

# D - REGLEMENT PARTICULIER KARTING

## Art 1. PRESENTATION – COMPOSITION - AGE MINIMUM – LICENCE

**1.1.** Le programme "Karting Vitesse" de la discipline "Karting" de l'ASAF est reprise sous l'appellation générale :

### "BELGIAN ASAF KARTING SERIES"

**1.2.** Ce programme regroupe des meetings au cours desquels sont organisées des courses comptant pour les championnats de la Fédération Wallonie Bruxelles (et/ou des CSAP) et où peuvent être organisées des courses entrant en ligne de compte pour les challenges privés reconnus par l'ASAF.

Au cours de ces meetings, que ce soit lors des courses "ASAF" ou "Challenge", les articles du Règlement Sportif Général sont d'application.

### **1.3. CONDITIONS DE PARTICIPATION EN FONCTION DE L'AGE, DU POIDS ET DE L'EXPERIENCE :**

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 et scrupuleusement, **les critères d'admission et, notamment, l'âge minimum à atteindre pour participer dans les différentes catégories ou les différents challenges (ex : MINI = 8 ans dans l'année civile).**

#### **Catégories ASAF**

##### **KZ ASAF :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **15 ans** sera atteint.

#### **Challenges privés IAME Wallonie Bruxelles**

##### **Mini :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **8 ans** sera atteint, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **12 ans** aura été atteint.

##### **X30 Cadet :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **11 ans** sera atteint, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle, l'âge de **14 ans** aura été atteint.

##### **X30 Junior :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **13 ans**, sera atteint, jusqu'à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **16 ans** aura été atteint.

##### **X30 Senior :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **15 ans** sera atteint.

#### **INTERDICTION de participer en X30 SENIOR en 2016 aux pilotes :**

- Classés dans les cinq premiers du challenge IAME X30 SENIOR BELGIUM en 2014 ou 2015 ;
- Internationaux ayant été repris, dans les années antérieures à 2016, au classement d'une épreuve CIK ou WSK en catégories KF, KZ ou KZ2 ;
- Ayant pris part à une épreuve dans les catégories KF, KZ, KZ2 ou OK en 2016.
- Internationaux de la catégorie KFJ ayant été qualifiés pour la finale d'une épreuve CIK ou WSK en 2015.

##### **X30 Super Senior :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **15 ans** sera atteint.

#### **CRITERES D'ADMISSION en catégorie X30 SUPER SENIOR en 2016 :**

- Avoir été classé dans les cinq premiers du challenge IAME X30 SENIOR BELGIUM en 2014 ou 2015 ;
- Avoir participé à une saison complète (au minimum : 6 résultats en Belgique ou à l'étranger, durant la même année), en catégorie X30 SENIOR ou assimilés (exemple : ROTAX MAX);
- Avoir, dans les années antérieures à 2016, été repris au classement de plus d'une épreuve CIK ou WSK, dans les catégories KF, KZ, ou KZ2.
- Avoir pris part à une épreuve dans les catégories KF, KZ, KZ2 ou OK en 2016.
- Avoir été, en 2015, qualifié en catégorie KFJ, pour la finale d'une épreuve CIK ou WSK.

**IMPORTANT :** Tous les pilotes désirant s'inscrire en X30 SUPER devront, au préalable, faire parvenir au secrétariat de l'ASAF, les documents prouvant l'existence du critère invoqué afin qu'ils soient soumis au rapporteur de la discipline et au Conseil d'Administration de la Fédération.

- X30 Master :**
1. Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **16 ans** sera atteint, pour autant que le pilote présente un poids minimum de 80 kg, équipement compris (casque, combinaison, etc.).
  2. Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **25 ans** sera atteint, même si le pilote n'atteint pas le poids minimum de 80 kg, équipement compris (casque, combinaison, etc.).

**X30 Super Master :**

**Conditions d'âge et de poids :** Idem X30 MASTER (voir ci-dessus).

**CRITERE D'ADMISSION en X30 SUPER MASTER en 2016 :**

Avoir participé, au minimum, à deux saisons (au moins, 8 résultats cumulés au cours des 2 années) dans une des catégories suivantes : X30 SENIOR, X30 MASTER et X30 SCHIFTER ou assimilé (par exemple : catégories CIK).

