

## 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

Licence minimale en Division 1 : Licence "C"

**La catégorie "PROMO" est supprimée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017**

##### 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 lunette arrière.
- La **publicité** est autorisée sur les vitres latérales arrière.
- Le **pare-brise** feuilleté est obligatoire (sauf Oldtimers art. 2.2.3. v.)
- Un **essuie-glace** (au moins) en état de fonctionnement est obligatoire.
- L'**arceau de sécurité** (6 points) est obligatoire en Divisions 2, 3 et 4. En Division 1, il est fortement conseillé. Il y est **obligatoire** en cas de voiture découverte à **toit souple** (toile ou Vinyle), non pourvue d'un arceau de type "Targa" d'origine ou d'arceaux individuels à 3 points d'ancrage (Roll Bar au-dessus de la tête du ou des occupants). Les voitures transformables ("Coupé-cabriolets") participeront en configuration "fermée" si elles ne sont pas pourvues d'un arceau de sécurité à 6 points.
- Si la voiture est équipée d'un arceau, un **pied d'arceau** de 120 cm<sup>2</sup> est obligatoire pour les nouvelles constructions.
- Les **retroviseurs** 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 **enjolveurs 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 efficace avec un **silencieux suffisant** afin que la limite des **93dB** ne soit pas dépassée.  
Une tolérance de 3dB est autorisée :
  - o De 96dB à 101dB : deux avertissements pourront être donnés. Ensuite l'exclusion du meeting sera prononcée.
  - o Plus de 101dB : le véhicule sera exclu du meeting à la première infraction constatée.
- **N.B. : Pour mesurer le niveau sonore, le sonomètre sera placé à 4 mètres du tracé, à 1 mètre de hauteur et à un endroit où le bruit émis est important (passage rapide en accélération, relance, etc.)**
- L'**échappement avec sortie latérale** est interdit, sauf en Division 4.
- 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 (apposée par le fabricant) de péremption échue**.
- Si un **siège de substitution** est installé, il sera obligatoirement du type « baquet ». Ce baquet éventuel ne pourra comporter **aucune date (apposée par le fabricant) de péremption échue**.
- Toutes les voitures alignées dans les divisions 1-2-3 doivent être équipées d'une **marche arrière** mécanique prévue par le constructeur (PVA).
- **Elargisseurs de voie** :
  - o En division 1 et 2, ils sont interdits s'ils ne sont pas montés d'origine sur le modèle présenté.

## G - Règlement Particulier Slalom

- o En Divisions 3 et 4, les éventuels élargisseurs de voie ne peuvent excéder 10mm d'épaisseur sauf sur présentation d'une fiche d'homologation spécifique, émise par la FIA.

**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, à ce sujet, devait être déposée par un autre concurrent.

\*Si le manquement est important mais qu'il n'affecte pas gravement la sécurité du concurrent ni du public, une "Remarque unique" pourra être consignée sur la carte des VT. Dans le **cas contraire**, la voiture sera interdite de départ.

### 2.2.2. Division 1

**Définition :** Voitures de grande série (5000 exemplaires construits, au minimum), comportant au moins, deux places **côte à côte** et strictement conformes à leur PVA.

**Aucune transformation mécanique et/ou modification ou de carrosserie n'est autorisée, sauf :**

- a) **Becquet, spoiler, marchepieds, extensions d'aile :** autorisés.
- b) **Arceau de sécurité :** conseillé.
- c) **Jantes :** Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2", par rapport à la dimension d'origine. Il appartiendra au concurrent d'apporter la preuve, par tout moyen probant, de la dimension d'origine ou optionnelle des jantes, sur lesquelles ce calcul doit être basé.  
Les jantes sont libres quant à leur marque et à leur matériau (sauf le magnésium) mais la **largeur des voies doit être conservée.**

**Pneus :** TOUS les pneus autorisés pour un usage routier (porteurs d'une homologation "DOT" ou "E") sont admis.

Les pneus de compétition et les pneus rechapés, "retread" ou "remould" ainsi que les pneus taillés et/ou retaillés sont **donc**, interdits.

Il est à noter que, par dérogation, cette disposition autorise, en Division 1 des Slaloms, l'usage des pneus du type « Semi-Slicks », "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.**

- d) **Amortisseurs :** 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). Les amortisseurs avec **bonbonnes extérieures** ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.
- e) **Suspension :** Les ressorts de suspension sont libres pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine. 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)
- f) **Renforts :** Des barres anti-rapprochement inférieure et supérieure sont autorisées.
- g) **Hauteur de caisse :** La hauteur 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)
- h) **Sièges :** Les voitures doivent conserver l'ensemble des sièges d'origine mais les sièges avant pourront être remplacés par d'autres, du type "baquet". L'appui-tête sera dès lors obligatoire.  
Les sièges de substitution (baquets, pour rappel) doivent être placés dans les glissières d'origine ou fixés solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.
- i) **Volant de direction :** Libre.
- j) **Phares supplémentaires :** Autorisés.
- k) **Echappement :** 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**).
- l) **Plage arrière :** Elle pourra être enlevée.
- m) **Poids minimum :** Le poids précisé sur le certificat de conformité ou sur le manuel du constructeur.
- n) **Documentation :** 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.

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

### 2.2.3. Division 2

**Définition :** Voitures de grande série (construites, au minimum, à 5000 exemplaires), comportant au moins, deux places, **côte à côte** 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.

