles parcourues d'une traite, pour autant que celles-ci aient un minimum de 600 mètres.

6.1.2. Une porte est l'ouverture de passage libre entre deux bornes. Toute borne doit modifier la trajectoire du véhicule. La distance entre les éléments les plus rapprochés des deux sabots porteurs de bornes doit être de 4 mètres exactement. La distance entre l'extrémité d'un sabot (côté voiture) et la borne ne peut excéder 3 centimètres. Le pourtour des sabots porteurs doit être marqué entièrement au sol. Il est conseillé de placer les sabots PERPENDICULAIREMENT au bord de la route (sauf dans les cas particuliers comme parking, dégagement, carrefour, ...)

6.1.3. Le nombre de portes variera de 30 à 50, aux 1000 mètres. Il ne peut exister plus de 50 mètres de parcours libre entre deux portes. Au moins tous les 50 mètres, une porte ralentira donc l'allure des véhicules.

6.1.4. La distance entre deux bornes de portes différentes ne peut être inférieure à 8 mètres.

Aucune porte, ou élément de porte, autre que celles qui doivent être prises dans l'ordre séquentiel ascendant, ne peut gêner en quoi que ce soit la trajectoire normale des concurrents.

6.1.5. Le côté droit de la porte sera marqué visiblement de rouge et le côté gauche de vert, par un panneau non métallique de format : 35 x 35 cm, au minimum. Les piquets seront de couleur blanche ; ils pourront également être colorés (rouge ou vert, suivant le côté de la porte où ils se situent). **L'utilisation de piquets gris est interdite.**

G - Règlement Particulier Slalom

6.1.6. Une porte pourra également être composée d'une seule borne mais uniquement dans les demi-tours à 180°.

Dans ce cas, la numérotation (voir Art. 6.1.9.) sera placée, soit à droite (porte à contourner par la gauche), soit à gauche (porte à contourner par la droite) Cette numérotation sera assortie du panneau de couleur visé à l'Art. 6.1.5.

6.1.7. Les bornes délimitant les portes doivent être en plastique et avoir une hauteur de 1 mètre, au minimum. Les manches de brosse sont interdits.

6.1.8. L'utilisation de pneus comme balisage du parcours est interdite, celle de bottes de paille est conseillée.

6.1.9. Les portes seront numérotées dans l'ordre croissant sur l'ensemble du parcours. Ces numéros sur fond d'au moins 35 x 35 cm, seront placés uniquement à droite des portes, sauf pour les portes à une seule borne (voir Art. 6.1.6.) Ces numéros devront avoir une hauteur minimum de 20 cm.

6.1.10. Ces numéros pourront se trouver sur le panneau rouge; dans ce cas, les numéros seront de couleur blanche.

6.1.11. Une flèche sur panneau de 10 cm de haut (min.) et 20 cm de long (min.) indiquera la direction à prendre pour se diriger vers une porte située en dehors du champ de vision.

6.1.12. Le parcours (en ordre) doit être accessible aux conducteurs engagés pendant une durée minimale de 1h30 avant le début théorique de la 1ère manche afin qu'ils puissent procéder à une reconnaissance pédestre.

La mise hors course, sans remboursement des droits d'engagement, sera automatiquement prononcée en cas d'utilisation d'un quelconque véhicule.

Le parcours emprunté doit être fermé à la circulation et libéré de tout véhicule.

6.1.13. Les organisateurs veilleront à tracer des parcours accessibles à toutes les voitures, même de grand gabarit, circulant à allure sportive et sans qu'elles doivent quitter le plan et le revêtement normal du parcours. Il est toutefois conseillé de ne pas dépasser la vitesse moyenne de 50 km/h.

6.1.14. Pour les parcours ou les tronçons de parcours en aller et retour : toutes les portes empruntées dans un sens, doivent l'être dans l'autre, sauf pour la première et la dernière porte et celles placées sur les routes transversales.

6.2. SECURITE SUR LE PARCOURS

Un véhicule d'intervention se trouvera sur le parcours.