**IMPORTANT :** Tout pilote désirant s'inscrire en X30 SUPER MASTER devra, au préalable, faire parvenir au secrétariat de l'ASAF, les documents prouvant l'existence du critère imposé afin qu'ils soient soumis au rapporteur de la discipline et au Conseil d'Administration de la Fédération.

**X30 Shifter :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **15 ans** sera atteint.

**X30 Super Shifter :**

1. Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 16 ans sera atteint, pour autant que le pilote présente un poids minimum de 80 kg, équipement compris (casque, combinaison, etc.).
2. Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 25 ans sera atteint, même si le pilote n'atteint pas le poids minimum de 80 kg, équipement compris (casque, combinaison, etc.).

**Challenge privé SAETTA Wallonie Bruxelles**

**EERP 250 :**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de **15 ans** sera atteint.

**1.4. LICENCES**

Pour pouvoir prendre part aux meetings de la "Belgian ASAF Karting Series" les concurrents doivent être titulaires d'une licence annuelle ou journalière de l'ASAF (ou annuelle, de la VAS), en cours de validité. **Cette notion est d'application, que les meetings bénéficient ou non du statut OPEN.**

Aucun autre titre n'autorisera leur participation si ce n'est, dans le cadre des épreuves OPEN, la licence "**Nationale ou Internationale**" détenue par les concurrents étrangers **avec obligatoirement l'autorisation de leur ASN.**

**Pour rappel de l'art. 2 du RSG,** la licence "B" annuelle autorisant la pratique du karting à l'ASAF est disponible au prix de **80 €** tandis que la licence journalière "1J-B" (valable pour un meeting) est disponible au prix de **50 €**.

**Les pilotes détenteurs d'une licence RACB (Nationale Belge) devront obligatoirement prendre une licence « 1J ASAF ».**

**RAPPEL :** Pour les participants mineurs d'âge prenant part à une épreuve NON REPRISE au calendrier OPEN, une autorisation parentale (dont la signature aura été légalisée par l'Administration Communale du lieu de résidence) est indispensable pour l'obtention d'une licence ASAF (annuelle ou journalière), même en cas de détention d'une licence nationale du RACB en cours de validité.

**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. **Le règlement particulier de l'épreuve pourra préciser l'interdiction de faire tourner les moteurs dans le parc fermé ou déterminer l'endroit où ces essais moteur sont autorisés.**

**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.

**3.1.1. Participation aux courses, sans entraînements**Admission au départ sans entraînements - Règlement spécifique ASAF

En cas d'empêchement justifié (problème provisoire, soit technique, soit physique), le pilote qui ne pourra participer aux essais libres officiels, aura la possibilité d'introduire à la direction de course et à la commission sportive, une demande écrite de participation aux essais qualificatifs.

La même demande pourra également être faite en vue de prendre le départ de la course, sans avoir pris part aux essais qualificatifs.

Ces autorisations seront éventuellement accordées en fonction de l'expérience acquise par ce pilote sur cette piste.

En cas d'autorisation de ne pas prendre part aux essais qualificatifs, le concurrent sera placé en dernière position, sur la grille de départ.

Si le nombre maximum de pilotes acceptés au départ suivant l'homologation de la piste est atteint (34 ou moins), la priorité de prendre le départ sera toujours accordée aux pilotes ayant participé aux essais qualificatifs.

**3.2. MEETINGS**

Lors des courses, l'organisateur pourra regrouper les catégories et challenges par groupe, suivant ce schéma :

1. **KZ ASAF et Challenge EERP 250 (avec classements séparés)**
2. **Challenge Mini (seul)**
3. **Challenge X30 Cadet (seul)**
4. **Challenge X30 Junior (seul)**
5. **Challenge X30 Senior et X30 Master (avec classements séparés)**
6. **Challenge X30 Super Senior et X30 Super Master (avec classements séparés)**
7. **Challenge X30 Schiffer et X30 Super Shiffer (avec classements séparés)**

**3.2.1. Provinciaux et Communautaires :**

- Chaque course des meetings de la "Belgian ASAF Karting Series" 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 prédéterminé.
- 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 ou challenges privés (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 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 **sous sa responsabilité. Elle sera obligatoirement installée** suivant le plan de montage fourni par l'organisateur **et le service de chronométrage.**

**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 **par les Commissaires Sportifs.**

### 3.3. DEPARTS

- Le départ style "Le Mans" est strictement interdit.
- 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 (lancé ou arrêté) donné au moyen du drapeau depuis le centre de la piste ne sera autorisé.