## G - Règlement Particulier Slalom

- 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) Réalésage : 0,6 mm, au maximum, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de la limite de cylindrée de la classe. 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) Pompe à essence : Une pompe électrique peut être placée dans le coffre à condition qu'elle soit bien "encloisonnée".
- 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) Poulies et courroies : Elles ne peuvent être supprimées, mais le matériau et les dimensions sont libres.
- i) Radiateur d'eau : Libre, à condition d'être monté dans l'emplacement d'origine.
- j) 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.
- k) 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).
- 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.
- o) Différentiel : Le montage d'un différentiel à glissement limité (ou autobloquant) ainsi que le blocage du différentiel sont autorisés.
- p) Suspension : Le matériau et les dimensions des ressorts sont libres. Les barres stabilisatrices peuvent être ajoutées, supprimées ou modifiées.
- q) Direction : Rapport de démultiplication libre mais le système d'origine doit être conservé.
- r) 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 ccLe diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2", par rapport à la dimension d'origine ou optionnelle. Il appartiendra au concurrent d'apporter la preuve, **par tout moyen probant, de la dimension d'origine ou optionnelle des jantes, sur lesquelles ce calcul doit être basé.**
- s) 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.
- t) Habitacle : 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.
- u) Toit ouvrant : Autorisé. Toutefois, le verre doit être remplacé par un polycarbonate (lexan, makrolon, etc), d'une épaisseur minimale de 4 mm.
- v) Pare-brise : 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.
- w) Réservoir : Il devra être d'origine.
- x) Arceau de sécurité : L'arceau "6 points" est obligatoire.
- y) Pare-chocs : Autorisation de déposer les pare-chocs, uniquement (pas les boucliers)

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

## G - Règlement Particulier Slalom

### 2.2.4. Division 3

Définition : Voitures à deux places, **côte à côte**, au minimum, de production spéciale (au moins 500 exemplaires construits), 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.).

**Les modifications autorisées en Division 1 et 2 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous.**

**Les voitures de la Division 3 doivent répondre aux normes suivantes :**

a) Poids 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.)

b) 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". Dimensions minimales admissibles : Ø 38 X ép. 2,5 ou Ø 40 X ép. 2mm (voir RTG 4.2.).

S'agissant, ici, de sécurité « passive », ayant uniquement incidence, en cas de sinistre éventuel, sur les occupants de la voiture (Assurance « Collective – Accidents Corporels » de la licence détenue), il sera autorisé aux licenciés de la VAS, de concourir avec une voiture, comportant de telles portières, munie **d'une seule barre** de renfort latérale, à hauteur du bassin, fixée aux montants de l'arceau principal et aux montants de l'arceau « avant ».

- 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. v), 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 hermétiques. 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) vers 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.

c) 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.
- Echappement : Collecteur et système d'échappement, libres mais devant comporter au moins un silencieux (**voir l'Art. 2.2.1**).
- Autres éléments mécaniques : libres.

d) 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.

e) Empattements et voies : les largeurs des voies **ne pourront être inférieures** à celles d'origine et les longueurs d'empattement devront les respecter strictement.

## G - Règlement Particulier Slalom

- f) Direction : rapport de démultiplication et conception libres, mais le boîtier de direction doit provenir d'un constructeur automobile agréé.
- g) Roues :
- Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.
  - Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme spécialisé (qualité du métal : 12.8 au minimum).
- h) Freins : Libres, mais le système principal de freinage (commande au pied) doit être de type hydraulique et agir sur les quatre roues.
- i) 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 (sans limitation de contenance) 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 hermétique. 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.
- j) Arceau de sécurité : Arceau "6 points", obligatoire.
- k) Coupe-circuit : Conseillé.

### 2.2.5. Division 4

**Rappel : L'échappement libre est interdit. La sortie latérale est, quant à elle, autorisée (Voir Art. 2.2.1)**

#### 2.2.5.1. 1<sup>ère</sup> catégorie de véhicules de la Division 4

Définition : Voitures issues des Divisions 1, 2, 3 ne répondant plus aux impositions de ces Divisions ou voitures fabriquées en petite série (au moins 50 exemplaires).

**Les modifications autorisées en Division 1, 2 et 3 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous :**

- a) Nombre de places  
Ces véhicules doivent avoir été construits avec un minimum de 2 places. Le siège du conducteur doit se situer en totalité de part ou d'autre de l'axe longitudinal central de la voiture.
- b) Moteur  
L'élaboration mécanique est autorisée, comprenant l'autorisation du changement de type de moteur.
- c) Carrosserie.
- La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée, sauf en ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques. Le montage d'un spoiler facial, d'ailerons arrière, d'extensions d'ailes est donc autorisé pour autant que ces éléments soient correctement fixés et ne présentent aucune partie dangereuse.
  - Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.
- d) Châssis  
La coque ou le châssis peuvent être modifiés. Les matériaux utilisés pour les éléments de carrosserie sont libres, mais ne peuvent altérer la rigidité originale et particulièrement la protection contre les chocs latéraux.
- e) Habitacle
- Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers). Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.
  - Le tableau de bord ne devra pas présenter d'arêtes saillantes.
  - Les portières peuvent être modifiées dans leurs parties métalliques (ou parties en matériau composite d'origine) ou remplacées par des éléments en (d'autres) matériaux, métalliques ou composites. Il est obligatoire, dans ce cas, que l'arceau de sécurité comporte au niveau des portières avant modifiées, des renforts latéraux en croix ou « horizontaux » doubles (Voir Art. 4.33 du RTG).