D'aucune manière, le parcours ne présentera un danger pour les pilotes ou les spectateurs. Dans cette optique, avant la reconnaissance par les concurrents, les Commissaires Sportifs et l'Observateur approuveront la distance et l'emplacement des portes. Ils pourront apporter toutes les modifications qu'ils jugeront utiles. Ils décideront des postes qui devront être pourvus de deux drapeaux jaunes pour les épreuves avec boucle et/ou demi-tours. A l'arrivée, une zone de décélération suffisante devra être prévue. Elle sera longue de 30 mètres, au minimum et, au moins, d'une longueur double de la distance séparant la dernière porte de l'arrivée.

Les organisateurs doivent prévoir des zones de recul suffisantes pour les spectateurs. Si le recul n'est pas possible, ils doivent interdire les zones dangereuses au public et faire respecter cette interdiction par un Commissaire.

Il sera STRICTEMENT INTERDIT sous peine de mise hors course pour la manche d'emprunter VOLONTAIREMENT le circuit dans un autre sens que celui prévu, même pour reprendre un nouveau départ en cas d'incident.

S'il y a manque de sécurité, les Commissaires Sportifs peuvent, tant que l'organisateur n'y aura pas remédié, arrêter l'épreuve. Une liaison téléphonique, radio ou par drapeaux est obligatoire entre le départ et l'arrivée et également entre le départ et les points du parcours non visibles de celui-ci.

L'Inspection-Sécurité sera réalisée le jour de l'épreuve par le Directeur de la sécurité de l'organisation, un Commissaire Sportif et l'Observateur.

L'organisateur devra mettre un véhicule à la disposition de l'observateur afin de lui permettre d'effectuer la vérification du parcours.

6.3. PILOTES / VOITURES

N.B. : LES VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES PRECEDERONT LES VERIFICATIONS TECHNIQUES.

6.3.1. Le pilote **et l'éventuel passager** devront être équipés d'un vêtement (salopette en coton, au minimum) et d'un casque adaptés à la compétition automobile (voir 2.2.1.), ci-dessus).

6.3.2. Une même voiture pourra être pilotée par plusieurs conducteurs différents (au maximum 4). L'organisateur ne pourra pas refuser cette disposition.

Il est rappelé qu'une même voiture ne pourra être inscrite que dans une seule Division/Classe

6.3.3. Les voitures "doubles baquets" accueillant un passager à leur bord seront versées dans la division correspondant aux modifications techniques effectuées sur le véhicule. Il ne sera pas créé de division

G - Règlement Particulier Slalom

"spéciale" pour les "doubles baquets". Les pilotes participant à l'épreuve ne peuvent en aucun cas s'inscrire comme "passager".

La personne prenant place dans le baquet "passager" devra, au minimum, posséder une licence « **1J-C** » et porter au poignet, un bracelet remis par l'organisateur lors de son passage au secrétariat. Son inscription pourra se faire jusqu'à l'officialisation de la liste des pilotes qualifiés. Les informations concernant les "passagers" inscrits à l'épreuve devront également figurer sur une liste distincte qui devra être affichée. Le "passager" devra s'acquitter d'un droit de **10 €**, à verser à l'organisateur.

La place "passager" peut être occupée par une personne âgée de **12 ans, au minimum et mesurant, au moins, 1m 35**. Dans le cas de passagers mineurs, une autorisation parentale, légalisée par d'administration communale du lieu du domicile du ou des signataire(s), sera exigée avant toute participation.

Un pilote pourra embarquer un passager différent à chaque manche pour autant que celui-ci soit administrativement en ordre. Une liste sera affichée avec le nom du pilote, le n° de voiture et l'identité du passager pour chaque manche.

L'organisateur et les CS veilleront au respect de l'établissement impératif de cette liste.

La mise en place de la procédure d'identification au moment du départ peut utilement s'inspirer de celle mise en place dans les Montées/Sprints Historiques et les Historic Rally Stage.

Le véhicule accueillant ce "passager" devra obligatoirement être piloté par un "licencié" ayant d'une part, atteint l'âge de 21 ans et ayant, d'autre part, été classé dans un championnat « Pilote » antérieur à ceux en cours.

6.3.4. En cas de force majeure reconnu par la Direction de Course et les Commissaires Sportifs, un concurrent pourra effectuer deux passages dans la même manche. Ce fait sera notifié et affiché. Toutefois, les deux passages devront se faire avec un intervalle d'une heure minimum.

