

## A - REGLEMENTS PARTICULIERS "AUTO CROSS / KART CROSS"

### Partie 1 : AUTO-CROSS

#### 1.1. PREAMBULE

Les Articles du Chapitre VI - Règlements Technique Général et du Chapitre I – Règlement Sportif Général des Prescriptions Sportives de l' ASAF sont d'application.

#### 1.2. GENERALITES - REGLEMENT TECHNIQUE

Les Commissaires Techniques procéderont aux Vérifications Techniques, sous la responsabilité de leur Président de Collège, lequel en fera rapport au Directeur de Course. Le Président du Collège des Commissaires Techniques restera à la disposition du Directeur de Course et du Collège des Commissaires Sportifs pendant toute la durée de l'épreuve, muni du matériel adéquat, nécessaire à l'accomplissement de sa mission.

##### 1.2.1 PRESENTATION

**UNE PRESENTATION SOIGNEE** des véhicules est indispensable à chaque contrôle technique.

##### 1.2.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Voir Art. 2 du Chap. VI (R.T.G.)

##### 1.2.3 DOCUMENTS

Carte des Vérifications Techniques :

Voir Art. 3.1 : de 3.1.1 à 3.1.4 du Chap. VI (RTG)

##### 1.2.4 NUMEROS DE COMPETITION

**1.2.4.1** Les chiffres des numéros de course, noirs sur fond blanc doivent avoir 20 cm de hauteur et l'épaisseur du trait sera de 4 cm, au minimum. Ces numéros de course seront apposés de chaque côté du véhicule à hauteur des portières.

**1.2.4.2** De plus, ils devront être apposés sur une plaque de toit de forme rectangulaire de 38 cm de long sur 25 cm de large. Ces chiffres auront les mêmes dimensions, soit 20 cm de hauteur x 4 cm d'épaisseur.

**1.2.4.3** Les numéros de course seront attribués par le GT Auto-Cross/ Kart Cross en fonction des résultats obtenus la saison précédente par Divisions et Classes. Aucune dérogation ne sera accordée.

Dans le cas où le GT n'aurait pas encore attribué de numéro, celui-ci sera donné par l'organisateur de la première épreuve de l'année. Ensuite, si de nouveaux pilotes intègrent la compétition, ils seront attribués en fonction des numéros disponibles.

**1.2.4.4** Les chiffres des numéros de course pourront être vendus par les organisateurs aux concurrents, au prix maximum d'un euro/pièce.

##### 1.2.5 PARE-BRISE

**1.2.5.1** Le pare-brise d'origine peut être conservé mais il devra être obligatoirement du type feuilleté.

**1.2.5.2** Un pare-brise en polycarbonate de 4 mm d'épaisseur, au minimum, peut remplacer le pare-brise sur toute sa surface et doit être fixé solidement (Riveté et collé - ou - serti dans le joint d'origine). Il ne peut pas avoir d'aspect provisoire. Aucune ouverture ne sera faite dans ce pare-brise.

Attention : Exigence d'un essuie-glace et lave-glace en parfait état de fonctionnement dans les 2 cas précédents.

**1.2.5.3** Un grillage peut remplacer le pare-brise. Il sera installé obligatoirement sur toute sa surface. Il devra prendre appui sur la carrosserie et ne pourra présenter de caractère provisoire. 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 mm, au maximum.

##### 1.2.6 VITRES

**1.2.6.1** Pour les Divisions 1 et Division 6, l'on peut utiliser, en remplacement de la vitre de la porte du côté conducteur :

- Soit, du polycarbonate 3 mm d'épaisseur minimum (Makrolon, Lexan ou Axxis) - le plexiglas étant interdit
- Soit, un grillage aux mêmes spécifications que le pare-brise (voir 1.2.5.3.). Ce grillage sera amovible, obligatoirement (dispositif de charnières supérieures).

**1.2.6.2** Pour la Division 3, un filet homologué est OBLIGATOIRE.

**Des systèmes de protection seront installés obligatoirement sur les parties latérales ouvertes de l'habitacle. Ces parties latérales devront être complètement fermées pour empêcher le passage de la main ou du bras.**

Le montage se fera d'une des manières suivantes :

- Un cadre métallique équipé d'un grillage métallique à mailles de 60mm/60mm au maximum et d'une épaisseur de fil de Ø2mm au minimum ;
- Un cadre métallique équipé d'un filet ; la maille doit répondre aux dimensions de 40mm/40mm, au maximum et le fil d'une épaisseur de 3mm au minimum ; le filet sera fixé au cadre avec des colliers de type « RYSLAN » (liens en plastique) d'une largeur maximum de 3mm ;
- Un polycarbonate transparent d'une épaisseur de 3mm au minimum
- Un filet homologué

La superposition de ces montages est autorisée.

### **1.2.7 ECLAIRAGE**

Chaque véhicule doit être équipé à l'arrière :

- D'un feu rouge central de type "anti-crash", et/ou de type "LED"; ce feu aura une hauteur ou un diamètre minimum de 80mm et devra comporter 36 diodes au minimum ou une ampoule de 21w ; il sera placé de façon centrale à une hauteur de plus ou moins 1M ou à la hauteur de l'emplacement de la vitre arrière du véhicule. Ce feu rouge fonctionnera en permanence même lorsque le coupe-circuit est en position "OFF" , interrupteur interdit.
- De 2 feux rouges "STOP" et/ou de type "LED" Ces feux auront une hauteur ou un diamètre minimum de 80mm et devront comporter 36 diodes au minimum ou des ampoules de 21w; ils seront placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture de part et d'autre du feu rouge central de type anti-crash .

Ils devront être commandés exclusivement par un contacteur hydraulique inséré dans le circuit de freinage.

Ces trois feux devront être placés de façon à ce qu'ils soient visibles depuis l'arrière, selon un angle de 30° de part et d'autre de l'axe médian longitudinal. Cette visibilité sera permanente, quelle que soit la forme de la carrosserie et des dispositifs aérodynamiques réglementaires compris. La qualité du montage de ces feux devra assurer une résistance adaptée aux conditions de course. La surface éclairante des feux doit se trouver dans un plan vertical par rapport à la piste.

### **1.2.8 CHASSIS**

Structure d'ensemble du véhicule, y compris toute pièce solidaire de ladite structure, qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie.

### **1.2.9 CARROSSERIE EXTERIEURE**

Toutes les parties entièrement suspendues du véhicule, léchées par les filets d'air (Ailes, pare-chocs, capot, malle arrière, toiture, portières, etc.). Pour toutes les divisions : le bord de l'aile pourra être coupé sur une largeur de 5 cm avec protection de l'arche de l'aile par un joint ou un tube cintré d'un demi pouce, soudé sur le contour de l'arche, les arrêtes saillantes étant interdites.

Le hayon faisant partie intégrante de l'habitacle, les véhicules sans hayon seront déclarés non-conformes par les CT de l'épreuve, sauf s'ils sont inscrits en Div. 3.

### **1.2.10 PORTIERES**

Les véhicules D1 et D6 doivent être pourvus, à l'avant, d'au moins 2 portières pouvant s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur. En Division 6, les portières coupées au 1/3 sont également autorisées avec l'obligation d'ajouter un filet du côté droit.

Les autres portes, toit ouvrant et hayon seront fixés solidement (soudures, rivets, boulons et clamps)

**Les véhicules dont la portière "convoyeur" est coupée au 1/3 inférieur de la hauteur totale de cette portière, sont admis en Classe 1 et classe 2.**

### **1.2.11 FIXATION CAPOT MOTEUR**

Les charnières du capot moteur doivent être à l'emplacement d'origine.

Si le système de verrouillage du capot d'origine est rendu inopérant, il faudra obligatoirement installer au minimum 2 attaches de sécurité, de type ergot à goupille aux extrémités du capot, du côté verrouillage. La hauteur de l'ergot ne peut dépasser le capot de plus de 1,5 cm de hauteur.

### **1.2.12 ARETES TRANCHANTES**

Un véhicule dont la carrosserie présente des parties saillantes ou tranchantes, sera refusé au départ.

### **1.2.13 ROUES, AILES ET BAVETTES**

Dans toutes les Divisions, les roues jumelées sont interdites.

#### **Roues complètes**

Voir Art. 4.40.1, du Chap. VI. (RTG)

#### **Ailes**

Voir Art. 4.40.2, du Chap. VI. (RTG)

#### **Bavettes**

Dans toutes les Divisions, les bavettes pour tous les véhicules sont obligatoires derrière les roues motrices. La largeur de ces bavettes sera au minimum de la largeur des pneus et au maximum 5 cm de plus. Elles seront de matières flexibles dont l'épaisseur sera de 4 mm, au minimum. La garde au sol de ces bavettes sera de 5 cm.

### **1.2.14 PNEUMATIQUES**

Dans toutes les Divisions, les pneus cloutés ou montés avec des chaînes sont interdits.