Dimensions minimales admissibles : Ø 38 X ép. 2,5 ou Ø 40 X ép. 2mm voir RTG 4.2.).

S'agissant, ici, de sécurité « passive », ayant uniquement incidence, en cas de sinistre éventuel, sur les occupants de la voiture (Assurance « Collective – Accidents Corporels » de la licence détenue), il sera autorisé aux licenciés de la VAS, de concourir avec une voiture, comportant de telles portières, munie **d'une seule barre** de renfort latérale, à hauteur du bassin, fixée aux montants de l'arceau principal et aux montants de l'arceau « avant ».

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

## G - Règlement Particulier Slalom

- f) Suspension  
Le type de suspension est libre.
- g) Roues et pneumatiques  
En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.
- h) Système de freinage  
Il est permis de remplacer des tambours par des disques, et vice-versa. Le système de freinage doit être en bon état.
- i) Equipement de sécurité
- Un arceau de sécurité à 6 points d'attache, conforme aux « Modèles divers d'arceaux autorisés » est obligatoire (voir Art. 4.2.19 du RTG et « Annexes au Règlement Technique »).
  - Un harnais est obligatoire. Les harnais seront « homologués FIA » et **en cours de validité** - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).
  - Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.
  - Le coupe-circuit est obligatoire (Cf. chapitre VI Art. 4.13 du RTG).
- j) Pare-brise et vitres
- Un pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Il doit être en bon état. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate, d'une épaisseur de 4 mm est également autorisé.
  - Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles pourront être teintées pour autant qu'elles le soient d'origine. Elles peuvent être en polycarbonate ; dans ce cas, elles ne peuvent plus être teintées et seront à transparence blanche et claire.
- k) Canalisations  
Les canalisations d'essence qui ne sont pas celles d'origine doivent être métalliques ou en plastique renforcé.
- l) Système électrique  
Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou - en cas de montage d'accessoires supplémentaires - leur nombre.
- m) Accessoires additionnels  
Toute liberté est laissée en ce qui concerne le montage et le remplacement de tous les appareils de mesure, compteurs, etc. Ce montage ne devra présenter aucun caractère dangereux.
- n) Voir également le Règlement Technique Général : **Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.**

### **2.2.5.2. 2<sup>ème</sup> catégorie de véhicules de la Division 4**

Définition : Véhicules construits uniquement pour la compétition en « circuit » (routier) :

- Véhicules de « Sport Prototype » (véhicules ouverts ou véhicules fermés). Ces véhicules ne peuvent pas avoir pour origine les véhicules définis dans les Divisions 1, 2 et 3.
- Véhicules de Formule Libre et/ou Internationale. Ces véhicules sont de type monoplace.
- Véhicules prototypes, de construction artisanale, ayant reçu l'agrément de la Fédération après inspection détaillée de la part de sa Commission Technique.

**Ces véhicules répondront aux impositions suivantes :**

- a) Nombre de places
- Véhicules de « Sport Prototype » : 2 places.
  - Fun Cup : 1 ou 2 places
  - Véhicules prototypes de fabrication artisanale : 2 places
  - Autres véhicules : 1 place.
- b) Moteur  
Le type de moteur est libre.
- c) Habitacle.
- Le volant de direction est libre.
  - Pour les voitures de « Sport-Prototypes » et les prototypes artisanaux **avec portières** (voitures fermées), ces portières doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur et de l'intérieur de l'habitacle.
- d) Roues et pneumatiques
- Les roues complètes sont libres.
  - Les pneus sont libres mais doivent être en bon état.
- Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme spécialisé (qualité du métal : 12.8 au minimum).

## G - Règlement Particulier Slalom

- En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.
- e) Système de freinage  
Le système de freinage doit être en bon état.
- f) Pare-brise et vitres  
Pour les véhicules de « Sport-Prototypes » et les prototypes artisanaux de **conception "véhicule fermé"** :
  - Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur de 4 mm est autorisé.
  - Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles peuvent être en polycarbonate.
  - Pour les véhicules fermés, un essuie-glace coté pilote est obligatoire.
- g) Réservoir de carburant  
Le type de réservoir de carburant est libre.  
Toutefois, il ne peut être disposé dans l'habitacle ou le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation. Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans l'habitacle ou dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir (sans limite de contenance), soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air. Le réservoir sera isolé au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur, dans celui du moteur, ainsi que tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant à ce réservoir.
- h) Canalisations  
Les canalisations d'essence doivent être métalliques ou en plastique renforcé.
- i) Système électrique
  - Pour les véhicules de type « Formule », la mise en marche du moteur peut s'effectuer avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure, connectée provisoirement au véhicule.
  - Les interrupteurs électriques peuvent être placés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou leur nombre.
- k) Equipement de sécurité
  - Harnais obligatoire. Les harnais seront « homologués FIA, » et **en cours de validité** - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).
  - Arceaux de sécurité
    1. Pour les véhicules de « **Sport-Prototypes** » et les prototypes artisanaux de conception "véhicule fermé" :  
Un arceau de sécurité 6 points d'attache comportant des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12) est obligatoire.
    2. Pour les **autres véhicules** :  
Deux arceaux, à l'avant et à l'arrière du buste du conducteur, doivent être prévus. Ils doivent donc avoir au moins deux structures substantielles :
      - \* La 1<sup>ère</sup> doit être en avant du volant, mais pas à plus de 25 cm en avant de la couronne du volant, et au moins aussi haut que le point le plus élevé de cette couronne ;
      - \* La 2<sup>ème</sup> structure substantielle ne doit pas être placée à moins de 50 cm derrière la 1<sup>ère</sup>. Elle doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite tirée du haut de la 1<sup>ère</sup> structure à celui de la seconde passe au minimum 5 cm au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement, a revêtu son casque et a attaché ses ceintures de sécurité.Cette structure derrière le siège doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, et sa hauteur minimale doit être d'au moins 90 cm mesurée verticalement depuis la base de la caisse. Ces deux structures doivent être reliées entre elles par des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12)
  - Le coupe-circuit est obligatoire (Cf. : Chapitre VI Art. 4.13 du RTG).
  - Les accessoires renforçant la sécurité sont autorisés.
- l) Extincteur manuel (Voir RTG, Art. 4.21).
- m) Système d'extincteur automatique (Voir R.T.G. Art. 4.20).
- n) Voir également le Règlement Technique Général : Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.