6.3.5. En cas de retard au départ, la mise hors course pour la manche sera prononcée sauf en cas de force majeure reconnu par le Direction de course.

Seulement une raison de force majeure, indépendante du pilote ou de la voiture, peut permettre à l'organisateur, avec l'accord d'un Commissaire Sportif, d'autoriser pour la même voiture, conduite par le même pilote, un second départ.

Néanmoins, les pénalités encourues resteront d'application pour le deuxième départ sauf si c'est l'organisateur lui-même qui demande un second passage (panne chrono, drapeau jaune, porte tombée avec arrêt du pilote avant le passage de cette porte)

6.3.6. Suite à un incident technique survenu au cours de la première manche un concurrent est autorisé à changer son véhicule, au profit d'un autre déjà qualifié dans la même classe, en accord avec le Directeur de course et les Commissaires Sportifs.

S'il change de voiture au profit d'une autre n'étant pas déjà qualifiée dans la même catégorie, il ne sera classé dans aucune catégorie et sera classé dernier au classement général.

De même, dans le cas où d'autres pilotes participaient sur cette voiture, ils pourront prendre part aux manches non effectuées dans les mêmes conditions. Ces concurrents seront départagés par leur résultat, pénalités comprises.

6.4. ENGAGEMENT – DROITS D'ENGAGEMENT (Important : voir également Art. 9. du RSG - Chapitre I)

Le jour de l'épreuve, les engagements « tardifs » **débuteront à 8h30** (le secrétariat devra être opérationnel à ce moment) et pourront se poursuivre jusqu'à 1h30 avant l'heure théorique de départ.

Le paiement des droits pourra intervenir jusqu'à la fin des vérifications administratives.

Le montant du droit d'engagement sera majoré de **10 €** (pour cause d'engagement « tardif ») en ce qui concerne les concurrents qui ne se seront pas inscrits au moins, 3 jours avant l'épreuve.

Le bulletin d'engagement dûment complété (téléchargeable également sur le site Internet de l'ASAF ou de la VAS, dans le cadre du championnat VASAF) peut être transmis par voie postale, par courriel* ou remis en mains propres à l'organisateur. ***Chaque organisateur est tenu de faire figurer dans son règlement particulier et sur le bulletin d'engagement de son épreuve, une adresse E-Mail à laquelle, les concurrents qui le désirent peuvent envoyer leurs documents par courrier électronique.**

Dans tous les cas, les concurrents peuvent solliciter un accusé de réception. **Les organisateurs auront donc à cœur d'expédier d'initiative cet accusé de réception sans attendre sa réclamation par le concurrent inscrit.**

Seule, la signature manuscrite du concurrent sur le bulletin d'engagement préalablement transmis peut être apposée jusqu'à la fin des vérifications administratives, sans majoration du droit.

L'organisateur aura établi au préalable, les fiches des concurrents en faisant la distinction entre ceux ayant renvoyé leur bulletin d'engagement (un seul pilote par fiche), avant et après cette date.

Les organisateurs n'appliquant pas ces dispositions se verront appliquer une amende automatique de 250 € sur rapport des Commissaires Sportifs.

6.5. JUGES DE FAIT AUX PORTES

Les juges de fait aux portes doivent être compétents et en nombre suffisant.

Un juge de fait pourra tenir, au maximum, 3 portes quel que soit le nombre de fois que ces portes sont empruntées par le concurrent (dans un sens ou dans l'autre).

La présence de deux juges de fait par groupe de plus de 3 portes est obligatoire.

Seul, le juge de fait aux portes est habilité à juger les infractions et sa décision est sans appel.

Les juges de fait aux portes successifs doivent pouvoir communiquer entre eux visuellement ou par radio.

Ils doivent également porter un signe distinctif (brassard ou autres)

Tout juge de fait aux portes se trouvant sur le parcours sera obligatoirement majeur.

Un juge de fait aux portes qui, pour exercer sa fonction, se trouve dans une zone autorisée au public, ne devra pas nécessairement être majeur, mais âgé, au minimum, de 14 ans.

Les Commissaires Sportifs et l'Observateur décideront quels seront les postes qui devront être pourvus de 2 drapeaux jaunes.

Un briefing "juges de fait" doit être prévu par l'organisateur. Ce briefing doit obligatoirement être tenu avant le premier départ.

