

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

### Partie 1 : AUTO-CROSS

**Art. 1.1** - Les Articles des Règlements Technique et Sportif Généraux ASAF sont d'application.

#### **Art. 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 (R.T.G.)

##### **1.2.4. NUMEROS DE COMPETITION**

**1.2.4.1.** Les chiffres des numéros de course, noirs sur fond blanc doivent avoir 28 cm de hauteur et l'épaisseur du trait sera de 5 mm 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. Les chiffres auront les dimensions suivantes 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.

##### **1.2.5. PARE-BRISE**

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

b. 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.

c. 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 d'un carré 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, promo-loisirs et Division 6, l'on peut utiliser, en remplacement de la vitre de la porte du côté conducteur :

- soit, du polycarbonate (Makrolon, Lexan ou Axxis) - le **plexiglas** étant interdit
- soit un grillage de même composition que le pare-brise. Ce grillage sera amovible, obligatoirement. (dispositif de charnières supérieures)

**1.2.6.2.** Pour la Division 3, un filet homologué est OBLIGATOIRE. Un filet de construction artisanale est acceptable, mais sa fiabilité sera constatée par la Commission Technique, seule habilitée à ce constat.

##### **1.2.7. ECLAIRAGE**

**1.2.7.1.** Tout véhicule doit être équipé de deux feux "stop" (ampoule de 21 W) qui devront être actionnés par la seule pédale de frein. Ceux-ci devront être fixés dans la partie supérieure, à une hauteur de plus ou moins 1 m ou à la hauteur de l'emplacement de la vitre arrière du véhicule.

**1.2.7.2.** Deux feux rouges "anti-crash" (ampoule de 21 W) utiles en cas de mauvaise visibilité seront obligatoires **et devront être allumés automatiquement au moment du branchement du coupe-circuit (Interrupteur interdit)** Ils devront être placés au centre de la partie supérieure à une hauteur de plus ou moins 1 m ou à la hauteur de l'emplacement de la vitre arrière du véhicule.

Les feux anti-crash devront être parfaitement verticaux. En cas de non-respect de cette imposition, l'exclusion de la manche sera prononcée.

### **1.2.8. CHASSIS**

Structure d'ensemble du véhicule, y compris toute pièce solidaire de la dite 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. 4.39.1. du Chap. VI. (RTG)

#### **Ailes**

Voir Art. 4.39.2. 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 addendum le jour de la course)

### **1.2.15. ELARGISSEURS DE VOIES**

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

### **1.2.16. ENJOLIVEURS**

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

### **1.2.17. FREINS**

Voir Art. 4.25. 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. 4.16. 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. 4.13. 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. 4.40. 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. Le harnais de confection artisanale est interdit.

### **1.2.25. BATTERIE**

Voir Art. 4.4. du Chap. VI. (RTG)

### **1.2.26. TOLE PARE-FEU**

Voir Art. 4.43 - 4.43.1 et 4.43.3 du Chap. VI. (RTG)

L'article 4.43.2 du Chap. VI (RTG) - Complément relatif 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. 4.36. 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. 4.32. 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 cms 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 un tuyau de diamètre "un pouce", d'un seul tenant, non renforcé et 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 du tube recourbé, sur la carrosserie

### **1.2.33. CYLINDREE**

Voir Art. 4.14. du Chap. VI. (RTG)

### **1.2.34. SURALIMENTATION**

Voir Art. 4.41. 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 IGNIFUGÉE AUX NORMES FIA 1986, EST CONSEILLÉE.**

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

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

## **Art. 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
New Junior	jusqu'à 1200cc de 14 ans à 18 ans inclus

### **DIVISION 3**

de 0 à ILLIMITE

### **DIVISION 6**

de 0 à ILLIMITE

### **LES VEHICULES DE TYPE « JEEP » 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.

#### **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 doit se trouver soit un grillage métallique ouvrant rabattable, soit des filets homologués (voir Art. 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. 4.13.)**

**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 :

**1.3.3.1.** 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. Carrosserie**

Elle doit rester dans l'état original. Voir Art 1.3.1.5.

