

B – Courses de Côte et Sprints

B - REGLEMENT PARTICULIER COURSES DE COTE ET SPRINTS

ART. 1.

Ce règlement particulier précise ou complète le Règlement Sportif Général ASAF (RSG) auquel les pilotes et/ou organisateurs sont priés de se conformer.

ART. 2. PARCOURS

2.1. Epreuve de vitesse pure (sauf en Divisions "ACCESS" et "HISTO-DEMO"), sur route fermée à la circulation normale.

2.2. Le revêtement sera d'un des types employés pour les routes publiques, à l'exclusion de la terre. Il se présentera en bonne condition d'entretien.

2.3. CARACTERISTIQUES

- Largeur minimum du revêtement = 3,50 m.
- Longueur minimum du revêtement = 1 200 m.
- Le parcours de la côte sera ascendant. Il sera toutefois toléré un faux plat et/ou une descente d'une longueur n'excédant pas 5 % de la longueur totale.
- Le parcours d'un sprint est libre en ce sens qu'il peut comporter des montées, des descentes et du plat.

2.4. DEPART

Deux lignes blanches seront tracées sur la piste et elles seront distantes de 1 mètre.

La partie la plus avancée de la voiture se trouvera à 1 mètre du faisceau de la cellule (ligne officielle).

Le départ sera donné "arrêté", la voiture étant placée sur la première ligne de départ. Toute voiture ne pouvant démarrer à ce moment-là, dans les vingt secondes suivant le signal de départ, sera mise hors course pour cette montée et sera immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

2.5. ARRIVEE

Une ligne blanche sera tracée. De plus, un panneau (60 cm x 60 cm) sera installé à droite de la piste. Il aura un fond blanc avec la lettre "A", peinte en rouge.

Une distance minimum de 200 m sera obligatoire pour la décélération.

2.6. CHICANE

Elle sera constituée :

- Soit, entièrement de pneus sanglés solidement, d'une hauteur minimum de 80 cm ;
- Soit, d'une pile de pneus sanglés solidement, d'une hauteur minimum de 80 cm ainsi que de cônes de couleur rouge (hauteur minimum de 60 cm) dont la disposition se fera comme suit : la pile de pneus sera placée du côté piste et elle sera prolongée par les cônes. Ces pneus seront peints en couleur blanche.

La chicane artificielle devra être pré-signalée par des panneaux fléchés (fond blanc avec flèche rouge), ainsi que par des cônes de couleur rouge (hauteur minimum de 60 cm) qui délimiteront ainsi artificiellement le rétrécissement de la piste.

2.7. HOMOLOGATION

En fonction des critères de sécurité, un parcours de Sprint ou de Course de Côte sera défini par l'Inspecteur de Sécurité de l'ASAF comme :

- **Parcours autorisé uniquement aux véhicules fermés ;**
- **Parcours autorisé aux véhicules fermés et aux véhicules ouverts.**

Ces notions ne tiennent pas compte des spécificités des Divisions 1, 2, 3 et 4, puisque, dans les Divisions : 1, 2 et 3, il peut y avoir des véhicules "ouverts".

Voir également Chapitre II des Prescriptions Sportives.

2.8. BOUCLES

- Pour les parcours de "sprints" qui comprendraient une boucle, cette boucle ne pourrait être parcourue, au maximum, que **deux fois** dans sa totalité. Si le pilote accomplit moins que les tours prévus, il ne recevra aucun temps pour la manche parcourue. Cette manche sera cependant comptée dans le quota autorisé.

- Dans les Divisions chronométrées :

- Si le pilote accomplit plus que les tours prévus **lors des essais**, l'organisation lui montrera le drapeau rouge et il devra immédiatement quitter le parcours. Il recevra un avertissement. Aucun temps ne sera comptabilisé. En cas de récidive ou de non-obéissance au drapeau rouge, il sera mis hors course pour tout le meeting.
- Si, lors d'une **manche officielle**, le pilote accomplit, par erreur, un tour de plus que le nombre de tours prévu par l'organisateur, il sera gratifié du temps réellement réalisé. Au deuxième tour excédentaire, l'organisation lui présentera le drapeau rouge et il devra immédiatement quitter le parcours. Il recevra un avertissement. Aucun temps ne sera comptabilisé. En cas de récidive ou de non-obéissance au drapeau rouge, il sera mis hors course pour tout le meeting.

- En Divisions "Histo-Démo" et "Access" :

Que ce soit lors des essais ou lors des manches officielles, 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 avertissement. En cas de récidive ou de non-obéissance au drapeau rouge, il sera mis hors course pour tout le meeting.

B – Courses de Côte et Sprints

Remarque : Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une **amende de 125 €** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Si cette amende ne lui a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette (voir aussi : article 1.6.5 du R.S.G.).

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.

2.9. CHAMPIONNATS

- **Championnats Sprint (FWB et Provinciaux) : accessibles aux seuls véhicules fermés.**

Seuls, les véhicules fermés seront repris dans ces championnats.

Dans le cas où la licence d'homologation spécifierait que le parcours est accessible aux véhicules tant "ouverts" que "fermés", **les véhicules de type "ouverts"** (bien que classés à l'épreuve) ne marqueraient **pas de points** à ces championnats.

- **Championnats Course de Côte (FWB et Provinciaux) : accessibles aux véhicules fermés et véhicules ouverts.**

Dans ces championnats, toutes les voitures des Divisions 1, 2, 3, 4 pourront participer et toutes marqueront des points. Dans le cas, toutefois, où la licence d'homologation d'une épreuve n'autoriserait pas l'admission de véhicules "ouverts" ou s'il était constaté le jour de l'épreuve que les moyens de sécurité requis n'ont pas été mis en œuvre pour autoriser leur participation, l'épreuve se verrait retirée du championnat de la FWB et des championnats provinciaux.

Championnat OPEN des Courses de Côte de la FWB

Contrairement aux championnats provinciaux, réservés aux licenciés ASAF de chacune des CSAP, le **championnat de la FWB est ouvert également** aux licenciés de la **VAS** ainsi qu'aux **concurrents** licenciés auprès des **ASN étrangères**, ayant participé aux épreuves ENPEA du calendrier.

- Les titulaires de **TP** ne sont pas repris au championnat de la FWB, ni à ceux des CSAP. Toutefois, en cas d'acquisition d'une licence annuelle, ASAF/VAS, **le meilleur résultat** acquis via un TP entrera en ligne de compte **pour le championnat de la FWB** (sur demande adressée au secrétariat de l'ASAF).

ART. 3. SECURITE

3.1. GENERALITES (Voir Chapitre II des Prescriptions Sportives)

Les organisateurs ont l'obligation de prendre toutes les dispositions pour assurer une sécurité maximale sur tout le parcours, et ce, en accord avec les autorités locales.

3.2. PARTICULARITES

- Les Commissaires de route doivent être répartis sur le parcours de manière telle qu'aucune portion de route ne soit laissée sans surveillance.
- Aux endroits dangereux, seront disposés pneus, paille, treillis, glissières, barrières, ...
- Les **véhicules "ouverts"**, quelles que soient leur Division ou Type (Voir définition au point 4.1. du présent Règlement Particulier), seront admis au départ, **UNIQUEMENT** si la licence d'homologation de l'épreuve fait état de cette possibilité (Voir 3.3. ci-après).
Les organisateurs et les commissaires sportifs de l'ASAF sont tenus de faire respecter cette disposition et considéreront qu'un véhicule ne répondant pas aux impositions requises en la matière, n'est pas qualifiable (et donc pas "assurable") pour cette épreuve (Voir procédure à appliquer dans le ROI du CCCS, art. 6.6., 6.7. et 6.8.).
- Les virages dangereux et/ou masqués seront signalés au moyen de panneaux (minimum 50 cm sur 50 cm) blancs avec flèche rouge, et ce, dans la mesure du possible.
- Chaque poste de Commissaires de route sera équipé d'au moins un extincteur de 6 kg, au minimum, en cours de validité.
- Chaque poste de Commissaires de route sera numéroté de façon croissante (1 à ...) par des panneaux qui seront placés sur le côté droit de la piste et qui seront de dimensions minimales de 40 cm sur 40 cm avec chiffres rouges sur fond blanc.
- Chaque poste de Commissaires de route sera équipé d'un drapeau **rouge** et d'un drapeau jaune à bandes rouges (cf. Chapitre II des Prescriptions Sportives).
- **Tout concurrent ralenti par un drapeau rouge, une sortie de route d'un autre concurrent ou arrêté à l'intervention du personnel sécuritaire, aura le droit de recommencer sa montée. Ce fait DEVRA être confirmé par un commissaire de route qui est, de facto, juge de fait pour cette matière.**

Les voitures de service et de sécurité seront des voitures dépourvues de tout équipement de compétition.

Elles seront conduites et occupées (2 personnes, au maximum) par des licenciés ANNUELS belges (Pilotes ou Officiels), les mêmes durant toute l'épreuve et dont l'identité sera reprise dans la liste des qualifiés.

B – Courses de Côte et Sprints

Les éventuelles voitures supplémentaires (répondant aux critères énoncés ci-dessus) affectées aux mêmes missions, seront également identifiées (voitures et occupants) sur la liste des qualifiés. Tout concurrent qui dépasserait une voiture de sécurité sans en avoir expressément reçu l'ordre sera mis hors course immédiatement.

3.3. CLOTURES EN FIL DE FER

Les véhicules "**ouverts**" seront admis au départ de l'épreuve **si, et seulement si**, des treillis métalliques (type "poulailler" admis) sont placés sur ou devant toutes les clôtures en fil de fer. Dans le cas où cette mesure de sécurité ne serait pas respectée, ces véhicules ne pourraient pas prendre part à cette épreuve (Voir point 3.2. ci-avant).

Il est rappelé, également que l'usage de filets en plastique du type Griltex n'est pas satisfaisant. Seuls des treillis métalliques, comme précisé ci-dessus sont admissibles.

Dans la mesure où les règles de sécurité en la matière ont été annoncées mais n'ont pas été mises en place par l'organisateur, la participation des voitures "**OUVERTES**" sera interdite mais une indemnité sera due aux concurrents qui, se seront déplacés avec leur matériel, en pure perte.

L'organisateur sera tenu de leur rembourser, dans ce cas :

- **150%** du droit d'engagement pour les concurrents préinscrits et ayant payé préalablement ;
- **125%** du droit d'engagement pour les concurrents préinscrits mais n'ayant pas encore payé ;
- **100%** du droit d'engagement pour les concurrents non encore inscrits et n'ayant pas encore payé.

3.4. PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES – BACHES DE SOL

Afin de protéger l'environnement, la discipline "Courses de Côte et Sprints" impose le déploiement, sous le véhicule, dans des endroits où il est permis d'y faire la maintenance (parc d'assistance, parcs des coureurs, parcs de concurrents, etc.), d'une bâche imperméable destinée à empêcher la pénétration de fluides polluants dans le sol.