6.6. DEPART

6.6.1. Numéros de départ

Les numéros de départ seront attribués pour toute la saison. Chaque concurrent gardera donc son numéro pour toute l'année. Lors de la première épreuve de slalom de l'année, une liste sera établie avec les numéros attribués. Dans les trois jours après l'épreuve, sous peine d'une amende de **50 €**, l'organisateur transmettra cette liste au secrétariat de l'ASAF qui la vérifiera et la fera suivre à l'organisateur suivant. Afin de faire fonctionner ce système, une très grande rigueur est demandée à tous les organisateurs.

6.6.2. L'ordre des départs se fera suivant l'ordre croissant des numéros appliqués visiblement sur les portières de chaque côté du véhicule.

L'ensemble des numéros pourra être obtenu, lors de l'inscription, au prix maximum de **3 €**.

Les numéros seront toujours placés **STRICTEMENT VERTICALEMENT**.

Lorsque plusieurs concurrents participent à une épreuve à bord d'un même véhicule, le numéro sera modifié comme suit :

- Deuxième pilote : numéro du véhicule augmenté du nombre 200
- Troisième pilote : numéro du véhicule augmenté du nombre 300
- Quatrième pilote : numéro du véhicule augmenté du nombre 400

Un seul numéro de départ sera visible de chaque côté de la voiture : tous les numéros appartenant aux autres pilotes concourant également sur la voiture (« doublons ») doivent être **totalemtent occultés**, sous peine de sanction laissée à l'appréciation de la Direction de Course (Voir RTG Art. 4.28.2).

6.6.3. Les départs doivent être donnés voiture arrêtée, moteur en marche, vitres totalement fermées ou fermées aux $\frac{3}{4}$, l'avant de la voiture placé sur une pré-ligne. Les temps doivent être pris au moment où l'avant du véhicule franchit la ligne officielle de départ. Ces deux lignes seront distantes de 1,50 mètre.

6.6.4. Le 1er départ officiel ne pourra avoir lieu avant 11h00.

L'interruption entre deux manches ne peut excéder $\frac{1}{2}$ heure sauf entre la 2ème et la 3ème manche où elle pourra durer 45 minutes pour ravitailler les juges aux portes. Il y aura une pause obligatoire de 15 à 30 minutes entre les manches 1 et 2.

6.7. AFFICHAGES

L'affichage de la liste des qualifiés doit se faire 45 minutes, au minimum, avant le premier départ.

Durant toute l'épreuve, l'organisateur doit afficher séparément les temps et pénalisations de chaque concurrent, ainsi que les numéros des portes touchées ou oubliées, et ce, dans le délai d'une heure après le passage de celui-ci. Le classement établi après le passage du dernier concurrent deviendra officiel 30 minutes après son affichage, sauf en cas de réclamation dûment déposée. Le classement définitif par manche devra être signé par les Commissaires Sportifs.

6.8. PARCS DES CONCURRENTS

Avant, pendant et après l'épreuve, l'organisateur veillera à prévoir un emplacement réservé aux véhicules de compétition des concurrents.

Les concurrents y déploieront, durant toute la journée, une bâche de sol imperméable, au-dessus de laquelle, le véhicule prendra place à chacun de ses séjours.

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

Tout manquement à ce niveau sera sanctionné par une amende automatique de **25 €** par infraction constatée.

A l'arrivée de la dernière manche, les véhicules resteront dans ce parc jusqu'à $\frac{1}{2}$ heure après l'arrivée du dernier concurrent.

G - Règlement Particulier Slalom

ART. 7.- CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

Voir Règlement Sportif Général de l'ASAF, Chapitre IV.

ART. 8.- CLASSEMENTS

Pour chaque concurrent, le meilleur résultat, pénalisations comprises est seul pris en considération pour le classement final.

Lors d'une épreuve, les ex aequo (temps, pénalisations comprises) seront départagés par le résultat, pénalisations comprises, de leur(s) meilleure(s) autre(s) manche(s).

Des classements finaux généraux et par manche de la Div. 1-2-3, de la Div. 4, de la classe Promo et un classement final par classes, seront établis, officialisés et apposés sur le tableau officiel d'affichage. Ces classements seront édités sur le site Internet des Fédérations, sur celui de la CSAP et, le plus souvent, sur celui du club organisateur, où ils pourront être téléchargés par les personnes intéressées.