#### RAPPEL

**Faux départ** : le faux départ sera signalé aux pilotes par l'allumage des feux oranges clignotants et des feux rouges de la direction de course (starter) ainsi que par la présentation du drapeau spécifique (jaune à chevrons verts) par les commissaires de piste du premier poste, après la ligne de départ/arrivée).

#### 3.3.1. 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 **de départ.**

Si, au signal du directeur de course (drapeau vert), un pilote ne démarre pas de la grille de départ (ou des pré-grilles) 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 pré-grilles. Si cette autorisation lui est

## D - Règlement Particulier Karting

accordée, il prendra le départ à l'arrière de la formation. Dans le cas où le retard est dû à l'intervention du mécanicien dans les pré-grilles pour un problème de démarreur, (et uniquement, dans ce cas), il 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.

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 **ET L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES** (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.

### **3.3.2. Procédure de départ "arrêté"**

Dans toutes les catégories, un départ arrêté pourra être donné et la réglementation CIK/FIA KZ sera intégralement d'application. Dans ce cas, les concurrents ne pourront quitter leur place avant le signal de départ.

#### **3.3.2.1. Départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses (circuits courts)**

Au terme de leur tour de Formation, les pilotes prendront place sur leur emplacement de départ, le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve se trouvant sur la ligne de départ, drapeau rouge levé. Tous les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille.

Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un commissaire présentera un drapeau vert en fond de grille. Le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve et le commissaire évacueront ensemble, la piste et les Pilotes se trouveront alors sous les ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve lancera la séquence d'allumage automatisée **ou non (à préciser lors du briefing)** des 4 feux rouges (séquence durant 4 secondes). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandée manuellement par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dans les 2 secondes suivantes. Tout mouvement du kart durant la procédure de départ (mouvements observés alors que les feux rouges sont allumés) sera considéré comme un faux départ et sera sanctionné d'une pénalité de 5 secondes, au minimum.

S'il n'est pas satisfait de la procédure, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Si un pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras. Dans ce cas, un tour de Formation supplémentaire pourra être accordé ; le ou les pilotes qui n'auront pas démarré, ne pourront sortir de leur kart et repartir que par leurs propres moyens après que tout le plateau les aura dépassés. Ils ne seront pas autorisés à reprendre leur place dans la formation et prendront le départ à l'arrière de celle-ci. Les places restées vacantes ne pourront pas être occupées par les autres pilotes.

Pendant le(s) tour(s) de Formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ. En cas d'arrêt de la procédure de départ, le Directeur de Course ou d'Épreuve présentera un drapeau rouge agité signalant aux pilotes de couper leurs moteurs

### **3.4. ARRET OU SUSPENSION DE LA COURSE (DRAPEAU ROUGE)**

Lors de l'arrêt ou suspension d'une course ou manche de qualification par drapeau rouge :

**3.4.1.** Si 75% ou plus de la durée de la course ou manche de qualification ont été disputés, la course (ou manche) sera déclarée comme accomplie et le résultat en sera déterminé par l'ordre du passage des pilotes sur la ligne d'arrivée à la fin du tour précédant la présentation du drapeau rouge par la direction de course.

**3.4.2.** Si moins de 75% et moins de deux tours de la course ou manche de qualification ont été accomplis, le premier départ sera déclaré comme nul et un nouveau départ sera donné avec la grille initiale, le plus rapidement possible (le délai sera précisé par la direction de course).

La longueur de la course restant à disputer sera la distance intégrale prévue et seuls les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée le tour précédant la présentation du drapeau rouge et ceux se trouvant en zone de réparation pourront repartir.

**3.4.3.** Si moins de 75% mais au moins deux tours de la course ou de la manche de qualification ont été disputés, un nouveau départ sera donné et la course sera considérée comme suspendue. La

nouvelle grille de départ sera établie en reprenant l'ordre de passage des pilotes sur la ligne d'arrivée lors du tour précédant la présentation du drapeau rouge par la direction de course ; la longueur de la course ou manche sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus au départ et le nombre de tours accomplis au moment de la suspension.

Dans ce cas, à la levée de suspension de la course, seuls pourront repartir, les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée lors du tour précédant la présentation du drapeau rouge et ceux se trouvant dans la zone de réparation (sauf lors d'une course de la phase finale ; ex. : course 1 et 2 ASAF). Le nouveau départ sera donné dès que possible (délai fixé et communiqué aux pilotes par le Directeur de Course ou le Directeur d'épreuve).