La dimension minimale de cette bâche est de 3 m sur 4.

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 aux impositions du présent article fera l'objet de l'application d'une amende automatique de **25 €** pour chaque infraction constatée.

3.5. COMPORTEMENT RESPONSABLE

Tout comportement irresponsable ou inadapté pouvant mettre les personnes et les biens en danger ou irrévérencieux vis-à-vis des officiels en fonction (organisateur ou dépêchés par la Fédération), sera sanctionné soit par la Direction de Course ou, en direct, par les Commissaires Sportifs présents. Il en va, ainsi, du comportement des participants lors des séquences non chronométrées de retour au Parc de départ.

Lors du transit des véhicules du parc d'arrivée vers le parc de départ (descente des véhicules), afin que les participants ne puissent avoir des comportements inappropriés (dérapages contrôlés, arrêts intempestifs ...), les mesures suivantes seront prises :

- Une voiture de l'organisation, roulant à allure modérée (maximum 30 km/h), précédera le convoi ;
- Sous peine de sanction, les véhicules devront se suivre à distance régulière de 50 mètres, au maximum, sans s'arrêter ou se laisser distancer pour se ménager un espace afin d'y accélérer violemment ou de s'y livrer à des manœuvres non autorisées ;
- Une voiture ou une moto serre-file s'assurera que la manœuvre est bien exécutée à l'arrière du convoi et fermera celui-ci ;
- Sur constatation de l'organisateur ou des Commissaires Sportifs (même sans concertation avec la Direction de Course) ou sur rapport des Commissaires de Route, les contrevenants se verront sanctionnés comme prévu par l'Art. 1.5.9., ci-après.

En cas d'infraction, un sévère rappel à l'ordre sera adressé au participant. En cas de, **récidive** même légère, le participant concerné sera **exclu** de la manifestation sans remboursement des droits d'engagement.

Remarque : Si cette pénalité est infligée en fin d'épreuve ou alors que le pilote a terminé sa prestation, une **amende de 125 €** sera alors automatiquement appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs. Si cette amende n'a pas été payée sur place, quelle qu'en soit la raison, le Président de Collège transmettra un rapport en ce sens au secrétariat de l'ASAF et le contrevenant se verra automatiquement suspendu de licence jusqu'à l'apurement de sa dette (voir aussi : Article 1.6.5 du R.S.G.).

ART. 4. VEHICULES

4.1. DEFINITION ET CLASSIFICATION

Véhicules "OUVERTS" - Véhicules "FERMES"

Dans toutes les Divisions et Classes, les véhicules seront identifiés sous deux catégories :

- **Véhicule "fermé"** : Véhicule comportant un **fond** (plancher), un **toit** (ou un "Hard Top"), un **pare-brise** (polycarbonate autorisé en Divisions 3 et 4 - Treillis métallique autorisé sur proto Auto cross, Kart Cross et assimilés), ainsi que des **portières** ou **vitres latérales fermées** mais qui permettent, toutefois **leur ouverture** afin de pouvoir entrer ou s'extraire du véhicule, de chaque côté de l'engin. Ces portières ou "vitres" doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur (polycarbonate autorisé en Divisions 3 et 4 - Treillis métallique autorisé sur protos Auto cross, Kart Cross et assimilés).
(Voir 4.5.15 ci-après)
- **Véhicule "ouvert"** : Tout véhicule ne répondant pas, ne serait-ce qu'en partie, aux impositions faites aux véhicules "fermés", sera considéré comme véhicule "ouvert".

ATTENTION : IMPORTANT

- Les véhicules du type Kart Cross et assimilés DEVRONT TOUJOURS se présenter en configuration "Véhicule fermé", équipés tel que décrit ci-dessus, même si la course est accessible aux véhicules "ouverts" et ce, sous peine de refus de départ.
- **D'autre part, les véhicules décapotables possédant une capote souple (toile ou matière synthétique) seront toujours considérés comme des véhicules "ouverts" en Courses de côte/sprints (sauf en Division "Histo-Démo" - Voir RP MH/Sp.H, CH. VII – C, Art. 1.2.5.).**

RAPPEL : Sauf pour les Divisions "Access" et "Histo-Démo", arceau minimum à 6 points (comprenant donc, des montants "avant"), obligatoire pour les voitures découvertes : cabriolets, roadsters, kit-cars, constructions artisanales, voitures de "petite série" (dérivées de Lotus 7, ainsi que Sylva Riot et analogues, notamment), etc. et ce, dans toutes les configurations et homologations de parcours.

4.1.1. DIVISIONS

Division 1 : véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui n'ont subi aucune modification de moteur et/ou de carrosserie et/ou de transmission.

Division 2 : véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui ont subi des modifications de moteur et/ou de carrosserie.

Division 3 : véhicules fabriqués en série (minimum 50 exemplaires) qui ont subi des modifications, soit de moteur (type, nombre, cylindrée), soit de carrosserie, soit de châssis.
Les modifications peuvent être cumulées.

En raison de ces modifications, ces véhicules ne peuvent plus être repris en division 2.

Division 4 : véhicules construits uniquement pour la compétition **ou véhicules qui ne peuvent être acceptés en division 3, pour autant qu'ils ne soient pas issus des divisions 1 et 2** :

- Véhicules de Sport Prototypes. Ces véhicules sont soumis aux règles FIA en ce qui concerne la fiche d'homologation. Cela signifie qu'aucun véhicule de type prototype ne peut provenir d'un châssis de kart-cross ou assimilé, évolué.
- Véhicules de formule libre et/ou Internationale ;
- Véhicules de type Auto-cross (uniquement plateaux et monoplaces) ;
- Véhicules de type Kart-cross équipés d'un moteur de maximum 650 cc ;
- Véhicules de loisir "tout terrain" produits en petite série, assimilables aux Kart-Cross mais dont les dimensions ou la motorisation sont différentes ;
- Véhicules de petite série qui ne répondent pas aux impositions de la Division 3.

Division "Histo-Démo" (facultative*) :

Les organisateurs qui le désirent, pourront intégrer une Division "Histo-Démo" dans leur meeting. Il s'agit d'une démonstration à allure libre **non chronométrée** pour véhicules mis en production ou homologués par la FIA avant le **31 décembre 1994** à minuit.

Voir les conditions d'admission des véhicules au point 4.6 ci-après ; voir, également, l'Art. 1.3 du RP MH/Sp.H, au CH. VII – C.

Division "Access" (facultative*) :

De la même manière, ils pourront y intégrer, également, une Division "Access".

Il s'agit ici, de découvrir, à allure libre, **non chronométrée**, des parcours de Courses de Côte/Sprint et d'apprendre les techniques de trajectoire, au volant de voitures d'usage quotidien, comportant au moins, deux places et strictement conformes à leur PVA belge.

Voir limitations de puissance et équipements requis au point 4.7, ci-après

* Attention : Voir Article 5.2 du présent R.P.CC - Nombre maximal d'engagés – Présence d'engagement

B – Courses de Côte et Sprints

4.1.2. Véhicules, Classes de Cylindrée et numéro de compétitions

<u>Division 1 :</u>	classe 1	de 0 à 1400 cc	de 101 à 125
	classe 2	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc	de 126 à 155
	classe 3	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc	de 156 à 185
	classe 4	+ de 2000cc	de 186 à 200
<u>Division 2 :</u>	classe 5	de 0 à 1400 cc	de 201 à 275
	classe 6	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc	de 276 à 350
	classe 7	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc	de 351 à 445
	classe 8	+ de 2000cc	de 446 à 500
<u>Division 3 :</u>	classe 9	de 0 à 1150 cc	de 501 à 510
	classe 10	au-delà de 1150 jusqu'à 1400 cc	de 511 à 530
	classe 11	au-delà de 1400 jusqu'à 1600 cc	de 531 à 560
	classe 12	au-delà de 1600 jusqu'à 2000 cc	de 561 à 610
	classe 13	+ de 2000 cc	de 611 à 650
<u>Division 4 :</u>	classe 14	Kart-cross (jusqu'à 650 cc)	de 51 à 100
	classe 15	de 0 à 1600 cc	de 26 à 50
	classe 16	au-delà de 1600 jusqu'à 2000cc	de 11 à 25
	classe 17	+ de 2000 cc	de 1 à 10
<u>Histo-Démo :</u>	HD	à partir de 900. Toutes cylindrées confondues	
<u>Access :</u>	AC	à partir de 950. Toutes cylindrées confondues	

Les Karts sont interdits.

Rappel : Un véhicule ne peut rouler que dans sa classe de cylindrée effective.

4.1.3. Passeport technique

Un passeport technique ASAF particulier est obligatoire pour chaque véhicule (sauf "Access" et "Histo-Démo") non "immatriculable" (ou non immatriculé), au prix de **12 €**. Ce passeport sera numéroté. Tous les véhicules immatriculés pourront participer avec un carnet de pré-contrôle ou un passeport technique, sur demande de leur propriétaire.

N.B. : Le passeport technique n'est pas requis pour les concurrents "non belges". Leur véhicule sera, dès lors, soumis à une vérification technique complète, au même titre que les concurrents belges qui ne possèdent pas encore de passeport technique (et qui, eux, le sollicitent lors de l'épreuve concernée).

Procédure d'obtention :

- Le licencié téléchargera ce passeport sur le site internet de l'ASAF ;
- Il remplira les cases qui le concernent ;
- Lors d'un pré-contrôle technique organisé à l'ASAF ou lors des Vérifications Techniques d'épreuves organisées lors d'une Course de Côte ou d'un Sprint, il présentera à un Commissaire Technique ce passeport technique ainsi qu'une photo couleur de la voiture dans son état de présentation actuelle ;
- Le commissaire technique remplira les cases le concernant et il n'oubliera pas de dater ce passeport technique ;
- Le licencié reprendra son passeport technique, l'enverra au secrétariat de l'ASAF et payera les droits prévus sur le compte de l'ASAF ;
- Après avoir reçu les droits prévus, le secrétariat de l'ASAF validera ce passeport technique et le fera parvenir au licencié concerné.

Cette procédure sera finalisée dans un délai d'un mois, ce mois commençant à la date indiquée sur le passeport technique.

De façon temporaire, tout véhicule immatriculé ou non immatriculé pourra participer à une Course de Côte ou Sprint avec un passeport technique provisoire valable, au maximum, un mois. Ce mois écoulé, ce passeport deviendra nul et non utilisable.

Tous les véhicules participant aux Courses de Côte ou Sprints devront satisfaire à un pré-contrôle technique organisé par l'ASAF. Ce pré-contrôle se déroule soit :

- À l'ASAF, sur base d'un rendez-vous programmé par le secrétariat aux dates fixées par la Commission Technique. Coût : **12 €**.
- À l'adresse indiquée par le propriétaire du véhicule, suivant les mêmes modalités que celles appliquées aux pré-contrôles privés. Coût : **12 € + 0.35 €/km** parcourus par le commissaire technique.

