

# Rallye Kart-Cross (RKX)

## Championnat de la Fédération Wallonie Bruxelles

### Règlement Sportif

#### **1. Généralités**

Les articles du règlement technique et sportif général de l'ASAF sont d'application.

Une course de Kartcross est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit (permanent ou non) qui peut être en partie stabilisé.

Un véhicule ne pourra pas être inscrit par deux pilotes.

Il est interdit de changer de véhicule durant l'épreuve.

Si le pilote casse durant les essais libres, il aura la possibilité de changer de véhicule pour un autre de la même catégorie. Dans tous les cas, il devra avoir l'autorisation du directeur de course, de la commission sportive et de la commission technique.

#### **1.1 Catégories et classes**

##### **1.1.1 Junior Sprint (Citroën 2cv / CB500 / ER6)**

Licence « C » minimum.

##### **De 12 à 16 ans (né entre 2007 et 2011 inclus)**

Dès le début de l'année civile au cours de laquelle l'âge de 12 ans sera atteint et un maximum de 16 ans atteint dans l'année civile.

Une attestation parentale autorisant un pilote mineur à participer à une épreuve est obligatoire et la signature devra être légalisée par l'administration communale du lieu du domicile.

Lorsque le détenteur d'une licence annuelle « compétition » est mineur d'âge, l'ASAF impose à la personne censée le représenter lors des compétitions auxquelles il prend part, la détention d'un Certificat ASAF d'Autorité Parentale (CAP) à 10€.

Ce document, valant accréditation, permet à son détenteur de se substituer au licencié mineur lors des formalités administratives, à chaque fois qu'il sera réputé « incapable » (vu son âge) d'y satisfaire lui-même. Ce CAP permet, en outre l'accès, de cette personne, à certains endroits réservés aux seuls compétiteurs. Les frais d'obtention du CAP (10€) servent à couvrir les frais administratifs de la fédération et aucune couverture en assurance n'y est attachée. En cas de dépossession du CAP, une nouvelle demande sera introduite et un nouveau CAP sera délivré aux mêmes conditions.

En cas de retrait de cette accréditation par l'autorité sportive juridictionnelle (le collège des commissaires sportifs d'une épreuve constitue le 1er niveau des instances juridictionnelles), un nouveau CAP pourra être délivré moyennant le paiement d'une somme de 250€.

##### **1.1.2 Super Sprint**

Licence « C » minimum.

##### **A partir de 16 ans (né avant 2008)**

Une attestation parentale autorisant un pilote mineur à participer à une épreuve est obligatoire et la signature devra être légalisée par l'administration communale du lieu du domicile.

Lorsque le détenteur d'une licence annuelle « compétition » est mineur d'âge, l'ASAF impose à la personne censée le représenter lors des compétitions auxquelles il prend part, la détention d'un Certificat ASAF d'Autorité Parentale (CAP) à 10€.

Ce document, valant accréditation, permettra à son détenteur de se substituer au licencié mineur lors des formalités administratives, à chaque fois qu'il sera réputé « incapable » (vu son âge) d'y satisfaire lui-même. Ce CAP permet, en outre l'accès, de cette personne, à certains endroits réservés aux seuls compétiteurs. Les frais d'obtention du CAP (10€) servent à couvrir les frais administratifs de la fédération et aucune couverture en assurance n'y est attachée. En cas de perte du CAP, une nouvelle demande sera introduite et un nouveau CAP sera délivré aux mêmes conditions.

En cas de retrait de cette accréditation par l'autorité sportive juridictionnelle (le collège des commissaires sportifs d'une épreuve constitue le 1er niveau des instances juridictionnelles), un nouveau CAP pourra être délivré moyennant le paiement d'une somme de 250€.

##### **1.1.3 Open 500 et 600**

Licence « C » minimum.

##### **A partir de 16 ans (né avant 2008).**

Une attestation parentale autorisant un pilote mineur à participer à une épreuve est obligatoire et la signature devra être légalisée par l'administration communale du lieu du domicile.

Lorsque le détenteur d'une licence annuelle « compétition » est mineur d'âge, l'ASAF impose à la personne censée le représenter lors des compétitions auxquelles il prend part, la détention d'un Certificat ASAF d'Autorité Parentale (CAP) à 10€.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Ce document, valant accréditation, permettra à son détenteur de se substituer au licencié mineur lors des formalités administratives, à chaque fois qu'il sera réputé « incapable » (vu son âge) d'y satisfaire lui-même. Ce CAP permet, en outre l'accès, de cette personne, à certains endroits réservés aux seuls compétiteurs. Les frais d'obtention du CAP (10€) servent à couvrir les frais administratifs de la fédération et aucune couverture en assurance n'y est attachée. En cas de perte du CAP, une nouvelle demande sera introduite et un nouveau CAP sera délivré aux mêmes conditions.

En cas de retrait de cette accréditation par l'autorité sportive juridictionnelle (le collège des commissaires sportifs d'une épreuve constitue le 1er niveau des instances juridictionnelles), un nouveau CAP pourra être délivré moyennant le paiement d'une somme de 250€.

### 1.1.4 Senior

Licence "C" minimum.

**A partir de 50 ans (né avant 1973)**

Réglementation technique « Super-Sprint »

### 1.2 Numérotation

#### 1.2.1 Généralités

- Un fond de couleur différente pour chaque division sera employé, il doit être de 25cm de côté au moins
- Le chiffre blanc doit avoir un minimum de 15cm de hauteur et 3cm d'épaisseur de trait
- 1 numéro par côté
- Chaque pilote gardera son numéro tout au long de la saison sans possibilité de changement
- Les numéros des pilotes devront figurer sur les classements officiels des épreuves et sur la liste des engagés

#### 1.2.2 Junior Sprint (Citroen 2cv, CB500, ER6)

Fond bleu et chiffres blancs.

Numéros de 1 à 99.

#### 1.2.3 Super Sprint

Fond blanc et chiffres noirs.

Numéros de 1 à 60.

#### 1.2.4 Open 500

Fond vert et chiffres blancs.

Numéros de 61 à 70.

#### 1.2.5 Open 600

Fond rouge et chiffres blancs.

Numéros de 71 à 85.

#### 1.2.6 Senior

Fond jaune et chiffres noirs.

Numéros de 86 à 99.

### 1.3 Timing

Exemple :

07h30 – 09h30	Vérifications administratives
07h35 – 09h45	Vérifications techniques
09h00 – 10h45	Essais libres (après contrôle administratif et technique)
10h00 – 10h55	Première réunion du collège des commissaires sportifs
11h00	Briefing des pilotes
11h15	Départ qualifications 1 dans l'ordre suivant : Junior Sprint, Super Sprint et Open
	Départ qualifications 2
	Départ qualifications 3
16h00	Demi-finales et finales
17h30	Affichage des résultats officiels
18h00	Affichage des résultats officiels
18h30	Remise des prix

Des vérifications administratives et techniques préliminaires peuvent avoir lieu le jour avant l'épreuve.

## **2. Organisation**

### 2.1 Essais libres

Il s'agit d'essais non chronométrés.

Après être passé aux vérifications administratives et techniques, tout pilote devra effectuer au moins 1 tour d'essai libre pour pouvoir participer à l'épreuve chronométrée.

Ils se dérouleront sur un minimum de 4 tours avec passage dans le « joker lap » facultatif.

En premier lieu, les Junior Sprint, ensuite les Super Sprint et pour finir les Open. Prévoir 20 min. pour les juniors et 1h pour les autres, au minimum.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

### 2.2 Qualifications

Elles seront au nombre de 3 dans chaque catégorie. Tous les pilotes ayant effectué au moins un tour d'essai libre y participeront et y marqueront des points dans chacune d'elles en vue d'établir un classement qui visera à qualifier les meilleurs pour la/les demi(s)-finale(s).