### **2.2.5.3. 3<sup>ème</sup> catégorie de véhicules de la Division 4**

#### Définition :

**Véhicules de construction libre et initialement conçus pour la pratique de l'Auto-Cross (uniquement plateaux et monoplaces).**

Ils seront de construction irréprochable (exempts d'arêtes vives et de coins tranchants). L'avant des véhicules doit être doté d'une carrosserie construite depuis le train avant, couvrant le véhicule, au minimum, jusqu'au point situé à la mi-hauteur mesurée entre ce train avant et le centre du volant.

**Ces véhicules répondront aux impositions suivantes :**

## G - Règlement Particulier Slalom

- a) Habitacle  
Le toit sera confectionné dans une tôle, et sera dépourvu d'arêtes, de coins et d'angles tranchants ou vifs. A droite comme à gauche du pilote doivent se trouver, soit des grillages métalliques ouvrants rabattables, soit des filets homologués (voir Art. 1.2.5 et 1.2.6 du RP Auto Cross))
- b) Paroi anti-feu.  
Obligatoire entre le siège du pilote et le moteur. Elle sera de la largeur minimum de la dimension de l'arceau au-dessus du pilote.
- c) Réservoir d'essence  
Il sera fixé à un emplacement sûr et de façon qu'il ne puisse être détérioré à la suite d'une collision ou d'un tonneau.
- d) Une plaque de fond est obligatoire.
- e) Un coupe circuit intérieur et extérieur est obligatoire (Chapitre VI du RTG Art. 4.13.)
- f) Arceau de sécurité  
Un arceau de sécurité à 6 points d'attache comportant des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12) est obligatoire. L'arceau arrière comportera un renfort diagonal et 2 jambes de force dirigées vers l'arrière.
- g) Voir également le Règlement Technique Général : **Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.**

### **2.2.5.4. 4<sup>ème</sup> catégorie de véhicules de la Division 4**

Définition :

#### **Véhicules de type « Karts-Cross ».**

Un Kart-cross est un véhicule fermé monoplace à quatre roues dont la position du pilote est centrale et qui répond aux prescriptions ci-après :

#### **Règlement technique**

- a) Le châssis : Diamètre du tube (arceau et châssis) : 30/2 mm au minimum pour les anciens karts ; 38/2,5 mm ou 40/2 mm pour les nouveaux karts. Aucune transformation ne sera autorisée.  
Dimensions :

Longueur	Max : 2,60m hors tout
Largueur	Max : 1,60m hors tout
Hauteur	Max : 1,50m hors tout
- b) La plaque de fond : est obligatoire, de l'avant du kart jusque derrière le siège du pilote. En acier, elle aura au minimum 1,5 mm d'épaisseur et en aluminium, 2 mm, au minimum. La plaque de fond en polyester doit avoir 5 mm d'épaisseur, au minimum. Cette protection sera fixée directement sur le châssis (soudée, vissée ou rivetée)
- c) Toit obligatoire : Le toit, rigide, sera constitué d'une tôle d'acier d'une épaisseur d'1mm, au minimum, d'une feuille en alliage léger d'une épaisseur minimale de 1,5 mm ou d'une feuille en polycarbonate de 4 mm d'épaisseur, au minimum. Sa fixation doit être opérée par soudage, rivetage ou boulonnage. Le toit partira de l'arceau avant jusqu'à l'arceau principal situé dans le dos du pilote et, sur cette partie, devra couvrir latéralement le Kart-Cross dans sa totalité.
- d) Moteur : le type de moteur est libre, la cylindrée étant limitée à 650cc, au maximum.
- e) Transmission : une protection efficace pour la transmission par chaîne est obligatoire.
- f) Habitacle :
  - Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la tôle de fond.
  - Le repose tête est obligatoire.
- g) Le pare-brise (toujours obligatoire et ne présentant aucun caractère provisoire, quel que soit le type de parcours) doit impérativement couvrir la totalité de la baie et être constitué :
  - Soit, d'une feuille en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.), d'une épaisseur de 4 mm, au minimum
  - Soit, d'un grillage métallique prenant appui sur les montants. Ce grillage sera d'une épaisseur de fils de 2 mm et formé de carrés de 20 x 20 mm, au minimum et de 40 x 40 au maximum (cf. RP KC, Art. 2.7.2.3.).La superposition des deux matériaux est autorisée.
- h) Les ouvertures latérales doivent toujours être complètement obturées (quel que soit le type de parcours) de part et d'autre de l'engin, par :
  - Des portières en polycarbonate transparent (Makrolon, Lexan, Axxis, etc..), d'une épaisseur de 3 mm, au minimum.
  - Des portières en grillage métallique ayant les mêmes spécifications que le grillage du pare-brise.La superposition des deux matériaux est autorisée.
- i) Tôle pare-feu : Une tôle pare-feu, fixée verticalement par soudage, rivetage ou boulonnage, partant du plancher du Kart-Cross jusqu'au toit, est OBLIGATOIRE.  
Elle pourra avoir des ouvertures sur les côtés, le long du siège, mais pas au-dessus de la tête du pilote. Ces ouvertures ne devront pas être supérieures à 12 cm<sup>2</sup>, elles seront au nombre de 6, au maximum, pour l'ensemble de la tôle pare-feu.  
Cette tôle pare-feu ne pourra être inférieure à 1,5 mm d'épaisseur si elle est en aluminium ou 1mm si elle est en tôle d'acier. LA FIBRE DE VERRE, LE PLASTIQUE, SONT INTERDITS.