Le passeport reste valable jusqu'à ce que le véhicule subisse des modifications importantes qui mettraient en péril son appartenance à telle division et/ou à telle classe. Un badge "Autocollant Technique" spécifique sera apposé sur le dessus avant gauche du pare-brise.

Lors du contrôle technique de chaque Course de Côte ou Sprint, le pilote ayant un véhicule muni de cet autocollant "Passeport Technique" présentera ce véhicule dans une file spécifique. Un contrôle technique superficiel y sera opéré et le Commissaire Technique reprendra le passeport technique qui sera rendu au pilote en fin d'épreuve. Les véhicules non munis de cet autocollant seront présentés dans une autre file où un contrôle technique complet aura lieu.

4.1.4. Conservation/remise des licences

Le secrétariat de l'épreuve conservera la **licence** des concurrents jusqu'à la fin de leur participation.

Les modalités de restitution de ces licences sont laissées à la discrétion des organisateurs. Elles seront **communiquées** aux concurrents lors de leur passage **aux Vérifications Administratives**.

Une somme de **25 €**, pour frais administratifs, sera réclamée (par licence non retirée), aux concurrents ayant omis de les récupérer. Somme à virer sur le compte BE 62 0010 9159 5661 de l'ASAF.

4.2. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 1

4.2.1. Définition

Véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires) qui n'ont subi aucune modification de moteur, et/ou de carrosserie et/ou de transmission.

Le manuel d'entretien délivré par le constructeur reprenant toutes les données techniques du véhicule concerné devra se trouver à bord de ce véhicule. Il devra être présenté aux Commissaires Techniques et/ou Sportifs dès qu'ils en feront la demande.

Tout ce qui n'est pas expressément autorisé ci-dessous est interdit.

4.2.2. Nombre de places

Ces véhicules doivent conserver l'ensemble de leurs sièges d'origine.

4.2.3. Moteur

Le moteur est celui d'origine et de série. La transmission est celle d'origine et de série.

4.2.4. Carrosserie

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

4.2.5. Châssis - Coque

Le châssis doit être d'origine. Le soudage des éléments de la caisse est toutefois admis, mais pas les renforts.

4.2.6. Habitacle

4.2.6.1. Le volant de direction est libre.

4.2.6.2. Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption apposée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement, cette mention a fait l'objet de traitements visant à l'effacer ou à la falsifier, le siège sera déclaré non conforme** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.2.6.3. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appuie-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.2.7. Suspension

- Les amortisseurs sont libres, pour autant que leur nombre d'origine soit conservé.
- Les amortisseurs avec bonbonne extérieure ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.
- Les ressorts sont libres pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine
- Les assiettes inférieures et supérieures des ressorts doivent être d'origine et respecter la position d'origine prévue par le constructeur (jambes de force filetées interdites)
- Les points d'ancrage inférieurs et supérieurs ne peuvent être, ni modifiés, ni déplacés, ni renforcés (e.a. points d'attache supérieurs décentrés interdits)
- La hauteur de caisse prévue par le constructeur doit être conservée, avec une tolérance de 1 cm (mesurée entre le centre des moyeux et les arches d'ailes)

4.2.8. Roues et pneumatiques

4.2.8.1. Les jantes sont libres à condition de respecter les dimensions d'origine.

4.2.8.2. Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état.

4.2.8.3. 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 dans les conditions du Gr N - annexe J (diamètre prévu par le RTG), sur présentation de la fiche d'homologation.

4.2.9. Système de freinage

Les garnitures de freins sont libres de même que leurs fixations (rivetées, collées, etc.) à condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

4.2.10. Equipement de sécurité

4.2.10.1. Un arceau de sécurité (4 points d'attache minimum) est obligatoire.

4.2.10.2. Un harnais est obligatoire

Les harnais seront "homologués FIA" et en cours de validité ASAF (validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption mentionnée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement l'étiquette la reprenant a été découpée, le harnais sera déclaré non conforme** (voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.2.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.2.10.4. Les barres anti-rapprochement inférieures et/ou supérieures sont autorisées.

4.2.11. Echappement

Le dispositif d'échappement, dans son ensemble, doit être celui prévu par le constructeur. Il ne pourra être remplacé que par un autre de même type (éventuellement, d'un autre fabricant).

Aucun de ses éléments ne peut être supprimé, ni modifié.

4.2.12. Pare-brise

Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire.

4.2.13. Voir également Règlement Technique Général.

4.3. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 2

4.3.1. Définition

Véhicules fabriqués en grande série (minimum 5.000 exemplaires qui ont subi des modifications de moteur et/ou de carrosserie).

4.3.2. Nombre de places

Ces véhicules doivent avoir été construits avec un minimum de 2 places.

4.3.3. Moteur

L'élaboration mécanique est autorisée, pour autant que le bloc moteur, la culasse (nombre de soupapes), la cylindrée et la course soient celles prévues par le constructeur.

Néanmoins, pour le bloc-cylindres-culasse, un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne par un franchissement de classe de cylindrée.

Le re-chemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage. Le planage du bloc moteur et de la culasse est autorisé.

4.3.4. Carrosserie

4.3.4.1. La carrosserie d'origine doit être conservée dans son intégralité, 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 et solidement fixés et ne présentent aucune partie dangereuse.

4.3.4.2. Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.

4.3.4.3. Les pare-chocs peuvent être démontés.

4.3.4.4. Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

4.3.4.5. Les phares peuvent être enlevés. Néanmoins, ces emplacements devront être comblés par une plaque en matériau dur.

4.3.5. Châssis - Coque

Aucune modification du châssis (y compris faux châssis) et de la coque n'est autorisée.

Le soudage des éléments de la caisse est admis.

4.3.6. Habitacle

4.3.6.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

4.3.6.2. Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption apposée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement, cette mention a fait l'objet de traitements visant à l'effacer ou à la falsifier, le siège sera déclaré non conforme** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.3.6.2. Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers).

4.3.6.3. Les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

4.3.6.4. Les garnitures du plafond, du plancher et du tableau de bord (situées en dessous de celui-ci et n'en faisant pas partie), peuvent être enlevées.

4.3.6.5. Les tapis de sol sont libres et peuvent être retirés.

4.3.6.6. Le volant de direction est libre.

4.3.6.7. Aucune partie métallique (ou en matériau composite d'origine) ne peut être enlevée ni modifiée au niveau de la coque, des portes ou du hayon. Dans le cas où les vitres latérales sont remplacées par des éléments en polycarbonate, leurs mécanismes d'ouverture peuvent être modifiés ou déposés.

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

4.3.6.8. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.3.7. Suspension

Le type de suspension d'origine doit être conservé.

Par type de suspension, on entendra : Mc Pherson, bras oscillants, parallélogramme, essieu AR de Dion, roues tirées, 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.

4.3.8. Roues et pneumatiques

4.3.8.1. Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.

4.3.8.2. Les pneus devront être en bon état.

B – Courses de Côte et Sprints

4.3.8.3. 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 dans les conditions du Gr N - annexe J (diamètre prévu par le RTG), sur présentation de la fiche d'homologation.

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.

4.3.9. Système de freinage

Il n'est pas permis de remplacer les tambours par des disques, et vice-versa, sauf homologation.

4.3.10. Equipement de sécurité

4.3.10.1. Un arceau de sécurité (4 points d'attache minimum) est obligatoire.

4.3.10.2. Un harnais est obligatoire.

Les harnais seront "homologués FIA" et en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption mentionnée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement, l'étiquette reprenant cette mention a été découpée, le harnais sera déclaré non conforme** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)

4.3.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.3.10.4. Des barres anti-rapprochement inférieures et/ou supérieures sont autorisées.

4.3.11. Echappement

4.3.11.1. Le remplacement ou la suppression du silencieux d'échappement est libre.

N.B. : l'organisateur pourrait ne pas autoriser la suppression du silencieux d'échappement. Si c'était le cas, ce point devrait être spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve.

La tuyauterie d'échappement devra être orientée soit vers l'arrière, soit latéralement.

4.3.11.2. Dans le cas d'une sortie vers l'arrière, les orifices des tuyaux d'échappement ne devront en aucun point faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie.

4.3.11.3. Dans le cas d'une sortie latérale, celle-ci sera limitée vers l'avant par une ligne verticale passant par le milieu de l'empattement, et elle ne devra en aucun cas faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie.

4.3.12. Pare-brise et vitres

4.3.12.1. Un pare-brise est obligatoire. Il doit être en bon état. Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate, d'une épaisseur de 4 mm est également autorisé.

4.3.12.2. 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.

4.3.13. 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 soit bien fixé, d'une capacité de 10 litres maximum, 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 ou 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.

4.3.14. Canalisations

Les canalisations d'essence qui ne sont pas celles d'origine doivent être métalliques ou en plastique renforcé.

4.3.15. 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.

4.3.16. 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.

4.3.17. Voir également le Règlement Technique Général.

4.4. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 3

4.4.1. Définition

Véhicules fabriqués en série (minimum : 50 exemplaires) et qui ont subi des modifications, soit de moteur (type, nombre, cylindrée), soit de carrosserie, soit de châssis.

Les modifications peuvent être cumulées.

En raison de ces modifications, ces véhicules ne peuvent plus être repris en Division 2.

4.4.2. 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.

4.4.3. Moteur

L'élaboration mécanique est autorisée, comprenant l'autorisation du changement de type de moteur.

4.4.4. Carrosserie.

4.4.4.1. 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.

4.4.4.2. Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.

4.4.4.3. Les pare-chocs peuvent être démontés.

4.4.4.4. Les enjolveurs de roues doivent être enlevés.

4.4.5. 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 aux chocs latéraux.

4.4.6. Habitacle

4.4.6.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

4.4.6.2. Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption apposée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement, cette mention a fait l'objet de traitements visant à l'effacer ou à l'occulter, le siège sera déclaré non conforme.** (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)

4.4.6.3. Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers).

4.4.6.4. Les matériaux d'insonorisation peuvent être enlevés.

Les garnitures du plafond, du plancher et du tableau de bord peuvent être enlevées. Le tableau de bord ne devra cependant pas présenter d'arêtes saillantes.

4.4.6.5. Les tapis de sol sont libres et peuvent être retirés.

4.4.6.6. Le volant de direction est libre.

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

Les portières peuvent être modifiées dans leurs parties métalliques (ou en matériau composite d'origine) ou remplacées par des (d'autres) éléments en matériaux 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).

4.4.6.8. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.4.7. Suspension

Le type de suspension est libre.

4.4.8. Roues et pneumatiques

4.4.8.1. Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.

4.4.8.2. Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état.