Elles se dérouleront sur un minimum de 4 tours plus un **seul** tour obligatoire dans le « joker lap ».

### 2.3 Demi-finale(s)

Elles seront au nombre d'une ou deux dans chaque catégorie. Le classement tout confondu par catégorie aura pour but de qualifier les pilotes pour la finale.

Elles se dérouleront sur un minimum de 4 tours plus un **seul** tour obligatoire dans le « joker lap ».

### 2.4 Finales

Une seule finale par catégorie. Elle réunira les meilleurs pilotes de la/des demi(s)-finale(s). Dans le cas où une demi-finale serait en nombre insuffisant de participants, elle pourrait être assimilée à la finale.

Elles se dérouleront sur un minimum de 4 tours plus un **seul** tour obligatoire dans le « joker lap ».

### 2.5 Composition des séries

#### 2.5.1 Séries essais libres

Le nombre de séries ainsi que le nombre de véhicules qui les composent seront définis par l'organisateur. Ces séries compteront 15 véhicules au maximum. Les « Juniors » concourront toujours dans des séries exclusives. Les « Super-Sprint » et les « Open » pourront être mélangés sans pour autant dépasser le nombre de 15 véhicules maximums autorisés.

#### 2.5.2 Séries qualifications

Le nombre de séries ainsi que le nombre de véhicules qui les composent seront définis par l'organisateur. Ces séries compteront idéalement 10 véhicules. Il sera toutefois autorisé de porter ce nombre à 15 suivant le nombre de participants pour éviter de devoir procéder à des séries de 6 ou 7 véhicules par exemple.

Les « Juniors » concourront toujours dans des séries exclusives. Les « Super-Sprint », les « Senior » et les « Open » pourront être additionnés sans pour autant dépasser le nombre de 15 véhicules maximums autorisés.

#### 2.5.3 Séries demi(s)-finale(s)

La/les demi-finale(s) seront au nombre d'une ou deux au choix de l'organisateur et suivant son timing disponible. Elles seront composées de 8 véhicules au maximum. Au-delà de 16 véhicules participants par catégorie, il sera convenu de procéder à deux demi-finales obligatoirement. Les demi-finales se dérouleront exclusivement par catégorie. Dans le cas où le nombre de participants dans une catégorie serait trop peu important, la demi-finale pourra être assimilée à la finale.

#### 2.5.4 Séries finale

Une seule finale par catégorie. Elle se déroulera avec un nombre maximum de 10 véhicules.

### 2.6 Positions de départ

#### 2.6.1 Départ essais libres

Les pilotes se présenteront sur la grille de départ suivant le timing défini par l'organisateur.

Les départs seront donnés du type « file indienne » et sur ordre du starter, un véhicule après l'autre.

Pas de départ arrêté et en grille.

#### 2.6.2 Départ qualification 1

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

Chaque pilote tirera une boule qui déterminera sa série et une boule qui déterminera sa position sur la grille lors de son passage aux vérifications administratives.

L'organisateur veillera à prévoir deux séries de boules en nombre suffisant.

Les départs seront donnés, véhicules placés en grille et à l'arrêt.

Exemple de grille : - 4 / 3 / 4 / 3  
- 3 / 2 / 3 / 2

#### 2.6.3 Départ qualification 2

La grille de départ s'effectuera dans l'ordre décroissant du tirage au sort, soit l'inverse de la qualification 1.

#### 2.6.4 Départ qualification 3

La grille de départ sera déterminée par le classement établi par l'addition des deux premières manches de qualification.

Le premier classé pourra choisir sa place sur la grille de départ.

#### 2.6.5 Départ demi-finale

La grille de départ sera déterminée par le classement tout confondu de l'addition des **deux** meilleures manches de qualification.

**En cas d'ex æquo, le troisième meilleur résultat déterminera la préséance**

Dans le cas où deux demi-finales sont organisées, les pilotes dont le classement est impair seront versés dans la première demi-finale et les pilotes dont le classement est pair dans la deuxième demi-finale.

Première demi-finale : 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> et ainsi de suite suivant le classement des qualifications.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Deuxième demi-finale : 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et ainsi de suite suivant le classement des qualifications.

Le premier classé pourra choisir sa place sur la grille de départ.

### 2.6.6 Départ finale

La grille de départ sera déterminée par le classement tout confondu de la / des demi(s)-finale(s).

Le premier classé pourra choisir sa place sur la grille de départ.

## **3. Course**

### 3.1 Manches

Les courses se dérouleront sur un maximum de 6 manches (1 essai libre, 3 qualifications, 1 demi-finale et 1 finale).

### 3.2 Signaux

Les drapeaux repris au chapitre II du règlement sportif général de l'ASAF (prévention et sécurité des parcours) sont d'application.

Pour annoncer la procédure de départ, il sera présenté un panneau 10" et ensuite 5".

Les feux rouges pourront être utilisés dans la procédure de départ.

### 3.3 Procédure de mise en grille

A l'horaire prévu, les pilotes viendront prendre place en pré-grille. Les heures de départ seront affichées au tableau officiel de l'épreuve.

#### 3.3.1 Mise en grille sans tour de reconnaissance

Lorsque le starter 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 directeur de course).

#### 3.3.2 Mise en grille avec tour de reconnaissance

Lorsque le starter leur donnera le signal avec le drapeau vert, les pilotes partiront pour un tour de reconnaissance. A l'issue de celui-ci, ils viendront se placer en grille. Le pilote n'obtempérant pas immédiatement à ce signal, ne pourra pas prendre le départ (suivant l'appréciation du directeur de course).

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, celui-ci sera évacué. Le pilote ne pourra pas intervenir sur son véhicule et ne prendra pas le départ.

### 3.4 Procédure de départ

Jusqu'à ce que le signal de départ soit donné, les véhicules devront rester immobiles.

#### 3.4.1 Départ donné au drapeau

Le starter lèvera le drapeau national, et après un délai de 2 à 7 secondes, l'abaissera, donnant ainsi le signal de départ.

#### 3.4.2 Départ donné aux feux

Le starter allumera le(s) feu(x) rouge(s) et après un délai de 2 à 7 secondes, les éteindra, donnant ainsi le signal de départ.

#### 3.4.3 Faux départ

Le faux départ sera signalé aux pilotes par l'allumage des feux « oranges » clignotants et des feux rouges de la direction de course (starter) ou par la présentation du drapeau spécifique (vert à chevrons jaunes, drapeau n°12 du chapitre II du RSG de l'ASAF) par les commissaires de piste du premier poste, après la ligne de départ/arrivée).

### 3.5 Interruption de la 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.
- Le pilote responsable de l'interruption ne sera pas classé dans la manche.

### 3.6 Chronométrage / Pointage

#### 3.6.1 Pointage manuel

Le pointage des véhicules se fera manuellement. Chaque manche sera pointée à deux reprises par deux « chronométrateurs » différents. Chaque pilote sera marqué lors de chaque passage sur la ligne. Une nouvelle feuille individuelle sera utilisée lors de chaque départ. Cette feuille reprendra le numéro de chaque concurrent ainsi que le nombre de tours parcourus.

Les véhicules roulant avec des numéros illisibles ne seront plus pointés.

