

C - REGLEMENT PARTICULIER MONTEES/SPRINTS HISTORIQUES

MONTEES/SPRINTS EN OR

Avertissement

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

Art. 1. Montée/Sprint Historique

1.1. Présentation

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

1.1.1. Définition et cadre

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

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

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

1.1.2. Réglementation

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

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

1.2. Parcours – Normes de sécurité

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

1.2.2. Sur ce parcours, l'infrastructure de sécurité doit être identique à celle qui serait mise en place s'il s'agissait d'une épreuve de vitesse (voir 1.2.4, ci-après). **Des véhicules d'intervention et de dépannages devront, donc, également, être prévus. La gestion de la sécurité sera assurée, sur le terrain, par des Commissaires de Sécurité brevetés.**

Au minimum, la présence sur place d'un médecin et celle d'une ambulance aux normes "112", sera requise à tout moment, en cours de déroulement de la démonstration. Dans le cas où le médecin et/ou l'ambulance uniques sont occupés à soigner ou à évacuer un patient, la manifestation sera interrompue et elle ne pourra reprendre que lorsque que l'un et l'autre seront de retour ou à nouveau, disponibles. Les organisateurs ont, bien évidemment, le loisir de solliciter l'étoffement de ce dispositif.

1.2.3. Il appartient au(x) Bourgmestre(s) de la – ou des – commune(s) concernée(s) d'exiger de l'organisateur, toutes les dispositions qu'il estime devoir être rencontrées et de conditionner l'autorisation définitive de l'organisation au respect des mesures qu'il aura édictées.

1.2.4. Les manifestations de MH/Sp.H sont soumises aux mêmes obligations sécuritaires que les C.C et Sp. traditionnels chronométrés. En conséquence, des plans de sécurité seront **OBLIGATOIREMENT** établis, adressés aux autorités civiles et transmis pour avis à la Commission "Rallyes" du SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, ainsi que précisé à l'Art. 1.5, du Ch. II, des présentes Prescriptions Sportives.

1.2.5. Les organisateurs ont, notamment, l'obligation d'équiper de treillis métalliques les endroits du parcours délimités par des fils de fer s'ils souhaitent accueillir au départ de leur manifestation des **véhicules de type monoplace, barquette, proto ou assimilés.**

A défaut, seules les voitures "conduites intérieures" seront autorisées à participer et les **voitures du type "Cabriolet/Roadster"** ne seront, dans ce cas, admises au départ que capote ou toit fermé, ou si elles sont munies d'un arceau "6 points" avec barres longitudinales supérieures, empêchant la pénétration des fils métalliques (cf. Clôtures) dans l'habitacle.

Un arceau de type "Targa" ou des Roll-Bars individuels d'origine peuvent utilement remplacer l'arceau "6 points" dans les cabriolets/roadster si les vitres latérales sont relevées au maximum (même si le toit est déposé ou la bâche repliée/ôtée).

Il est toutefois précisé que cette dernière disposition ne s'applique pas aux véhicules, d'origine, sans capote ni toit fermé et dont la première mise en circulation a été effectuée au plus tard le **31/12/1961**. Afin de garantir une sécurité maximale, ces véhicules seront, dans la mesure du possible, regroupés dans l'ordre des départs et pourront, sur simple requête d'un Commissaire Sportif en fonction (notamment si l'un ou plusieurs de ces véhicules s'avère(nt) très rapide(s)), être précédés d'un "pace car". Pour autant que de besoin, il est précisé qu'en l'espèce, le rôle de ce "pace car" ne sera pas "d'ouvrir la route" mais bien de limiter la vitesse d'évolution.

1.2.6. Deux commissaires sportifs et 1 Stagiaire ainsi que **deux** (jusqu'à **quatre**, à la demande de l'organisateur) **commissaires techniques** de l'ASAF seront dépêchés sur place. **Les Commissaires Techniques dépêchés assureront les contrôles de conformité et de sécurité repris au point 1.3.3. ci-après.** Les **2** Commissaires sportifs (+ le Stagiaire) et 1 Commissaire Technique devront être présents durant toute la manifestation.