Cette course reprendra alors selon la procédure SLOW "neutralisation" (voir art 3.5, ci-après) au départ des pré-grilles et le classement d'arrivée final sera déterminé par l'ordre du passage des pilotes sous le drapeau à damier de la Direction de Course.

### **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 passage sur la ligne des 25 m (boucle CIK) du 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 (à préciser lors du briefing)**

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.

### **3.7. REGLEMENT « 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 EERP 250) le Directeur de Course pourra présenter le drapeau bleu sur les pilotes les moins rapides sans distinction de catégories.

## **Art 4. TYPES DE COURSE AUTORISES**

### **4.1. PROVINCIALE ET COMMUNAUTAIRE**

Un nombre variable de concurrents, limité par l'homologation de la piste ou sa capacité, sera 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 "Nadar" 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 5m ; 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 **et/ou une fourchette de temps** 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.

**N.B.** : Le double drapeau jaune sera présenté aux pilotes lors d'une intervention des Commissaires de piste.

Tout manquement entraînera d'office, des pénalités, sauf si le pilote concerné laisse repasser celui qu'il aurait dépassé.

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, **billetterie**, 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 (le cas échéant, le promoteur du challenge) devra distribuer au minimum **cinq coupes ou trophées** par catégorie (challenge) comptant au départ huit pilotes minimum (pour les meetings provinciaux, ce minimum est ramené à 3 coupes par catégorie (challenge).

#### **Art 7. DOUBLE ENGAGEMENT**

**Un pilote ne pourra s'inscrire que dans une seule catégorie**, lors d'un même meeting (cette restriction s'applique également 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, s'inspirer des règlements nationaux et internationaux.
- 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 à, 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 de l'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.



## 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 (E)
	B. Essais non-qualificatifs	
3.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting (E)
4.	Non-respect du drapeau jaune <b>ou double jaune</b> , 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
5.	Non-respect du drapeau jaune, 2 <sup>ème</sup> fois	Exclusion des essais non qualificatifs
6.	Pilotage dangereux, antisportif, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
7.	Pilotage dangereux, antisportif, 2 <sup>ème</sup> fois	Exclusion des essais non qualificatifs
8.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N° après 3 présentations au pilote	Exclusion des essais non qualificatifs
	C. Essais qualificatifs	
9.	Rouler sans s'être présenté au secrétariat	Exclusion du meeting
10.	Non-respect du drapeau jaune <b>ou double jaune</b>	Exclusion des essais qualificatifs
11.	Pilotage dangereux, attitude antisportive caractérisée	Exclusion des essais qualificatifs
12.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N° après 3 présentations au pilote	Exclusion des essais qualificatifs
13.	Aide extérieure	Exclusion des essais qualificatifs et perte totale des chronos
14.	Tour non parcouru entièrement	Perte totale des chronos
15.	Tour non parcouru entièrement involontairement ou suite à un incident	Perte du chrono de ce tour
16.	Poids non-conforme ou non-conformité technique constatée	Perte totale des chronos
17.	Non-passage à la pesée après la séance d'essais qualificatifs ou à la rentrée en parc fermé	Perte totale des chronos
17 b.	<b>Bouclier avant constaté complètement décroché</b>	<b>Suppression des 3 meilleurs temps de la séance concernée</b>
	D. Procédure de départ	
18.	Reprendre sa place après la ligne rouge (départ lancé) ou dans la grille de départ (départ arrêté) après un problème technique au moment du départ	Exclusion de la Course (E) (drapeau noir + N°)
19.	Départ anticipé ou retardé volontairement lors d'un départ lancé ou arrêté	Pénalité de <b>5 secondes minimum</b>
20.	Quitter sa place, ou sortir des couloirs (partiellement : 2 roues) avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux	Pénalité de <b>3 secondes</b>
21.	Quitter sa place, ou sortir des couloirs (intégralement : 4 roues) avant le franchissement de la ligne de départ (départ lancé) ou extinction des feux	Pénalité de <b>10 secondes</b>
	E. Durant une course	
22.	Non-respect du drapeau jaune, 1 <sup>ère</sup> fois	Pénalité de <b>5 secondes</b>
22 b.	<b>Non-respect du double drapeau jaune, 1<sup>ère</sup> fois</b>	<b>Pénalité de 10 secondes</b>
23.	Non-respect du drapeau jaune, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de <b>10 secondes</b>
23 b.	<b>Non-respect du double drapeau jaune, 2<sup>ème</sup> fois</b>	<b>Exclusion de la course</b>
24.	Non-respect du drapeau bleu, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
25.	Non-respect du drapeau bleu, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de <b>5 secondes</b>
26.	Non-respect du drapeau noir/disque orange + N° après 3 passages ☛ drapeau noir + numéro	Exclusion de la course (E)
26 b.	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 pour le pilote concerné	Dernier avertissement Drapeaux N/B + N°
28 b.	<b>Bouclier avant constaté complètement décroché</b>	<b>Pénalité de 10 secondes</b>
29.	Tour non parcouru entièrement ayant entraîné un gain	Pénalité de <b>10 secondes</b>
30.	Repoussé accidentellement	Pénalité de <b>5 secondes</b>
30 b.	Pilotage agressif, non approprié	Pénalité de <b>10 secondes</b>
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 <b>10 secondes</b>
33.	Ne pas obéir aux injonctions du responsable de la pré-grille	Interdiction de départ ou pénalité de <b>10 secondes</b>
34.	Attitude antisportive du pilote en course et/ou d'un accompagnant dans l'enceinte du circuit - ☛ drapeau noir + N°	Exclusion de la course (E) et renvoi possible au Conseil de Discipline
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 aux essais qualificatifs ou aux courses 1 ou 2
37.	Rouler, visière levée par temps sec, 1 <sup>ère</sup> fois	Avertissement
38.	Rouler, visière levée par temps sec, 2 <sup>ème</sup> fois	Pénalité de <b>10 secondes</b>
39.	Poids non conforme ou non-passage à la pesée	Classé dernier avec 0 point ou exclusion des essais qualificatifs
40.	N° de moteur différent de la fiche technique ou type de moteur non enregistré ou non-conforme pour la catégorie	Exclusion du meeting (E) ou de la course 1 ou 2 (E)