4.4.8.3. 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, sur présentation de la fiche d'homologation.

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.

4.4.9. 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.

4.4.10. Equipement de sécurité

4.4.10.1. 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").

4.4.10.2. Les harnais seront "homologués FIA" et en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption mentionnée par le constructeur ne soit pas échue.**

Si, visiblement l'étiquette reprenant cette mention a été découpée, le harnais sera déclaré non conforme (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

B – Courses de Côte et Sprints

4.4.10.3. Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.

4.4.10.4. Des barres anti-rapprochement inférieures et supérieures sont autorisées.

4.4.10.5. Le coupe-circuit est obligatoire (Cf chapitre VI Art. 4.13 du RTG).

4.4.11. Les points 4.3.11. à 4.3.17. des Prescriptions pour la Division 2 sont également d'application.

4.5. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION 4

4.5.1. Définition

Véhicules construits uniquement pour la compétition en circuit fermé **ou qui ne répondent pas aux impositions de la Division 3.**

4.5.1.1. Véhicules de Sport Prototype (véhicules ouverts ou véhicules fermés). Ces véhicules ne peuvent pas avoir pour origine les véhicules définis dans les Divisions **1 et 2.**

4.5.1.2. Véhicules de Formule Libre et/ou Internationale. Ces véhicules sont de type monoplace.

4.5.1.3. Véhicules de type Auto-cross (uniquement plateaux et monoplaces). Ces véhicules sont issus de la réglementation Auto-cross.

4.5.1.4. Véhicules de type Kart-cross équipés d'un moteur de maximum 650 cc.

Ces véhicules respecteront la réglementation technique Kart-Cross des Courses de Côte et Sprints repris au point 4.5.15.

4.5.1.5. Véhicules de loisir "tout terrain" produits en petite série, assimilables aux Kart-Cross mais dont les dimensions ou la motorisation sont différentes.

4.5.1.6. Véhicules de petite série qui ne répondent pas aux impositions de la Division 3.

4.5.2. Nombre de places

- Véhicules de Sport Prototype : 2 places.
- Fun Cup : 1 ou 2 place(s)
- Autres véhicules : 1 place.

4.5.3. Moteur

Le type de moteur est libre.

4.5.4. Habitacle.

4.5.4.1. Le(s) siège(s) doit (doivent) être fixé(s) solidement au plancher. 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.

4.5.4.2. Si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption apposée par le constructeur ne soit pas échu. Si, visiblement, cette mention a fait l'objet de traitements visant à l'effacer ou à la falsifier, le siège sera déclaré non conforme. (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG)**

4.5.4.3. Siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type "baquet". Ce baquet sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de péremption FIA, + 5 ans) - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

4.5.4.4. Le volant de direction est libre.

4.5.4.5. Pour les voitures de Sport-Prototypes avec portières (voitures fermées), ces portières doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur et de l'intérieur de l'habitacle.

4.5.4.6. Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appuie-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.

4.5.5. Roues et pneumatiques

4.5.5.1. Les roues complètes sont libres.

4.5.5.2. Les pneus sont libres mais doivent être en bon état.

4.5.5.3. 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, sur présentation de la fiche d'homologation. 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.

4.5.6. Système de freinage

Le système de freinage doit être en bon état.

4.5.7. Echappement

Voir 4.3.11, ci-dessus.

4.5.8. Pare-brise et vitres

Pour les véhicules de Sport-Prototypes de **conception "véhicule fermé"** :

- a) Le pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur de 4 mm est autorisé.
- b) Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles peuvent être en polycarbonate.
- c) Pour les véhicules fermés, un essuie-glace coté pilote est obligatoire.

4.5.9. 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 soit d'une capacité de 10 litres maximum, qu'il soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air. 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.

4.5.10. Canalisations

Les canalisations d'essence doivent être métalliques ou en plastique renforcé.

4.5.11. 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.

4.5.12. Equipement de sécurité

4.5.12.1. Un harnais est obligatoire. Il sera "homologué FIA" et en cours de validité ASAF (Validité ASAF = Date de fabrication + 10 ans), **pour autant que la date de péremption mentionnée par le constructeur ne soit pas échue. Si, visiblement l'étiquette reprenant cette mention a été découpée, le harnais sera déclaré non conforme (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).**

4.5.12.2. Les accessoires renforçant la sécurité sont permis.

4.5.12.3. Arceaux de sécurité.

- Pour les véhicules de type Auto-cross.

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. L'arceau arrière comportera un renfort diagonal et 2 jambes de force dirigées vers l'arrière.

- Pour les véhicules de Sport-Prototypes 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.

- 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^{ère} 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^{ème} structure substantielle ne doit pas être placée à moins de 50 cm derrière la 1^{ère}. Elle doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite tirée du haut de la 1^{ère} 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).

4.5.12.4. Des barres anti-rapprochement inférieures et/ou supérieures sont autorisées.

4.5.12.5. Le coupe-circuit est obligatoire (Cf chapitre VI Art. 4.13. du RTG).

4.5.13. Extincteur manuel (Voir RTG, Art. 4.21).

4.5.14. Système d'extincteur automatique (Voir R.T.G. Art. 4.20).

N.B.: Si un système d'extinction automatique équipe le véhicule, l'extincteur "manuel" n'est pas requis.

4.5.15. Karts-cross

4.5.15.1. Définition : Un Kart-cross est un véhicule fermé monoplace à quatre roues dont la position du pilote est centrale et qui répond aux prescriptions du point 4.5.15.2, ci-après.

4.5.15.2. Règlement technique

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

La plaque de fond : est obligatoire, du devant 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.

B – Courses de Côte et Sprints

La plaque de fond en polyester doit avoir 5 mm d'épaisseur minimum. Cette protection sera fixée directement sur le châssis (soudée, vissée ou rivetée).

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.

Moteur : le type de moteur est libre, la cylindrée étant limitée à 650 cc, au maximum.

Transmission : une protection efficace pour la transmission par chaîne est obligatoire.

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.

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.

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 poly carbonate transparent (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.), d'une épaisseur de 3 mm, au minimum (Voir Art. 4.1. du présent RP).
- Des portières en grillage métallique ayant les mêmes spécifications que le grillage du pare-brise (Voir Art. 4.1. du présent RP).

La superposition des deux matériaux est autorisée.

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 cm², 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 alliage d'aluminium ou 1mm si elle est en tôle d'acier. LA FIBRE DE VERRE, LE PLASTIQUE, SONT INTERDITS.

Freins : ils sont OBLIGATOIRES sur les deux trains avec circuits hydrauliques séparés et indépendants.

Roues : elles sont libres.

Pneus : les pneus agraires sont interdits.

Un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière d'un diamètre intérieur de 50 mm est obligatoire.

Un repose-tête est obligatoire.

Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la plaque de fond.

Sécurité pilote obligatoire :

Casque : le casque doit être homologué FIA et conçu à l'origine pour recevoir les ancrages des lanières du système HANS (Etiquette FIA spécifique : voir CH. III, Art. 6.2.3. Fiche technique n° 3, en fin de chapitre).

Combinaison ignifugée, homologuée FIA norme 2000, au minimum.

Harnais 4 points, au minimum, obligatoire. Les harnais seront "homologués FIA " et en cours de validité - (Voir fiche technique en fin du Ch. VI - RTG).

Extincteur : 1 kilo, au minimum et en cours de validité.

Coupe circuit : chapitre VI Art. 4.13, du RTG.

Les mousses de protection sont conseillées sur le châssis dans les environs immédiats du corps du pilote.

Rappel : En course de côte/Sprint, les pilotes de Kart Cross, comme tous les autres concurrents de la discipline doivent être équipés du système HANS.

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

4.6. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION "HISTO- DEMO" (facultative)

Les manifestations de type "Course de Côte" ou "Sprint" **peuvent**, sous certaines conditions, inclure une Division "Histo-Démo" dans leur programme.

En pareil cas, le plan de sécurité relatif à la "Course de Côte" ou au "Sprint" restera d'application durant toute la durée du meeting et, également, pendant les séquences "Histo-Démo".

Cette Division "Histo-Démo" a pour base le règlement des Montées/Sprint Historiques. Ce règlement sera, toutefois amendé et se verra appliquer certains aménagements, repris ci-après, permettant l'intégration de la Division "Histo-Démo" dans les épreuves classiques de Course de Côte ou de Sprints.

Pour tous les points non abordés ici, se référer à ce règlement (Voir au point C. du présent CH. VII- MH/SpH).

Pour prendre part à la Division "Histo-Démo", une licence ASAF "L " (**30 €**) ou un Titre de Participation journalière "TP-L" (**10€**), délivré sur place par les Commissaires Sportifs de l'ASAF est suffisant.

B – Courses de Côte et Sprints

Ces licences et "TP" ne requièrent aucune formalité ni agrément médical. **Attention : La licence "R" annuelle délivrée par la VAS n'est pas suffisante (Voir Art. 2 du RSG).**

Il est bien évident, d'autre part, qu'un permis de conduire définitif, en ordre de validité, est requis. **Rappel :** Ni le Passeport Technique, ni la Carte annuelle des "Vérfications Techniques" ne sont requis pour les concurrents de la Division "Histo-Démo".

4.6.1. Il est à noter que la participation d'un même pilote aux Divisions traditionnelles et à la Division "Histo-Démo" est INTERDITE. Seule, sa participation simultanée en "Histo-Démo" et en "Access" est possible.

4.6.2. Dans ce genre de meeting, il n'est pas admis d'adjoindre de "Montée ou Sprint en Or" à la Division "Histo-Démo".

4.6.3. Il n'est pas, non plus, autorisé d'emmener de passager.

4.6.4. L'organisateur ne pourra pas accepter les "doublons" (même voiture pilotée plus d'une fois) au sein de la Division "Histo-Démo". **Toutefois, un même véhicule pourra être piloté par des pilotes différents (deux, au maximum), une fois en "Histo-Démo" et une autre fois, dans un des Divisions chronométrées traditionnelles.**

4.6.5. Ces épreuves seront considérées, dans leur totalité, comme des manifestations de C. de C. ou Sprint traditionnelles par la Fédération et ne feront l'objet que d'une seule inscription au "Calendrier" (avec la mention additionnelle : "+ Histo-Démo"). Seules, les redevances habituelles, afférentes aux véhicules supplémentaires engagés dans la Division "Histo-Démo", seront dues.

4.6.6. Les primes d'assurances tiendront évidemment compte du nombre de participants supplémentaires inscrits dans cette Division, lesquels seront considérés comme appartenant totalement à une seule et même épreuve. Ces primes seront du même niveau que celles en vigueur dans les M.H./SP. H.