1.3. Admission des véhicules en MH/Sp.H

a.- Seul, un modèle de véhicule entré en production ou homologué **avant le 31 décembre 1992, à minuit**, est admissible. Cette admission est étendue à des véhicules de type identique (**même « body »**) fabriqués **après** cette date, pour autant que la date du début de leur production dans cette configuration ou de leur homologation par la FIA, soit **antérieure** au 31 décembre 1992, à minuit.

Dans ce cas, la cylindrée des véhicules n'est pas limitée.

b.- Des véhicules répondant à ces critères, mais équipés de culasse et/ou de moteur de substitution (**même hors période de référence**) pourront également être admis au départ, pour autant que ces éléments soient de la même marque que le véhicule ou celle du moteur dont il était équipé d'origine.

Dans le cas d'un moteur et/ou culasse de substitution, la cylindrée du moteur implanté ne pourra excéder 3500cc, après application de l'éventuel coefficient de suralimentation.

L'élaboration sécuritaire imposée par les modifications apportées devra être à la hauteur des performances majorées.

c.- Des véhicules équipés d'un moteur et/ou culasse d'une **autre marque** que celle du véhicule ou de celle du moteur et/ou culasse l'équipant à l'origine, seront également admis au départ, pour autant qu'ils aient obtenu une homologation, dans cette configuration, de la part de la FIA ou de l'une de ses ASN.

Ces véhicules ne seront admis au départ que pour autant qu'ils soient, **en tous points, conformes à cette fiche d'homologation** et malgré la présentation d'une telle fiche d'homologation et de ce qu'elle précise, les **cylindrées des moteurs** implantés resteront limitées, à **3500cc**, après application de l'éventuel coefficient de suralimentation, **tandis que les éventuelles brides d'admission** resteront limitées à **34mm (essence) ou 37mm (Diesel).**

d.- Sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, le reprenant dans cette configuration, un véhicule ne pourra être équipé d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également. Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices).

e.- La présente réglementation sera de stricte application ; toute fraude ou tentative de fraude en vue de faire participer un véhicule non qualifiable, sera sanctionnée par l'application d'une amende de **250 €**, pour ses instigateurs qu'ils soient concurrents ou organisateurs (voir art. 1.7.7. – 8^e tiret du RSG).

f.- Des **contrôles de cylindrée et de brides** pourront être effectués lors des épreuves. La couverture en assurances n'étant pas acquise aux véhicules non qualifiables, l'amende automatique de **500 €** prévue à l'Art. 8.5 du RSG, sera automatiquement de mise en cas de non-conformité et toute participation ultérieure sera refusée au concurrent dans l'attente de son paiement.

g.- Ces sanctions seront d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration **et ce, même dans le cas où la voiture, qui n'avait pas été reprise dans la liste dont question à l'Art. 1.3.3.1 ci-dessous, avait été acceptée par les Commissaires Techniques dépêchés sur place ou si les renseignements fournis étaient incomplets, incorrects ou fallacieux.**

1.3.1. Généralités

- Le nombre de véhicules admis à participer est fixé par l'organisateur. Celui-ci devra l'indiquer clairement dans son règlement.
- Les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription de n'importe quelle voiture sans avoir à se justifier, notamment pour des raisons de sécurité, de spécificité/dangerosité du parcours, de qualité/diversité du plateau ou pour n'importe quel autre motif.
- Aucun passeport technique ou fiche d'identité ne devra être produite. Néanmoins, chaque véhicule devra non seulement être dans un état de conservation ou de restauration de bon aloi (pas de corrosion déformante, présentation correcte...) mais également se trouver dans un état mécanique lui permettant d'évoluer sans danger (freins, pneus...).
- Si des véhicules immatriculés sont engagés et que, pour eux, l'itinéraire pour rejoindre le départ après avoir effectué la montée, est libre et emprunte des routes ouvertes à la circulation publique, ils devront être conformes au Code de la route (les pneus slicks, par exemple, étant interdits), immatriculés et assurés. Il est à noter, à ce sujet, que la police d'assurance de l'épreuve souscrite par l'organisateur, ne prévoit aucune couverture pour cette éventualité. Les participants y évolueront donc sous le couvert de leur police d'assurance personnelle.