Tous les types de pneus sont autorisés à l'exception des pneus de type "bab-cross" et agraires (sauf autorisation expresse de l'organisateur qui devra l'indiquer dans son règlement particulier d'épreuve et/ou par un « additif », le jour de la course)

**Les pneus "Euros Cross" de plus de 12mm de profondeur sont interdits ainsi que les pneus neige redessinés avec une profondeur de plus de 12 mm**

### **1.2.15 ELARGISSEURS DE VOIES**

Dans toutes les Divisions, les élargisseurs de voies sont interdits.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

- 1.2.16 ENJOLIVEURS**  
Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.
- 1.2.17 FREINS**  
Voir Art. 4.26, du Chap. VI. (RTG)  
Le frein à main est obligatoire.
- 1.2.18 ANNEAUX DE REMORQUAGE**  
Voir Art. 4.1, du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.19 ECHAPPEMENT**  
Voir Art. 4.17, du Chap. VI. (RTG)  
Exception : quand la limite du niveau sonore n'est pas déterminée par une réglementation édictée par les Autorités Communales, Provinciales, Régionales ou Nationales, ce niveau sonore sera de 98 Décibels, au maximum.
- 1.2.20 COUPE-CIRCUIT**  
Le coupe circuit est obligatoire. Voir Art. 4.14, du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.21 HABITACLE**  
**1.2.21.1** Volume structurel dans lequel se place le pilote.  
**1.2.21.2** Il ne peut contenir ni lest, ni objets non-fixés solidement.  
Fixation parfaite du siège conducteur et du repose-tête.  
Le siège passager, la banquette arrière, tous les tapis et verre (vitres, etc.) doivent être enlevés.
- 1.2.22 ARCEAU DE SECURITE**  
Voir Art. 4.2, du Chap. VI. (RTG)  
L'armature de sécurité sera un arceau à "6 points", obligatoirement.
- 1.2.23 SIEGES**  
Tous les sièges seront retirés à l'exception du siège conducteur. Le repose-tête (obligatoire) en sera solidaire. L'ensemble sera fixé solidement au châssis/coque.  
Le remplacement du siège d'origine par un siège baquet est autorisé (Voir Art. 4.41, du Chap. VI. - RTG)
- 1.2.24 CEINTURES - HARNAIS**  
Ceintures 3 points automatiques ou autres sont interdites.  
Le harnais (3, 4 ou 6 points - Type boucle aviation conseillé) est obligatoire, **dont l'éventuelle date de validité n'est pas échue**. Le harnais de confection artisanale est interdit. (Voir Art. 4.8, du Chap. VI. - RTG)
- 1.2.25 BATTERIE**  
Voir Art. 4.4, du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.26 TOLE PARE-FEU**  
Voir Art. 4.11 du Chap. VI. (RTG)  
Imposition complémentaire relative à la discipline :  
La tôle pare-feu devra être confectionnée dans une plaque d'acier de minimum de 0,4 mm contenant une ouverture supérieure de 40 cm de long et de 20 cm de large. Cette ouverture sera fermée par du plastique transparent ininflammable.
- 1.2.27 CANALISATIONS DE CARBURANT**  
Voir Art. 4.5, du Chap. V. (RTG)
- 1.2.28 RESERVOIR DE CARBURANT**  
Voir Art. 4.37 et 4.38 du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.29 CARBURANT**  
Voir Art. 4.6, du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.30 POMPE ELECTRIQUE DE CARBURANT**  
Voir Art. 4.33, du Chap. VI. (RTG)
- 1.2.31 REFROIDISSEMENT**  
Libre, mais **radiateur interdit dans l'habitacle** (c'est-à-dire au niveau des sièges « avant » et « arrière »).  
Le radiateur peut se trouver dans la malle arrière ou coffre à bagages.  
**Les tuyaux métalliques ou en plastique renforcé traversant l'habitacle, seront recouverts par une protection métallique sur toute leur longueur ou par une gaine isolante.**  
Les véhicules qui ont le radiateur dans le coffre peuvent découper une écope dans la tôle latérale, remplaçant la calandre ou l'entrée d'air d'origine. Cette écope placée verticalement ne pourra pas avoir plus de 30 cm de haut et ne pourra faire saillie de plus de 6 cm par rapport à l'endroit de la carrosserie où elle est fixée.  
Une protection sera installée entre le radiateur et le pilote (afin d'éviter toute projection d'eau bouillante sur ce dernier)
- 1.2.32 PARE-CHOC**  
Les pare-chocs avant et arrière, pourront être remplacés par des tuyaux de diamètre "un pouce", d'un seul tenant, non renforcés. Ils devront être recourbés, à leurs extrémités, vers la carrosserie pour ne pas avoir la possibilité de s'accrocher à d'autres véhicules. La fixation se fera en 4 points sur les têtes de châssis et aux extrémités des tubes recourbés, sur la carrosserie.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 1.2.33 CYLINDREE

Voir Art. 4.15. du Chap. VI. (RTG)

### 1.2.34 SURALIMENTATION

Voir Art. 4.42. du Chap. VI. (RTG)

### 1.2.35 CLASSIFICATION D'APRES MOTORISATION

Voir Art. 4.10. et 4.15. du Chap. VI. (RTG)

### 1.2.36 SECURITE DES PARTICIPANTS

Le port d'un casque correctement attaché, de bonne qualité, adapté à la pratique du sport automobile et de fabrication récente, agréé aux Normes Européennes et par la Commission Technique ASAF, est obligatoire.

Il sera présenté lors des Vérifications Techniques afin que soit déterminé s'il répond aux critères ci-dessus. Des petits stickers spécifiques "ASAF" seront apposés de part et d'autre de façon à être visibles lors du passage du véhicule pendant le déroulement de l'épreuve. Les casques déjà utilisés mais ne comportant pas ou plus ces stickers devront être représentés.

**UNE COMBINAISON IGNIFUGEE AUX NORMES FIA 1986 MINIMUM, EST CONSEILLEE.**

**Il sera, au minimum, exigé une combinaison d'une pièce en coton, fermée aux extrémités et au cou.**

En cas d'infraction, la sanction prononcée sera le refus de départ ou la mise hors course.

### 1.2.37 MECANIQUE

Le démarreur sera en parfait état de fonctionnement.

Un véhicule qui fume abondamment fera l'objet d'une sanction de la DC :

1. Une pénalité, plus fin de grille de 20 points
2. La DC peut aller jusqu'à la mise hors course de la manche
3. Exclusion du meeting

## 1.3. VOITURES ADMISES ET MODIFICATIONS AUTORISEES

CET ARTICLE 1.3. DEROGE, POUR CE QUI SUIT, AU CHAPITRE VI. - REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL.

EN CAS DE CONTRADICTION, C'EST LE PRESENT REGLEMENT TECHNIQUE AUTO-CROSS QUI A LA PRESEANCE.

POUR TOUTE AUTRE INFORMATION N'ETANT PAS REPRISE CI-APRES, VEUILLEZ, TOUTEFOIS VOUS Y CONFORMER.

### DIVISION 1

Classe 1 de 0 à 1300cc

Classe 2 au-delà de 1300cc, jusqu'à 1800cc.

Classe 3 au-delà de 1800cc à ILLIMITE

Junior jusqu'à 1400cc de 14 ans à 18 ans inclus

DIVISION 3 de 0 à ILLIMITE

DIVISION 6 de 0 à ILLIMITE

**LES VEHICULES DE TYPE "JEEP" et "S.U.V." SONT INTERDITS.**

### 1.3.1 DIVISION 1 et JUNIOR

#### 1.3.1.1. Définition

Véhicules fabriqués en grande série qui n'ont subi aucune modification de moteur et /ou de carrosserie et/ou de transmission.

Les pièces utilisées pour l'entretien ou le remplacement des éléments détériorés, ne peuvent être que des pièces correspondant aux pièces originales.

#### 1.3.1.2. Moteur

Le moteur, ainsi que toutes les pièces, doivent rester d'origine. Seule, la dépose de l'alternateur est permise. Le filtre à air, la culasse, les canaux d'admission et d'échappement, les soupapes, les ressorts de soupapes et sièges doivent répondre aux normes standard communiquées par le fabricant. L'équilibrage du moteur, le polissage et le rabotage des pièces du moteur sont strictement interdits.

#### 1.3.1.3. Boîte de vitesse et pont

L'accouplement moteur – boîte - pont doit se faire sans modification et adjonction de pièces. Aucune préparation, ni modification des caractéristiques de la boîte de vitesse et du pont ne sont permises, sauf en ce qui concerne les points d'ancrage à la voiture. Aucun système de visco-coupleur, autobloquant ou différentiel à glissement limité n'est autorisé, même si le mécanisme ou système est homologué par le constructeur ou est monté, de série, sur d'autres véhicules de la gamme de ce constructeur.

#### 1.3.1.4. Amortisseurs et ressorts

Les amortisseurs sont libres, mais leur emplacement et leur nombre doivent être ceux d'origine. Il est autorisé de renforcer les supports de suspension, ainsi que les tirants et les bras de suspension.

Les ressorts sont libres.

#### 1.3.1.5. Carrosserie

La carrosserie doit rester dans l'état d'origine. Voir art. 1.2.8 à 1.2.13.

Le véhicule devra être dans un état correct et d'aspect acceptable. La CT pourra exclure un véhicule après trois remarques concernant l'état de la carrosserie.

#### 1.3.1.6. 4 x 4

Les voitures équipées de 4 roues motrices sont interdites en Division 1. Elles seront autorisées en Division 6.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 1.3.2 DIVISION 3

#### 1.3.2.1 Définition

Véhicule de construction libre et conçu pour la pratique de l'Auto-Cross.

Il doit être de construction irréprochable (exempt d'arêtes vives et de coins tranchants). L'avant du véhicule doit être doté d'une carrosserie en matière opaque, à l'épreuve du feu, qui protège des cailloux. Cette carrosserie sera construite depuis le train avant jusqu'à mi-hauteur de l'axe du volant.

**Les garde-boue (roues motrices) seront 10 cm plus large que les roues.**

#### 1.3.2.2 Habitacle

Le toit sera confectionné dans une tôle, et sera dépourvu d'arêtes, de coins et d'angles tranchants ou vifs. A droite comme à gauche du pilote doivent se trouver, soit des grillages métalliques ouvrants rabattables, soit des filets homologués (voir Art. 1.2.5 et 1.2.6.)

#### 1.3.2.3 Paroi anti-feu et protection du pilote.

Obligatoire entre le siège du pilote et le moteur. Elle sera de la largeur minimum de la dimension de l'arceau au-dessus du pilote.

Un filet de chaque côté du pilote sera obligatoire : Voir Art 1.2.6, Point 1.2.6.2.

#### 1.3.2.4 Réservoir d'essence

Il sera fixé à un emplacement sûr et de façon qu'il ne puisse être détérioré à la suite d'une collision ou d'un tonneau.

#### 1.3.2.5 Une plaque de fond est obligatoire.

#### 1.3.2.6 Un coupe circuit intérieur et extérieur est obligatoire (Chapitre VI du RTG Art. 4.14.).

### 1.3.3 DIVISION 6

Les véhicules de la Division 6 doivent être de série et rester dans l'état original pour pouvoir participer aux épreuves.