N.B. : Ceci induit que le montant minimum de prime à payer pour une épreuve de C. de C./Sp. pourra, le cas échéant, être utilisé pour couvrir une partie des véhicules "Histo-Démo" si ce montant minimum n'est pas atteint par la prime à payer, eu égard au nombre de participants des Divisions traditionnelles ;

4.6.7. Le montant des droits d'engagement (numéros compris) est laissé à l'appréciation des organisateurs.

4.6.8. Le nombre de manches sera le même pour les concurrents de la Division "Histo-Démo" que pour ceux des autres Divisions, en prenant en compte les essais et les manches officielles de ces dernières.

4.6. PRESCRIPTIONS POUR LA DIVISION "ACCESS" (facultative)

Les manifestations de type "Course de Côte" ou "Sprint" **peuvent**, sous certaines conditions, inclure une Division "Access" dans leur programme.

En pareil cas, le plan de sécurité relatif à la "Course de Côte" ou au "Sprint" restera d'application durant toute la durée du meeting et, également, pendant les séquences "Access".

4.6.1. Définition

Découverte, à allure libre, **non chronométrée**, des parcours de Courses de Côte/Sprint et apprentissage des techniques de trajectoire, au volant de voitures d'usage quotidien, **strictement conformes à leur PVA belge (Voitures de Show-Room).**

4.6.2. Conditions techniques et administratives d'admission

- Voitures de grande série (**5000 exemplaires construits, au minimum**), comportant au moins, deux places, côte à côte ;
- Immatriculées en conformité avec le code de la route, munies d'un certificat VERT du C.T.A. en cours de validité (pour les voitures de 4 ans et plus ou de 2^{ème} main) et valablement couvertes en "Assurance" (carte "verte" requise). **Les plaques "Z" ne seront pas acceptées ;**
- **Quels que soient leur cylindrée et/ou leur type de motorisation, ces voitures ne pourront jamais dépasser la puissance totale de 150CV ou 110KW, selon leur P.V.A.**
- Voitures décapotables (capotes) interdites. Seules, les voitures découvrables (possédant un toit rigide ou un hard top) sont autorisées ;
- Seuls, les "**Pneus Routiers**" dont les dimensions sont reprises au P.V.A. belge, sont admis.
- Ceintures de sécurité 3 points au minimum (le harnais placé en plus de la ceinture d'origine est autorisé pour autant que sa date de péremption ne soit pas dépassée) ;
- Pare-brise en verre feuilleté ;
- Double circuit de freinage ;
- **Airbag volant** conducteur, en état de fonctionnement, OBLIGATOIRE ;
- Les enjoliveurs de roues éventuels DOIVENT être enlevés, sauf s'ils sont boulonnés ;
- La plage arrière amovible peut être déposée ;
- Le coffre à bagage et, de manière générale, la voiture, doivent être vidés de tout élément non fixé ou ne faisant pas partie de l'équipement d'origine.

4.6.3. Equipement obligatoire du pilote :

- Casque aux normes CE ou homologué FIA ;
- La combinaison ignifugée (toutes normes admises) est conseillée ; elle n'est pas obligatoire en Division "Access" où la salopette en coton est autorisée. Elle devra être d'une pièce, fermée au cou, aux poignets et aux chevilles.

B – Courses de Côte et Sprints

4.6.4. Licence – Permis de conduire

Pour prendre part à la Division "Access", une licence "L" annuelle (30 €) ou un "TP-L" (10 €), délivré sur place par les Commissaires Sportifs de l'ASAF, est suffisant. Ces licences ou "TP-.." ne requièrent aucune formalité ni agrément médical (simplement, une déclaration individuelle de non contre-indication à la pratique du sport automobile).

Attention : La licence "R" annuelle délivrée par la VAS n'est pas suffisante (Voir Art. 2 du RSG).

Il est bien évident, d'autre part, qu'un permis de conduire définitif, en ordre de validité est requis.

Rappels :

- Ni le Passeport Technique, ni la Carte annuelle des "Vérfications Techniques" ne sont requis pour les concurrents de la Division "Access";
- **La participation d'un même pilote aux Divisions traditionnelles et à la Division "Access" est INTERDITE ; seule, sa participation simultanée en "Access" et en "Histo-Démo" est possible.**
- Il n'est pas autorisé d'emmener de passager ;
- L'organisateur ne **pourra pas** accepter les "doublons" ;
- Ces épreuves seront considérées, dans leur totalité, comme des manifestations de C. de C. ou Sprint traditionnelles par la Fédération et ne feront l'objet que d'une seule inscription au "Calendrier" (avec la mention additionnelle : "+ Access" ;
- Seules, les redevances habituelles, afférentes aux véhicules supplémentaires engagés dans la Division "Access", seront dues.
- Les primes d'assurances tiendront évidemment compte du nombre de participants supplémentaires inscrits dans cette Division, lesquels seront considérés comme appartenant totalement à une seule et même épreuve.

N.B. : Ceci induit que le montant minimum de prime à payer pour une épreuve de C. de C./Sp. pourra, le cas échéant, être utilisé pour couvrir une partie des véhicules "Access" si ce montant minimum n'est pas atteint par la prime à payer, eu égard au nombre de participants des Divisions traditionnelles ;

- Le montant des droits d'engagement (numéros compris) est laissé à l'appréciation des organisateurs.
- Le nombre de manches sera le même pour les concurrents de la Division "Access" que pour ceux des autres Divisions, en prenant en compte les essais et les manches officielles de ces dernières.

ART. 5. - ENGAGEMENT (IMPORTANT : VOIR EGALEMENT ART. 9 DU RSG)

Les droits d'engagement sont définis à l'Art. 3.11, du Règlement Sportif Général.

5.1. Pour rappel

Le **bulletin d'engagement** doit parvenir à l'organisateur **accompagné des droits (110 €, au maximum)**, au plus tard, **huit** jours avant l'épreuve (ou plus tôt si le règlement particulier le stipule).

Après cette date, l'organisateur pourra encore accepter des engagements, mais un supplément OBLIGATOIRE de 40€ sera exigé, sauf pour la Division ACCESS (à l'instar de ce qui se pratique en discipline Slaloms).

Si des prix inférieurs sont pratiqués par l'un ou l'autre organisateur ou vis-à-vis de l'une ou l'autre catégorie de concurrents, **la différence initiale de 40 € doit subsister** entre les prix "avant" et "après" la date pivot figurant dans le règlement particulier de l'épreuve (au plus tard, 8 jours avant celle-ci).

Les montants des droits d'engagement des Divisions non chronométrées sont laissés à la discrétion des organisateurs mais ils doivent être supérieurs si l'inscription et le paiement du droit interviennent après la date pivot dont question ci-dessus.

Cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

5.2. Nombre maximal d'engagés – Préséance d'engagement

- Dans les épreuves du championnat de la FWB, les organisateurs **ne peuvent** limiter le nombre maximum des concurrents des **Divisions chronométrées**, à moins de **100**, sauf en **Sprints** où la limite sera de **70** participants, au minimum.
- En dehors des épreuves FWB, et ce, avec **dérogation** accordée par leur CSAP, les organisateurs pourront limiter à **moins, le nombre maximum** des participants. Le règlement particulier de l'épreuve devra cependant le mentionner clairement.
- Ils détermineront, d'autre part, souverainement, le nombre maximum de participants, admis par eux, en Division **"Histo-Démo" et/ou "Access"**. Le règlement particulier de l'épreuve mentionnera clairement ces maxima. Toutefois, le nombre maximum de **participants de l'ensemble** de toutes les Divisions reprises au programme du meeting devra autoriser le déroulement de **2 montées d'essai** et de **3 montées officielles pour tous les participants**.

Il sera admis que, si le nombre maximal de concurrents de la catégorie chronométrée n'est pas atteint, le nombre des participants acceptés en "Histo-Démo" et en "Access" pourra être **dépassé jusqu'à concurrence du total cumulé** repris dans le Règlement Particulier approuvé par la Fédération.

La sélection des candidats-participants s'effectuera CHRONOLOGIQUEMENT en fonction du moment (prouvé) de la réception de l'inscription et du paiement des droits d'engagement, si besoin en est et ce, sans tenir compte des Fédérations d'appartenance.

Cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

B – Courses de Côte et Sprints

Toutefois, en ce qui concerne la Division "Histo-Démo" et la Division "ACCESS", l'organisateur se réserve le droit de refuser tout véhicule, pour des raisons de sécurité, de spécificité/dangerosité du parcours, de diversité/qualité du plateau ou pour tout autre motif. Il en va de même pour un pilote qui, selon lui, ne posséderait pas l'expérience, les capacités ou la maturité nécessaires.

5.3. Concurrents forfaits

En cas de non-participation, pour **cas de force majeure** des concurrents **préinscrits** (jugé comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs – une météo défavorable n'en est pas un-), l'organisateur remboursera, sans délai, l'**intégralité** du droit d'engagement.

5.4. Epreuves se déroulant sur 2 jours (essais chronométrés/non chronométrés, le 1er jour et montées officielles, le 2e jour)

En plus des vérifications techniques et administratives prévues le 1^{er} jour, l'organisateur devra prévoir dans son règlement particulier une période de vérifications administratives et techniques complémentaires le 2^e jour.

Cette période ne sera accessible qu'aux pilotes ayant reçu l'autorisation préalable de la direction de course. Pour ces pilotes, une seule montée d'essai sera organisée.

Les droits d'engagement maximaux relatifs à ce genre d'épreuves seront ceux des épreuves traditionnelles disputées sur un jour. Les organisateurs noteront que le montant des primes d'assurances dues à la Compagnie sera majoré suivant le timing/programme envisagé et que l'infrastructure sécuritaire doit être mise en place durant l'ensemble des périodes de pratique du tracé.

5.5. Epreuves conjointes "Contemporaines/Historiques (MH/Sp.H) "

(À ne pas confondre avec une épreuve comportant une Division "Histo-Démo" et/ou "Access ")

Dans le cas où une épreuve de MH/ Sp. H (comprenant possiblement une "Montée ou un Sprint en Or " - Voir CH. VII – C.) et une épreuve classique contemporaine sont organisées sur le même site, lors de jours distincts d'un même week-end, la MH/Sp.H ne pourra se dérouler que postérieurement à l'épreuve contemporaine. Il s'agira, pour la Fédération, de deux épreuves séparées (calendriers, assurances, redevances, etc.).

En revanche, dans ce cas de figure, l'homologation du parcours et la soumission des plans de sécurité aux autorités, pourra ne faire l'objet que d'une seule démarche.

5.6. Numéros de départ.

Pour les Divisions 1, 2, 3, 4, les numéros de départ seront attribués pour toute la saison. Chaque concurrent gardera donc son numéro pour toute l'année. Ces numéros seront vendus par l'organisateur au prix de **3 €** (pour 2 jeux de numéros).