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

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

1.3.2. Equipement sécuritaire

- L'arceau de sécurité (voir Ch. VI, art. 4.2, du Règlement Technique Général) et le pare-brise en verre feuilleté sont fortement recommandés.
- En tout état de cause, le port du casque, par le pilote et l'éventuel passager, est obligatoire durant la "montée".

C - Règlement Particulier Montées Historiques et Montées en Or

- Les harnais ne sont pas obligatoires mais si la voiture en est équipée, ils ne pourront présenter une éventuelle date de péremption dépassée.
- Les ceintures de sécurité du conducteur et de l'éventuel passager seront bouclées durant toute la durée de la manifestation (dès que le véhicule sera en mouvement) si le véhicule utilisé en était pourvu d'origine.

1.3.3. Contrôle de conformité - Etat technique des véhicules

1.3.3.1. La liste des engagés reprenant le type exact des véhicules désirant prendre part à la manifestation sera transmise, par courriel, au responsable de la Commission Technique de l'ASAF (avec copie au Secrétariat) au plus tard, 3 jours « calendrier » avant la date d'organisation. Ce dernier en fera l'analyse et signalera aux Commissaires Techniques désignés à l'épreuve et à l'organisateur, quels véhicules lui semblent ne pas pouvoir être acceptés en fonction des critères repris au point 1.3 ci-dessus. Il appartiendra, dès lors au participant concerné, de présenter les documents prouvant que son véhicule répond bien aux exigences de ce point 1.3, faute de quoi, le départ lui sera refusé.

Les véhicules signalés comme tels seront soumis à un contrôle de conformité effectué par les Commissaires Techniques de la Fédération. Les participants engagés après l'envoi de la liste dont question ci-dessus, y seront tous, systématiquement soumis.

Dans le cas où l'organisateur n'enverrait pas cette liste **ou** l'enverrait hors des délais prescrits, une amende automatique de **50 €** lui serait appliquée. En outre, dans ces cas, si un véhicule prend le départ alors qu'il n'était pas qualifiable, une **amende de 250 €/véhicule** lui sera appliquée sans discussion possible, même si la CT sur place ne lui a pas signalé la non-conformité de ce véhicule. En effet, dans certains cas, des recherches préalables sont nécessaires avant de prendre la décision d'accepter tel ou tel véhicule : de telles recherches ne sont pas réalisables sur place, le jour de l'épreuve.

En conséquence, les concurrents et les organisateurs sont invités à prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas contrevenir à cette réglementation.

Il est précisé, d'autre part, que ni le secrétariat, ni le rapporteur de la commission technique n'enverront de rappel à l'organisateur en vue d'obtenir cette liste.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

1.3.3.2. En cas de constatation de non-conformité, les Commissaires Techniques la mentionneront sur la « Feuille des Vérifications » spécifique « MH/Sp.H, HRS, HRF, Histo-Démo » que les participants auront transmis à l'organisateur en même temps que leur engagement. Les Commissaires Techniques retiendront les « Feuilles des Vérifications » des véhicules qu'ils considèrent NON CONFORMES. Ils proposeront au Collège des Commissaires Sportifs de ne pas accepter ces véhicules au départ. Le Collège des C.S. ne pourra passer outre à leur proposition sans justification écrite documentée, dont la copie sera transmise au secrétariat de l'ASAF. La « Feuille des Vérifications » des participants dont le véhicule sera déclaré non conforme, ne leur sera pas restituée et ils ne pourront donc satisfaire aux dispositions du point 1.3.3.3, ci-après.