#### 3.6.2 Pointage électronique

Lors de l'utilisation de cellules, une puce sera obligatoirement montée sur le véhicule dès la première

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

séance d'essai libre (si elle est à la disposition du pilote). Elle sera installée sous la responsabilité du concurrent et devra obligatoirement être montée suivant le plan de montage fourni par l'organisateur ou le service de chronométrage. Lors de l'utilisation de cellules, il sera obligatoirement effectué un pointage manuel simultané. Ce pointage sera effectué au minimum par un « chronométrateur ».

Si après rappel, il est constaté qu'un pilote n'a pas installé sa cellule pour prendre la piste, il ne sera plus pointé manuellement.

Les véhicules roulant avec des numéros illisibles ne seront plus pointés.

Toute cellule perdue par le pilote lui sera facturée au prix coûtant, facture d'achat à l'appui.

Toute fraude ou tentative de fraude dans l'utilisation des puces sera sanctionnée par l'exclusion du meeting et une suspension automatique de licence, d'une durée de 6 mois.

### 3.7 Fin de manche / arrivée

#### 3.7.1 Fin essai libre

La fin d'une manche d'essai libre sera signifiée par le drapeau « rouge » agité à chaque poste.

Chaque concurrent rentrera alors à allure modérée sans se dépasser.

#### 3.7.2 Fin qualification / demi-finale / finale

L'arrivée sera signifiée par un drapeau à damier agité au niveau de la ligne d'arrivée ou des cellules.

Après franchissement du drapeau à damier, chaque concurrent rentrera à allure modérée sans se dépasser.

Seuls les véhicules franchissant la ligne d'arrivée au drapeau à damier par leurs propres moyens et sans aide extérieure, seront classés. Le pilote sera à bord de son véhicule et il est interdit de pousser un véhicule.

### 3.8 Attribution des points par manche

Pour être classé, le véhicule devra franchir la ligne d'arrivée conformément à l'article 3.7.2 du présent règlement et avoir parcouru 50%+1 tour du total des tours réalisés par le vainqueur (Exemple : le vainqueur a effectué 7 tours. Seront classés, les pilotes ayant parcourus 4 tours et plus. Si le vainqueur n'a parcouru que 6 tours, 3 tours seulement seront nécessaires pour être repris au classement).

#### 3.8.1 Points qualifications

Des points seront attribués lors des trois qualifications.

1er/15 points ; 2ème/14 points ; 3ème/13 points ; 4ème/12 points ; 5ème/11 points ; 6ème/10 points ; 7ème/9 points ; 8ème/8 points ; 9ème/7 points ; 10ème/6 points ; 11ème/5 points ; 12ème/4 points ; 13ème/3 points ; 14ème/2 points ; 15ème/1 point.

#### 3.8.2 Points demi-finale

Si elles sont au nombre de deux, des points seront attribués dans chaque demi-finale.

1er/10 points ; 2ème/8 points ; 3ème/6 points ; 4ème/5 points ; 5ème/4 points ; 6ème/3 points ; 7ème/2 points ; 8ème/1 point.

#### 3.8.3 Points finale

1er/20 points ; 2ème/15 points ; 3ème/11 points ; 4ème/9 points ; 5ème/8 points ; 6ème/7 points ; 7ème/6 points ; 8ème/5 points ; 9ème/4 points ; 10ème/3 points.

### 3.9 Classement de l'épreuve

Pour établir le classement de l'épreuve, il sera additionné tous les points obtenus lors de toutes les manches (**les deux meilleures qualifications, la demi-finale et la finale**).

## **4. Comportement lors des épreuves**

- 4.1 Le pilote et son véhicule doivent rester conformes aux règlements technique et sportif pendant tout le déroulement de l'épreuve. Y compris durant les essais libres.
- 4.2 Aucun essai ne pourra être effectué en dehors des séances officielles prévues par l'organisateur.
- 4.3 Il est formellement interdit de provoquer volontairement un accrochage, aussi léger soit-il.
- 4.4 Les pilotes ne parvenant pas à éviter les contacts de leurs véhicules entre eux pourront être sanctionnés par le directeur de course et/ou la commission sportive.
- 4.5 La connaissance et le respect de tous les signaux est obligatoire.
- 4.6 Aucune réparation à un véhicule n'est permise sur la grille de départ.
- 4.7 En cas de panne sur le circuit, le pilote doit ranger son véhicule 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.
- 4.8 Le pilote immobilisé sur ou en dehors de la piste et qui ne peut repartir par ses propres moyens devra sortir de son véhicule sur injonction des commissaires de piste. Toute aide extérieure, par qui que ce soit (spectateur, accompagnant, commissaire, officiel, etc.) entraînera la mise hors manche immédiate.
- 4.9 Il est interdit de rouler en contre-sens sur la piste ainsi qu'en marche arrière.
- 4.10 Après le franchissement de la ligne d'arrivée ou d'un drapeau rouge agité, le pilote devra ralentir et ne plus dépasser.
- 4.11 Un véhicule 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 d'une manche qu'après vérification et autorisation de la commission technique.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

- 4.12 En cas de sortie de piste, le pilote doit rentrer sur le circuit au même endroit en cédant le passage aux véhicules circulants régulièrement.
- 4.13 Il est interdit de couper volontairement le circuit.
- 4.14 Il est interdit de s'entraîner ou essayer son véhicule dans le parc pilote.
- 4.15 En dehors des courses, les véhicules circuleront à une vitesse maximale de 5km/h.
- 4.16** Toute conduite dangereuse, antisportive ou de nature à fausser le résultat de l'épreuve est passible de sanctions prononcées par le directeur de course ou la commission sportive.

### **5. Pénalités**

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.

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

Description	Sanction	Exclusion	Exclusion	Drapeau
<b>A. Présentation au secrétariat</b>				
Arrivée tardive après fermeture			X	
Attitude incorrecte ou antisportive	Avertissement		X	
Retard aux vérifications techniques	Avertissement		X	
Non présentation de la carte identité. licence			X	
<b>B. Essais</b>				
Rouler sans s'être présenté au secrétariat			X	
Non-respect des instructions du DC			X	Noir
Non-respect des drapeaux			X	Noir
Non-respect des directives des com. de piste			X	Noir
Réparation sur la piste			X	
<b>C. Procédure de départ</b>				
Non-respect des instructions du DC (1ère fois)	Fin de arille			Noir/Blanc
Non-respect des instructions du DC (2ème fois)		X		Noir
Démarrer avant le signal (1ère fois)	+1 ioker lap			
Démarrer avant le signal (2ème fois)		X		Noir
<b>D. Durant l'épreuve et dans l'enceinte du meetina</b>				
Non-respect du drapeau jaune (1ère fois)	Avertissement			Noir/Blanc
Non-respect du drapeau jaune (2ème fois)		X		Noir
Non-respect du drapeau bleu (1ère fois)	Avertissement			Noir/Blanc
Non-respect du drapeau bleu (2ème fois)		X		Noir
Non-respect du drapeau rouge (1ère fois)		X		
Non-respect du drapeau rouge (2ème fois)			X	
Non-respect du drapeau noir			X	
Aide extérieure (art. 4.8)		X		
Pilotage antisportif (aêner)	Avertissement			Noir/Blanc
Pilotage antisportif (pousser)		X		Noir
Réparation sur la piste		X		
« Couper » volontairement le circuit		X		Noir
Non-respect d'un seul tour dans le « Joker-Lap »		X		
Rentrée trop rapide dans le parc. (art. 4.15)	Avertissement			
Essai du véhicule dans le parc pilote			X	
Vitesse excessive dans le parc pilote (art. 4.15)	Avertissement			
Attitude incorrecte des accompagnateurs	Avertissement			
Rouler sans équipement de sécurité sur le circuit		X		Noir
Contrevenir à l'art. 7.8 du réal. tech. (Feux)		X		Noir
Bloquer volontairement la course		X		
Non-respect de la mise en sécurité du véhicule(art.				
Changer de véhicule (art. 1)			X	
Rouler sur la piste à contre-sens ou en marche arrière	Trib. Sportif		X	

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Fraude cellule de pointage (art.3.6.2)			<b>X</b>	
Véhicule qui fume abondamment (art. 6.3)	Fin de grille et			
Dépassement niveau sonore (1ère fois)		<b>X</b>		Noir
Dépassement niveau sonore (2ème fois)			<b>X</b>	Noir

Le directeur de course, en accord avec la commission technique de l'ASAF, pourra arrêter à tout moment de la course (drapeau noir à disque orange, plus n° du pilote) le pilote dont le moteur ou l'échappement serait jugé trop bruyant et ce, dès les essais libres.