**1.3.3.5. Pare-chocs avant et arrière**

Voir Art. 1.2.32.

**1.3.3.6. Jantes**

Le choix des roues est libre.

**1.3.3.7. Coupe circuit**

Intérieur et extérieur obligatoire (Chapitre VI du RTG Art. 4.13.)

**1.3.3.8. Les véhicules à 4 roues motrices sont autorisés.**

**1.3.3.9. Portières**

Voir Art. 1.2.10, ci-dessus.

**Art. 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.**

**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 respectée 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 Art1.6, ci-après)**

Une protection efficace (pneus) protégera les postes de Commissaires. Sans cette protection, ils devront se trouver à, au moins, 5 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.

## **Art. 1.5. AGE REQUIS**

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. 2.2.15).**

**ATTENTION, PREAVIS : Dès 2012 la cylindrée maximale pour les juniors sera de 1200cc**

## **Art. 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 homologués pour l'année et des drapeaux nécessaires au bon déroulement de l'épreuve (Voir Chapitre II)

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

Les essais sont strictement interdits dans le parc pilote.

Les organisateurs disposeront sur le circuit de 2 ambulances, d'1 médecin et d'1 infirmier.

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.

## **Art. 1.7. ORGANISATION PRATIQUE**

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

L'organisateur placera au milieu du parc fermé 2 récipients de couleurs différentes : le premier pour récolter les eaux de refroidissement et le second pour récolter les huiles usagées des véhicules.

Le parc pilote est uniquement accessible à partir de midi, 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 participant 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 chiens 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.

## **Art. 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 envoyé 1 mois à l'avance au secrétariat de chaque club. Celui-ci mettra tout en œuvre pour que les pilotes de la discipline, puissent le consulter. L'organisateur y ajoutera un bulletin d'inscription ou d'engagement.

Ce bulletin d'engagement sera renvoyé à l'organisateur dûment rempli par le pilote.

**1.8.2.** Tout pilote devra s'inscrire au minimum 8 jours avant l'épreuve, date de la poste faisant foi. Seuls, les pilotes demandant une licence « **1J-C** » ou « **1J-B** » (valable seulement pour ce meeting) pourront s'inscrire le jour même de l'épreuve.

Une amende correspondant à 20% du prix de l'engagement pourra être réclamée par l'Organisateur à tout pilote qui n'a pas renvoyé son bulletin d'engagement (Voir : 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 peut se faire le jour de l'épreuve ou la veille, suivant le timing des Vérifications Administratives.

Le droit d'entrée est fixé à 5 € 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 à l'exception de faire un panaché avec la Division Promo-Loisirs.

L'engagement pour véhicule non qualifié, sera remboursé au pilote, moins **12,50 €** pour frais d'administration.

## **Art. 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, au minimum. Suivant le timing de l'épreuve, la quatrième manche peut être supprimée.

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 par ses propres moyens sera classé pour autant qu'il respecte l'Art. 1.9.3 du présent règlement particulier.

### **1.9.3 INTERRUPTION DE COURSE**

- Moins de 25 % 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.
- Moins de 75 % mais 25 % (au minimum) 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.
- 75 % de la course ont été 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.

### **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.

## **TIMING.**

### **Il sera absolument RESPECTE**

7 h 45 - 10 h 45	Inscription au secrétariat (fermé à 10h45)
7 h 45 - 10h46	Contrôle technique (fermé à 10h46)
8 h 15 - 11 h 15	Essais
10 h 00 - 10 h 15	Briefing obligatoire (pilotes, commissaires)
10 h 30	Début d'épreuve
	Finale

#### **1.9.1. POINTS ATTRIBUES A TOUTES LES MANCHES**

**50 - 45 - 40 - 35 - 31 - 27 - 23 - 20 - 17 - 14 - 12 - 10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1** points pour le 19ème et tous les suivants.