Par mesure d'économie et de préservation de la nature, Il n'est pas obligatoire, d'établir de classements « papier » à distribuer aux concurrents, ni en cours, ni en fin d'épreuve.

ART. 9.- PROCLAMATION DES RESULTATS D'UNE EPREUVE

La proclamation des résultats aura lieu, au maximum, **une heure** après la fin de la dernière manche comptant pour le classement de l'épreuve et, au plus tard, à 20h00.

Des coupes et des trophées récompenseront les trois premiers pilotes du classement général, les trois premiers pilotes de chaque classe, les trois premiers Promo, la première Ecurie, ainsi que la première dame.

La présence physique du pilote est indispensable pour prétendre recevoir les récompenses (L'application de cette mesure est laissée à l'appréciation de l'organisateur).

ART. 10.- REGLEMENT « TYPE »

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

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

ART. 11. - 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

Joindre votre palmarès SVP et indiquer, au verso, la priorité dont vous pouvez bénéficier (engagement & numéro)

ART. 12.- FEUILLE DES VERIFICATIONS « TYPE »

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

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

ART. 13.- CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES

13.1. - CALENDRIER

Slalom d'Abolens..... Lg29

Slalom Franco-Belge HT53

Slalom des Cahottes Lg22

Slalom des Collines Ht22

Slalom de Hannut Lg18

Slalom de Marchin..... Lg28

Slalom M. Pascual..... Ht20

13.2. - VEHICULES ADMIS

Voir prescriptions du règlement particulier Slalom - Art. 2.

13.3. - CLASSEMENTS

L'attribution des points au championnat « Général » de la Communauté française se fera uniquement sur base du classement général des différentes épreuves reprises au championnat (divisions 1-2-3 confondues)

1er général = 99 pts, 2ème = 98, etc. A partir du 100ème, 1 pt.

Des classements par classe (1er = 19 pts, 2ème = 18 pts, etc.) seront également établis, ne reprenant que les résultats « à la classe ».

Un classement distinct sera établi pour les pilotes de la division 4 et les pilotes de la division Promo.

G - Règlement Particulier Slalom

13.4.- ETABLISSEMENT DU CHAMPIONNAT - PROCLAMATION DES RESULTATS

Pour être repris au classement final du championnat de la Communauté Française, il faudra avoir été classé, au minimum, à 50% des épreuves organisées. Le nombre maximum de résultats pris en considération s'élèvera au nombre d'épreuves organisées, diminué de 2.

Des coupes et/ou trophées récompenseront les pilotes les mieux classés au classement général, les pilotes les mieux classés dans les différentes classes ainsi que la première dame.

ART. 14.- CHAMPIONNAT NATIONAL VASAF

COMPOSITION DU COLLECTIF VASAF - SLALOM

Bernard Hayez, Pierre Pirotte, Lambert Sevrin et Pierre Vanderlin, pour l'ASAF.
Etienne Carlens, Johnny Champagne, Paul Peeremans et Willy Tuts, pour la VAS.

Attention : A partir du 1^{er} janvier 2014, les véhicules du type Kart Cross et ceux du type Proto d'Auto Cross ne seront plus admis dans les épreuves de Slalom de la VAS

14.1. - GENERALITES

14.1.1.- Pour l'établissement des classements du championnat VASAF, il sera tenu compte, au maximum, du nombre de résultats possibles (nombre d'épreuves organisées), diminué de **2** unités (quelle que soit la provenance régionale de ces résultats).

D'autre part, pour être repris au classement final, il faudra faire valoir, au minimum, un nombre de résultats égal à **60 %** du nombre d'épreuves organisées.

14.1.2.- En cas d'annulation, une épreuve ne pourra être remplacée, qu'en cas d'accord entre les 2 fédérations.

14.1.3.- Un changement de date d'une épreuve VASAF ne pourra être décidé et approuvé qu'avec l'accord de la VAS et de l'ASAF.

14.1.4.- Un championnat « Général » est organisé pour les pilotes des **divisions 1-2-3 confondues**.

Des championnats de classe seront également organisés.