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.

### 6. **Cas particuliers**

- 6.1 Les organisateurs et officiels se réservent le droit d'interrompre ou d'écourter les courses en cas de force majeure.
- 6.2 Si au cours d'une manche de la catégorie "Open" ou "Senior", il y a moins de 3 pilotes, l'organisateur pourra les ajouter à une manche de la catégorie « Super-Sprint ». Les « Open » et/ou "Senior" partiront derrière les « Super-Sprint ». L'organisateur se réserve le droit d'accepter des "Senior" si un nombre minimum de participants n'est pas atteint.
- 6.3 Un véhicule qui fume abondamment sera placé en fin de grille avec une pénalité de 20 points. La direction de course pourra aller jusqu'à la mise hors course pour la manche et même jusqu'à l'exclusion du meeting.

### 7. **Circuit et sécurité du circuit**

- 7.1 Le circuit aura une longueur minimale de 600 mètres et une largeur minimale de 8 mètres.
- 7.2 La zone de départ aura une largeur minimale de 10 mètres et une longueur allant de 40 à 80 mètres jusqu'au premier virage.
- 7.3 Le circuit contiendra au minimum 30% de revêtement non stabilisé.
- 7.4 Le circuit comportera obligatoirement un « joker lap ».
- 7.5 Les « pentes » seront de 20% au maximum.
- 7.6 Les postes de commissaires seront disposés sur le circuit conformément à la licence d'homologation. Chaque poste sera composé de deux personnes au minimum.
- 7.7 Tous les postes de commissaires seront équipés d'extincteurs homologués à l'année et des drapeaux nécessaires (voir chapitre II du R.S.G. Prévention et sécurité des parcours).
- 7.8 Chaque poste de commissaire doit pouvoir communiquer à vue avec le poste suivant et le poste précédent. Ils seront en liaison avec la direction de course.
- 7.9 Les commissaires auront 18 ans au minimum et seront licenciés CAS, ASAF, RACB ou VAS.
- 7.10 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. Les postes de commissaires se trouvant sur des portions de circuit empruntant la voie publique se trouveront obligatoirement à 10 mètres de la piste.
- 7.11 Les spectateurs seront contenus dans une enceinte correctement aménagée à une distance minimum de 10 à 15 mètres du bord de piste ou à tout autre endroit prévu par le plan d'homologation.
- 7.12 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, y compris le « joker lap ».
- 7.13 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.
- 7.14 Les organisateurs disposeront sur le circuit d'une ambulance, d'un médecin et d'un paramédical. Si le tracé du circuit emprunte en tout ou en partie la voie publique (interdite, bien évidemment à toute circulation normale), l'épreuve sera soumise aux impositions ministérielles régissant les courses automobiles organisées sur la voie publique, que ce soit au niveau des plans de sécurité, ou au niveau des moyens de secours à mettre en œuvre. Un dossier complet et une licence d'homologation (réalisée préalablement) devront être introduits à la Commission Rallyes de la NCCN du SPF Intérieur, dans les délais requis. (Cf. chapitre « Prévention des parcours » des PS de l'ASAF).
- 7.15 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.
- 7.16 Tous les concurrents ont l'obligation de stationner leur véhicule de compétition sur une bâche dans le parc.

## **8. Organisation pratique**

L'organisateur est prié de distribuer, lors de la perception du droit d'entrée, un sac « poubelle » à chaque pilote. **Chaque pilote sera tenu responsable de la gestion et de l'évacuation de quelque liquide que ce soit (huiles, eaux, liquide de frein,...).** 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 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.

## **9. Règlement particulier d'épreuve**

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

- 9.1 Le règlement particulier de l'épreuve sera envoyé 60 jours avant l'épreuve pour approbation au responsable de discipline ASAF.
- 9.2 Les inscriptions débuteront au plus tôt 45 jours avant l'épreuve.
- 9.3 Tout pilote devra s'inscrire au minimum 8 jours avant l'épreuve, date de la poste faisant foi. 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.
- 9.4 Le paiement de l'inscription se fera par virement bancaire au minimum 8 jours avant l'épreuve. Une amende correspondant à 20% du prix de l'engagement sera obligatoirement réclamée par l'organisateur à tout pilote dont le paiement ne serait pas arrivé dans les délais.
- 9.5 Pour pouvoir prendre part aux épreuves, les concurrents doivent être titulaires de licences ASAF/VAS du niveau requis eu égard à la catégorie dans laquelle ils s'engagent.
- 9.6 Faute de licence ASAF/VAS des Titres de Participation journalière "TP-.." pourront être obtenus auprès des Commissaires Sportifs de la Fédération si les conditions d'obtention sont réunies (voir R.S.G. de l'ASAF, Art. 2).
- 9.7 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-.." du niveau requis, pour autant que leur licence RACB soit d'un niveau suffisant. Ils pourront, par ailleurs, cumuler les garanties offertes par ce "TP-.." avec celles attachées à leur licence RACB, en cas d'accident ayant provoqué, pour eux, des dommages corporels.
- 9.8 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). Ces concurrents étrangers prendront les points afférents à leur position au classement mais ne les comptabiliseront pas aux divers championnats.
- 9.9 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.

## **10. Championnat Fédération Wallonie-Bruxelles**

Ce championnat est réservé aux licenciés annuels de l'ASAF et détenteurs de TP de l'ASAF.

Un classement général distinct sera effectué pour les catégories « Junior Sprint », « Super Sprint » et « Open ».

Dans la catégorie « Junior Sprint », trois classements par classe seront également établis.

Attribution des points à chaque épreuve :

1er/99 points	2ème/98 points	3ème/97 points	4ème/96 points	5ème/ 95 points	6ème/ 94 points	7ème/ 93 points
8ème/92 points	9ème/91 points	10ème/90 pts	11ème/89pts	12ème/88 pts	13ème/87 pts	Etc..

A partir du 99ème = 1 point.

Dans la catégorie « Junior Sprint », classement par classe (ER6 ; CB500 et Citroën 2CV).

Attribution des points :

1er/19 points	2ème/18 points	3ème/17 points	4ème/16 points	5ème/15 points	6ème/14 points	7ème/13 points
8ème/12 points	9ème/11 points	10ème/10 pts	11ème/9pts	12ème/8 pts	13ème/7 pts	Etc..

Jusqu'au 19ème qui aura 1 point.