Les points acquis par un pilote, dans des Classes ou Divisions différentes, ne sont pas cumulatifs.

#### **1.9.2. PROCLAMATION DES RESULTATS**

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

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.

#### **1.9.3. 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.

## **Art. 1.10. GRILLE DE DEPART**

### **1.10.1. ENTRAÎNEMENT**

Chaque pilote effectuera les entraînements (2 tours de reconnaissance) immédiatement après le contrôle technique. Ces 2 tours de reconnaissance seront effectués à allure modérée.

### **1.10.2. GRILLE DE DEPART**

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

La grille de départ sera établie selon un tirage au sort avant la première manche.

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.

Lors de la seconde manche, le premier classé de la première manche, pourra, lui aussi, choisir sa place sur la grille de départ, et ainsi de suite lors de la troisième et de la quatrième manche.

### **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.

### **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.

## **Art. 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.** Le classement journalier des Championnats Provinciaux et de la Communauté Française de Belgique sera calculé sur l'ensemble des points acquis au cours de toutes les manches disputées lors d'une épreuve.

## **Art. 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.



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

En cas d'ex aequo, le meilleur résultat non comptabilisé sera déterminant, puis, éventuellement, le deuxième, troisième, etc. Si l'égalité subsiste, il sera tenu compte du nombre de première, deuxième, troisième, etc. places obtenues dans les épreuves de ce championnat.

Lors de l'établissement des classements provisoires, en cours d'année, ceux-ci devront respecter la pondération énoncée ci-dessus, en fonction du nombre d'épreuves organisées à ce moment, quels que soient la discipline et le niveau de championnat.

D'autre part un nombre de résultats (éventuellement arrondi à l'unité supérieure) égal, au minimum, à 50% du nombre d'épreuves réellement organisées sera nécessaire pour être classé.

### 1.13.3. CALENDRIER DU CHAMPIONNAT DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE 2012 :

**Pin Lx25**  
**Hives Lx06**  
**Grandvoir Lx25**  
**Pin Lx25**

#### Art. 1.14.- Règlement « type »

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

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

#### Art. 1.15- Feuille d'engagement « type »

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

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

#### Art. 1.16.- Feuille des Vérifications « type »

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

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

## Partie 2 : KART - CROSS

### Art. 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 18 ans.

- en Démonstration JUNIOR, il est possible de participer de 10 à 14 ans.
- en Division 3, il est possible de concourir à partir de l'âge de 14 ans.
- en Division 2, il est possible de concourir à partir de l'âge de 16 ans pour autant que le mineur puisse faire valoir 4 résultats obtenus dans la discipline « Kart-Cross-division 3 » endéans les 2 ans qui précèdent l'année pour laquelle la licence est demandée.

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

#### **Démonstration JUNIOR :**

Les Organismes qui désirent faire participer les JUNIORS dans leur meeting, doivent le faire apparaître dans leur règlement particulier. Pas de Championnat pas de chronométrage, simplement pour initiation et démonstration.

### Art. 2.2. - ORGANISATION

#### 2.2.1. ESSAIS

Après l'inscription et les vérifications techniques, tout pilote devra effectuer, au moins, 1 tour d'essai. Ces essais non chronométrés se dérouleront suivant la procédure définie dans le Règlement

Particulier de l'épreuve.

### **2.2.2. POSITIONS DE DEPART**

La première manche sera tirée au sort, soit aux inscriptions, soit en pré-grille de départ. Le pilote le mieux placé au tirage au sort pourra choisir sa place sur la grille de départ sachant que la pôle position est située du côté du centre de la boucle de la piste. Les pilotes classés 2ème, 3ème, 4ème et 5ème pourront choisir aussi leur place sur la première et sur la deuxième ligne de départ. Il est conseillé de mettre en place une grille décalée (Voir règlement particulier)

Les positions pour les manches suivantes seront données dans l'ordre du classement de la journée:

- 2ème manche : suivant le classement de la 1ère manche
- 3ème manche : suivant le cumul des 2 premières manches
- Finale : suivant le cumul des 3 manches

### **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.

**2.2.3.4. Finale:** suivant le timing et à la demande de l'organisateur, une finale pourra être organisée. Celle-ci sera facultative et n'interviendra, ni dans le classement du jour, ni dans le classement des championnats. Cette finale regroupera les 3 divisions du Kart-Cross.