## G - Règlement Particulier Slalom

- j) Freins : ils sont OBLIGATOIRES sur les deux trains avec circuits hydrauliques séparés et indépendants.
- k) Roues : elles sont libres.
- l) Fixation des roues : Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme spécialisé (qualité du métal : 12.8 au minimum).
- m) Pneus : les pneus agraires sont interdits.
- n) Anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière d'un diamètre intérieur de 50 mm est obligatoire.
- o) Un repose-tête est obligatoire.
- p) Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la plaque de fond.
- q) Extincteur : 1 kilo, au minimum et en cours de validité.
- r) Coupe circuit : chapitre VI Art. 4.13, du RTG.
- s) Les mousses de protection sont conseillées sur le châssis dans les environs immédiats du corps du pilote.

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

### 2.2.6. Division 5 – « ACCESS » (Facultative)

#### 2.2.6.1. Définition :

Les organisateurs qui le désirent, peuvent adjoindre une Division « **Access** » à leur manifestation.

Les participants à cette Division **ne seront pas chronométrés** et leur classement sera établi sur base des **seules pénalités encourues** (Voir Art. 3.1 et 3.2, ci-après).

**En cas d'ex aequo, le départage sera fait selon le gabarit de la voiture (voir procédure de mesurage au point 2.2.6.4)**

Ce classement sera édité séparément de celui des autres Divisions (les participants devront, toutefois, être repris sur la liste officielle des qualifiés, comme tous les autres participants).

#### 2.2.6.2. Admission des voitures

Cette Division est accessible à toutes les voitures **de grande diffusion (5000 exemplaires construits, au minimum)**, **en règle d'immatriculation** (Attention : plaques « Z », interdites – plaques "O", autorisées), comportant au moins deux places, **côte à côte** et **strictement conformes à leur éventuel\* P.V.A.** (voitures de Show-Room, non pourvues d'attributs de compétition).

**\*Les véhicules anciens immatriculés, mis la première fois en circulation sans certificat de conformité, sont également les bienvenus pour autant qu'ils ne soient équipés d'aucun attribut de compétition.**

Les véhicules « Tout Terrain » ne sont, quant à eux, pas admis.

Aucune autre condition de participation n'est imposée aux voitures, si ce n'est le respect des règles générales édictées au point 2.2.1, qui ne sont pas en contradiction avec le présent Article 2.2.6.

Dans cette Division, il n'y aura pas de répartition par classes de cylindrée (parcours non chronométré).

#### 2.2.6.3. Vérifications Techniques

Elles se borneront à la vérification de validité des documents de bord et à la concordance de ceux-ci avec la voiture présentée. Un certificat de C.T.A. comportant un code 2 autre que celui concernant le non - fonctionnement d'un élément d'éclairage (pour autant que la remise en état de cet élément ait été effectuée), aura pour conséquence, l'interdiction de participer.

#### 2.2.6.4. Mesurage de la voiture

**En cas d'ex aequo au niveau des pénalités encourues**, les voitures seront mesurées quant à leurs longueur et largeur « hors tout » (rétroviseurs rabattus, si cette possibilité existe). Ces deux mesures seront additionnées et transmises au Secrétariat de l'épreuve. Elles interviendront dans le départage des éventuels ex-aequo, **la préséance étant accordée à la voiture présentant le total des mesures le plus élevé.**

Un appareil de mesurage « Laser » accompagnera le matériel de pesage mis à disposition des organisateurs, par l'ASAF.

#### 2.2.6.5. Admission des participants

Le conducteur (18 ans au minimum) devra être en possession d'un permis de conduire définitif en cours de validité et ne pourra pas emmener de passager ; il devra être casqué et harnaché (ceinture de sécurité obligatoire **si prévue par l'éventuel PVA**). Aucun équipement vestimentaire spécial n'est imposé mais les participants auront à cœur d'éviter les vêtements en matière synthétique et les chaussures inadaptées à la conduite automobile.

#### 2.2.6.6. Licence

La détention d'une licence **annuelle « L »** émise par l'ASAF ou une licence **annuelle « R »** émise par la VAS est indispensable (cf. : Assurance - Dégâts Corporels). Voir les diverses possibilités d'utilisation de telles licences au Chapitre I – RSG, Art. 2.2.3.