Dans le cas où la Direction de Course déciderait de passer outre à l'interdiction de départ, une amende automatique de 250 € (voir Art 1.3, ci-dessus) lui serait infligée ET la procédure décrite aux points 6.6.2 et 6.6.8, du R.O.I. du Conseil et Collège des Commissaires Sportifs, serait mise en application.

1.3.3.3. La « Feuille des Vérifications » sera remise au Contrôle de Départ, où le préposé vérifiera la concordance **entre le véhicule décrit sur le document et celui qui se présente** à lui.

Sans présentation de ce document ou en cas de divergence, le départ sera temporairement ou définitivement refusé.

1.3.3.4. Dans ce genre de manifestations (qui ne sont pas des compétitions), **les véhicules seront soumis à une vérification technique sommaire : fixation des sièges, validité des harnais et des extincteurs.**

Les concurrents déclareront sur l'honneur, sur leur « Feuille des Vérifications » que le véhicule présenté est totalement conforme aux Prescriptions Sportives de l'ASAF et que les modifications éventuelles y apportées, l'ont été dans les règles de l'art. Dès lors, les **concurrents assumeront l'entière responsabilité des conséquences de leurs manquements** éventuels, même si le départ a pu leur être accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

Les organisateurs prévoient un endroit et un moment destinés à cette tâche, afin que les concurrents puissent s'y présenter selon les modalités qu'ils auront choisies.

1.3.3.5. La Carte annuelle des « Vérifications techniques » n'est pas requise lors des manifestations MH/MO, Sp.H/Sp. O

1.4. Participants – Licences (MH/Sp.H) - Procédures

1.4.1. Pour prendre part à une "Montée/Sprint Historique", tout **conducteur** devra être âgé de 18 ans, au minimum et être titulaire d'un permis de conduire définitif, valable sur le territoire belge. Il **devra, en outre, être en possession d'un Titre de Participation journalière "TP-L" ou "TP-B"** (à son choix : cf. Garanties d'Assurances supérieures – Agrément médical requis) valable pour ce seul meeting (disponible sur place jusqu'à 14 heures) ou de **toute licence annuelle de l'ASAF ou de la VAS**, prise via un club reconnu.

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

1.4.3. Procédure d'identification

L'organisateur veillera, sous peine d'une amende automatique de **250 €** (à percevoir par les CS présents), à identifier clairement chaque véhicule (numéros non transférables), chaque conducteur et chaque passager éventuel (bracelet intransmissible et cachet indélébile).

1.4.3.1. Conducteurs

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

Ce bracelet spécifique "Conducteur" portera le même n° que la voiture (2 voitures engagées = deux bracelets avec 2 numéros différents ; 1 voiture avec 2 pilotes = deux numéros différents sur la voiture, à utiliser tour à tour). En outre, un cachet indélébile sera apposé sur le dessus du poignet gauche (visible sans devoir se déganter).

1.4.3.2. Passagers

Si l'organisateur prévoit que les véhicules dont la conception le permet, peuvent embarquer un passager (**un seul par montée**). Celui-ci devra disposer, également, **d'un titre de Participation "TP-L" ou "TP-B" (à son choix)** ou de toute licence annuelle de l'ASAF (ou de la VAS), prise via un club reconnu par elle.

Lors de l'acquisition de son "TP" ou de la vérification de sa licence déjà détenue, le passager se verra, également, attribuer un bracelet **intransmissible (différent de celui des pilotes)** et sera invité à le passer **immédiatement** à son poignet droit. En outre, un cachet indélébile sera apposé sur le dessus **de son poignet droit**, également.

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

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

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

AVERTISSEMENT : En cas de fraude ou tentative de fraude de la part des participants, en ce qui concerne les bracelets d'identification ou l'estampille indélébile, leur exclusion de la manifestation sera immédiatement prononcée.