**Rappel** : Exclusion (**E** ou **0 D.**) de la **course concernée** (1ou 2) ou du **meeting** : le résultat de la course concernée (ou des 2 courses, en cas d'exclusion du meeting) doit (doivent), obligatoirement, être comptabilisé(s) aux classements des championnats ou challenges.

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

Challenge MINI :

Par course	<b>105</b> euros/pilote
Non préinscrit	<b>135**</b> euros/pilote
Engagement à l'année	<b>450</b> euros/pilote

**N.B. :** Le montant des engagements prépayés sera viré au compte ..... de l'**ASBL KC Mariembourg** qui se chargera de sa répartition entre les organisateurs. En cas d'annulation courses, le club organisateur concerné ristournera un montant de **90 €** par meeting annulé (Sauf, cas de force majeure, jugé comme tel, sans appel, par le Conseil d'Administration de l'ASAF).

Challenges SHIFTER et EERP **130\*** euros/pilote

\* sans possibilité de majoration ou de diminution du prix

**AUTRES** catégories ou Challenges :

Par course	<b>155</b> euros/pilote
Non préinscrit	<b>185**</b> euros/pilote
Engagement à l'année	<b>650</b> euros/pilote

**N.B. :** Le montant des engagements prépayés sera viré au compte..... de l'**ASBL KC Mariembourg** qui se chargera de sa répartition entre les organisateurs. En cas d'annulation de courses, le club organisateur concerné ristournera un montant de **130 €** par meeting annulé (Sauf, cas de force majeure, jugé comme tel, sans appel, par le Conseil d'Administration de l'ASAF).

**\*\*** 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.** 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](mailto: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, 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. CHALLENGES PRIVÉS AGREES ET CHAMPIONNATS DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES**

**12.1. CALENDRIER**

En 2016, **CINQ** meetings constitueront le calendrier de la "**Belgian ASAF Karting Series**".

Seules, les courses de ces meetings seront prises en compte pour l'établissement des championnats de la Fédération Wallonie-Bruxelles, d'une part et l'établissement des classements des challenges privés agréés par l'ASAF, d'autre part.

Dates prévues :

- 10 avril Mariembourg
- 29 mai Ostricourt
- 14 août Lommerange
- 25 septembre Francorchamps
- 30 octobre Mariembourg

### **12.2. VEHICULES ADMIS**

Voir Règlement Technique Karting Vitesse ASAF.