Ces licences ne nécessitent pas d'agrément médical et sont disponibles au prix de **30 €** via les clubs reconnus par les fédérations respectives.

Des licences journalières **« 1J-L »** (valables uniquement pour le meeting concerné) pourront être acquises sur le site de l'épreuve, auprès du Commissaire Sportif de l'ASAF, au prix de **10 €**.

## G - Règlement Particulier Slalom

### 2.2.6.7. Déroulement de l'épreuve

- Les participants de la Division 5 – « Access » se verront attribuer des numéros consécutifs, en dehors des séries réservées aux concurrents des autres Divisions, de manière à les regrouper dans l'ordre des départs (**avant** ou **après** les autres Divisions). Ces participants pourront, par exemple, voir leur numéro commencer par « 0 ». Exemple : de 01 à 099.
- **Pas de possibilité de "doubleton" de la voiture avec un autre concurrent de la Division ACCESS. Par contre, si les critères d'admission sont remplis, une même voiture peut être inscrite une fois en ACCESS et une autre fois, par un autre pilote, en Division 1.**
- **Si un pilote participe à la Division ACCESS, il n'est plus qualifiable pour les autres Divisions**
- En cas de perte du fil du parcours, il lui sera éventuellement présenté, après un certain temps laissé à l'appréciation de la Direction de course, un drapeau rouge, l'obligeant à quitter le circuit, immédiatement. Le résultat de cette exclusion sera comptabilisé comme « Abandon », pour la manche.
- Les règles reprises à l'Art. 3.3 et 3.4, ci-après, leur seront intégralement appliquées, également.
- Tous les cas non prévus **dans le présent article 2.2.6** seront tranchés dans l'esprit du présent Règlement Particulier Slalom et des Règlements Généraux de l'ASAF.

### 2.2.6.8. Classements

Bien qu'actuellement, il n'existe pas de championnat de la présente Division 5 – « Access » (son organisation, au sein des diverses épreuves, n'étant, actuellement, pas obligatoire), les organisateurs qui décident de la reprendre à leur programme, sont tenus d'éditer des classements évolutifs et finaux d'épreuve, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les autres Divisions.

Le meilleur résultat, parmi ceux réalisés lors des manches disputées sera, seul, pris en considération pour l'établissement du classement final.

**Rappel :** En cas d'ex aequo, la préséance sera accordée aux participants, dans l'ordre décroissant du total des mesures de longueur et de largeur additionnées de leur voiture (Voir Art. 2.2.6.4 ci-dessus).

En cas d'égalité persistante, les participants concernés seront classés ex aequo.

### 2.2.6.9. Remise des trophées

Les organisateurs prévoient les mêmes récompenses pour les lauréats de cette Division que pour ceux des autres catégories.

### 2.2.6.10. Participation aux frais

Le prix maximum d'engagement est fixé à **27 €**, auxquels s'ajoutent le prix du jeu de n° de portières, soit, **3 €**.

## **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. Il est à noter que cette balance devra être montée par les commissaires techniques avant les vérifications techniques de façon à permettre aux concurrents de faire vérifier la conformité de leur véhicule avant la course.

**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. A cette fin, un signe distinctif devra figurer en regard de ce résultat.**

Pour que les organisateurs ne possédant pas de balance, **de sonomètre et/ou de télémètre** puissent quand même procéder à des contrôles **ou à des mesures**, il est signalé que **ce matériel** est à leur disposition au secrétariat de l'ASAF. A charge pour eux d'en faire la réservation, d'en prendre possession, et de le restituer, en temps voulu.

Une caution de **150 €** sera exigée à l'enlèvement **du matériel, lequel** devra être rentré au secrétariat dans les 48 heures qui suivent l'épreuve. Celle-ci ne sera pas récupérée si le **matériel** n'est pas rentré au secrétariat dans les 48 heures après l'épreuve.

## **ART. 3.- PENALISATION**

### **3.1. PENALITE DE 5 SECONDES**

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.**

### **3.2. PENALITE DE 20 SECONDES**

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.

## G - Règlement Particulier Slalom

### 3.3. MAXIMUM DE PENALITES

Pour plus de 7 infraction du type 3.1 ou plus de 5 infractions du type 3.2, par manche : mise hors course du concurrent pour cette manche.

### 3.4. COMPORTEMENTS INADAPTES

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

De plus, une amende automatique de **250 €** sera appliquée au concurrent concerné. Avant le paiement complet de cette amende, la licence sera suspendue *de facto* et aucune participation à une épreuve de sport automobile ne sera possible, pour lui, quelles que soient la discipline et la Fédération. En cas de récidive, le concurrent pourra être traduit devant le Conseil de Discipline.

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

**N.B. : Afin de ne pas inciter les participants à contrevenir au présent Art. 3.4., il est inopportun de réserver la moindre récompense ou distinction au « Pilote le plus spectaculaire ».**

**Les organisateurs en tiendront compte lors du déroulement de leur remise des trophées.**

## 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. NOMBRE DE MANCHES

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<sup>ème</sup> manche et, obligatoirement, avant le départ de la 3<sup>ème</sup>, 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. CLASSEMENTS

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°. **Il ne pourra être imposé aux concurrents de faire plus d'un tour (360°) autour de cette borne.**

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.