Les seuls **changements permis** sont les suivants :

#### 1.3.3.1 Moteur

Le moteur est libre, mais doit rester de la marque du véhicule et à son emplacement d'origine (« coccinelle » et « Transporter », exceptés)

#### 1.3.3.2 Amortisseurs

Choix et renforcement libres mais les points d'attaches doivent être conservés.

#### 1.3.3.3 Ressorts

Type, matériaux et longueur libres. Les points d'ancrage peuvent être renforcés, mais doivent rester aux emplacements d'origine.

#### 1.3.3.4 Pare-chocs avant et arrière

Voir Art. 1.2.32.

#### 1.3.3.5 Jantes

Le choix des roues est libre.

#### 1.3.3.6 Coupe circuit

Intérieur et extérieur obligatoire (Chapitre VI du RTG Art. 4.14.)

#### 1.3.3.7 Portières

Voir Art. 1.2.10, ci-dessus.

**N.B. :** Les véhicules à **4 roues motrices** sont autorisés.

## 1.4. CIRCUIT

**L'organisateur s'engage à mettre un terrain compétitif à la disposition des pilotes et à employer tous les moyens nécessaires pour le réaliser.**

Le circuit peut comporter un "Joker Lap", pouvant être utilisé lors de toutes les courses et dans toutes les catégories choisies par l'organisateur.

#### 1.4.1 Description

Le circuit aura, au minimum, une largeur de 10 mètres et une longueur de 600 mètres. Au départ, la largeur sera de 16 mètres, au minimum, sur une longueur de 50 à 80 mètres.

Une distance de 10 à 15 mètres sera maintenue entre le bord extérieur de la piste et les spectateurs.

Ce circuit sera constitué de terre, au minimum, sur 70 % de son tracé.

#### 1.4.2 Postes de sécurité (voir également Art. 1.6, ci-après)

Une protection efficace protégera les postes de Commissaires à une distance minimale de 5 mètres de la piste. Sans cette protection, ils devront se trouver à, au moins, 10 mètres de la piste.

Ils seront disposés sur le circuit conformément à la licence d'homologation (2, au minimum, par poste), équipés d'extincteurs homologués pour l'année et des drapeaux nécessaires (voir Ch II).

Les Commissaires auront 18 ans au minimum et seront licenciés ASAF, RACB-Sport ou VAS (Voir Ch. I - RSP – (Licences), art. 2.1.6. - Dernier paragraphe). Ils seront en liaison avec la Direction de Course.

#### 1.4.3 Homologation

L'homologation officielle se fera le jour de l'épreuve. Elle sera valable 3 ans pour les circuits permanents et 1 an pour les autres. La durée de validité devra être spécifiée sur les documents d'homologation. L'homologation sera faite par le Commissaire Sportif ou l'Inspecteur Sécurité présent le jour de l'épreuve.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 1.5. AGE REQUIS – LICENCES / TP REQUIS – EPREUVES OPEN

L'âge minimum requis pour les pilotes en Auto-Cross est de **18 ans**, sauf en catégorie **Juniors** où il est possible de concourir dès l'âge de **14 ans** avec un véhicule couvert, de la Division 1, classe 0 à 1400cc, au maximum.

**Pour les concurrents de moins de 18 ans : Autorisation parentale (comportant la signature du représentant légal, légalisée par l'Administration Communale du lieu de domicile) et "CAP", en cas de licence annuelle (Ch. I - RSG, art. 2.2.14).**

- **Pour pouvoir prendre part aux épreuves, les concurrents doivent être titulaires de licences ANNUELLES ASAF ou VAS du niveau "C", au minimum (35 €).**

**Cette licence, comme toutes les licences de l'ASAF, peut être obtenue sur demande en ligne, via le site Internet de la Fédération [www.asaf.be](http://www.asaf.be).**

A défaut de détenir une licence ASAF ou VAS, des Titres de Participation journalière "**TP-C**" (**20 €**) pourront être obtenus préalablement auprès des organisateurs ou des Commissaires Sportifs de l'épreuve, si les conditions d'obtention sont réunies (voir R.S.G. de l'ASAF, Art. 2).

**L'agrément médical est requis pour l'obtention des licences "C" et des "TP-C".**

**N.B. :** Les licenciés du RACB, s'ils ne sont pas également titulaires de licence ASAF/VAS ne seront admis au départ que s'ils acquièrent un "**TP-C**", dont ils pourront, par ailleurs, cumuler les garanties avec celles attachées à leur licence RACB, en cas d'accident ayant provoqué, pour eux, des dommages corporels. Il est à noter, également que les titulaires de licence RACB en cours de validité, seront exonérés des formalités d'agrément médical.

**ATTENTION :** Les concurrents titulaires de "TP-C" prendront les points afférents à leur position au classement de l'épreuve mais ne les comptabiliseront pas aux divers **championnats annuels**, qui sont, eux, **réservés aux seuls licenciés de l'ASAF.**

- Si l'épreuve bénéficie du **statut OPEN (ENPEA)**, les titulaires de licences étrangères pourront y prendre part sous le couvert de leur seule licence nationale ou internationale, pour autant qu'ils en aient reçu l'autorisation de leur ASN. Cette autorisation peut être expresse (document séparé) ou permanente (inscrite sur la licence elle-même).

Comme les porteurs de "**TP-C**", les concurrents étrangers prendront les points afférents à leur position au classement des épreuves, mais ne les comptabiliseront pas aux divers championnats.

**ATTENTION :** les licences "UFOLEP" ne sont pas délivrées par une fédération reconnue par la FFSA (FIA). Elles ne peuvent donc pas être considérées comme "licence étrangère". Leurs détenteurs **doivent**, s'ils désirent participer à l'épreuve, solliciter un "**TP-C**", auprès de l'organisateur.

### 1.6. SECURITE SUR LE CIRCUIT

Tout le long du circuit, des postes de Commissaires de piste (minimum 2 Commissaires par poste) seront disposés tous les 200 mètres, à vue de la Direction de Course et de poste à poste.

Chaque poste sera équipé d'extincteurs en cours de validité pour l'année et des drapeaux nécessaires au bon déroulement de l'épreuve (Voir Chapitre II).

Partout, dans l'enceinte du meeting, dans le parc pilote et pour se rendre sur la piste la vitesse est OBLIGATOIREMENT limitée à +/- 5 km/h.

Les essais sont strictement interdits dans le parc pilote.

Les organisateurs disposeront sur le circuit d'une ambulance équipée "112", d'un médecin et d'un paramédical. Les organisateurs devront prévoir près du circuit des dépanneuses en nombre suffisant pour un bon déroulement du meeting : Tracteurs avec relevage, tracteurs avec un tonneau d'eau pour arrosage de la piste, véhicules tout terrain 4X4.

### 1.7. ORGANISATION PRATIQUE

L'organisateur est prié de distribuer, lors de la perception du droit d'entrée, un sac "poubelle" à chaque pilote.

Chaque concurrent est responsable de la gestion de quelques fluides que ce soit (eaux, huiles, liquide de frein, liquide de refroidissement, etc.), tant au niveau de l'utilisation que de l'évacuation.

Le parc pilote est uniquement accessible à partir de 14h00 le jour précédant le meeting (sauf dérogation de l'organisateur).

Il est interdit à tous les pilotes, accompagnants, supporters, de rouler en quad, moto et autres engins motorisés non autorisés dans l'enceinte du meeting. Les dégâts seront payés par le(s) contrevenant(s)

Aucune personne étrangère à l'organisation, à l'exception des Officiels en fonction à l'épreuve n'est autorisée à pénétrer et à se déplacer sur le circuit sous peine de sanctions.

Tout tapage nocturne la veille du meeting, entre 22 h et 6 h du matin, sera sanctionné.

Les animaux seront tenus en laisse.

Remarques générales :

- **Les sanctions pourront aller jusqu'au refus de départ ou jusqu'à la mise hors course.**
- **Les pilotes sont responsables de leurs supporters.**

**1.8. REGLEMENT PARTICULIER D'EPREUVE - ENGAGEMENT**

**(Important : voir également Art. 9 du R.S.G)**

- 1.8.1** Le règlement particulier d'épreuve sera édité au plus tard **1 mois** avant l'épreuve. L'organisateur pourra opter pour l'inscription "en ligne" via la plateforme engagements de l'ASAF ([www.asaf.be](http://www.asaf.be)) ou le renvoi du bulletin d'inscription accompagné de ses annexes (bulletin d'inscription, feuilles des "Vérifications", "copie des licences", formulaire de demande de TP-C). via les canaux traditionnels (courriel, courrier postal, ...).
- 1.8.2** Tout pilote devra s'inscrire au minimum 8 jours avant l'épreuve, c'est-à-dire jour J-9, via la plateforme "engagement en ligne" de l'ASAF ou par courrier postal ou par E- mail, ... (au choix de l'organisateur), Une majoration du prix de l'engagement allant de 20 à 30% pourra être réclamée par l'Organisateur à tout pilote qui n'aura **pas accompli toutes les formalités liées à l'inscription (y compris le paiement du droit d'engagement)** dans les délais prescrits à l' Art. 9, point 1b. du RSG. Selon l'appréciation de l'organisateur, les vérifications administratives pourront avoir lieu la veille de l'épreuve. L'organisateur devra le stipuler dans son règlement particulier d'épreuve.
- 1.8.3** Le paiement de l'inscription devra s'effectuer sur le compte de l'organisateur renseigné dans le règlement particulier de l'épreuve et devra parvenir, dans les mêmes délais que les documents relatifs à l'engagement, soit au jour J-2, au plus tard ("J" étant le jour de l'épreuve). Le droit d'entrée à la manifestation, est fixé à **7 €** et n'est pas remboursable. En dérogation au RSG de l'ASAF, un pilote, au volant d'une même voiture, peut s'inscrire dans des classes différentes d'une seule et même Division. Le véhicule ne sera, toutefois pas accepté dans les classes situées en dessous de celle déterminée par sa cylindrée effective. Par contre, et ce, toujours en dérogation aux impositions du RSG de l'ASAF, une seconde inscription pourra être demandée dans une classe supérieure. Un pilote peut inscrire deux véhicules différents dans des Divisions différentes. L'engagement pour véhicule non qualifié, sera remboursé au pilote, moins **12,50 €** pour frais d'administration.