**Rallye Kart-Cross (RKX)**  
**Championnat de la Fédération Wallonie Bruxelles**  
**Règlement Technique**

**Table des matières**

**Article 1 Définition**

4.17 Véhicules de Sprint Car

**4.18** Carburant / Comburant

**Article 2 Divisions / Cylindrées / Motorisations**

7.17 Junior Sprint

2.1.1 Junior Sprint ER6

2.1.2 Junior Sprint CB 500

2.1.3 Junior Sprint Citroen 2cv

7.18 Super Sprint

7.19 Open 500

7.20 Open 600

7.21 Synthèse

**Article 3 Groupe Moto-Propulseurs et Préparations**

9.10 Junior Sprint ER6

3.1.1 Filtre à air

3.1.2 Injection

3.1.3 Allumage

3.1.4 Boîte de vitesses

3.1.5 Echappement

3.2 Junior Sprint CB500

3.2.1 Refroidissement

3.2.2 Transmission

3.2.3 Performances

3.3 Junior Sprint Citroën 2cv

3.3.1 Refroidissement

3.3.2 Transmission

3.3.3 Performances

3.4 Super Sprint

3.4.1 Injection

3.4.2 Allumage

3.4.3 Filtre à air

3.4.4 Boîte de vitesses / Transmission

3.4.5 Echappement

3.5 Open 500 et 600

3.5.1 Echappement

3.5.2 Transmission

3.5.3 Préparation

3.6 Précautions de préparation toutes divisions

3.6.1 Recyclage des vapeurs d'huile

3.6.2 Catalyseur d'échappement

3.6.3 Levier de vitesses

3.6.4 Addition de matériaux et de pièces (sauf catégorie Open)

**Article 4 Poids**

**Article 5 Châssis**

– Configuration

5.1.1 Super Sprint

5.1.2 Junior Sprint et Open

5.1.3 Dimensions

– Suspensions

– Direction

– Transmission

5.4.1 Liaison entre les roues et le pont (cardans)

5.4.2 Boîtier pont arrière

5.4.3 Marche arrière

5.4.4 Boîte de vitesses/Freins

– Capteur Vitesse Véhicule

## **Article 6 Construction / Armature de Sécurité**

- Préambule
- Définition
  - 6.2.1 Arceau principal
  - 6.2.2 Arceau avant
  - 6.2.3 Demi-arceau latéral
  - 6.2.4 Entretoise longitudinale
  - 6.2.5 Entretoise transversale
  - 6.2.6 Jambes de force arrière
  - 6.2.7 Spécifications
  - 6.2.8 Entretoises et renforts obligatoires
    - 6.2.8.1 Entretoise diagonale
    - 6.2.8.2 Renfort de montant pare-brise/grille avant
    - 6.2.8.3 Entretoise de fixation ou de renvoi d'angle des brins de harnais sup.
    - 6.2.8.4 Entretoise transversale inférieure
    - 6.2.8.5 Entretoises latérales
    - 6.2.8.6 Entretoise transversale de plancher
  - 6.2.9 Entretoises et renforts facultatifs
    - 6.2.9.1 Renfort d'angle
    - 6.2.9.2 Renfort de coude
  - 6.2.10 Plancher
    - 6.2.10.1 Construction
    - 6.2.10.2 Fond de plancher
    - 6.2.10.3 Diagonale de bloc avant
  - 6.2.11 Toit
  - 6.2.12 Spécifications des tubes
  - 6.2.13 Indications pour la soudure
  - 6.2.14 Carrosserie
  - 6.2.15 Garniture de protection
- Protections latérales
- **Garde-boue**
- Cloison pare-feu
- Radiateurs
- Pare-brise/grille
- Protection latérale de l'habitacle

## **Article 7 Règles Communes**

- Interprétation des textes des règlements techniques
- Habitacle
- Harnais
- Siège
- Casque
- Système RFT (Hans)
- Echappement
- Batteries
- Canalisations
- Feux
- Anneaux de remorquage
- Réservoirs
- Pneumatiques et roues
  - 7.13.1 Roues
  - 7.13.2 Fixation des roues
  - 7.13.3 Pneus
    - 7.13.3.1 Type
    - 7.13.3.2 Soupapes de surpression
    - 7.13.3.3 Complément
- Coupe-circuit
- Lest
- Pare-chocs
- Volant
- Rétroviseurs
- Bruit
- Conformité
- Présentation

Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)  
Aide au pilotage pour personne «à mobilité réduite»

## Règlement technique de la discipline

### **Article 1 Définition**

#### **1.1 Véhicules de Sprint Car**

Monoplaces à moteur arrière construites suivant le règlement technique ci-dessous. Les véhicules à 4 roues motrices et les moteurs suralimentés sont interdits. Le poste de pilotage sera équipé des commandes habituelles d'une automobile.

Sont interdites, les boîtes de vitesses automatiques, semi-automatiques ainsi que les/leurs commandes. Seule, est autorisée la commande de vitesses à levier manuel ou séquentielle.

Le contrôle d'efficacité de la marche arrière s'effectuera roues avant braquées au maximum sur un revêtement choisi par l'organisateur. Celle-ci n'est d'ailleurs pas obligatoire.

#### **1.2 Carburant / Comburant**

Les véhicules devront utiliser du carburant conforme aux articles 252. 9.1, 9.2 et 9.3 de l'annexe J du code de la FIA.

### **Article 2 Divisions / Cylindrées / Motorisations**

#### **2.1 Junior Sprint**

##### 2.1.1 Junior Sprint ER6

Les véhicules devront être équipés exclusivement du moteur KAWASAKI ER.6 F ou N (fiche technique SC003) de 649cc, référencé par la FIA.

##### 2.1.2 Junior Sprint CB500

Les véhicules devront être équipés exclusivement du moteur HONDA CB500.

##### 2.1.3 Junior Sprint Citroën 2cv

Les véhicules devront être équipés exclusivement du moteur CITROEN 2cv de 652cc maximum.

#### **2.2 Super Sprint**

Les véhicules devront être équipés exclusivement d'un des moteurs suivants, issus d'une production "Moto" d'utilisation routière :

- YAMAHA R6 (fiche technique SC001)
- KAWASAKI ZX600 (fiche technique SC002)
- SUZUKI GSXR600 (fiche technique SC004)
- YAMAHA MT09 (fiche technique SC005)

La cylindrée est limitée à :

- 650cc pour les moteurs à 4 temps et à 4 cylindres ;
- 850cc pour les moteurs à 3 cylindres.

#### **2.3 Open 500**

Réservé aux moteurs Kawasaki ER6 N ou F de 649cc maximum, Honda CB500, Citroën 2cv de 652cc maximum et aux moteurs de 500cc maximum et à 4 temps.

#### **2.4 Open 600**

Tous les moteurs de moto 4 temps et de 650cc maximum pourront être utilisés.

Au-delà de 650cc il sera possible d'utiliser des moteurs à 3 cylindres maximum et de 850cc maximum.

#### **2.5 Synthèse**

Type de moteur	JS ER6	JS CB500	JS Citroën 2cv	Super Sprint	Open 500	Open 600
Kawasaki ER6 F ou N 649cc	X				X	
Honda CB500		X			X	
Citroën 2cv 652cc max			X		X	
Moteur 4 temps 500cc maximum					X	
Yamaha R6				X		X
Kawasaki ZX600				X		X
Suzuki GSXR600				X		X
Yamaha MT09				X		X
Moteur 4 temps 650cc maximum toutes marques						X
Moteur 3 cylindres maximum et 850cc maximum toutes marques						X

## **Article 3 Groupe Moto-Propulseurs et Préparations**

### **3.1 Junior Sprint ER6**

Les véhicules devront utiliser exclusivement les moteurs provenant de motos de type KAWASAKI ER6 N ou F. La fiche technique du moteur de référence est disponible sur le site FIA.COM sous la référence SC003. L'ensemble moteur/boîte devra être en tous points conformes à celle-ci. Les pièces « cotes réparation » ne sont pas admises.