### **12.3. NUMEROS**

- Pour les **5** premiers du championnat de la FWB ou des challenges privés reconnus de l'année précédente, présents lors du premier meeting dudit championnat et inscrits dans la même catégorie/challenge, les numéros attribués seront ceux de la place occupée au classement final de ce championnat ou de ce challenge.

Sauf, en ce qui concerne le champion ou vainqueur sortant (N° 1), les numéros afférents aux places occupées dans ces classements par les pilotes absents, seront attribués à d'autres, présents lors de ce premier meeting.

- Chaque pilote gardera son numéro tout au long de la saison sans possibilité de changement.
- Les numéros des pilotes devront figurer sur les classements officiels des épreuves et sur la liste des engagés.

### **12.4. CLASSEMENTS**

- 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 d'exclusion (E ou 0 D.) dans une course, le résultat doit obligatoirement être comptabilisé.**
- Les points pris par les pilotes de la VAS, par les licenciés d'un jour et les pilotes étrangers sous licence **nationale** ou internationale (Epreuve OPEN), leur sont acquis mais ne seront pas comptabilisés (immédiatement) dans les classements des Championnats ou des Challenges privés.
- Pour être repris au **Championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles** il est impératif d'être licencié à l'**ASAF** pour l'**année** en cours.
- Pour être repris aux classements des **Challenges privés reconnus** (voir Art. 1 ci-avant), il est impératif d'être licencié à l'**ASAF** pour l'année ou en attente de l'être ou, encore, d'être un concurrent étranger, **ayant pris part aux épreuves OPEN du calendrier, sous les couvert d'une licence « Nationale » ou "Internationale" accompagnée d'une autorisation obligatoire de leur ASN.**

Toutefois, les pilotes qui acquerront leur licence annuelle ASAF dans le courant de l'année, pourront comptabiliser les points de leur meilleure participation avec une licence "1J- », pour autant qu'ils communiquent, au secrétariat de l'ASAF, le résultat y obtenu. Cette communication devra s'opérer dès la délivrance de la licence annuelle et, en tous cas, **AVANT** la dernière épreuve de la saison.

- **Nombre maximum de résultats repris**  
En cas de championnat ou challenge privé 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 ou 0.D**), changeant de catégorie devra toutefois garder son (ses) "Exclusion(s)" (**E ou 0.D**) dans sa nouvelle catégorie.

### **12.5. PROCLAMATION DES RESULTATS**

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

## **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 1,8mm ; 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 (**homologation à partir de 2006**) elle se composera de 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. BOUCLIER « AVANT »** (Voir dessins techniques CIK/FIA n° 2C et 2 D.)

**Réglementation obligatoire pour toutes les catégories des challenges IAME WALLONIE BRUXELLES 2016, sauf la catégorie MINI.**

L'utilisation d'un kit de montage CIK/FIA 2015-2020 et d'un carénage homologué par la CIK/FIA 2015 (ou compatible avec le nouveau kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020) est obligatoire. La commission technique se réserve le droit de refuser un carénage « avant » ou ceux de ses composants qui ne répondraient pas aux nouvelles normes requises dans le but de garantir le décrochage régulier de celui-ci en cas de tamponnement (conditions obligatoires pour les carénages avant CIK/FIA 2015-2020).

**13.4.1. Installation du « Carénage avant » et points spécifiques.**

A partir des essais qualificatifs, manches ou courses, le pilote doit se présenter au contrôle d'entrée du parc fermé avec son kart dont le carénage avant doit être désolidarisé (démonté). Le pilote ou son mécanicien ne pourront refixer le carénage que sur la pré-grille.

**13.4.2. Conservation en l'état - Pénalités**

Ce carénage (obligatoirement installé à l'aide du kit de montage homologué) doit rester en position correcte à tout moment de la compétition (essais qualificatifs ou la course concernée), telle que décrite dans le Dessin Technique CIK/FIA n° 2 C et 2D (Bulletin N° 40) joint en annexe.

Le drapeau noir à disque orange + n° (problème technique) ne sera pas présenté systématiquement aux pilotes dont le carénage avant ne serait plus en position correcte, pour autant qu'il soit encore partiellement ou complètement accroché.

Toutefois, si celui-ci est effectivement constaté comme non conforme à sa position initiale (les deux côtés sortis de leurs emplacements d'origine) que ce soit à la fin des essais qualificatifs ou de la course concernée, (drapeau à damier de fin de course ou des essais qualificatifs), les concurrents concernés feront l'objet d'une pénalité de **10 secondes** pour la course concernée **ou du décompte des trois meilleurs tours chronométrés** si l'infraction est constatée à l'issue de la séance qualificative.