1.4.4. Procédure de départ

A l'endroit et au moment du départ, les bracelets du pilote et du passager, la présence des estampilles ainsi que la concordance "Pilote/Voiture", (Cf. : Liste des pilotes participants, voir 1.5.3 et 1.5.4, ci-après) seront contrôlés par les préposés de l'organisateur.

De plus, lors de chaque départ, il sera noté par le préposé de l'organisateur, le numéro "voiture/conducteur", ainsi que le numéro de bracelet du passager. Ceci, afin de pouvoir, à tout moment de l'épreuve, déterminer qui, exactement, se trouve à bord des voitures en piste.

Les CS en place veilleront à faire respecter ce processus obligatoire.

1.4.5. Age minimum

**Les conducteurs et passagers devront être âgés de 18 ans, au minimum.
Aucune dérogation ne sera possible, à cet égard, même en cas de filiation entre le conducteur et le candidat passager.**

1.5. Déroulement de la manifestation

1.5.1. Organisation d'une Division "Histo-Démo" dans les épreuves de C.C/Sprint traditionnelles
Voir CH. VII. – B., Art. 4.6.

1.5.2. En cas **d'épreuves conjointes (CC/Sp – MH/Sp.H)** ayant lieu sur le même site, le même week-end, à des jours distincts, voir **CH. VII – B., Art. 5.6.**

1.5.3. Parcs de départ, regroupement, arrivée

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

1.5.4. Liste des conducteurs participants

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

1.5.5. Liste des passagers

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

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

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

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

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

1.5.6. Ordre et procédure de départ

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

1.5.7. Nombre de montées/Passages

Le nombre des montées/passages est limité à 7.

En plus de ces **sept** montées/passages, l'organisateur pourra prévoir dans son timing un premier passage (considéré comme une "découverte" du parcours) lors duquel il sera interdit d'embarquer un passager. Si un participant n'a pas la possibilité d'effectuer cette "découverte" en même temps que les autres, sa première montée sera considérée comme étant cette "découverte", tout passager étant alors également interdit.

Afin de s'assurer que le participant a bien effectué sa montée « découverte », il sera placé par un préposé de l'organisation, au départ de sa première montée, un autocollant distinctif sur sa vitre latérale arrière gauche (ou à défaut à un endroit visible coté pilote). Ce ne sera donc qu'à partir de sa deuxième montée que le participant se présentera au départ muni de ce signe et sera, dès lors, autorisé à être accompagné d'un passager.

Toute fraude ou tentative de fraude à ce niveau sera sanctionnée par la Direction de Course ou par les Commissaires Sportifs présents (question de sécurité). La sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation. Les organisateurs ne faisant pas respecter cette disposition, se verront appliquer une amende de 250 € par le Conseil d'Administration, que l'infraction soit constatée sur place par les Commissaires Sportifs ou avérée postérieurement.

1.5.8. Comportement des participants

Rappel de l'Art. 3 du Ch. III :

« Durant le déroulement d'un parcours sur route fermée (qu'il s'agisse d'une épreuve de vitesse, de régularité ou de démonstration à allure libre), les vitres seront fermées, au minimum, aux $\frac{3}{4}$ (trois quarts) ».

Il sera **STRICTEMENT INTERDIT** pour les occupants de la voiture, **de sortir la main ou le bras** hors de celle-ci sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting (voir 1.5.9, ci-après).

1.5.9. Pénalité pour comportement irresponsable ou inadéquat

Les pénalités en temps étant inadéquates dans le cadre des Montées/Sprints Historiques, elles y seront remplacées par des amendes et/ou des "Avertissements". A la réception de son deuxième "Avertissement", le participant concerné sera exclu de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

1.5.10. Respect de l'itinéraire

- Pour les parcours de "Sprints Historiques" qui comprendraient une boucle, l'organisateur ne pourra la faire parcourir, au maximum, que **deux fois** dans sa totalité.