**6.1.14.** **Il est impératif d'agencer les parcours de façon à ce que la vitesse moyenne du vainqueur se situe aux environs de 50 km/h. Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si le dépassement constaté est suffisamment important pour entraîner l'imposition d'une amende à l'organisateur. Si c'est le cas, ils en feront rapport au Conseil d'Administration de l'ASAF qui décidera du montant de l'amende à appliquer.**

**6.1.15.** 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 devra être équipé d'un vêtement en une pièce (salopette en coton, au minimum) et d'un casque adapté 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. Passagers : A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, la possibilité d'emmener un passager dans les épreuves de Slalom de l'ASAF est SUPPRIMEE.**

## G - Règlement Particulier Slalom

**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.

**6.3.6.** 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 si c'est le concurrent, lui-même, qui décide de ne pas poursuivre la manche entamée, pour cause de non-conformité du parcours ou d'autre incident.

Si c'est l'organisateur qui demande un second passage (panne chrono, drapeau jaune, non-conformité du parcours, etc.), les pénalités enregistrées lors du premier ne seront pas comptabilisées.

**6.3.7.** 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 qualifiée dans la même classe, il ne sera classé dans aucune des 2 catégories et le temps qu'il aura réalisé dans chacune des manches disputées, sera majoré de 2 minutes. Ce temps ne sera pris en considération que pour le seul classement général.

**6.3.8.** Tout concurrent impliqué dans un accident ayant entraîné des dégâts corporels est tenu de rester sur place jusqu'au moment où, le ou les blessés sont évacués ou, le cas échéant, jusqu'à l'arrivée des autorités judiciaires. Dans tous les cas, il s'informera auprès de la Direction de course, de ses devoirs à cet égard.

Sans augurer des éventuelles conséquences qu'entraînerait le non-respect de cette obligation, une amende automatique de **1250 €** sera appliquée aux éventuels contrevenants. Dans l'attente de l'apurement complet de celle-ci, toute participation au sport automobile leur sera interdite, quelles que soient les manifestations ou les fédérations de tutelle.

### **6.4. 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 plus tard, l'avant-veille de l'épreuve, à midi.**

Le bulletin d'engagement dûment complété (téléchargeable également sur le site Internet de l'ASAF 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.

## G - Règlement Particulier Slalom

### 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 (**VAS ou ASAF**), 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 **sa fédération de tutelle** qui la vérifiera et la fera suivre à l'organisateur suivant **ainsi qu'au secrétariat de la fédération sœur**. Afin de faire fonctionner ce système, une très grande rigueur est demandée à tous les organisateurs.

#### 6.6.2. Ordre des départs

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**.

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 **totalement occultés**, sous peine de sanction laissée à l'appréciation de la Direction de Course (Voir RTG Art. 4.28.2).

**N.B.** : En cas d'épreuves comportant l'organisation d'une Division 5 – « Access », voir, également, l'Art. 2.2.6.7, ci-avant.

#### 6.6.3. Procédure de départ

Les départs doivent être donnés voiture arrêtée, moteur en marche, vitres totalement fermées ou fermées aux  $\frac{3}{4}$ , la voiture étant en attente sur une pré-ligne, placée de telle sorte que sa partie la plus avancée (et non ses pneus) surplombe exactement la pré-ligne. Les temps sont pris au moment où la partie la plus avancée du véhicule franchit la ligne officielle de départ, laquelle doit coïncider avec le faisceau lumineux de la cellule photo-électrique. Ces deux lignes seront distantes de **1,50 mètre**.

#### 6.6.4. Timing

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.**

## ART. 7.- CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

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

## ART. 8.- CLASSEMENTS

Pour chaque concurrent, le meilleur résultat **réalisé lors d'une des manches disputées** (pénalisations comprises) est seul pris en considération pour **établir le classement final de l'épreuve**.

**Les éventuels ex aequo seront départagés par le résultat (pénalisations comprises) de leur deuxième meilleure manche. En cas d'ex aequo persistant, le résultat de leur troisième, voire quatrième, meilleure manche, sera pris en considération.**

**Des classements généraux de la Div. 1-2-3 et de la Div. 4, seront établis par manche, affichés, officialisés et apposés sur le tableau officiel d'affichage.**

**Un classement final de l'épreuve, au général et par classes, sera établi, affiché et officialisé en fin d'épreuve.**

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

## G - Règlement Particulier Slalom

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.

Toutefois, les concurrents qui le désirent pourront s'inscrire sur une liste au moment des Vérifications Administratives afin de recevoir en fin d'épreuve, un document « papier » reprenant l'ensemble des temps réalisés et des pénalités appliquées, à l'exclusion d'autres documents.

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

La proclamation des résultats aura lieu, au maximum, **deux heures** 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 3 premiers « Access » éventuels, 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](http://www.asaf.be) )

**Veillez OBLIGATOIREMENT, 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](http://www.asaf.be) )

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

**Joindre votre palmarès au verso, SVP.**

### ART. 12.- FEUILLE DES VERIFICATIONS "TYPE"

(Ce document- en fichier Word- peut être téléchargé sur [www.asaf.be](http://www.asaf.be) )

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

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

#### 13.1. CALENDRIER

5/06/2017	Abolens	MC Hannutois
25/06/2017	Cahottes	Ecurie Baudouin Visetoise
2/07/2017	Collines	RT Collines
9/07/2017	Marchin	Marchin AC
15/08/2017	Hannut	Ecurie Hesbaye
20/08/2017	Dommartin	MC Hannutois
3/09/2017	Pays Vert	Ath Racing

#### 13.2. VEHICULES ADMIS

Voir prescriptions du règlement particulier Slalom - Art. 2.