**1.9. ORGANISATION GENERALE**

**1.9.1. ORDRE DES COURSES**

- a. Essais.
- b. L'ordre des courses sera laissé à l'appréciation de l'organisateur.

**1.9.2. DEROULEMENT DES COURSES**

Elles se déroulent en 3 manches.

Nombre de tours : 6 à 12 tours pour chaque manche.

Le pilote sorti du circuit pendant la manche, ne peut y rentrer qu'à l'endroit où il l'a quitté, dans le sens de la course et sans gêner les autres pilotes. S'il ne respecte pas ce point, il recevra une pénalité (20 Points).

Le pilote qui arracherait la rubalise délimitant la piste sera considéré comme sorti du circuit et sera sanctionné par la mise en dernière place de la manche.

- Il est interdit de changer de véhicule pendant la course
- Tout pilote qui change de véhicule pendant la course sera exclu du meeting
- Si un pilote casse pendant les essais, il aura la possibilité de changer de véhicule, pour un véhicule de la même Division et de la même Classe, ou de la Classe inférieure, mais dans tous les cas, avec l'accord du DC et de la CS de l'épreuve.
- Une voiture qui fait un tonneau sera évacuée de la piste et ne pourra reprendre le départ des manches suivantes sans avoir été, au préalable, contrôlée par le CT.

Tout véhicule qui franchit la ligne d'arrivée au drapeau à damier par ses propres moyens sera classé.

- Une finale pourra être organisée, regroupant les 2 meilleurs de chaque classe et où un départ par handicap pourra être organisé, réparti sur toute la longueur du circuit.

**1.9.3. INTERRUPTION DE COURSE**

- Moins de 2 tours de la manche ont été parcourus par le leader : Le premier départ sera annulé et un nouveau départ en grille initiale sera donné, pour le nombre total de tours prévus.
- Minimum 2 tours jusqu'à Moins de 75 % de la course de la course ont été parcourus par le leader : Un nouveau départ sera donné en grille, pour le nombre de tours restants, mais dans l'ordre du classement établi au tour précédant l'interruption.
- Au-delà de 75 % de la course, parcourus par le leader : La course est terminée et le classement sera établi selon les positions occupées au tour précédant l'interruption.

Pour être classé, il faut avoir parcouru, au moins, la moitié du nombre de tours parcourus par le vainqueur.

**N.B.** : Le (les) pilote(s) responsable(s) de l'interruption ne sera (seront) pas classé(s) dans la manche.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 1.9.4. REGROUPEMENTS

Dans toutes les Divisions, chaque classe peut être regroupée avec une ou des classes immédiatement supérieures, ceci, dans le but d'étoffer les plateaux et d'assister, ainsi, à des courses plus intéressantes. Les classes jugées les plus rapides seront placées en début de grille et une distance de 10 mètres sera laissée entre chacune d'elles.

### 1.9.5. TIMING.

#### **Il sera absolument RESPECTE par les concurrents**

Possibilité d'organiser des V.A. la veille de la course (précisé dans le Règlement Particulier de l'épreuve et dont l'organisateur décidera du timing).

Le jour de la course :

Il s'agit d'un timing "conseillé" que l'organisateur pourra aménager légèrement suivant la spécificité de son épreuve.

7H15	Début des vérifications administratives
7h45	Début des vérifications techniques
8H15	Début des essais
09H45	Fin des vérifications administratives
10H10	Fin des vérifications techniques
10H15	Fin des essais
10h30	Briefing obligatoire pilotes, commissaires
11H00	Départ 1 <sup>ière</sup> manche
13H45	Départ 2 <sup>ème</sup> manche
16H00	Départ 3 <sup>ème</sup> manche
18h15	Finale(s)
18H30	Proclamation des résultats et podium

### 1.9.6. POINTS ATTRIBUES AUX MANCHES

Manche 1 et manche 2 : 45, 41, 37, 33, 29, 25, 21, 18,15, 12, 10, ... et 1 pour le 19<sup>ème</sup> et tous les suivants. Les points acquis par un pilote dans les classes différentes d'une même division ne seront pas cumulables.

Manche 3 : 60, 55, 50, 45, 40, 35, 31, 27, 23, 19, 15, 11, 8, 6, 5, 4, 3, 2 et 1 pour le 19<sup>ème</sup> et tous les suivants. Les points acquis par un pilote dans les classes différentes d'une même division ne seront pas cumulables.

### 1.9.7. PROCLAMATION DES RESULTATS

Elle sera identique pour toutes les Divisions et aura lieu de préférence sur le terrain, 1 h, au maximum, après la dernière manche.

La totalité des points à chaque manche sera considérée pour la remise des prix de l'épreuve.

Des coupes, de grandeurs décroissantes, seront remises aux 3 premiers de chaque Division et Classe.

### 1.9.8. PARC FERME

Un parc fermé obligatoire sera créé lors de chaque épreuve (voir Art. 8 du RSG).

Les véhicules resteront au sol, (pas sur les remorques) dans ce parc jusqu'à ½ heure après l'arrivée du dernier véhicule.

## 1.10. GRILLE DE DEPART

### 1.10.1 ENTRAINEMENT

Chaque pilote effectuera les entraînements (**3** tours de reconnaissance) immédiatement après le contrôle technique. Ces **3** tours de reconnaissance seront effectués à allure modérée.

### 1.10.2 GRILLE DE DEPART

**1.10.2.1.** Les départs seront donnés, véhicules placés en grille et à l'arrêt. Ex. de grille : 4 / 3 / 4 / 3 / 4 ou 3 / 2 / 3 / 2.

#### **1.10.2.2. Manche 1**

La grille de départ de la manche **1** sera établie selon un tirage au sort.

Le sens normal de la course est le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Le pilote qui aura choisi la boule portant le N° 1 a le droit de choisir sa place sur la grille de départ en sachant que la place N° 1 se trouve à gauche dans le sens de la course.

S'ensuivra, ensuite, pour le choix des autres places, la logique séquentielle déterminée par le tirage au sort. Tout pilote n'ayant pas effectué de tirage au sort sera placé en fin de grille pour la première manche.

#### **1.10.2.3. Manche 2**

Lors de la seconde manche, la mise en place de la grille s'effectuera dans l'ordre inverse de la grille établie pour la Manche 1.

#### **1.10.2.4. Manche 3**

**La manche 3 peut être assimilée à la finale, le premier classé après les 2 premières manches pourra choisir sa place sur la grille de départ. Pour le choix des autres places, la logique séquentielle décroissante déterminée par le classement des 2 manches additionnées, devra être respectée.**

### 1.10.3 PRE-DEPART ET DEPART

Si un pilote se présente en retard avec son véhicule au moment du départ, celui-ci lui sera refusé.



## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 1.10.4 NOMBRE DE PILOTES PAR MANCHE

Suivant le tracé du circuit ce nombre de pilotes admis sera déterminé par le Commissaire Sportif qui homologue le circuit (voir fiche d'homologation) mais avec un maximum de 20.

### 1.11. CLASSEMENTS - CHAMPIONNATS

1.11.1. Pour être classé, le pilote doit passer la ligne d'arrivée à bord de son véhicule et sans aucune aide extérieure. Il devra, également, avoir effectué, au minimum, 50%, du nombre de tours du vainqueur de sa classe. (Exemple : le vainqueur d'une classe a effectué 17 tours. Seront classés, les pilotes de cette classe ayant parcouru 9 tours et plus. Si le vainqueur n'a parcouru que 16 tours, 8 tours, seulement seront nécessaires pour être repris au classement)

1.11.2. Les classements des Championnats Provinciaux et de la Fédération Wallonie Bruxelles seront établis suivant les paramètres repris à l'Article 4. Championnats du Règlement Sportif Général. Chaque "manche" constituant un classement à part entière.

### 1.12. PENALITES

Tout avertissement sera automatiquement sanctionné par un retrait de vingt (20) points sur le total de la manche ou de la journée. Voir tableau ci-après.

**ATTENTION** :Chaque avertissement équivaut à un retrait de vingt (20) points (Voir tableau) sur le cumul de la journée. Les pilotes qui recevront un avertissement devront **OBLIGATOIREMENT** venir signer cet avertissement **IMMEDIATEMENT** après la manche, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

TABLEAU DES PENALITES				
	Sanctions	Exclusion		Drapeau
	Avertissements	Manche	Epreuve	Equivalence
<b>A. Présentation au secrétariat</b>				
Arrivée tardive après fermeture	x		x	
Attitude incorrecte ou antisportive			x	
Retard aux vérifications techniques			x	
Non présentation soit de la C.I., Lic., et/ou permis de conduire (pour les Divisions concernées)			x	
<b>B. Essais</b>				
1. Non-respect des instructions du DC		1ère X	2ème X	N
2. Non-respect des drapeaux		1ère X	2ème X	N
3. Non-respect des directives des Commissaires de piste		1ère X	2ème X	N
<b>C. Procédure de départ</b>				
1. Non-respect des instructions du DC (1ère fois)	Fin de grille			N/B
2. Non-respect des instructions du DC (2ème fois)		x		N
3. Démarrer avant le signal (1ère fois)	Fin de grille			N/B
4. Démarrer avant le signal (2ème fois)		x		N
<b>D. Durant l'épreuve et dans l'enceinte du meeting</b>				
1. Non-respect du drapeau jaune (1ère fois)	x			N/B
2. Non-respect du drapeau jaune (2ème fois)		x		N
3. Non-respect du drapeau bleu (1ère fois)	x			N/B
4. Non-respect du drapeau bleu (2ème fois)		x		N
5. Non-respect du drapeau noir		1ère X	2ème X	N
6. Non-respect du drapeau rouge		1ère X	2ème X	N
7. Aide extérieure (voir règlement)		x		N
8. Pilotage antisportif (gêner)	x			N
9. Pilotage antisportif (pousser)		x		N
10. Rentrée trop rapide dans le parc (environ 5 Km/h)	1ère X	2ème X		N
11. Essais du véhicule dans le parc pilote		1ère X	2ème X	
12. Vitesse supérieure à 5 Km/h dans le parc pilote		1ère X	2ème X	
13. Attitude incorrecte des supporters et /ou accompagnants	x			
14. Rouler sans casque, harnais ou salopette en tout endroit du meeting			x	
15. Contrevenir à l'article 1.2.7.2. (feux anti-crash verticaux)		x		
16. Bloquer volontairement la course		x		
17. Sortir de son véhicule pendant la manche			x	
18. Contrevenir à l'Art.1.9.2. Déroulement des courses		x		
19. Changer de véhicule pendant une manche ou durant un meeting	x			
	Perte de tous les points			