- Si un participant effectue plus que le nombre de tours prévu par l'organisateur il lui sera présenté le drapeau rouge et il devra immédiatement quitter le parcours. Il recevra un premier avertissement. En cas de récidive ou de non-observation du drapeau rouge, il sera mis hors course pour tout le meeting, sans aucun remboursement des frais engagés.

Une amende automatique de **250 €** sera infligée aux organisateurs n'appliquant pas ces dispositions.

NB : Cette sanction sera d'application même sur constatation postérieure à l'événement, après examen et décision du Conseil d'Administration.

1.5.11. Timing

La "Montée/Sprint Historique" (Démonstration non chronométrée) aura lieu de 09.00 à 16.30 H.

Il sera permis, après cette MH/Sp.H, d'organiser une montée chrono selon les principes édictés dans l'Art. 2 ci-après.

Art. 2. Montée/Sprint en or

Cette seule montée chrono, (d'où son nom de "Montée /Sprint en Or", puisqu'il n'y a qu'un seul temps pris en compte pour le classement) aura lieu de 16.30 à 19.00h et sera réservée aux véhicules en ordre, techniquement **(VT complètes pour les voitures inscrites à la "Montée/Sprint en Or")**, préalablement inscrits dans cette catégorie.

C - Règlement Particulier Montées Historiques et Montées en Or

- La Montée/Sprint en Or, contrairement à la Montée/Sprint Historique, est une **compétition** totalement assimilable à une Course de Côte ou à un Sprint classique.
Toutes les dispositions sportives, administratives et sécuritaires prévues dans le R.P. de ces disciplines, y sont donc applicables.
- La Montée/Sprint en OR n'est **accessible qu'aux véhicules et pilotes ayant pris part à la Montée/Sprint Historique préalable.**
- Elle se pratiquera, pilote **seul à bord.**

2.1. Licences

Dans les classes A, B, C et D (voir 2.2.2, ci-après), la « Montée / Sprint en Or » est réservée aux pilotes possédant un **Titre de Participation journalier "TP-A4"** (acquis sur place si les conditions d'obtention sont réunies - Voir RSG, Art. 2), valable pour 1 meeting ou, au minimum, une licence "A4" de l'ASAF, préalablement délivrée via un club reconnu par elle.

Il est à noter que les licences de la VAS, d'un niveau suffisant, peuvent utilement servir.

Les pilotes de la classe S/R devront être détenteurs de licences "A3" ASAF ou VAS préalablement acquises via un club reconnu par ces fédérations ou d'un Titre de Participation Journalier "TP-A3" valable pour ce seul meeting.

Attention : l'expérience nécessaire ne pouvant être contrôlée sur place, seuls les détenteurs de licence RACB (internationale ou nationale d'un niveau suffisant), à présenter lors de la demande, pourront acquérir un "TP-A3" dont la couverture en assurance "Dommages Corporels" et "PJ", les couvrira durant la manifestation concernée.

2.2. Admission des voitures en MO/Sp. O

En classes A, B, C et D, la « Montée/Sprint en Or » est accessible aux seules VOITURES FERMEES (voir 1.2.5.) **admissibles à circuler sur la route** (hormis l'immatriculation, l'assurance et le Contrôle technique), mises en production (ou homologuées par la FIA) **avant le 31 décembre 1992, à minuit.**

Cet accès est étendu aux voitures identiques (**même « body » et même motorisation**) fabriquées **après** cette date, pour autant que la date du début de leur production ou de leur homologation par la FIA, soit **antérieure** à ce moment. Toutes ces voitures devront être **conformes** à leurs spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque.

Pour ce type de voitures, la cylindrée n'est pas limitée.

Diamètre maximal de la **bride** de suralimentation : **34mm** pour un moteur "essence" ; **37mm** pour un moteur Diesel.

En classe S/R, la "Montée/Sprint en Or" est accessible aux seules VOITURES FERMEES (voir 1.2.5.) répondant aux mêmes critères d'ancienneté (31 décembre 1992, à minuit) mais qui ne sont **pas conformes** aux spécifications d'origine et/ou aux homologations d'époque.