Il est à noter que, si le carénage n'est sorti de son emplacement que d'un seul côté, les concurrents concernés ne feront pas l'objet de pénalité (dessin CIK/FIA technique 2D).

Cette pénalité sera applicable sur constatation par un des officiels (DC, juge de fait, CS) lors du passage sur la ligne d'arrivée, et/ou du rapport de la Commission Technique, rédigé lors de la rentrée au parc arrivée avant le passage sur la bascule.

**Cette sanction, entérinée par les Commissaires sportifs, sera incontestable et sans appel.**

L'application de cette procédure n'annule absolument pas la présentation du drapeau noir à disque orange + N° pour la perte partielle ou complète du carénage (problème technique). Un pilote qui provoquerait volontairement par une manœuvre anti sportive la modification de la position conforme du carénage avant d'un autre concurrent (fait constaté par un officiel ou un juge de fait), sera sanctionné par une exclusion (essais qualificatifs ou course concernée)

Interdiction est faite à tous les pilotes de refixer eux-mêmes le carénage avant dans sa position correcte, que ce soit sur la piste ou dans la zone de rentrée à la balance sous peine d'exclusion des essais qualificatifs, ou de la course concernée

#### **13.4.3. Tentative de fraude**

Toute modification constatée et avérée du système de fixation homologué CIK/FIA ou de l'un de ses composants, entraînera l'exclusion du pilote (de la séance qualificative ou pour la course concernée) sans possibilité d'appel.

**13.4.4.** A partir de la présentation aux pilotes par la direction de course du panneau " dernier tour ", la rentrée dans la zone de réparation sera fermée et donc interdite.

### **13.5. 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.

### **13.6. NUMERO, PLAQUES PORTE-NUMERO, CAMERA, TELEMETRIE ET RADIATEUR**

**13.6.1** 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.

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

**13.6.3** 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.

#### **13.6.4 Caméras :**

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.

**13.6.5 Télémétrie** (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.

#### **13.6.6 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.

### **13.7. FIXATIONS**

**13.7.1** Les raidisseurs de siège doivent être fixés à chaque extrémité.

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

**13.7.3** Le siège fait partie intégrante du châssis.

### **13.8. 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.

### **13.9. POT ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT**

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

### **13.10. CARBURANT**

**13.10.1** 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 DÉBITÉE PAR LES POMPES DES STATIONS-SERVICES (Indice d'octane maximum = 98).**

#### **13.10.2 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.

### **13.11. RESERVOIRS**

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

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

**13.11.3** 1 récupérateur d'essence est obligatoire dans toutes les catégories.

**13.11.4** 1 récupérateur d'huile, d'essence et d'eau de minimum 250 cc de contenance globale est obligatoire (si concerné)

### **13.12. PNEUMATIQUES (NOMBRE AUTORISÉ PAR MEETING)**

**13.12.1** 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.

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.

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

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

**13.12.4** Règlement spécifique pour les challenges **IAME Wallonie Bruxelles et EERP250** (voir le promoteur ou le secrétariat de l'ASAF).

**13.12.5** 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)

### **13.13. 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 des Art. 8.5 et 8.6 du Règlement Sportif Général.

### **13.14. ENREGISTREMENT DU MATERIEL**

**13.14.1** 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.

**13.14.2** Il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs par meeting en courses provinciales ou communautaires sauf dérogation spéciale et conjointe du contrôle technique, des commissaires sportifs et de la direction de course.

**13.14.3** 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.

**13.14.4** Après l'enregistrement, est interdit :

- Le changement de conducteur sauf règlement particulier.
- L'échange du matériel entre pilotes.

### **13.15. PLOMBAGE**

**13.15.1** Les moteurs seront obligatoirement équipés d'écrous de culasse forés pour le plombage. Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation.

**13.15.2** 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.

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

### **13.16. PARC FERME ET CONTROLE TECHNIQUE**

**13.16.1** 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.

**13.16.2** Les **trois premiers pilotes** seront  **systématiquement contrôlés**  (poids, matériel, équipement)

**13.16.3** 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).

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

**13.16.5** Durant les chronos, le matériel ne pourra, en aucun cas, quitter le parc fermé

### **13.17. POIDS**

**13.17.1** Les poids mentionnés dans ce règlement sont des 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, combinaison). 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).