Les chiffres de ces numéros de course seront noirs sur fond blanc. Pour les voitures, ils doivent avoir 28 cm de hauteur et l'épaisseur du trait de chaque chiffre sera de 5 cm. Pour les kart-cross et monoplaces, ils doivent avoir 23 cm de hauteur et l'épaisseur du trait de chaque chiffre sera de 4 cm. Le dessin de ces chiffres sera de type classique (dit arabe) tel que reproduit ci-après : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

Ces numéros de départ devront être placés **verticalement**, et ce **pour toutes les divisions**.

Pour les pilotes participant à deux avec le même véhicule, les numéros inutiles devront être **totalemtent occultés** (Voir RTG, Art. 4.28.2.).

Lors de la première épreuve de course de côte ou de sprint de l'année, une liste sera établie avec les numéros attribués (sauf Divisions "Histo-Démo" et "Access"). Dans les trois jours après l'épreuve, sous peine d'une amende de **50 €**, l'organisateur transmettra cette liste au Rapporteur de la discipline Courses de Côte et Sprints qui vérifiera cette liste et la fera suivre au prochain organisateur ainsi qu'au secrétariat de l'ASAF, et ainsi de suite. Afin de faire fonctionner ce système, une très grande rigueur est demandée à tous les organisateurs.

5.7. Liste des qualifiés

Les participants inscrits en Division "Histo-Démo" et ceux inscrits en Division "Access" devront OBLIGATOIREMENT être repris sur la liste officielle des qualifiés à l'épreuve, au même titre que les concurrents des autres Divisions.

5.8. Epreuves OPEN (ENPEA : Epreuves Nationales à Participation Etrangère Autorisée)

Toute épreuve faisant partie du championnat de la F.W.B. - de Course de Côte, **qu'elle soit "jumelée" ou non**, peut, lors de son inscription au calendrier ASAF, solliciter le statut **OPEN**. L'ASAF transmettra et appuiera, **éventuellement**, cette candidature auprès du RACB, suivant les modalités administratives et financières en vigueur.

Pour 2020, l'ASAF prendra en charge un montant de **200 €** par épreuve (**sur les 250** qui constituent le droit de calendrier **OPEN** auprès du RACB).

Ce statut permettra aux organisateurs d'accueillir dans leur épreuve (ou **dans la manche ASAF** de celle-ci, s'il s'agit d'une épreuve "jumelée"), les licenciés étrangers qui ne possèdent pas forcément le matériel requis pour disputer le championnat national. Ils pourront ainsi, non seulement participer à nos épreuves mais également, **être repris dans notre championnat**, celui-ci étant **OPEN**, également.

La quote-part des organisateurs pour l'inscription de leur épreuve au calendrier **OPEN** s'élève donc en 2020, à **50 €**

Il est à noter qu'en 2020, le statut OPEN est indispensable pour que l'épreuve puisse être reprise au calendrier du championnat de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Cette condition restera d'application tant que le championnat de la FWB sera un championnat **OPEN** et entraînera la prise en charge de l'intervention de 200 € de la part de l'ASAF dans le paiement du droit y attaché, au RACB.

B – Courses de Côte et Sprints

ART. 6. - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

L'organisateur indiquera dans son règlement l'endroit de ce contrôle ainsi que la nature des documents à présenter. De plus, l'organisateur devra indiquer dans son règlement particulier un timing de présentation pour ces vérifications administratives. Ce timing devra être assez précis en spécifiant au moins un temps par Division.

Par exemple :

Division 1 : de 07h30 à 08h00

Division 2 : de 08h00 à 08h45

Division 3 : de 08h45 à 09h30

Division 4 : de 09h30 à 10h00

Division "Histo-Démo" : de 10h00 à 10h15

Division "Access" : de 10h15 à 10h30

En cas de non-respect de ce timing, le concurrent sera pénalisé d'une amende de **10 €**.

En plus de la séance de contrôle administratif prévue le jour de l'épreuve, l'organisateur pourra programmer une autre séance la veille de la course. Celle-ci devra avoir lieu après 17 h, pendant une période ne dépassant pas deux heures. Un Commissaire Sportif devra être présent.

ATTENTION : Pour les épreuves "jumelées" (ASAF+RACB) → voir partie dédiée, à l'Article 22

ART. 7. - CONTROLES DE CONFORMITE - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les vérifications techniques des véhicules devront se dérouler obligatoirement dans le parc des coureurs.

L'organisateur prévoira deux files pour les vérifications techniques : une file pour les véhicules possédant le passeport technique et une autre pour les autres véhicules. Pour le bon déroulement des opérations dans ces deux files, la Commission Technique désignera deux personnes pour s'occuper de la vérification des carnets jaunes et des passeports techniques.

En plus de la séance de contrôle technique prévue le jour de l'épreuve, l'organisateur pourra programmer une autre séance la veille de la course. Celle-ci devra avoir lieu après 17 h pendant une période ne dépassant pas deux heures. Un Commissaire Technique devra être présent.

L'organisateur indiquera dans son règlement l'endroit exact des vérifications techniques, la nature des documents à présenter, ainsi que son timing des présentations, en spécifiant au moins un temps par Division, Par exemple :

- Division 1 : de 08h00 à 08h30

- Division 2 : de 08h30 à 09h15

- Division 3 : de 09h15 à 10h00

- Division 4 : de 10h00 à 10h30

- Division "Histo-Démo" : de 10h30 à 10h45*

- Division "Access" : de 10h45 à 11h00 **

En cas de non-respect de ce timing, le concurrent sera pénalisé d'une amende de **10 €**.

ATTENTION : Pour les épreuves "jumelées" (ASAF+RACB) → voir partie dédiée, à l'Article 22

7.1. Contrôle de conformité - Etat technique des véhicules

* Mesures spécifiques à la Division "Histo-Démo"

7.1.1. 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 du R.P. MH/Sp.H. 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 (les participants engagés après l'envoi de la liste dont question ci-dessus, y seront tous, systématiquement soumis) ainsi qu'à un contrôle technique succinct (axé sur la sécurité) effectués par les Commissaires Techniques de la Fédération. 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 7.1.4. ci-après.

Dans le cas où la Direction de Course déciderait de passer outre à l'interdiction de départ, une amende automatique de 250 € 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.

** Mesures spécifiques à la Division "Access"

B – Courses de Côte et Sprints

7.1.2. Les voitures prenant part à la Division "Access" feront l'objet d'un contrôle des documents de bord afin de discerner si les conditions de participation sont bien remplies. Elles feront, en outre, l'objet de Vérifications Techniques allégées (du type de celles appliquées en "Histo-Démo").

Ces Vérifications Techniques (adaptées), seront basées sur la "Feuille des Vérifications" spécifique (MH/Sp.H – HRS/HRF – Histo Démo- Access/CC) **à joindre à la demande d'engagement**. Ces Vérifications Techniques succinctes, n'exonéreront pas les participants de la Division "Access" de leurs responsabilités.

Ils attesteront sur l'honneur que la voiture présentée est en parfait état de marche, totalement conforme au Code de la route et qu'aucune modification n'y a été apportée. Dès lors, ces participants **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 quelle autre raison.

7.1.3. 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.

7.1.4. Dans ce genre de manifestations (qui ne sont pas des compétitions), aucune vérification technique du véhicule de la part des Commissaires Techniques de l'ASAF, ne sera programmée. 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.

7.1.5. La Carte annuelle des "Vérifications techniques" n'est pas requise pour les participants aux Divisions "Histo-Démo" et "Access".

7.2. Véhicules non qualifiables

Rappel : Toute fraude ou tentative de fraude, de la part des organisateurs ou de la part des participants, en vue de faire prendre part un véhicule non qualifiable, à la manifestation, se verra sanctionnée par une amende automatique de **250 €** payable par l'instigateur de la tentative ou de la fraude, que ce soit un organisateur ou un concurrent.

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

ART. 8. CHRONOMETRAGE

Il se fera au 1/100^e de seconde. Il sera effectué par, au moins, une personne étrangère au club organisateur. L'emploi de cellules est obligatoire. Celui de chronomètres à imprimante, reliés aux cellules, est conseillé.

Ce chronométrage à l'aide d'appareils à cellules doit être doublé d'un contrôle manuel (deux chronos par poste).

Le chronométrage devra être effectué simultanément et en permanence par le système principal et le système de doublage.

En cas de défection momentanée du matériel électronique, le chronométrage manuel fera foi.

ART. 9. ESSAIS

9.1. Essais minimaux

L'organisateur devra obligatoirement prévoir une séance d'essais pendant laquelle les concurrents auront la possibilité d'effectuer au moins deux montées complètes d'entraînements chronométrés (non chronométrés pour les Divisions "Histo-Démo" et "Access").

Les essais devront avoir lieu le jour de l'épreuve ou la veille.

Il faut cependant noter que ce qui est obligatoire pour l'organisateur ne l'est pas pour le pilote, lequel pourra se contenter **d'une seule montée complète pour être qualifié** à participer à la course.

Une dérogation pourra être accordée par le Commissaire Sportif au concurrent qui a pris le départ et qui n'a terminé aucun parcours d'essai, à condition qu'il ait roulé dans les trois années précédentes sur le même parcours.

L'organisateur prévoira un timing précis, auquel ne pourront déroger les concurrents sous peine de ne pouvoir prendre part à l'épreuve.

Ce timing, en cas **d'épreuve jumelée**, sera établi en réservant certaines tranches horaires aux concurrents RACB et d'autres, aux concurrents ASAF. Le **nombre** de ces plages horaires devra être **identique** pour les deux catégories de concurrents et elles devront se succéder **alternativement**.

N.B. : Sauf accord exceptionnel de l'organisateur, tout pilote se présentant au départ de sa première montée d'essai après 11h30, ne pourra effectuer que cette seule montée d'entraînement.

9.2. Changement de véhicule

En dérogation à l'Art. 9.1 du Règlement Sportif Général, un concurrent est autorisé à changer de véhicule à la suite d'un incident technique ou d'une sortie de route survenue pendant la séance d'essais.

B – Courses de Côte et Sprints

Pour ce, il doit, au plus tard à la fin de la période d'essais, avertir le Directeur de Course qui en décidera en accord avec les Commissaires Sportifs et Techniques. Ce délai passé, tout autre changement sera interdit.

ART. 10. - COURSE

L'organisateur devra prévoir de faire procéder à **3 montées officielles**.

a. En cas d'épreuve "jumelée", le nombre de manches officielles prévues devra être **identique** pour les concurrents RACB et pour les concurrents ASAF.

b. En cas d'impossibilité, au vu des aléas de la course, d'organiser les 3 montées officielles prévues dans chacune des épreuves (ASAF et RACB), la décision de suppression de l'une ou plusieurs d'entre elles, sera prise par l'organisateur en concertation avec les Collèges de Commissaires Sportifs des deux Fédérations.

c. L'ordre de déroulement de ces manches sera **identique** à celui des **essais** et devra être **alternatif**.

Il ne sera pas autorisé de modifier cet ordre, ni au départ, ni en cours d'épreuve.