La cylindrée n'est pas limitée pour ces voitures, pour autant qu'elles aient conservé leur moteur et/ou culasse d'origine.

Diamètre maximal de la **bride** de suralimentation : **34mm** pour un moteur "essence" ; **37mm** pour un moteur Diesel.

Dans cette classe, des voitures de même "Body", équipées de culasse et/ou moteur de substitution, même **"hors période de référence"**, mais de la **même marque** que celle de cette voiture ou celle du moteur et/ou culasse l'équipant à l'origine, pourront être admises au départ, dans le respect des autres conditions d'admission, reprises au point M.H. 1.3.- 1^{er} Encadré)

Dans ce cas, leur cylindrée sera limitée à 3500cc, après application de l'éventuel coefficient de suralimentation.

Diamètre maximal de la **bride** de suralimentation : **34mm** pour un moteur "essence" ; **37mm** pour un moteur Diesel.

En outre, des voitures équipées d'un moteur et/ou culasse d'une **autre marque** que celle de la voiture ou de celle du moteur et/ou culasse l'équipant à l'origine, seront également admises au départ, pour autant qu'elles aient obtenu une **homologation, dans cette configuration, de la part de la FIA ou de l'une de ses ASN.** Ces voitures ne seront admises au départ que pour autant qu'elles soient, **en tous points, conformes à cette fiche d'homologation** et, malgré la présentation d'une telle fiche d'homologation et de ce qu'elle précise, les cylindrées des moteurs implantés resteront limitées, à **3500cc**, après application de l'éventuel coefficient de suralimentation, tandis que les éventuelles brides d'admission resteront limitées à **34mm** (essence) ou **37mm** (Diesel).

N.B. : D'autre part (sauf si une homologation établie par la FIA ou par l'une de ses ASN existe, la reprenant dans cette configuration), une voiture ne pourra être équipée d'un système de suralimentation ou d'une motorisation "Diesel" que si le modèle d'époque en était équipé également.

Il en va de même pour, le mode de transmission (traction, propulsion, 4 roues motrices), lequel devra être conservé.

2.2.1. Normes techniques des véhicules : respect intégral du règlement PH Rallyes, sauf en ce qui concerne la restriction à 25 ans d'immatriculation minimum pour le véhicule présenté.

2.2.2. Classes

Les voitures seront réparties en 5 classes : A, B, C, D et S/R :

- **A** : de 0 à 1300 cc ;
- **B** : de 1301 à 1600 cc ;

- **C** : de 1601 à 2000 cc ;
- **D** : + de 2000 cc ;
- **S/R** : voitures historiques répondant aux normes de la Div. 4 "Rallye", toutes cylindrées confondues.

2.2.3. Coefficients divers

2.2.3.1. Application de **coefficients** égalisateurs en fonction de la **motorisation** (Wankel, Turbo, TD,) et du **mode de propulsion** (4x4), dans les classes A, B, C et D, pour déterminer la classe de cylindrée, sans incidence sur les performances réalisées. Ces coefficients ne sont pas applicables en classe S/R.

2.2.3.2. Application de **coefficients d'âge**, pour pondérer les **performances**, dans toutes les classes.

2.2.3.2.1. En classes **A, B, C, et D**, les **coefficients d'âge** seront basés sur l'année d'homologation par la FIA, du modèle motorisé comme celui présenté. A défaut d'homologation FIA, l'année prise en considération pour déterminer le coefficient sera celle de la **première année de fabrication** du modèle ainsi motorisé.