**13.17.2** 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€**.

#### **13.17.3 Pesage - Généralités**

**13.17.3.1** 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...).

**13.17.3.2** 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.

**13.17.3.3** Les poids mentionnés pour les différentes catégories sont des minimas 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).

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

**13.17.4 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.**

**13.18. EQUIPEMENT**

**13.18.1** 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.

**13.18.2** 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.

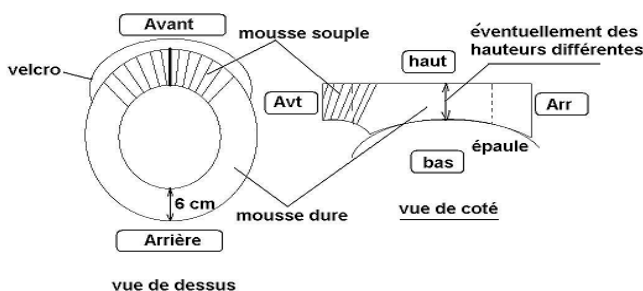
**13.18.3** Les chaussures doivent être montantes (couvrant la cheville) Le commissaire en sortie de parc fermé contrôlera cette prescription.

**13.18.4** Le protège-côtes est obligatoire pour les challenges "Mini", "X30 CADET" et "X30 Junior".

**13.18.5 La minerve est obligatoire pour tous les pilotes des challenges "MINI" et "X30 CADET" (fortement conseillée pour les autres catégories et challenges).**

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 nauséux)  
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)





### **13.19. CONFORMITE DU MATERIEL**

**13.19.1** Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une course en conformité avec le présent règlement.

**13.19.2** 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.

**13.19.3** 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.

### **13.20. MODIFICATIONS AUTORISEES**

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

### **13.21. APPLICATION DU REGLEMENT**

**13.21.1** Les Commissaires Techniques contrôleront les matériels et équipements.

**13.21.2** En cas de difficulté d'application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.

**13.21.3** Pour ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, se référer au règlement CIK/FIA.

**13.21.4** Tout pilote est responsable de ses mécaniciens et accompagnateurs, tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit.

**13.21.5** 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](http://www.asaf.be)**

### **13.22. 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 EERP 250 : cela pourra se faire dès les entraînements libres ou chronos et les courses.

#### **13.22.1 CATEGORIE KZ ASAF**

**13.22.1.1 Châssis** : aux normes CIK équipé de freins avant (voir art 13.1.1)

**13.22.1.2 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.

**13.22.1.3 Echappement** : homologué CIK/FIA (poinçon CIK obligatoire)

**13.22.1.4 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.

**Nouveau** : Tous les silencieux homologués (2014-2022) par la CIK/FIA sont également autorisés.

**13.22.1.5 Poids** : Kart complet plus pilote en tenue : 175 kg

**13.22.1.6 Numéros** : plaque verte, chiffres blancs

**13.22.1.7. Pneus** : se référer au tableau des pneus homologation CIK /FIA classifiés HARD (DURS) 2014-2016

**13.22.1.8. Silencieux d'admission** : homologué CIK/FIA

### **13.23. CHALLENGES PRIVES AGREES**

#### **13.23.1 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 **500 €** 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).

## D - Règlement Particulier Karting

- 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 2016.

**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.

**RAPPEL :** En vertu de l'Art. 13 du chapitre 1er du règlement sportif général (Réglementation des challenges agréés par l'ASAF), l'organisateur d'un meeting a toute latitude pour accepter ou refuser de reprendre un challenge dans le cadre de sa manifestation. La non-reprise d'un challenge doit, toutefois, être mentionnée de manière apparente dans le Règlement Particulier du meeting concerné. Une fois ce règlement approuvé par l'ASAF aucune modification à ce niveau ne pourra plus y être apportée sauf en cas de force majeure, jugé comme tel par le Conseil d'Administration.

### 13.23.2 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.

### 13.23.3 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.

### 13.24. EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

Toute modification du règlement particulier Karting ASAF 2016 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)

### 15.1. 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 390cc 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 :

- \* 1<sup>ère</sup> fois : avertissement avec drapeau noir et blanc.
- \* 2<sup>ème</sup> 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 « ASAF » ne sera pas organisée en 2016.**

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

**Cette catégorie « ASAF » ne sera pas organisée en 2016.**