**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'heure 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 deux tours complets effectués par le leader : le premier départ est considéré comme nul et un départ identique à l'original sera redonné avec le même nombre de tours à parcourir.

**b.** Deux tours complets ou plus effectués par le leader mais moins de 75 % de la distance prévue: un départ est redonné. La distance est celle qui reste à parcourir pour arriver au nombre de tours prévu à l'origine. La position sur la grille sera donnée par le classement établi au tour précédant l'interruption.

**c.** 75 % ou plus de la distance prévue effectuée : la fin de course est prononcée. Le classement est établi au tour précédant l'interruption. Le ou (les) Pilote(s) ayant interrompu la course ne sera (ne seront) pas classé(s) pour la manche.

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

### **2.3.1. POINTAGE**

Les concurrents repris au classement de chaque manche dans leurs catégories respectives se verront attribuer les points suivants pour les 3 meilleurs résultats de la journée :

1 <sup>er</sup> : 50	5 <sup>ème</sup> : 31	9 <sup>ème</sup> : 17	13 <sup>ème</sup> : 8	17 <sup>ème</sup> : 3
2 <sup>ème</sup> : 45	6 <sup>ème</sup> : 27	10 <sup>ème</sup> : 14	14 <sup>ème</sup> : 6	18 <sup>ème</sup> : 2
3 <sup>ème</sup> : 40	7 <sup>ème</sup> : 23	11 <sup>ème</sup> : 12	15 <sup>ème</sup> : 5	19 <sup>ème</sup> et suivant : 1
4 <sup>ème</sup> : 35	8 <sup>ème</sup> : 20	12 <sup>ème</sup> : 10	16 <sup>ème</sup> : 4	

- 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. En cas d'ex aequo, la place obtenue lors de la dernière manche, déterminera le vainqueur.
- e.** 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
- f.** Les numéros pairs participeront à la course A ; les numéros impairs, à la course B. Ils seront placés sur la grille par ordre croissant des numéros tirés. (Voir 2.2.2).
- g.** 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.

## **Art. 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.
- 2.4.5.** 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.
- 2.4.6.** 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.
- 2.4.7.** 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)
- 2.4.8.** Aucune réparation à un Kart-Cross n'est permise:
  - sur la grille de départ ;
  - sur la piste pendant tout le déroulement de l'épreuve.
- 2.4.9.** 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.
- 2.4.10.** Il est interdit de rouler sur la piste à contre sens ainsi qu'en marche arrière.
- 2.4.11.** Pour être classé, le véhicule devra franchir la ligne d'arrivée conformément à l'Art. 2.3.2 et avoir parcouru 50 % + 1 tour du total des tours réalisés par le vainqueur de la manche.
- 2.4.12.** Après le franchissement de la ligne d'arrivée, le pilote devra ralentir ; il lui est interdit d'encore dépasser.
- 2.4.13.** 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).
- 2.4.14.** 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.
- 2.4.15.** En cas de sortie de piste, le pilote doit rentrer sur le circuit au même endroit en cédant le passage aux karts circulant régulièrement.

**2.4.16.** 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**.

**2.4.17.** Il est interdit de s'entraîner ou d'essayer son véhicule dans le parc pilote.

**2.4.18.** 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.

**2.4.19.** Les organisateurs et officiels se réservent le droit d'interrompre ou d'écourter les courses en cas de force majeure.

**2.4.20.** Un pilote qui change de Kart pendant une manche ou durant un meeting sera exclu. Il perdra tous les points acquis à l'épreuve.