#### 3.1.1 Filtre à air

Boîtier et élément(s) de filtre à air, libres. Les « tranquillisateurs » d'air d'origine (cornets en caoutchouc) doivent être conservés.

Le filtre à air est obligatoire.

#### 3.1.2 Injection

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règle le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion, peuvent être modifiés mais non supprimés pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement ni de leurs fixations.

Tous les capteurs et actionneurs, à l'exception des injecteurs et du capteur d'admission qui doit être installé en amont du papillon des gaz, doivent rester ceux d'origine, à leur emplacement d'origine et sans tolérance de fixation.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

Le boîtier d'injection ou de gestion combiné allumage-injection doit rester celui d'origine et ne peut pas être modifié.

Le SOFT et l'ECU régulant l'injection doivent être de la marque et du modèle d'origine du moteur. Le verrouillage des tables et/ou des données de l'ECU est interdit. Les tables et/ou les données de l'ECU doivent être accessibles, à tout moment et dans leur intégralité, par les moyens de contrôle définis par l'organisateur.

Un contrôle des tables et/ou données de l'ECU pourra être réalisé, à tout moment, à travers les moyens définis par l'organisateur. Dans le cadre d'un contrôle, un ECU sera considéré comme non conforme dès lors que :

- Les tables et/ou les données ne sont pas accessibles intégralement par les moyens définis par la FIA.
- Les tables et/ou les données de l'ECU ne sont pas conformes en tous points à la « Fiche ECU » établie par la FIA.

#### 3.1.3 Allumage

Le faisceau électrique est libre en conservant ses seules fonctions d'origine.

Le SOFT et l'ECU régulant l'allumage doivent être de la marque et du modèle d'origine du moteur. Le verrouillage des tables et/ou des données de l'ECU est interdit. Les tables et/ou les données de l'ECU doivent être accessibles, à tout moment et dans leur intégralité, par les moyens de contrôle définis par l'organisateur.

Un contrôle des tables et/ou données de l'ECU pourra être réalisé, à tout moment, à travers les moyens définis par l'organisateur. Dans le cadre d'un contrôle, un ECU sera considéré comme non conforme dès lors que :

- Les tables et/ou les données ne sont pas accessibles intégralement par les moyens définis par la FIA.
- Les tables et/ou les données de l'ECU ne sont pas conformes en tous points à la « Fiche ECU » établie par la FIA.

#### 3.1.4 Boîte de vitesses - Transmission

Aucune modification n'est permise.

Transmission secondaire par chaîne avec un rapport final libre.

#### 3.1.5 Echappement

Le collecteur d'échappement est libre dès la sortie de la culasse.

Il devra ensuite comporter obligatoirement un silencieux permettant de ne pas dépasser les limites fixées à l'article 7.19 du présent règlement ("Règles communes").

Il est fortement recommandé d'installer un catalyseur homologué par la FIA ou l'une de ses ASN (liste FIA n°8). L'entièreté des gaz d'échappement devra passer par celui-ci.

### **3.2 Junior Sprint CB500**

Les véhicules devront utiliser exclusivement un moteur CB500.

#### 3.2.1 Refroidissement

Le refroidissement sera à air ou à eau.

#### 3.2.2 Transmission

Dans le cas de l'utilisation d'un système à variateur, celui-ci sera protégé par un carter englobant les

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

deux poulies et la courroie. La préparation de la transmission est libre.

### 3.2.3 Performances

Une balance de performance pourra, à tout moment, être imposée par l'ASAF.

### **3.3 Junior Sprint Citroën 2cv**

Les véhicules devront utiliser exclusivement un moteur Citroën 2cv.

#### 3.3.1 Refroidissement

Le refroidissement sera à air.

#### 3.3.2 Transmission

Dans le cas de l'utilisation d'un système à variateur, celui-ci sera protégé par un carter englobant les deux poulies et la courroie. La préparation de la transmission est libre.

#### 3.3.3 Performances

Une balance de performance pourra, à tout moment, être imposée par l'ASAF.

### **3.4 Super Sprint**

Les éventuelles réparations des moteurs cités à l'article 2.2 du présent règlement devront être effectuées avec les pièces d'origine du modèle de base du constructeur, conformément à la fiche technique FIA. Une fiche technique est établie pour chaque moteur et celui-ci devra être en tous points conformes à celle-ci. Ces fiches sont disponibles sur le site de la FIA.

#### 3.4.1 Injection

Le système homologué doit être maintenu.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

#### 3.4.2 Allumage

Tous les capteurs et actionneurs, à l'exception des injecteurs, doivent rester ceux d'origine, à leur emplacement d'origine et sans tolérance de fixation.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

Le faisceau électrique est libre en conservant ses seules fonctions d'origine.

L'ECU régulant l'allumage doit être de la marque et du modèle d'origine du moteur. Le soft d'origine peut être modifié. Le verrouillage des tables et/ou des données de l'ECU est interdit. Les tables et/ou données de l'ECU doivent être accessibles, à tout moment et dans leur intégralité, par les moyens de contrôle définis par la FIA. Un contrôle des tables et/ou données de l'ECU pourra être réalisé, à tout moment, à travers les moyens définis par la FIA. Dans le cadre d'un contrôle, un ECU sera considéré comme non conforme dès lors que :

- Les tables et/ou les données ne sont pas accessibles intégralement par les moyens définis par la FIA.
- Les tables et/ou les données de l'ECU ne sont pas conformes en tous points à la « Fiche ECU » établie par la FIA.

#### 3.4.3 Filtre à air

Le filtre à air est obligatoire.

Le type de filtre à air est libre ainsi que le boîtier, les éléments filtrants et le conduit de raccordement.

#### 3.4.4 Boîte de vitesse - Transmission

Sont interdites, les boîtes de vitesses automatiques et semi-automatiques. Seule, est autorisée la commande de vitesse à levier manuel.

Aucune modification n'est permise à l'intérieur de la boîte de vitesses.

La transmission secondaire par chaîne est obligatoire.

Le rapport final est libre.

Le pont arrière doit être du type « sans différentiel ».

#### 3.4.5 Echappement

Le collecteur d'échappement est libre dès la sortie de la culasse.

Il devra ensuite comporter obligatoirement un silencieux permettant de ne pas dépasser les limites fixées à l'article 7.19 du présent règlement ("Règles communes").

Il est fortement recommandé d'installer un catalyseur homologué par la FIA ou l'une de ses ASN (liste FIA n°8). L'entièreté des gaz d'échappement devra passer par celui-ci.

### **3.5 Open 500 et 600**

#### 3.5.1 Echappement

Le collecteur d'échappement est libre dès la sortie de la culasse.

Il devra ensuite comporter obligatoirement un silencieux permettant de ne pas dépasser les limites fixées à l'article 7.19 du présent règlement ("Règles communes").

Il est fortement recommandé d'installer un catalyseur homologué par la FIA ou l'une de ses ASN (liste FIA n°8). L'entièreté des gaz d'échappement devra passer par celui-ci.

#### 3.5.2 Transmission

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Dans le cas d'une transmission par variateur, celui-ci sera protégé par un carter englobant les deux poulies et la courroie.

### 3.5.3. Préparation

Pour le reste, la préparation est libre tout en respectant le type de moteur autorisé au point 2.3 du présent règlement.

## **3.6 Précautions de préparation toutes divisions**

### 3.6.1 Recyclage des vapeurs d'huile

Les mises à l'air libre du moteur, de la boîte de vitesses et du pont devront aboutir obligatoirement dans un réservoir de 0,5 litre minimum.

Le niveau de remplissage de ce réservoir doit être visible à tout moment.