**A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross**

**1.13. CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES.**

**Le Championnat 2025 d'Auto-Cross de la FWB se déroulera le 3 août à Hives la Roche.**

Ce championnat est réservé aux **seuls** licenciés **ANNUELS** de l'ASAF

**1.14. Règlement-Type/Feuille d'engagement/Feuille des Vérifications/Formulaire de TP**

*(Ces documents- en fichier Word- peuvent être téléchargés sur [www.asaf.be](http://www.asaf.be))*

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

## Partie 2 : KART – CROSS

### 2.1. GENERALITES – DEFINITIONS

Les articles du Règlement Technique et Sportif général ASAF sont d'application.

Une course de Kart-Cross est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit qui peut être en partie stabilisé. L'âge minimum pour participer à une épreuve de Kart-Cross en division 1 est de 16 ans.

- En Division 3, il est possible de concourir à partir de l'âge de 12 ans (Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 12 ans (**né en 2013**) sera atteint).

- En Division 1 et 2, il est possible de concourir à partir de l'âge de 16 ans (Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 16 ans (**né en 2009**) sera atteint).

L'autorisation parentale légalisée par l'Administration Communale du domicile des signataires est, bien entendu, obligatoire dans ces trois cas.

### 2.2. ORGANISATION

#### 2.2.1. ENTRAÎNEMENTS

Après l'inscription et les Vérifications Techniques, tout pilote devra effectuer au moins, 3 tours de reconnaissance. Ces entraînements, non chronométrés seront effectués à allure modérée suivant la procédure définie dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

#### 2.2.2. GRILLE DE DEPART

2.2.2.1. Les départs seront donnés, véhicules placés en grille et à l'arrêt. Ex. de grille : 4 / 3 / 4 / 3 / 4 ou 3 / 2 / 3 / 2.

##### 2.2.2.2 – Manche 1

La grille de départ de la Manche 1 sera établie selon un tirage au sort.

Le sens normal de la course est le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Tirage au sort manuel exécuté par les concurrents :

Celui-ci sera réalisé lors du passage aux Vérifications Administratives.

Le pilote qui aura choisi la boule portant le N° 1 a le droit de choisir sa place sur la grille de départ en sachant que la place N° 1 se trouve à gauche dans le sens de la course.

S'ensuivra, ensuite, pour le choix des autres places, la logique séquentielle déterminée par le tirage au sort.

Tout pilote n'ayant pas effectué de tirage au sort sera placé en fin de grille pour la première manche.

Tirage au sort manuel ou informatique exécuté par l'organisateur :

Celui-ci sera réalisé par l'organisateur lui-même avant l'ouverture des Vérifications Administratives. Qu'il soit manuel ou informatique, il pourra se faire la veille de l'épreuve ou le jour de l'épreuve en présence d'un Officiel désigné par la Fédération (Commissaire Sportif, Observateur, ...).

##### 2.2.2.3 – Manche 2

Lors de la seconde manche, la mise en place de la grille s'effectuera dans l'ordre inverse de la grille établie pour la Manche 1.

##### 2.2.2.4 – Manche 3

**La manche 3 peut être assimilée à la finale, le premier classé après les 2 premières manches pourra choisir sa place sur la grille de départ. Pour le choix des autres places, la logique séquentielle décroissante déterminée par le classement des 2 manches additionnées, devra être respectée.**

Selon le nombre de participants, l'organisateur pourra organiser une finale "A" reprenant les pilotes ayant obtenu le plus grand nombre de points et, une finale "B" pour les pilotes classés après ceux repris pour la finale "A".

La finale "B" éventuelle se déroulera avant la finale "A".

#### 2.2.3. COURSE

2.2.3.1. **Dans le cadre d'un meeting Kart-Cross (seul)**, le nombre de manches est, au maximum, de 4 (Voir règlement particulier). Si l'organisateur a prévu 4 manches, il devra l'afficher avant le départ de la première manche.

Longueur des manches :

- Pour un circuit de 600 mètres, le nombre de tours minimum est fixé à 8+1.

- Pour les circuits de plus de 900 mètres, le nombre de tours minimum est fixé à 6 +1 (Voir règlement particulier)

2.2.3.2. **Regroupement : Si, au départ d'une manche, le nombre de Kart-Cross participants s'avère être inférieur à 6**, le Directeur de Course peut regrouper cette catégorie avec la catégorie supérieure ou inférieure sans pour autant dépasser le nombre de véhicules autorisés par le Commissaire Sportif désigné comme IS.

N.B. : La Division supérieure sera toujours placée, au départ, devant la Division inférieure.

2.2.3.3. Le **nombre de tours** à effectuer sera précisé dans le règlement particulier et au départ de chaque manche et finale.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

- 2.2.3.4. SUPER Finale :** suivant le timing et à la demande de l'organisateur, une super finale pourra être organisée. Celle-ci sera facultative et n'interviendra, ni dans le classement du jour, ni dans le classement des championnats. Cette super finale regroupera les pilotes de la Division 1, uniquement.
- 2.2.3.5. Si, au cours d'un meeting, plus de 3 manches devaient être organisées, seuls les 3 meilleurs résultats** seraient retenus pour l'attribution des points.
- 2.2.3.6. Dans le cadre d'un meeting jumelé avec un Auto-Cross,** l'épreuve se composera de 3 manches avec un maximum de véhicules sur la grille de départ, déterminé par le Commissaire Sportif qui homologue le circuit, sans pour autant dépasser 20 karts par manche.  
Le timing du Kart-Cross est identique à celui de l'Auto-Cross.  
En aucun cas, l'ordre pré établi des manches « Kart-Cross – Auto-Cross » ne pourra être modifié ; il est donc exclu de remplacer le déroulement d'une manche « Auto-Cross », par celui d'une manche « Kart-Cross » ou vice-versa, sauf, si cette manche est définitivement supprimée.
- 2.2.3.7. Les signaux**  
Drapeaux : Voir Chapitre II des Prescriptions Sportives  
N.B. : Le drapeau Noir avec disque orange □ N°, sera utilisé en Kart-Cross  
Panneaux : Pour annoncer le départ : présentation du panneau 10" et 5 "  
Feux : Pour annoncer le départ : allumage du (es) feu(x) rouge(s)  
Pour donner le départ : extinction du (es) feu(x) rouge(s)
- 2.2.3.8. Procédure de départ**
- a. A l'horaire prévu, les pilotes viendront prendre place en pré-grille.
  - b. Dans le cas d'un meeting Kart-Cross, seul, les heures de départ seront affichées au tableau officiel de l'épreuve.
  - c. Dans le cas d'un meeting Kart-Cross jumelé avec un Auto-Cross, un ordre des départs sera affiché sans horaire, à part l'heure de la première manche, car il est impossible de déterminer des heures précises, vu les dépannages à effectuer sur la piste.
  - d. Sans tour de reconnaissance : Lorsque le Directeur de Course leur donnera le signal avec le drapeau vert, les pilotes viendront se positionner sans délai sur la grille. Le pilote n'obtempérant pas immédiatement à ce signal, ne pourra pas prendre le départ (Suivant l'appréciation du DC)
  - e. Avec tour de reconnaissance : Lorsque le Directeur de Course leur donnera le signal avec le drapeau vert, les pilotes partiront pour un tour de reconnaissance et à la fin de celui-ci viendront se placer en grille. Le pilote n'obtempérant pas immédiatement à ce signal, ne pourra pas prendre le départ. (Suivant l'appréciation du DC)
  - f. Durant le tour de reconnaissance, il est interdit de doubler. Le pilote retardé dans ce tour pourra prendre place en fin de grille. Un pilote immobilisé sur la piste pendant ce tour et ne pouvant redémarrer, devra quitter son véhicule, lequel sera évacué ; le pilote ne pourra pas intervenir sur son véhicule et ne prendra pas le départ.
- g. Départs**  
Le Directeur de Course présentera le panneau 10" puis 5" indiquant aux pilotes que le départ est imminent.
1. **Départ donné au drapeau :**  
Le Directeur de Course lèvera le drapeau national et, après un délai de 2 à 7 secondes, **l'abaissera**, donnant ainsi le signal de départ.
  2. **Départ donné aux feux :**  
Le Directeur de Course allumera le(s) feu(x) rouge(s) et après un délai de 2 à 7 secondes, les **éteindra**, donnant ainsi le signal de départ.
  3. Jusqu'à ce que le signal de départ soit donné, les véhicules devront rester strictement immobiles.
  4. Le(s) pilotes ayant causé un faux départ partira (ont) en fin de grille. En cas de 2ème faux départ du (es) même(s) pilote(s), la mise hors course pour la manche sera prononcée. Voir Art. 2.11.4 - Tableau des pénalités, Point C4.
- 2.2.3.9. Interruption de la course**
- a. Moins de 2 TOURS de la manche ont été parcourus effectués par le leader : le premier départ est considéré comme nul et un départ en grille initiale pour le nombre total de tours prévus, sera donné
  - b. Minimum 2 TOURS jusqu'à 75% de la course ont été parcourus par le leader : un nouveau départ sera donné, en grille, pour le nombre de tours restants, et dans l'ordre du classement établi au tour précédant l'interruption
  - c. Au-delà de 75 % de la course : celle-ci est considérée comme terminée et le classement sera établi selon les positions occupées au tour précédant l'interruption. Pour être classé, il faut avoir parcouru, au moins, la moitié du nombre de tours parcourus par le vainqueur.
- N.B.** : Le (les) pilote(s) responsable(s) de l'interruption ne sera (seront) pas classé(s) dans la manche.