N.B. : Si 3 montées officielles sont organisées, il n'est pas obligatoire de participer aux 3 montées pour être classé. Idem pour 2 montées officielles.

- **Le classement sera établi :**

* En tenant compte du meilleur temps si 2 montées officielles ont eu lieu.

* En additionnant les deux meilleurs temps si 3 montées officielles ont été organisées.

* **En cas d'égalité,**

* Lorsque 2 montées officielles ont été organisées, le meilleur temps de la montée non comptabilisée sera prépondérant.

* Lorsque 3 montées officielles ont eu lieu, le meilleur temps des 2 montées comptabilisées sera pris en considération.

* Si l'égalité existe encore, qu'il y ait eu 2 ou 3 montées officielles organisées, le départage se fera en accordant la préséance à celui qui aura réalisé le meilleur temps dans la 1^{ère} montée officielle, ensuite dans la 2^{ème} et enfin dans la 3^{ème}.

10.1. Les départs seront donnés selon l'ordre de la liste officielle. Si une voiture ne se présentait pas selon l'ordre établi, le départ pourrait lui être refusé.

Seul, le Directeur de Course pourra modifier l'ordre des départs s'il le juge opportun pour le bon déroulement de l'épreuve (sauf entre l'ordre des essais /montées officielles ASAF et RACB – Voir Art. 10.1- c, ci-dessus).

Seule, une raison de force majeure indépendante du pilote et de sa voiture peut permettre au Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, d'autoriser pour la même voiture, conduite par le même pilote, un nouveau départ. Ce nouveau départ annulera le temps litigieux.

10.2. Pour les véhicules pilotés par deux pilotes, **un seul numéro apparaîtra sur la portière lors de chaque départ.** L'autre numéro (celui qui est attribué au deuxième pilote) ne pourra être visible en aucune façon. Les véhicules ne se présentant pas sous cet aspect seront refusés au départ. Ces dispositions sont obligatoires pour les deux côtés du véhicule.

ART. 11. - DIVERS

11.1. Le pilote devra être seul à bord, aussi bien pendant les essais que pendant la course. Cette obligation s'applique également sur les itinéraires de sortie ou de rentrée des parcs de coureurs vers l'endroit de l'épreuve, ainsi que sur le parcours en lui-même.

11.2. Un véhicule pourra être piloté par deux pilotes, au maximum. L'organisateur ne pourra pas refuser cette disposition.

Un même conducteur ne pourra piloter un même véhicule dans des divisions différentes, ni deux véhicules de la même classe.

11.3. L'affichage des résultats se fera régulièrement.

11.4. La liste des véhicules qualifiés sera affichée au plus tard 30' avant la 1^{ère} montée officielle.

11.5. La publicité sur les vitres latérales arrière ainsi que sur la lunette arrière est autorisée. Néanmoins, cette publicité ne peut être que du type "lettrage sans support", ceci afin de permettre au pilote une vision arrière et latérale.

11.6. Avant, pendant et après l'épreuve, l'organisateur veillera à prévoir un emplacement réservé aux véhicules de compétition des concurrents. Les véhicules resteront dans ce parc jusqu'à 30 minutes après la rentrée du dernier véhicule.

11.7. Echauffement des pneus : il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, mécaniquement ou par contact/environnement thermique (four ou couvertures chauffantes). Obligation est faite aux **organisateurs** de faire respecter cette règle, sous peine d'une amende de **125 €**.

B – Courses de Côte et Sprints

ART. 12. - CLASSEMENT

Les classements suivants devront être établis lors de chaque épreuve.

- 12.1. Classement général cumulé des Divisions 1, 2, 3.
- 12.2. Classement général pour la Division 4.
- 12.3. Classement par classes.
Les véhicules doivent être répartis dans les classes prévues par l'Art. 4.1.
- 12.4. Classement inter-écuries des Divisions 1, 2 et 3. *
- 12.5. Classement inter-écuries de la Division 4. *

(*En cas d'ex aequo, le départage se basera sur l'addition des temps des concurrents concernés).

ART. 13. - COUPES ET TROPHÉES

Des coupes ou trophées récompenseront au minimum les 3 premiers du classement général des Divisions 1, 2 et 3 réunies, les 3 premiers du classement général de la Division 4, les 3 premiers de chaque classe, la première dame des Divisions 1, 2 et 3 réunies, la première dame de la Division 4, la première écurie des Divisions 1, 2 et 3 réunies et la première écurie de la Division 4.

D'autres prix sont conseillés mais laissés à l'appréciation de l'organisateur.

L'organisateur précisera dans son règlement particulier l'heure et l'endroit où aura lieu la remise des prix. Cette remise de prix devra se faire au maximum 2 heures après la rentrée de la dernière voiture au parc des coureurs.

ART. 14. - POINTS "CHAMPIONNATS"

- 14.1. Les classements généraux des championnats seront établis uniquement sur base des résultats obtenus en **Divisions 1, 2 et 3 confondues, d'une part et en Division 4, d'autre part**, selon le barème suivant :

1^{er} = 99 pts, 2^{ème} = 98 pts, 3^{ème} 97 pts, etc. A partir du 99^{ème} = 1 pt.

- 14.2. Les classements des championnats de classes seront établis uniquement sur **base des résultats obtenus dans les classes** respectives, selon le barème suivant :

1^{er} = 19 pts, 2^{ème} = 18 pts, 3^{ème} 17 pts, etc. jusqu'au 19^{ème} qui aura 1 pt.

ART. 15. - REGLEMENT "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. 16. - 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. 17. - FEUILLE DES VERIFICATIONS "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.

CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES DES COURSES DE COTE

ART. 18. - EPREUVES

18.1. Calendrier

Le championnat **2020** sera organisé sur **12** épreuves.

29 mars	Mont St Aubert**	ASA Tornacum	Ht 01
18 & 19 avril	Sy**	M.C. Hannutois	Lg 29
24 mai	Ry des Glands**	CMP Chiny	Lx 25
31 mai	Principauté de Chimay**	M.C.B.E.N	Na 25
21 juin	Alle S/Semois**	Promo Racing	Na 31
28 juin	Sainte Cécile**	C.M.P. Chiny	Lx 25
05 juillet	Trasenster**	AC de Trooz	Lg03
02 août	Grandcourt**	Gaume R.C.	Lx 08
29 & 30 août	Bomerée**	Bomerée M.C.	Ht 44
06 septembre	Mémorial Y. Feilner**	Ec. Baudouin Visétoise	Lg 22
13 septembre	Houyet**	Ecurie Bayard	Na 03
20 septembre	La Roche **	CMP. Chiny	Lx 25

****Epreuves ayant sollicité l'inscription au calendrier ENPEA (OPEN) du RACB**

IMPORTANT : (Voir CH. 1 - RSG 2.1.11.)

18.2. Conditions d'admission au championnat

Le parcours de ces épreuves sera accessible aux véhicules fermés et aux véhicules ouverts (voir Art. 2.9. du Règlement Particulier des Courses de Côte et Sprints).

Il devra être homologué pour accueillir tous les véhicules fermés et ouverts des Divisions 1 à 4.

ART. 19. - CLASSEMENT

Les points seront attribués au classement général et au classement par classes suivant la répartition prévue par le règlement particulier des courses de côte et sprints (voir Art. 14, ci-dessus).

RAPPEL : Pour les Classements au général, seuls les points obtenus aux classements généraux des Divisions 1, 2 et 3 confondues, d'une part et de la Division 4, d'autre part, seront pris en considération.

Pour le classement des classes, seuls seront repris les points acquis aux classements de classes.

Pour l'établissement du classement final du championnat, ainsi que pour les classements évolutifs établis en cours de saison, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération est déterminé par le nombre d'épreuves (déjà) réellement organisées :

- pour un nombre d'épreuves organisées, **supérieur à 9 : N-3** épreuves seront comptabilisées, **avec un maximum de 9 ;**
- pour un nombre d'épreuves organisées allant de 7 à 9, N-2 épreuves seront comptabilisées ;
- pour un nombre d'épreuves allant de 6 à moins, N-1 épreuves seront comptabilisées.

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

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

En cas d'ex aequo, le premier meilleur résultat non comptabilisé sera pris en considération ; ensuite, le 2^{ème}, le 3^{ème}, etc.

En cas d'égalité persistante, c'est le nombre de victoires qui sera pris en considération ; ensuite le nombre de 2^{èmes}, de 3^{èmes} places, etc.

Enfin en dernier ressort, celui qui aura remporté le premier, une victoire, une 2^{ème} place, une 3^{ème} place, etc., aura la préséance.

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.

ART. 20. - PRIX

Des coupes, plaquettes ou prix récompenseront les pilotes les mieux classés. Un classement inter écuries sera établi.

Art. 21. - PROTECTION DES EPREUVES

Au sein d'une même discipline (considérant que les CC/Sp. traditionnels et les MH/Sp.H - MO/Sp.O, ne constituent qu'une seule et même discipline), une épreuve provinciale ne peut en aucun cas être organisée le même week-end qu'une épreuve communautaire régulièrement inscrite au calendrier. Par Week-end, il faut entendre les journées entières des samedi et dimanche, ainsi que celles des éventuels jours fériés légaux qui les précèdent ou les suivent immédiatement.

Des dérogations peuvent être accordées par le CA de l'ASAF en parfait accord avec les organisateurs visés par cette concurrence.

Art. 22. – EPREUVES JUMEEES (éligibilité - particularités)

22.1. Conditions d'admission des épreuves

Pour pouvoir prétendre au statut d'épreuve "jumelée", toute épreuve du championnat de la FWB, doit répondre intégralement aux conditions suivantes :

- Présenter un **parcours** dont l'état de **revêtement** autorise l'utilisation de monoplaces du **type "Formules"**.
- Avoir obtenu, lors de son organisation, **une cote favorable** de la part des officiels de l'ASAF chargés d'y officier ;
- Avoir obtenu **l'accord** du GT de l'ASAF ;
- Avoir obtenu, en vertu de l'Art. 5 - "Membres" des Statuts de l'ASAF (Prescriptions Sportives, Ch. I, RSG - Art. 3.1.11, qui l'impose aux organisateurs de l'ASAF), **l'accord du Conseil d'Administration**, d'accueillir une manche d'un championnat d'une autre Fédération dans leur épreuve (Demande à rentrer au **secrétariat de l'ASAF, via la CSAP** d'appartenance, en même temps que les demandes d'inscription au calendrier, soit, avant le 15 septembre) ;
- Recevoir **l'accord du Directoire du RACB Sport**.

22.2. Déroulement des épreuves

Pour toutes les épreuves jumelées, **il est OBLIGATOIRE de programmer les VA et les VT, le samedi**. Ces Vérifications débiteront après **14 heures** et se dérouleront sur une période de **3 heures**, au minimum.