Ce réservoir doit être vidé avant chaque départ.

### 3.6.2 Catalyseur d'échappement

L'utilisation d'un catalyseur est facultative mais fortement recommandée.

Le catalyseur ne doit pas être modifié, coupé ou transformé et doit rester conforme à sa fiche d'homologation. Le concurrent doit posséder un exemplaire original de la fiche d'homologation.

### 3.6.3 Levier de vitesses

Le passage des vitesses se fera uniquement par un levier manuel mécanique. Par exemple : le principe de passage de vitesses par palettes au volant ou sur la colonne de direction est interdit.

Un capteur de coupure pour le changement de rapport est autorisé (shifter), à condition qu'il n'ait que le rôle de coupure moteur.

### 3.6.4 Addition de matériaux ou de pièces (sauf catégorie Open)

Indépendamment des pièces pour lesquelles les articles 3.1, 3.2 et 3.3 prévoient une liberté de modification, les pièces mécaniques d'origine nécessaires à la propulsion ainsi que tous les accessoires nécessaires à leur fonctionnement normal, ayant subi toutes les phases de fabrication prévues par le constructeur pour la production en série, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par « finissage » ou « grattage », mais non de remplacement.

En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce en série, celle-ci pourra être équilibrée ou ajustée **en gardant les marquages d'origine**.

De plus, les traitements chimiques et thermiques sont autorisés.

Toutefois, les modifications définies par l'alinéa ci-dessus ne sont autorisées qu'à la condition de respecter les poids et dimensions mentionnés sur la fiche d'homologation.

Toute addition ou fixation de pièces est interdite sauf si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent règlement.

## **Article 4 Poids**

Le poids minimum du véhicule à vide (sans pilote, ni son équipement) mais avec les fluides restants au moment de la mesure sera de :

- 330kgs pour les voitures de Super Sprint
- 310kgs pour les voitures de Junior Sprint
- Libre en Open

Les poids mentionnés dans ce règlement sont des minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment d'une compétition. Rappel : véhicule sans pilote à bord.

Le lest éventuel sera comme décrit explicitement à l'article 7.15 du présent règlement.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle opéré en cours ou en fin de course entraînera obligatoirement une pénalité. En cas d'infraction au poids en sortie de chrono, le concurrent verra celui-ci annulé sans possibilité de le refaire. Les pénalités prévues seront d'application.

Le contrôle du poids devra se faire sur une balance pouvant peser avec précision jusque 500kgs. Elle devra pouvoir être mise à la disposition des participants à partir des entraînements libres et ne pourra être déplacée jusqu'à la fin du meeting. Elle devra être placée dans un lieu facilement accessible et bien indiqué par l'organisateur. La mise en place du véhicule sur la balance, moteur arrêté, incombe au concurrent. Le poids indiqué par cette balance sera le seul pris en considération et ne pourra pas être discuté. La commission technique de l'ASAF prévoira 4 poids étalons de 10kgs chacun afin de vérifier le bon fonctionnement de sa balance dans le temps et établira un rapport de contrôle de tarage « ASAF ». Tout concurrent qui endommagera volontairement la balance, se verra infliger une amende de 2500 €.

## **Article 5 Châssis**

### **5.1 Configuration**

#### 5.1.1 Super Sprint

Le châssis utilisé devra être un châssis reconnu par la FIA ou l'une de ses ASN.

#### 5.1.2 Junior Sprint et Open

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Le châssis sera libre tout en respectant entièrement les points du règlement spécifiés à l'article 6 du présent règlement.

### 5.1.3 Dimensions maximales

Longueur hors tout : 2,60m

Largeur hors tout : 1,60m

Hauteur : 1,40m

Une prise d'air pour le compartiment moteur de 15cm de hauteur maximum, au-dessus du toit et sur toute sa largeur est autorisée. De part et d'autre de l'arceau principal, une prise d'air sous forme d'écope et de 15cm de largeur au maximum, au-delà de l'arceau principal, est autorisée également. Une seule écope par côté.

L'empattement et les voies sont libres dans la limite de ce qui précède.

### **5.2 Suspensions**

Les suspensions sont libres sur les 4 roues dans le respect de ce qui suit :

- Un seul amortisseur par roue ;
- Les amortisseurs avec bonbonnes séparées sont autorisés ;
- Ressort concentrique à l'amortisseur ;
- Nombre de ressorts, libre. Ils peuvent être montés en série ou en parallèle.

### **5.3 Direction**

La direction sur les deux roues avant sera à crémaillère, à boîtier, à leviers ou à biellettes.

Sont interdites, les directions par chaînes, par câbles, hydrauliques, etc.

Tout dispositif de direction sur les roues arrière est interdit, contrôlé ou non par le pilote.

La colonne de direction provenant d'un véhicule automobile de série doit comporter un dispositif de rétractation en cas de choc. La partie rétractable aura une course de 50mm, au minimum.

A ce dispositif, il sera adapté un arrêt formé par une bague ou une rondelle fixée ou soudée juste devant le palier de support de colonne.

Tout système d'assistance de la direction est interdit en catégorie « Super Sprint » et « Open », exception faite au point 7.22 du présent règlement.

En catégorie « Junior Sprint », il est autorisé d'installer une direction assistée uniquement électrique, pour autant qu'elle soit placée sur la colonne de direction.

### **5.4 Transmission**

#### 5.4.1 Liaison entre les roues et le pont (cardans)

Le système de liaison entre les roues et le pont est libre mais les deux roues "arrières" doivent être solidaires d'un même arbre qui peut comporter des joints de cardan.

La transmission arrière doit être du type « sans différentiel ».

#### 5.4.2 Boîtier pont arrière

Si le véhicule est équipé d'un boîtier de transmission de type pont arrière, le concurrent devra disposer d'une fiche technique décrivant le principe de fonctionnement et le nombre de dents des différents engrenages.

#### 5.4.3 Marche arrière

Le contrôle d'efficacité de la marche arrière s'effectuera roues avant braquées au maximum sur un revêtement déterminé par l'organisateur.

Celle-ci n'est d'ailleurs pas obligatoire.

#### 5.4.4 Boîte de vitesse

Seul un capteur permettant l'affichage du rapport engagé est autorisé sur la boîte de vitesses, à condition que l'ensemble capteur, câble électrique, afficheur soient complètement indépendants du système du contrôle moteur. De plus, ce câble ne peut être inclus dans le faisceau de câbles principal de la voiture et doit être indépendant.

### **5.5 Freins**

Ils sont obligatoires sur les 4 roues. Pour l'arrière, un système de freinage central est autorisé. Le freinage doit se faire par un double circuit commandé par une même pédale. L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation, ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer de s'exercer sur au moins deux roues.

Une protection rigide séparera les réservoirs de liquide de frein de l'habitacle.

Le frein à main est autorisé.

Toute action de freinage doit allumer les feux « stop ».

### **5.6 Capteur vitesse véhicule**

Seul le capteur de vitesse d'origine de la moto est autorisé. Un document photo représentant le capteur de chaque moteur référencé est disponible sur le site de la FIA.



## **Article 6 Construction / Armature de Sécurité**

### **6.1 Préambule**

Tout équipement de sécurité doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans aucune modification ou suppression de pièce, et en conformité avec les instructions d'installation du fabricant.

Une armature de sécurité de type « cage » de conception libre est obligatoire. Elle devra être intégrée au châssis, comporter 6 points minimum et avoir, au moins, une entretoise diagonale. Elle sera inspirée des dessins SPC15 ou SPC16. La construction devra obligatoirement comporter les entretoises et renforts.