### **2.3. CLASSEMENTS LORS DE L'EPREUVE**

#### **2.3.1. POINTAGE**

##### **POINTS ATTRIBUES AUX MANCHES**

Manche 1 et manche 2 : **45, 41, 37, 33, 29, 25, 21, 18,15, 12, 10, ... et 1** pour le 19ème et tous les suivants. Les points acquis par un pilote dans les classes différentes d'une même division ne seront pas cumulables.

Manche 3 : **60, 55, 50, 45, 40, 35, 31, 27, 23, 19, 15, 11, 8, 6, 5, 4, 3, 2 et 1** pour le 19ème et tous les suivants.

Les points acquis par un pilote dans les classes différentes d'une même division ne seront pas cumulables.

- a. Seuls les Kart-Cross passant la ligne d'arrivée au drapeau à damier par leurs propres moyens pourront prendre des points. Il est interdit de pousser un Kart-Cross pour franchir la ligne d'arrivée.
- b. L'arrivée sera jugée au niveau des balises ou de la ligne d'arrivée et au baisser du drapeau à damier.
- c. Les Kart-Cross roulant avec une numérotation illisible ne seront plus pointés.
- d. Le total des points acquis lors des 3 meilleures manches déterminera le classement général.
- e. En cas d'ex aequo, la place obtenue lors de la dernière manche, déterminera le vainqueur.
- f. Lors de chaque course (manches ou finale), si, il y a plus de participants que le nombre autorisé par le Commissaire Sportif chargé de l'homologation de la piste, il y aura une répartition équivalente en nombre de pilotes, dans un groupe A et un groupe B. Cette répartition se fera par tirage au sort.
- g. Les numéros pairs participeront à la course A ; les numéros impairs, à la course B.
- h. Ils seront placés sur la grille par ordre croissant des numéros tirés. (Voir 2.2.2).
- i. Il n'y aura qu'une seule finale pour la catégorie. Les participants à cette finale seront les mieux classés de la course A et les mieux classés de la course B.

### **2.4. PRESCRIPTIONS GENERALES**

- 2.4.1. INSCRIPTION : Un véhicule ne peut être inscrit par 2 pilotes.
- 2.4.2. Avant de pouvoir participer aux entraînements et, donc, de prendre part au meeting, tout véhicule doit être passé aux vérifications administratives et techniques
- 2.4.3. Le pilote et son véhicule doivent rester conformes aux règlements « technique » et « sécurité » pendant tout le déroulement de l'épreuve, y compris durant les séances d'essais ou d'entraînements.
- 2.4.4. Aucun essai ne pourra être effectué en dehors des essais officiels prévus par l'organisateur. Lors des entraînements et de la course, il est formellement interdit de provoquer volontairement un accrochage, aussi léger soit-il.
- 2.4.5. Les pilotes ne parvenant pas à éviter les contacts de leurs véhicules entre eux pourront être sanctionnés par le Directeur de Course et/ou par la Commission Sportive.
- 2.4.6. Le respect des signaux : la connaissance et le respect de tous les signaux seront exigés de tous les pilotes. Des sanctions sévères seront prises à l'égard des pilotes négligeant ces articles. (Voir tableau des pénalités - Art. 2.11.4, points D1/2/3/4/5)
- 2.4.7. Aucune réparation à un Kart-Cross n'est permise :
  - Sur la grille de départ ;
  - Sur la piste pendant tout le déroulement de l'épreuve.
- 2.4.8. En cas de panne sur le circuit, le pilote doit ranger son Kart-Cross le plus loin possible du bord de la piste et le quitter sous les injonctions du Commissaire de piste pour se rendre en lieu sûr.
- 2.4.9. Il est interdit de rouler sur la piste à contre sens ainsi qu'en marche arrière.
- 2.4.10. Pour être classé, le véhicule devra franchir la ligne d'arrivée conformément à l'Art. 2.3.2 et avoir parcouru 50 % du total des tours réalisés par le vainqueur de la manche.
- 2.4.11. Après le franchissement de la ligne d'arrivée, le pilote devra ralentir ; il lui est interdit d'encore dépasser.
- 2.4.12. Le pilote de tout Kart-Cross immobilisé sur ou en dehors de la piste, qui ne peut repartir par ses propres moyens devra sortir de son kart sur injonction des Commissaires de piste. Toute aide extérieure, par qui que ce soit (Supporter, accompagnant, commissaire, officiel, etc.) entraînera la mise hors manche immédiate (Voir Art. 2.11.4 – Pénalités, point D6).
- 2.4.13. Un Kart-Cross qui fait un tonneau complet, ne sera pas autorisé à reprendre la piste même s'il retombe sur ses quatre roues. Il sera évacué de la piste et ne pourra reprendre le départ des manches suivantes sans avoir été, au préalable, contrôlé par le CT.
- 2.4.14. En cas de sortie de piste, le pilote doit rentrer sur le circuit au même endroit en cédant le passage aux karts circulant régulièrement.
- 2.4.15. Le concurrent qui « coupe » volontairement le circuit se verra sanctionné **par la mise hors course pour la manche**. Un pilote qui sort de son Kart pendant la manche, sera **sanctionné par la mise hors course pour la manche**.
- 2.4.16. Il est interdit de s'entraîner ou d'essayer son véhicule dans le parc pilote.
- 2.4.17. En dehors des courses, vers le départ ou au retour du parc pilotes et dans celui-ci, la vitesse ne peut excéder 5 Km/h.
- 2.4.18. Les organisateurs et officiels se réservent le droit d'interrompre ou d'écourter les courses en cas de force majeure.

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

- 2.4.19.** Un pilote qui change de Kart pendant une manche ou durant un meeting sera exclu. Il perdra tous les points acquis à l'épreuve.
- 2.4.20.** Toute conduite dangereuse, antisportive ou de nature à fausser le résultat de l'épreuve est passible de sanctions (allant du blâme à l'exclusion) prononcées par le Directeur de Course et/ou les Commissaires Sportifs.
- 2.4.21.** Si au cours d'une manche de la D3, il y a moins de 3 pilotes, on fera courir ces pilotes avec la D2 (derrière elle).
- 2.4.22.** Si moins de 3 pilotes en D2, on fera courir la D2 avec la D1 (derrière elle)
- 2.4.23.** Un Kart-Cross qui fume abondamment sera placé en fin de grille avec une pénalité de 20 points.  
**La DC peut aller jusqu'à la mise hors course pour la manche et, même, jusqu'à l'exclusion du meeting.**

### 2.5. CIRCUIT

- 2.5.1.** Caractéristiques et zone de départ (sauf indications contraires stipulées sur la licence d'homologation) : circuit d'une longueur de 600 m minimum, largeur minimum 8 m. Au départ, la largeur sera de 10 m minimum sur une longueur allant de 40 à 80 m jusqu'au premier virage.
- 2.5.1.** Composition : au minimum, 30 % de revêtement non stabilisé, pente maximum de 20 %.
- 2.5.2.** Les postes de Commissaires seront disposés sur le circuit conformément à la licence d'homologation (2 commissaires au minimum, par poste), équipés d'extincteurs homologués pour l'année et des drapeaux nécessaires (voir Chapitre II des Prescriptions Sportives). Chaque poste doit pouvoir communiquer à vue avec le poste suivant et précédent.  
Les Commissaires auront 18 ans au minimum et seront licenciés CAS ASAF.  
Ils seront en liaison avec la Direction de Course.  
Une protection efficace protégera les postes de Commissaires à une distance minimale de 5 mètres de la piste. Sans cette protection, ils devront se trouver à, au moins, 10 mètres de la piste.
- 2.5.3.** Les spectateurs seront contenus dans une enceinte correctement aménagée à une distance minimum de 10 à 15 m du bord de piste ou à tout autre endroit prévu par le plan d'homologation.
- 2.5.4.** Dans le cas d'une organisation jumelée avec l'Auto-Cross, la piste utilisée par les Karts, restera identique à celle de l'Auto-Cross.
- 2.5.5.** **Le circuit peut comporter un "Joker Lap", pouvant être utilisé lors de toutes les courses et dans toutes les catégories choisies par l'organisateur.**

### 2.6. REGLEMENT TECHNIQUE

#### 2.6.1. CATEGORIES DE KART : Catégorie Moteur/Cylindrée

Catégorie	Moteur	Cylindrée
DIVISION 3	Citroën 2CV Moto	Max 652cc Max 500cc bridé 40CV (voir 2.6.3.1. RP AC/KC)
DIVISION 2	Moto	Max 500cc
DIVISION 1	Moto	4T et Max 650 cc (carbu ou injection)

#### 2.6.2. REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL EN KART-CROSS

- 2.6.2.1. Définition** : Un kart cross est un véhicule monoplace à quatre roues dont la position du pilote est centrale et qui répond aux dimensions ci-après :
- Longueur max. : 2,60 m hors tout ;
  - Largeur max. : 1,60 m hors tout ;
  - Hauteur max. : 1,50 m hors tout.
- 2.6.2.2. Châssis** : doit satisfaire à l'Art. 2.7.1.
- 2.6.2.3. Freins** : Ils sont OBLIGATOIRES sur les deux trains avec circuits séparés et indépendants dans toutes les divisions.
- 2.6.2.4. Moteur** : (voir 2.6.1.) Injection autorisée. Transmission intégrale et suralimentation interdites.
- 2.6.2.5. Pneus** : les roues jumelées et les roues munies de chaînes et de clous sont interdites, de même que les pneus de type AGRAIRE et BAB-CROSS.
- 2.6.2.6. Numérotation** :
- Le chiffre noir doit avoir minimum 20 cm de hauteur et 3 cm d'épaisseur.
  - 1 numéro sur la face avant et 1 numéro sur le toit de chaque côté ou sur les grilles latérales.
  - Une plaque d'identification de toit en polyester, de dimensions minimales de 25 cm de base x 20 cm de haut sera apposée verticalement, sur le toit, dans la partie centrale et dans le sens de la longueur du Kart.
  - Une protection de même matière et de forme triangulaire dont les dimensions minimales seront de 3 cm de côté et de même hauteur que la plaque de toit, sera installée en avant de celle-ci. Cette forme triangulaire a pour fonction de garder lisible, le numéro de départ du Kart.
- 2.6.2.7. Pas d'extincteur obligatoire.**

## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

### 2.6.3. REGLEMENT TECHNIQUE PARTICULIER

#### 2.6.3.1. Division 3 :

- Amortisseurs :
  - Avant : max. 1 de chaque côté
  - Arrière : max. 2 de chaque côté
  - Amortisseurs à bonbonnes extérieures autorisées.
- Jantes : maximum 10 pouces de diamètre à l'avant et à l'arrière.
- Moteur : peut être du type Citroën 2 CV 652c ou un moteur de moto de 500cc bridé à l'admission par une bride GPZ 500 empêchant de dépasser 40 CV. Cette bride de couleur bleue coulée dans la masse est obligatoire pour ce type de moteur (moto)

#### Préparations permises pour le 2CV :

- Le niveau sonore n'excédera pas 95dB avec un silencieux (obligatoire pour toutes les DIV)
- L'allégement du volant moteur est autorisé ; l'arbre à cames est libre ; l'alternateur est facultatif pour les moteurs 2CV de la DIV 3.
- Filtre à air libre
- Réglage carburateur (gicleurs et CO) !! SOLEX type 21-26 interdits
- Allumage électronique ou à vis platinées
- Filtre à huile (ôter ou déplacer)
- Réglage des soupapes (jeu)
- Suppression des conduites de préchauffage du collecteur d'admission (venant du collecteur d'échappement)
- La commande de la boîte (passage des rapports)
- Le passage du câble d'embrayage
- Ôter le câble du compteur et en boucher l'orifice
- Freins : doivent être strictement d'origine, disques avec étriers ou tambours accolés à la boîte. Le maître-cylindre et les conduites sont libres. Les freins avant (obligatoires) sont libres et le, perçage des disques avant est autorisé.
- Aucune autre transformation manuelle ou mécanique n'est permise sur l'ensemble moteur.

#### **2.6.3.1.1. Numérotation :**

Le fond de couleur sera blanc et les chiffres, noirs.

#### 2.6.3.2. Division 2 :

- Amortisseurs : libres.
- Jantes : maximum 10 pouces de diamètres.
- Moteur : 2 ou 3 cylindres 500cc maximum avec démarreur électrique ou lanceur obligatoire.
- Préparations permises : Préparation du moteur, de la boîte : LIBRE

#### 2.6.3.3. Division 1 :

- Amortisseurs : libres.
- Jantes : maximum 10 pouces de diamètre.
- Moteur : libre, cylindrée maximum 600cc.
- Moteur avec alimentation par carburateur ou Injection.
- Démarreur électrique ou lanceur obligatoire.

## 2.7. REGLEMENT TECHNIQUE DE SECURITE KART CROSS

### 2.7.1. LE CHASSIS :

**2.7.1.1.** Doit faire fonction de cage et donc, protéger le pilote lors d'un tonneau, accident ou sortie de route. Le châssis et l'arceau seront obligatoirement en acier.

**2.7.1.2.** Diamètre extérieur du tube (arceau et châssis) : 30/2 mm minimum en Division 3 et en Démonstration Junior, ainsi que pour les anciens Karts. Tous les nouveaux auront obligatoirement un arceau en tube de 38/2,5 ou 40/2 mm. Lors des vérifications techniques, 1 trou pourra être foré dans les tubes pour vérification de l'épaisseur du métal.

**2.7.1.3.** L'arceau pourra être fixé au châssis de la manière suivante :

**a.** L'arceau principal sera soudé au châssis, en 6 points, au minimum.

**b.** Les jambes de forces avant et arrière seront connectées au châssis et à l'arceau principal.

Ces connections devront être réalisées au moyen de manchons fixés par 2 boulons, au minimum par connections. Chaque boulon aura un diamètre minimum de 8 mm et sera de qualité 8/8, au moins.

**2.7.1.4.** Un anneau de remorquage correctement soudé à l'avant et à l'arrière est obligatoire. Leur diamètre intérieur ne sera pas inférieur à 50 mm.

#### **2.7.1.5. Protection latérale :**

A hauteur du bassin du pilote, sur toute la longueur de la cellule et jusque derrière le siège, un tube (soudé ou fixé par des manchons) en position horizontale reliera l'arceau avant à l'arceau arrière (à droite et à gauche du kart).

Le diamètre de ce tube sera identique à celui de l'arceau qui a été soudé au châssis.

### **2.7.2. PROTECTIONS PILOTE**

- 2.7.2.1.** Les mousses de protection sont conseillées sur le châssis dans les environs immédiats du corps du pilote.
- 2.7.2.2.** Les filets latéraux (Type : Filets de tennis) sont obligatoires, avec des mailles de maximum 5 cm et d'épaisseur de 2 mm minimum de façon à ce que, lors d'un tonneau, les bras et les jambes restent à l'intérieur de l'habitacle. Ce filet couvrira l'ensemble de l'ouverture latérale gauche et droite du Kart.
- 2.7.2.3.** A l'emplacement du pare-brise, un grillage métallique sera obligatoirement installé et solidement fixé, de telle façon que des projections de pierres ne puissent atteindre le pilote. 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 mm, au maximum.
- 2.7.2.4.** La plaque de fond est obligatoire, de l'avant du kart jusqu'à derrière le siège du pilote. En acier, elle aura au minimum 1 mm d'épaisseur et en aluminium, 2 mm, au minimum. La plaque de fond en polyester doit avoir 5 mm d'épaisseur minimum. Cette protection sera fixée directement sur le châssis (soudée ou vissée ou rivetée)
- 2.7.2.5.** Un repose-tête est obligatoire.
- 2.7.2.6.** Siège : doit être maintenu par 4 points de fixation (boulons de Ø 8mm et de qualité 8.8 au minimum) et ne peut pas être fixé à la plaque de fond.
- 2.7.2.7.** Une tôle pare feu, fixée verticalement par soudage, rivetage ou boulonnage, partant du plancher du Kart-Cross, jusqu'au toit, est OBLIGATOIRE.  
Elle pourra avoir des ouvertures sur les côtés, le long du siège, mais pas au-dessus de la tête du pilote. Ces ouvertures ne devront pas être supérieures à 12 cm<sup>2</sup>, elles seront au nombre de 6, au maximum, pour l'ensemble de la tôle pare-feu.  
Cette tôle pare-feu ne pourra être inférieure à 1,5 mm d'épaisseur si elle est en alliage d'aluminium ou 1mm si elle est en tôle d'acier. La tôle pare-feu est OBLIGATOIRE pour les quatre Divisions.  
LA FIBRE DE VERRE, LE PLASTIQUE, SONT INTERDITS.
- 2.7.2.8.** 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.

### **2.7.3. PROTECTIONS TECHNIQUES**

- 2.7.3.1.** Freins et conduites de freins :  
Les conduites seront protégées (housses) et placées de telle façon que, même lors d'un accident violent, elles ne puissent être écrasées ou percées.
- 2.7.3.2.** Electricité :
- Les câbles et fils électriques seront protégés par des gaines et placés le plus loin possible de toute source de chaleur ;
  - La batterie sera placée à l'intérieur du châssis et fixée solidement sur un support métallique. Les pôles et bouchons de remplissage seront bien protégés et isolés. Un dispositif étanche (avec mise à l'air) entourant complètement la batterie est obligatoire. Dans le cas d'une batterie sèche, un couvercle de protection empêchant tout court-circuit sera installé sur le dessus de la batterie (**voir : Art. 4.14. du RTG**)
  - Un coupe-circuit est obligatoire. A l'intérieur, il doit pouvoir être actionné par le pilote et à l'extérieur, par un Commissaire de piste. Il sera placé de façon visible et sera protégé. Il sera signalé par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche, d'au moins 12 cm de base.
  - A l'emploi, il coupera immédiatement tout courant électrique et provoquera l'arrêt immédiat du moteur. La commande extérieure du coupe-circuit sera placée dans le coin inférieur gauche du grillage métallique (Pare-brise)
- 2.7.3.3.** Transmission :  
Une protection efficace pour les transmissions par chaînes et "vario" est obligatoire, de façon que les Commissaires de piste ne puissent pas s'y prendre les mains lors d'une intervention pour remettre le kart sur ses roues.
- 2.7.3.4.** Carburant : Le réservoir de carburant et les conduites seront fixés solidement et placés en sûreté, le plus loin possible des sources de chaleur et d'électricité. Le réservoir et les conduites seront en métal ou en plastique renforcé et homologués comme tels.
- 2.7.3.5.** Event obligatoire : Il sera installé depuis le réservoir d'essence jusqu'en dessous du châssis.
- 2.7.3.6.** Harnais de sécurité : Obligation d'avoir un harnais 6 points, homologué FIA en cours de validité, fixé solidement au châssis.
- 2.7.3.7.** Eléments saillants : Les tuyaux d'échappement et autres ne peuvent dépasser des dimensions totales du kart.
- 2.7.3.8.** Feux : Chaque kart devra être équipé de deux feux arrières anti-crash de minimum 21 W chacun. Ceux-ci s'allumeront avec le coupe-circuit uniquement. Tout interrupteur ou tout autre moyen pour les allumer ou les éteindre est strictement interdit.