Attribution des points :

- Le championnat « Général » VASAF sera établi uniquement sur base des résultats obtenus au classement général des différentes épreuves reprises au championnat.
1er = 99 pts, 2ème = 98 pts, etc. A partir du 99ème = 1pt.
- Les championnats VASAF de classe, seront établis, compte tenu uniquement, des points obtenus à la classe, selon les mêmes critères d'attribution qu'au classement général.
1er = 99 pts, 2ème = 98 pts, etc.

14.1.5.- Les normes d'équipement et de sécurité des participants et le règlement technique de la fédération qui a délivré la licence, sont applicables à son détenteur.

14.1.6.- En cas d'incompatibilité ou de discordance entre les règlements sportifs des deux fédérations, ce sera celui de la fédération de tutelle de l'épreuve concernée qui sera d'application.

Tous les cas non prévus par ces règlements, seront tranchés dans l'esprit des réglementations nationales et internationales.

14.1.7.- Lors de la proclamation des résultats, en fin de championnat, des trophées seront remis aux 3 premiers du classement général et à chaque vainqueur de classe. De plus, un trophée sera remis à la 1^{ère} dame classée.

14.1.8.- La qualification des épreuves ASAF pour le championnat VASAF sera déterminée par le GT Slalom de l'ASAF et proposée à l'approbation du Conseil d'Administration.

En cas de difficulté ou de divergence de vues au sein du GT Slalom, il s'inspirera d'un classement tenant compte, pour 50 % de la cotation de l'observateur attribuée l'année précédente et, pour 50 %, du vote, par bulletins secrets, de la commission « Slalom ASAF ».

Pour ce faire, il sera établi un classement par ordre décroissant des cotations, où la meilleure recevra un point, la deuxième, 2 et ainsi de suite. Il sera, d'autre part, établi un classement où l'épreuve favorite du GT recevra un point, la deuxième, 2 et, ainsi de suite.

Les points obtenus par chacune des épreuves dans les 2 classements seront additionnés et les plus petits résultats seront retenus. En cas d'égalité, la voix du rapporteur départagera.

Ce choix sera proposé à la ratification du CA de l'ASAF.

14.2. - CALENDRIER VASAF 2014

Le championnat VASAF des Slaloms 2014 se déroulera sur **10** épreuves : **5** sous l'égide de l'ASAF et **5**, sous l'égide de la VAS.

Les dates des épreuves VASAF sont prioritaires et protégées. Il ne pourra donc y avoir aucune épreuve de slalom (provinciale ou Régionale/Communautaire) organisée à ces dates, ni à l'ASAF, ni à la VAS.

G - Règlement Particulier Slalom

CALENDRIER

« Ostende » - VAS

« Zonhoven » - VAS

« Zaventem » - VAS

« Abolens » - (Lg 29) - www.motorclubhannutois.be

« Houthalem » - VAS

« Cahottes » - Bierset - (Lg 22) - www.ecuriebaudouinvisetoise.be

« Collines » - St Sauveur - (Ht 22) - www.rtcollines.be

« Hannut » - (Lg 18) - www.hesbayemotorclub.be

« M. Pascual » - Solre sur Sambre - (Ht 20) - www.yvograuls.com

« Balen » - VAS

Art. 15. -

Challenge « SLALOM RACING ADVENTURES »

Le « **Slalom Racing Aventures** », initié par Raphaël van der Straten et placé sous l'égide de l'ASAF a été créé en vue de promouvoir et récompenser de jeunes PILOTES participant aux épreuves du championnat des SLALOMS de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Toutes les épreuves organisées entrent en ligne de compte. Le challenge est ouvert à tous les pilotes licenciés de l'ASAF, nés LE ou APRES le **1^{er} janvier 1979** et inscrits en **Division 1** (toutes classes).

L'inscription est GRATUITE mais OBLIGATOIRE. Elle peut intervenir à tout moment.

Dotation annuelle de **2500 €** à répartir entre les 10 premiers classés, proportionnellement aux points obtenus.

Règlement complet et bulletin d'inscription à télécharger sur le site Internet de l'ASAF www.asaf.be

Renseignements complémentaires éventuels : Secrétariat de l'ASAF, 12, rue de l'Île Dossai à 5300 SCLAYN (Andenne) Tél. : 085/271460 – Fax : 085/317695 – Email : secretariat@asaf.be