**2.4.21.** 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.

**2.4.22.** 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).

**2.4.23.** Si moins de 3 pilotes en D2, on fera courir la D2 avec la D1 (derrière elle)

**2.4.24.** 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.**

## Art. 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.

**2.5.2.** Composition : au minimum, 30 % de revêtement non stabilisé, pente maximum de 20 %.

**2.5.3.** 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, RACB-Sport ou VAS. Ils seront en liaison avec la Direction de Course.

**2.5.4.** 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.

**2.5.5.** 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.

## Art. 2.6. - REGLEMENT TECHNIQUE

### 2.6.1. CATEGORIES DE KART

<u>Catégorie</u>	<u>Moteur</u>	<u>Cylindrée</u>
Démonst	JUNIORC	Max 600cc limité à 26 CV
DIVISION 3	Citroën 2 CV	Max 600cc
		MotoMaxi 500cc bridé à 40CV.
DIVISION 1	Libre	Max 600 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;

Largueur 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:**

- Un fond de couleur différente pour chaque Division sera employé. Il doit être de 25 cm de côté au moins.
- le chiffre noir doit avoir minimum 15 cm de hauteur et 3 cm de largeur.
- 1 numéro sur la face avant et sur le toit de chaque côté.
- 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. Elle aura la même couleur de fond que celle décrite dans le Règlement Technique Particulier de chaque Division.

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.**

**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 600cc 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'excèdera pas 95dB avec un silencieux (obligatoire pour toutes les DIV)
- L'allègement 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
- Oter 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.

• **Démonstration JUNIOR : Idem DIV 3.**

La motorisation est un moteur de 2CV, 600cc, sans aucune préparation, limité à 26CV maxi.

Une semelle située entre l'admission et l'échappement limitera la puissance (Voir carburation 2CV camionnette 250KG)

**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

**2.6.3.2.1. Numérotation:**

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

**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.

**2.6.3.3.1. Numérotation:**

Le fond de couleur sera vert clair (absolument) et les chiffres, noirs.

## Art .2.7. - REGLEMENT TECHNIQUE DE SECURITE KART

### 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, sera placé un grillage métallique obligatoire avec des mailles de maximum 2 cm et d'un diamètre de fil de 2 mm, solidement fixé de telle façon que des projections de pierres ne puissent atteindre le pilote.

**2.7.2.4.** La plaque de fond est obligatoire, de l'avant du kart jusque derrière le siège du pilote. En acier, elle aura au minimum 1,5 mm d'épaisseur et en aluminium, 2 mm, au minimum. La plaque de fond en polyester doit avoir 5 mm d'épaisseur 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 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. L'électricité:

- 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 : Règlement Technique général ASAF);
- 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.** Un évent obligatoire 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 (ou l'ayant été), fixé solidement au châssis.

**2.7.3.7. Saillies:** 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.

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 arrières. 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.

## **Art. 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 est obligatoire.
5. Le port d'une "minerve" homologuée est obligatoire.

## **Art. 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.

## **Art. 2.10. - PARTICIPATION AUX EPREUVES**

Du fait même de son engagement, tout concurrent adhère sans restriction aux divers règlements, déclare en accepter 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.

## **Art. 2.11. - PARTICULARITES**

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.

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

En règle générale, tout ce qui n'est pas explicitement autorisé est interdit.