## A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross

Ils devront pouvoir rester allumés pendant les entraînements, toutes les manches et la finale. Surface minimum éclairée de 50 cm<sup>2</sup> par feu, placés à, au moins, 1 m du sol et, au maximum, à 20 cm de l'axe longitudinal du véhicule.

Un feu arrière "stop" (puissance 21W) est obligatoire. Il sera actionné par la seule pédale de frein.

Les feux "STOP" et anti crash devront être parfaitement verticaux. En cas de non-respect de cette imposition, le pilote sera mis en fin de grille avec 5 points de pénalité.

- 2.7.3.9. Barres anti-encastrement latérales :** Obligatoires entre les roues avant et arrière, elles seront en tubes d'acier d'un diamètre de 25 mm minimum et de 30 mm maximum. Elles pourront être soudées ou boulonnées mais ne pourront comporter aucune arête vive. Tous les angles en seront arrondis, soit par cintrage du tube lui-même, soit par soudage de courbes pré-cintrées.

### 2.8. REGLEMENT SECURITE PILOTE KART

Chaque pilote devra porter lors des manches, des essais, de la finale ou des entraînements :

1. Le casque : aux normes Européennes, le type Jet est interdit.
2. Le port de gants est obligatoire.
3. L'habillement : une combinaison homologuée FIA norme 86, au minimum, est obligatoire.
4. Le harnais 6 points, homologué FIA, non périmé, est obligatoire.
5. Le port d'une "minerve" homologuée est obligatoire.

### 2.9. CONTROLE DE LA CONFORMITE EN FIN D'EPREUVE

Chaque Kart-Cross devra entrer dans le parc fermé et pourra y subir un contrôle visant à déterminer s'il est conforme aux règlements technique et de sécurité ainsi qu'aux impositions particulières de la division dans laquelle il était inscrit.

### 2.10. PARTICIPATION AUX EPREUVES – LICENCES – EPREUVES OPEN

- Pour pouvoir **prendre part** aux épreuves, les concurrents doivent être titulaires de licences **ANNUELLES ASAF ou VAS** du niveau "**C**", au minimum (35 €).

- Cette licence, comme toutes les licences de l'ASAF, peut être obtenue sur demande en ligne, **via un club reconnu par Fédération. Ces demandes se font, en ligne uniquement via le site Internet de la Fédération [www.asaf.be](http://www.asaf.be).**
- **A défaut de détenir une licence ASAF ou VAS**, des Titres de Participation journalière "**TP-C**" (20 €) pourront être obtenus préalablement auprès des organisateurs ou des Commissaires Sportifs de l'épreuve si les conditions d'obtention sont réunies (voir R.S.G. de l'ASAF, Art. 2).
- **L'agrément médical est requis pour obtention des Licences "C" et "TP-C".**
- **N.B. :** Les licenciés du RACB, s'ils ne sont pas également titulaires de licence ASAF/VAS ne seront admis au départ que s'ils acquièrent un "**TP-C**" dont ils pourront, par ailleurs, cumuler les garanties avec celles attachées à leur licence RACB, en cas d'accident ayant provoqué, pour eux, des dommages corporels.
- Il est à noter, également que les titulaires de licence RACB en cours de validité, seront exonérés des formalités d'agrément médical.

- **ATTENTION :** Les concurrents titulaires de "TP-C" prendront les points afférents à leur position au classement de l'épreuve mais ne les comptabiliseront pas aux divers **championnats annuels**, qui sont, eux, **réservés aux seuls licenciés de l'ASAF.**

- Si l'épreuve bénéficie du **statut OPEN (ENPEA)**, les titulaires de licences **étrangères** pourront y prendre part sous le couvert de leur **seule** licence nationale ou internationale, pour autant qu'ils en aient reçu l'autorisation de leur ASN. Cette autorisation peut être expresse (document séparé) ou permanente (inscrite sur la licence elle-même).

- Les concurrents étrangers et ceux inscrits sous "TP-C" prendront les points afférents à leur position au classement mais ne les comptabiliseront pas aux divers **championnats (réservés aux licenciés annuels de l'ASAF).**

**ATTENTION :** les licences "UFOLEP" ne sont pas délivrées par une fédération reconnue par la FFSA (FIA). Elles ne peuvent donc pas être considérées comme "licence étrangère". Leurs détenteurs **doivent**, s'ils désirent participer à l'épreuve, solliciter un "**TP-C**", auprès de l'organisateur.

- Du fait même de son engagement, tout concurrent adhère sans restriction aux divers règlements, déclare en acceptant toutes les conditions, et se soumet (sauf respect du droit à la réclamation) à toutes les décisions rendues par le Directeur de Course ainsi que par la Commission Sportive (sauf respect du droit d'appel). Les concurrents doivent aussi respecter les indications des Commissaires et des Officiels.

Le souscripteur de l'engagement est seul autorisé à prendre place dans le véhicule à quelque moment que ce soit.

**A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross**

**2.11. PARTICULARITES**

**TABLEAU DES PENALITES**

	<b>Sanctions Avertissement</b>	<b>Exclusions Manche</b>	<b>Drapeaux Epreuve</b>
<b>A. Secrétariat</b>			
1. Présentation tardive			•
2. Attitude incorrecte, antisportive			•
3. Absence de Cl, Lic.			•
4. Retard aux vérifications techniques	•		
	<b>Sanctions Avertissement</b>	<b>Exclusions Manche</b>	<b>Drapeaux Epreuve</b>
<b>B. Essais</b>			
1. Rouler sans s'être présenté au secrétariat			•
2. Non-respect des instructions du DC		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
3. Non-respect des drapeaux en général		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
4. Non-respect des directives des Commissaires		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
<b>C. Procédure de départ</b>			
1. Non-respect des instructions du DC (1 <sup>ière</sup> fois)	Fin de grille		
2. Non-respect des instructions du DC (2 <sup>ième</sup> fois)		•	
3. Faux départ (1 <sup>ière</sup> fois)	Fin de grille		
4. Faux départ (2 <sup>ième</sup> fois)		•	
<b>D. Durant l'épreuve et dans l'enceinte du meeting</b>			
1. Non-respect du drapeau jaune (1 <sup>ière</sup> fois)	•		
2. Non-respect du drapeau jaune (2 <sup>ième</sup> fois)		•	
3. Non-respect du drapeau bleu (1 <sup>ière</sup> fois)	•		
4. Non-respect du drapeau bleu (2 <sup>ième</sup> fois)		•	
5. Non-respect du drapeau noir		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
6. Non-respect du drapeau rouge		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
7. Aide extérieure		•	
8. Pilotage antisportif ( gêner)	•		
9. Pilotage antisportif dangereux (pousser)		•	
10. Rentrée trop rapide dans le parc		•	
11. Essais du véhicule dans l'enceinte du meeting		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
12. Vitesse supérieure à 5km/h dans l'enceinte		1 <sup>ère</sup> X	2 <sup>ème</sup> X
13. Attitude incorrecte des accompagnants envers les Officiels, Organisateur ou toute autre personne qui participe à l'épreuve		•	
14. Rouler sans casque, minerve, harnais, gants et			•

<b>A - Règlement Particulier Auto-Cross/ Kart Cross</b>			
salopette dans l'enceinte du meeting			
15. Contrevenir à l'Art. 2.4.13. (tonneau complet)		•	
16. Contrevenir à l'Art. 2.4.15. (sortir de son kart)		•	
17. Contrevenir à l'Art. 2.4.19. (changer de kart)			•
18. Contrevenir à l'Art. 2.7.3.7. (feux STOP et anti crash verticaux)	Fin de grille + 5 points		
19. Kart-Cross qui fume (Art. 2.4.22.)	Fin de grille + 20 points		

Tout concurrent dont l'attitude, soit au cours de l'épreuve soit lors de la remise des récompenses, serait incorrecte par des propos, des actes ou des tricheries, est passible des sanctions prévues au Règlement Sportif Général de l'ASAF. Le pilote est responsable du comportement des supporters, amis, parents et mécaniciens qui l'accompagnent. En règle générale, tout ce qui n'est pas explicitement autorisé est interdit.

**ATTENTION :**

Chaque avertissement équivaut à un retrait de vingt (20) points (Voir tableau) sur le résultat de la manche et/ou journée. Ils sont cumulables pendant la journée du meeting.

Les pilotes qui recevront un avertissement devront OBLIGATOIREMENT venir signer cet avertissement IMMEDIATEMENT après la manche, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

**2.12. REMISE DES PRIX**

**2.12.1** La remise des prix s'effectuera au plus tard 1 heure après la fin de la dernière course.

**2.12.2** Il sera remis des coupes ou des trophées aux 3 premiers de chaque Division.

**2.13. ENGAGEMENT (Important : voir Art. 9. Du RSG)**

N.B. : les droits d'entrée réclamés au concurrent lors de son arrivée ne seront pas remboursés lors de son inscription. Le montant de l'engagement ne sera plus remboursé aux pilotes qui se sont présentés aux essais ou qui y ont participé.

**2.14. CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE - BRUXELLES**

**Le Championnat 2025 de Kart Cross de la FWB se déroulera le 3 août à Hives la Roche.**

Ce championnat est réservé aux **seuls** licenciés **ANNUELS** de l'ASAF

**2.14.1.** Pour être classé, le pilote doit passer la ligne d'arrivée à bord de son véhicule et sans aucune aide extérieure. Il devra, également, avoir effectué, au minimum, 50%, du nombre de tours du vainqueur de sa classe. (Exemple : le vainqueur d'une classe a effectué 17 tours. Seront classés, les pilotes de cette classe ayant parcouru 9 tours et plus. Si le vainqueur n'a parcouru que 16 tours, 8 tours, seulement seront nécessaires pour être repris au classement)

**2.14.2.** Les classements des Championnats Provinciaux et de la Fédération Wallonie Bruxelles seront établis suivant les paramètres repris à l'Article 4. Championnats du Règlement Sportif Général. Chaque "manche" constituant un classement à part entière.

**2.15. Règlement-Type/Feuille d'engagement/Feuille des Vérifications/Formulaire de TP**

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

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