Ces vérifications seront placées sous l'égide du Commissaire Sportif de l'ASAF présent, lequel sera en relation téléphonique avec son homologue du RACB, pour les décisions qui concerneraient spécifiquement, la manche nationale.

Exceptionnellement, les organisateurs pourront accorder une dérogation aux concurrents qui seraient empêchés le samedi. Pour ce faire, une période d'une heure le dimanche matin sera réservée aux pilotes qui auraient reçu une dérogation de ce type.

En conclusion, le timing, à ce niveau, sera le suivant :

Le samedi (obligatoire) :

Ouverture des VA et VT, au plus tôt à **14h00** et pour une durée minimale de **3h**.

Le dimanche (facultatif) :

VA et VT complémentaires : de **7h00 à 8h00** (timing imposé et non modifiable si l'organisateur fait le choix d'offrir cette possibilité à ses participants potentiels).

22.3. Licences

Lors des épreuves jumelées, **les licenciés du RACB** qui concourront uniquement dans les Divisions/Classes reprises au championnat national et qui ne possèdent pas de licence ASAF/VAS **seront dispensés d'obligation de TP-....** Dans ce cas, seule, l'assurance I.A.C. liée à leur licence nationale sera opérante.

En conséquence, seuls, les licenciés nationaux du RACB désirant concourir dans les Divisions ASAF seront tenus de détenir une licence VAS/ASAF d'un niveau suffisant ou un TP correspondant.

Si ces licenciés détiennent **une licence ASAF** également, les **garanties** des Polices d'assurance y attachées seront **ajoutées** à celles de leur licence nationale et ce, qu'ils participent à la manche nationale, à la manche communautaire, aux deux manches d'une épreuve jumelée (**la double participation "Nationale" – "ASAF" est obligatoirement autorisée**) ou qu'ils participent à une épreuve purement communautaire ASAF.

22.4. Limitation du nombre des participants

RAPPEL : La limitation du nombre d'engagés par l'organisateur en vue de pouvoir programmer 2 montées d'essai, au minimum et 3 montées officielles pour tous les concurrents (RACB et ASAF), est **obligatoire**.

Les maxima de participants (chronométrés** – non chronométrés**) sont fixés par l'organisateur et repris dans les règlements particuliers (ASAF et RACB) de l'épreuve.

** Si le maximum de participants acceptés dans l'un ou dans l'autre volet n'est pas atteint, le nombre maximum des participants acceptés dans l'autre pourra être dépassé, jusqu'à concurrence du total cumulé initialement prévu.

La valeur minimale de la limitation du nombre des participants chronométrés** ne peut se situer en dessous de **100**. En effet, dans le cas des épreuves jumelées, il doit pouvoir englober les concurrents chronométrés des deux Fédérations.

Cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

22.5. Préséance d'engagement

RAPPEL: La préséance d'engagement (sans distinction d'appartenance à une Fédération, ni d'inscription dans une Division/Classe) est établie, compte-tenu de la chronologie de la réception (prouvée) des engagements régularisés.

Cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

22.6. Montants maxima des droits d'engagement

Les montants sont ceux repris au tableau des montants maximaux d'engagement disponible sur le site de l'ASAF.

Ils sont également mentionnés au point 5.1, ci-avant.

Pour les concurrents de la **manche nationale**, les droits maximaux s'élèvent à **130 €** pour un engagement préalable, tel que décrit à l'Art. 5.1 ci-avant.

B – Courses de Côte et Sprints

Si l'inscription ou la réception du droit se situent après la date pivot choisie par l'organisateur (au plus tard, 8 jours avant l'épreuve), **un droit supplémentaire de 50 € sera obligatoirement réclamé.**

Si des prix inférieurs sont pratiqués par l'un ou l'autre organisateur ou vis-à-vis de l'une ou l'autre catégorie de concurrents, la différence initiale de 50 € doit subsister entre les prix "avant" et "après" la date pivot choisie par l'organisateur (**huit jours** au minimum, avant l'épreuve).

Cette règle sera de stricte application, sous peine d'une amende de 250 € payable par l'organisateur.

22.7. Divisions non chronométrées lors des épreuves jumelées

RAPPEL : La participation des voitures de ces Divisions lors des épreuves jumelées y est autorisée également, pour autant qu'elle ne compromette pas l'objectif d'organiser 2 manches d'essais au minimum et 3 montées officielles pour tous les concurrents chronométrés (nationaux et communautaires). Ces Divisions seront placées sous l'égide sportive de l'ASAF.

22.8. Redevance ASAF pour les concurrents du RACB

A titre de participation aux frais engagés par la Fédération organisatrice et en compensation de l'absence d'obligation de TP pour les participants à l'épreuve nationale, l'ASAF percevra une redevance Voiture/Participant majorée de 5 €, (soit **6,25 €**) à verser par l'organisateur (Voir tableau des redevances dans le R.S.G. Art. 3)

22.9. Gestion administrative

Les participants seront repris sur **deux listes des qualifiés distinctes :**

- Une liste des qualifiés reprenant, sous le titre "**Epreuve Nationale**", les participants licenciés nationaux (belges ou étrangers) concourant dans les Divisions/Classes reprises au championnat de Belgique.
- Une autre liste, reprenant sous le titre "**Epreuve Wallonie /Bruxelles**", les licenciés ASAF/VAS, les titulaires de "TP" et les nationaux étrangers éventuels concourant dans les Divisions/Classes reprises au championnat de la FWB.

Ces deux listes doivent être transmises aux secrétariats des deux Fédérations. Elles doivent servir de base à l'ASAF pour établir les différents décomptes de primes d'assurances et de redevances/voitures.

Les classements finaux établis selon les Prescriptions des deux Fédérations respectives seront transmis, comme actuellement, à leur secrétariat.

22.10. Officiels des épreuves jumelées

22.10.1. Le Directeur de Course est unique. Il doit être licencié et agréé par les deux Fédérations impliquées dans l'épreuve.

22.10.2. L'Inspecteur de Sécurité est unique et diligenté par l'ASAF (1 stagiaire, au maximum ; défrayé par l'ASAF).

22.10.3. Les collèges de Commissaires sportifs

- Ils se composeront de deux Co-présidents (1 RACB et 1 ASAF) et de deux membres (1 RACB et 1 ASAF). Chaque collège (RACB et ASAF) comprendra le Co-Président et le membre de la Fédération concernée ainsi qu'un Commissaire Sportif de l'autre Fédération.
- Un éventuel stagiaire sera autorisé par Fédération, dont les défraiements seront, respectivement, à charge de celles-ci.
- Chaque Collège aura pour domaine d'action tout ce qui est sportif et en rapport avec la Fédération gérant la Division/Classe concernée. Pour tout ce qui sortirait du caractère sportif, comme, par exemple, un litige entre un pilote RACB et un pilote ASAF ou une altercation, il appartiendrait à une instance supérieure de gérer le dossier.
- **Rappel :** Lors des épreuves jumelées, les Vérifications Administratives et Techniques du samedi seront placées sous l'autorité du Co-président de collège issu de l'ASAF. A charge pour ce dernier de prendre langue avec son homologue du RACB afin que celui-ci soit joignable par téléphone en cas de problème à résoudre le concernant et ce, durant toute la durée de ces Vérifications.

22.10.4. Les collèges de Commissaires Techniques

Vu les différences encore bien présentes dans les prescriptions techniques des deux Fédérations, les deux Collèges des CT seront maintenus.

L'organisateur précisera au responsable de chaque commission technique, combien de contrôleurs sont nécessaires pour les V.T. des véhicules de sa Fédération (estimation basée sur les inscriptions de l'année précédente).

Comme pour la Commission sportive, les défraiements des éventuels stagiaires sont à charge des Fédérations d'appartenance (1 stagiaire maximum par Fédération).

22.11. Divers

22.12.1 - Les "doublons"

Les "doublons" resteront admis au niveau communautaire et deviendront **admissibles également, au niveau national.**

22.12.2- Il est rappelé aux organisateurs qu'il est **obligatoire de séparer** les participants communautaires et nationaux lors des montées qu'elles soient d'essai ou de course.

22.12.3 -. Les concurrents de la manche nationale prendront le départ des montées officielles, Divisions par Divisions, mais dans l'**ordre inverse du classement des essais.**

B – Courses de Côte et Sprints

Art. 23. - DIVERS

Concernant les observations d'épreuves, droits d'inscription, projets de règlements, redevances, liste des engagés, classements, amendes : Cf. Règlement Sportif Général.

CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE-BRUXELLES DES SPRINTS

ART. 24. – ADMISSION AU CHAMPIONNAT

N'y seront **UNIQUEMENT repris que les véhicules fermés** (voir Art. 2.9. du Règlement Particulier des Courses de Côte et Sprints).

ART. 25. - CLASSEMENT

Les points seront attribués au classement général, au classement par divisions et au classement par classes suivant la répartition prévue par le règlement particulier des Courses de Côtes et Sprints.

Pour le classement général, les points acquis au général et à la classe seront cumulés.

Pour le classement des divisions, seuls seront repris les points acquis au classement par divisions.

Pour le classement des classes, seuls seront repris les points acquis au classement par classes.

Pour l'établissement du classement final du championnat, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération est déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- pour 7 épreuves organisées, 6 épreuves seront comptabilisées ;

- pour 6 épreuves organisées ou moins, N-1 épreuves seront comptabilisées.

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

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.

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

En cas d'ex aequo, le premier meilleur résultat non comptabilisé sera pris en considération ; ensuite, le 2^{ème}, le 3^{ème}, etc.

En cas d'égalité persistante, c'est le nombre de victoires qui sera pris en considération ; ensuite le nombre de 2^{èmes}, de 3^{èmes} places, etc.

Enfin en dernier ressort, celui qui aura remporté le premier, une victoire, une 2^{ème} place, une 3^{ème} place, etc., aura la préséance.

ART. 26. - PRIX

Des coupes, plaquettes ou prix récompenseront les pilotes les mieux classés. Un classement inter écuries sera établi.

Art. 27. - PROTECTION DES EPREUVES (Voir également l'Art. 21 du présent R.P.)

Les épreuves du championnat de la FWB ne pourront subir la concurrence d'autre(s) épreuve(s) provinciale(s) de la même discipline, ceci ne s'appliquant pas pour les dates enregistrées après le 15 septembre (Art. 3.1.10. du RSG).

Rappel : cette protection s'étend sur tout le week-end, soit du samedi matin au dimanche soir et, également, à l'éventuel jour férié situé le vendredi le précédant et/ou le lundi le suivant.

Des dérogations peuvent être accordées par le CA de l'ASAF en parfait accord avec les organisateurs visés par cette concurrence.

ART. 28. - DIVERS

Concernant les observations d'épreuves, droits d'inscription, projets de règlements, redevances, liste des engagés, classements, amendes : Cf. Règlement Sportif Général.