2.2.3.2.2. En **classe S/R** (toutes cylindrées confondues) :

1. Voitures jusqu'au 31 décembre 1960 (première catégorisation FIA en 1961) : application du coefficient unique, relatif à l'année **1971***

2. Voitures jusqu'au 31 décembre 1973 (premier championnat du Monde des rallyes) : application du coefficient unique, relatif à l'année **1983***

3. Voitures jusqu'au 31 décembre 1981 (Fin des groupes 1,2,3 et 4) : application du coefficient unique, relatif à l'année **1991***

4. Voitures après le 31 décembre 1981 : Année de base du calcul = celle de fin de période de référence (1992), **majorée de 5 unités, soit 1997** (pour 2018) *

En effet, des moteurs de substitution "hors période" y sont acceptables et aucune limitation d'âge du moteur et/ou de la culasse implantés n'y est appliquée.

*** 2.2.3.2.3. Calcul du coefficient**

L'année **pivot**, pour le calcul de ces coefficients est l'année **1980** pour laquelle il s'établit à **"1"**.

Le coefficient descendra de **0,003 point par année** pour les voitures d'avant 1980 et augmentera de la même valeur, par année, pour celles d'après 1980.

Exemples :

- Début de mise en production ou homologation FIA/ASN : **1992** (par ailleurs, maximum possible)

Calcul du coefficient : $1 + (12 \times 0.003) = 1,036$

(1, étant le coefficient de l'année 1980)

- Coefficient fictif relatif à l'année **1997** (en S/R)

Calcul du coefficient : $1 + (17 \times 0.003) = 1,051$

(1, étant le coefficient de l'année 1980)

2.2.4. Respect des normes techniques et de sécurité

Le respect intégral du règlement PH (en ce compris les libéralités accordées aux voitures mises en production ou homologuées par la FISA/FIA avant le 31 décembre 1961) ou le respect de la fiche d'homologation FISA/FIA sera d'application. Les voitures ne possédant pas de "carnet jaune", ni de "Passeport Technique" feront l'objet de Vérifications Techniques plus importantes et la fiche d'homologation devra être présentée aux CT lors de chaque meeting.

2.3. Principes d'organisation de la "Montée/Sp. en Or"

2.3.1. Les voitures s'élancent de minute en minute, à la minute pleine, sous les ordres du starter. Les cinq dernières secondes sont décomptées par ce même starter suivant les signes manuels conventionnels (Idem que départ d'ES de rallye, non « show »).

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

a. Soit à l'aide d'une cellule ;

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

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

2.3.4. En cas d'ex-æquo après application des coefficients, c'est l'ancienneté de la voiture puis la cylindrée (exacte) qui seront les facteurs de départage. La plus ancienne et, ensuite, la plus petite cylindrée aura la préséance.

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

2.3.6. Trophées attribués au 3 premiers au Général et aux 3 premiers de chaque classe. Une classe comportant moins de 3 concurrents sera automatiquement fusionnée avec la classe immédiatement supérieure. Seule, la classe S/R ne pourra être regroupée avec une autre.

2.3.7. A l'issue de la "Montée/Sprint en Or", il pourra être organisé une "Super Finale". Cet exercice permettra, aux cinq ou dix premiers concurrents (selon le Règlement Particulier de l'organisateur) de la "Montée/Sprint en Or" d'effectuer une nouvelle montée afin de déterminer leur classement final : le temps pris en considération pour l'établissement du classement définitif des 5 ou 10 premiers, sera, uniquement, celui réalisé lors de cette dernière montée.

C - Règlement Particulier Montées Historiques et Montées en Or

Même, si le temps réalisé lors de la "Super Finale" est moins bon que celui d'autres concurrents lors de la "Montée/Sprint en Or", ceci n'aura pas pour effet de faire sortir le pilote concerné du classement des 5 ou 10 premiers.

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

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

2.3.8. "Final Three"

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

Afin de permettre le déroulement de ce "Final Three" sans nuire à la partie "Démon", le timing de la manifestation sera allongé d'une heure.

Le "Final Three" se déroulera alors, de 18h à 19h.

Art. 3. Règlement "type"

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

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

Art. 4. Feuille d'engagement "type"

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

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

Art. 5. Feuilles des Vérifications "type"

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

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