#### 13.3. CLASSEMENTS

L'attribution des points au championnat "Général" de la **Fédération Wallonie-Bruxelles** se fera uniquement sur base du classement général des différentes épreuves reprises au championnat (divisions 1-2-3 confondues)  
1er au général = 99 pts, 2ème = 98, etc. A partir du 100ème, 1 pt.

Des classements par classe (1er de classe = 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.

#### 13.4. ETABLISSEMENT DU CHAMPIONNAT - PROCLAMATION DES RESULTATS

Pour l'établissement des classements du championnat de la **Fédération Wallonie-Bruxelles**, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération sera déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **10 à 12**, N-3 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **6 à 9**, N-2 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **5 à moins**, N-1 épreuves seront comptabilisées.

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

En cas d'ex aequo, le premier résultat non comptabilisé sera pris en compte, ensuite, le second.

Si l'égalité subsiste, le premier meilleur résultat obtenu sera prépondérant.

Pour figurer au palmarès, un concurrent devra pouvoir faire état d'un nombre de résultats représentant, au minimum, 50% des épreuves organisées (**éventuellement arrondi à l'unité inférieure**).

Les classements provisoires établis en cours d'année tiendront compte des mêmes paramètres et seront basés sur un nombre d'épreuves déterminé par le nombre d'épreuves déjà disputées à ce moment. 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 **des Divisions 1/2/3 confondues et la 1ère dame de la Division 4.**

### ART. 14. - FEDERAL SLALOM CHAMPIONSHIP

#### 14.1. DEFINITION

Le **Federal Slalom Championship** regroupe toutes les épreuves **communautaires et provinciales** organisées sous l'égide de l'ASAF en 2017.

#### 14.2. ACCESSIBILITE AU CHAMPIONNAT

Le **Federal Slalom Championship** est accessible à tous les licenciés **annuels\*** de l'ASAF et de la VAS dont la licence autorise la participation aux épreuves de Slalom.

\* Le meilleur résultat acquis au moyen d'une licence journalière ou d'un TP (licencié RACB) pourra, toutefois, être comptabilisé au championnat lors de l'acquisition d'une licence annuelle de l'ASAF ou de la VAS. Si, en cours de saison, l'application de cette procédure devait être demandée par un licencié, celui-ci serait tenu d'en informer expressément le secrétariat de l'ASAF afin que la modification du numéro de licence soit apportée au classement concerné.

#### 14.3. CALCUL DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT

Pour l'établissement des classements du **Federal Slalom Championship**, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération sera déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **10 à 12**, N-3 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **6 à 9**, N-2 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de **5 à moins**, N-1 épreuves seront comptabilisées.

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

En cas d'ex aequo, le premier résultat non comptabilisé sera pris en compte, ensuite, le second.

Si l'égalité subsiste, le premier meilleur résultat obtenu sera prépondérant.

Pour figurer au palmarès, un concurrent devra pouvoir faire état d'un nombre de résultats représentant, au minimum, **50%** des épreuves organisées (**éventuellement arrondi à l'unité inférieure**).

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

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 des Divisions 1/2/3 confondues et la 1<sup>ère</sup> dame de la Division 4.

#### 14.4. CLASSEMENTS GENERAUX – CHAMPIONNATS DE CLASSES

14.4.1. Un championnat au "Général" sera organisé pour les pilotes des **Divisions 1-2-3 confondues** ainsi qu'un championnat au "Général" pour ceux de la **Division 4**.

Le classement sera établi uniquement sur base des résultats obtenus **aux classements généraux** des différentes épreuves reprises au championnat, selon le barème suivant :

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

14.4.2. Des **championnats de classe** seront également organisés pour les pilotes des Divisions **1, 2 et 3**.

Leurs classements seront établis, compte tenu uniquement, des points obtenus à la classe, selon les mêmes barèmes d'attribution que ceux en vigueur pour le classement général.

14.4.3. Lors de la proclamation des résultats, en fin de championnat, des trophées seront remis par l'ASAF, lors de sa cérémonie de remise des prix, aux **3 premiers des classements généraux et aux 3 premiers de chaque classe**. De plus, un trophée sera remis à la **1<sup>ère</sup> dame** classée **aux classements généraux de la D.1-2-3 et de la D.4**.

#### 14.5. VEHICULES ADMIS

Ne seront admises au départ, que les voitures répondant aux normes techniques définies par le règlement de la Fédération de tutelle, **à savoir : l'ASAF**.

**Toutefois, les normes de sécurité passive des voitures admises, seront celles en vigueur au sein de la fédération qui a délivré la licence à son détenteur.**

*Exemple* : barre latérale de protection en cas de portes « vidées ». Une seule barre pour les licenciés VAS ; barres en croix ou doubles barres parallèles, pour les licenciés ASAF.

#### 14.6. EQUIPEMENT DES PARTICIPANTS

Les normes d'équipement des participants seront celles de la Fédération qui a délivré la licence, à son détenteur.

*Exemple* : Combinaison ignifugée obligatoire ou non.

#### 14.7. DROITS D'ENGAGEMENT

Aucun supplément

#### 14.8. DROITS DE CALENDRIER ET REDEVANCES

Aucun supplément