### TABLEAU DES PENALITES

#### **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.

TABLEAU DES PENALITES					
	Sanctions		Exclusions		Drapeaux
	Avertissement	Manche	Epreuve	Equivalence	
<b>A. Secrétariat</b>					
1. Présentation tardive			•		
2. Attitude incorrecte, antisportive			•		
3. Absence de Cl, Lic.			•		
4. Retard aux vérifications techniques	•				
<b>B. Essais</b>					
1. Rouler sans s'être présenté au secrétariat			•		N
2. Non-respect des instructions du DC			•		N
3. Non respect des drapeaux en général			•		N
4. Non-respect des directives des Commissaires			•		N
<b>C. Procédure de départ</b>					
1. Non-respect des instructions du DC (1 <sup>ière</sup> fois)	Fin de grille				N/B
2. Non respect des instructions du DC (2 <sup>ième</sup> fois)		•			N
3. Faux départ (1 <sup>ière</sup> fois)	Fin de grille				N/B
4. Faux départ (2 <sup>ième</sup> fois)		•			N
<b>D. Durant l'épreuve et dans l'enceinte du meeting</b>					
1. Non-respect du drapeau jaune (1 <sup>ière</sup> fois)	•				N/B
2. Non-respect du drapeau jaune (2 <sup>ième</sup> fois)		•			N
3. Non-respect du drapeau bleu (1 <sup>ière</sup> fois)	•				N/B
4. Non-respect du drapeau bleu (2 <sup>ième</sup> fois)		•			N
5. Non-respect du drapeau noir			•		N
6. Aide extérieure		•			N
7. Pilotage antisportif (gêner)	•				N/BN
8. Pilotage antisportif dangereux (pousser)		•			N
9. Rentrée trop rapide dans le parc		•			
10. Essais du véhicule dans l'enceinte du meeting			•		
11. Vitesse supérieure à 5km/h dans l'enceinte			•		
12. Attitude incorrecte des accompagnants envers les Officiels, Organisateurs ou toute autre personne qui participe à l'épreuve		•			
13. Rouler sans casque, minerve, harnais, gants et salopette dans l'enceinte du meeting			•		
14. Contrevenir à l'Art. 2.4.13. (tonneau complet)		•			
15. Contrevenir à l'Art. 2.4.15. (Sortie de son kart)		•			
16. Contrevenir à l'Art. 2.4.19. (changer de kart)			•		
17. Contrevenir à l'Art. 2.7.3.7. (feux STOP et anti crash verticaux)	Fin de grille + 5 points				
18. Kart-Cross qui fume (Art. 2.4.22.)	Fin de grille + 20 points				

### Art. 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 5 premiers de chaque Division.

### **Art. 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.

### **Art. 2.14. - CHAMPIONNAT DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE DE BELGIQUE**

#### **2.14.1. Etablissement des classements (Art. 10 du R.S.G.)**

Comme pour toutes les autres disciplines, et tous les autres championnats (provinciaux et communautaires), le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération est déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées.

Pour un nombre d'épreuves organisées allant de 2 à 5 :  $\boxed{N - 1}$ .

Pour un nombre d'épreuves organisées allant de 6 à 9 :  $\boxed{N - 2}$ .

Pour un nombre d'épreuves organisées allant de 10 à 13 :  $\boxed{N - 3}$ .

Pour 14 épreuves organisées, ou plus :  $\boxed{N - 4}$ .

En cas d'ex aequo, le meilleur résultat non comptabilisé sera déterminant, puis, éventuellement, le deuxième, troisième, etc. Si l'égalité subsiste, il sera tenu compte du nombre de première, deuxième, troisième, etc. places obtenues dans les épreuves de ce championnat.

Lors de l'établissement des classements provisoires, en cours d'année, ceux-ci devront respecter la pondération énoncée ci-dessus, en fonction du nombre d'épreuves organisées à ce moment, quels que soient la discipline et le niveau de championnat.

D'autre part un nombre de résultats (éventuellement arrondi à l'unité supérieure) égal, au minimum, à 50% du nombre d'épreuves réellement organisées sera nécessaire pour être classé.

#### **2.14.2. CALENDRIER CF 2012**

**Pin Lx25  
Hives Lx06  
Grandvoir Lx25  
Pin Lx25**

### **Art. 2.15.- Règlement « type »**

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

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

### **Art. 2.16- Feuille d'engagement « type »**

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

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

### **Art. 2.17.- Feuille des Vérifications « type »**

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

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