Les tubes de l'armature devront être en acier étiré à froid sans soudure. Les tubes de l'armature à proximité du casque du pilote normalement assis en position de conduite doivent être protégés par une mousse absorbant les chocs, de préférence, homologuée FIA type 8857.2001.

Il est interdit de percer l'arceau de sécurité.

Les constructions tubulaires feront l'objet d'une demande par le constructeur d'un : « Certificat d'armature de sécurité ».

Si la construction n'est pas conforme à l'article 6 du présent règlement, le constructeur devra joindre au dossier de « Certificat d'armature de sécurité » une fiche de calcul établie par l'intermédiaire de la FIA ou de l'une de ses ASN, dans un bureau ou laboratoire agréé FIA par elle.

**Les constructions artisanales d'armature conformes à la réglementation XC Crosscar de la FIA sont autorisées à participer aux épreuves de l'ASAF.** Les nouvelles constructions du genre feront l'objet d'une demande de dossier à l'ASAF, via le responsable de sa Commission Technique.

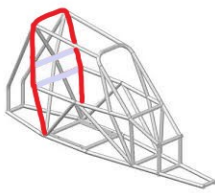
Une fois ces documents établis et validés, les armatures décrites ne seront plus modifiables. Le ou les certificat(s) seront valables pour chaque armature construite à l'identique par le même constructeur. Seul le numéro de série sera différent.

Depuis le 01/01/2017, les nouvelles constructions doivent se conformer exclusivement au règlement de construction d'armatures décrites dans ce règlement.

### **6.2 Définition**

#### 6.2.1 Arceau principal

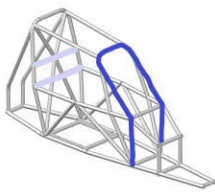
Arceau tubulaire mono-pièce transversal et sensiblement vertical (inclinaison maximale +/- 10° par rapport à la verticale) situé en travers du véhicule, immédiatement derrière le siège. L'axe du tube doit être contenu dans un seul plan (dessin SPC10).



**SPC10**

#### 6.2.2 Arceau avant

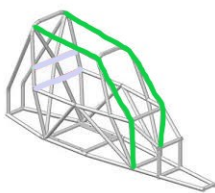
Identique à l'arceau principal mais dont la forme suit les montants et le bord supérieur de la grille avant. La section comprise entre le bas de la grille avant et le plancher sera verticale (dessin SPC11).



**SPC11**

#### 6.2.3 Demi-arceau latéral

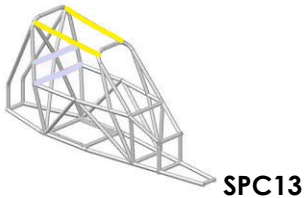
Demi-arceaux latéraux mono-pièce longitudinal. La section comprise entre le bas de la grille avant et le plancher sera verticale (dessin SPC12).



**SCP12**

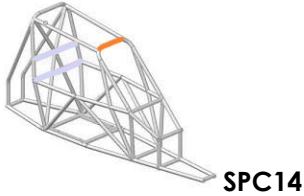
#### 6.2.4 Entretoise longitudinale

Tube mono-pièce rectiligne sensiblement longitudinal reliant les parties supérieures de l'arceau avant et de l'arceau principal (dessin SPC13).



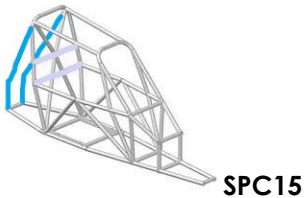
#### 6.2.5 Entretoise transversale

Tube mono-pièce rectiligne reliant les deux demi-arceaux latéraux (dessin SPC14).



#### 6.2.6 Jambes de force arrière

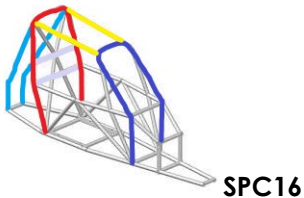
Les jambes de force arrière seront constituées de 2 tubes de part et d'autre de l'axe longitudinal du véhicule reliant les angles de l'arceau principal à l'extrémité du plancher arrière (dessin SPC15).



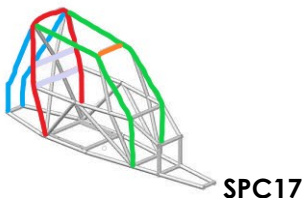
#### 6.2.7 Spécifications

L'armature de base doit être composée de l'une des deux façons suivantes :

– Arceau principal + arceau avant + 2 entretoises longitudinales + 2 jambes de force arrière (dessins SPC16) ;



– Arceau principal + 2 1/2 arceaux latéraux + 1 entretoise transversale + 2 jambes de force arrière (dessin SPC17).



Quelle que soit la construction choisie, une distance de 50mm minimum entre le haut du casque du pilote et le haut de l'arceau principal devra être conservée.

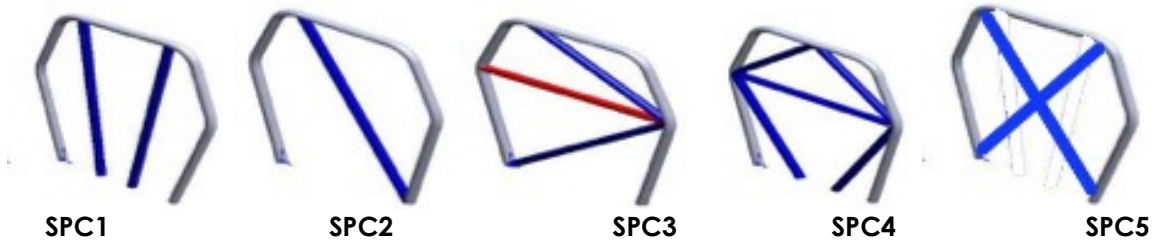
#### 6.2.8 Entretoises et renforts obligatoires

##### 6.2.8.1 Entretoise diagonale

L'arceau principal doit comporter au moins une des entretoises diagonales définies par les dessins SPC1, SPC2, SPC3, SPC4 ou SPC5.

Dans l'utilisation des dessins SPC2, SPC3 ou SPC5, les extrémités inférieures des entretoises devront rejoindre l'arceau principal à moins de 100mm de sa jonction avec le plancher. Les extrémités supérieures devront rejoindre l'arceau principal à moins de 100mm de sa jonction avec les jambes de force arrière.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

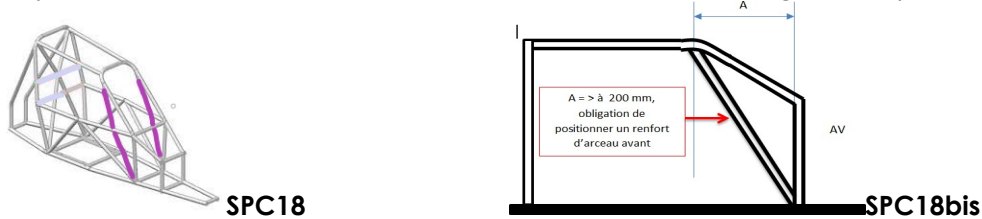


### 6.2.8.2 Renfort de montant de pare-brise/grille avant

Un renfort (dessin SPC18) doit être monté de chaque côté de l'arceau avant si la cote « A » est supérieure à 200mm (dessin SPC18bis).

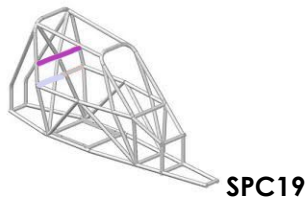
Il peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

La jonction avec l'entretoise latérale devra comporter deux goussets (voir à l'art. 6.2.9.2.)



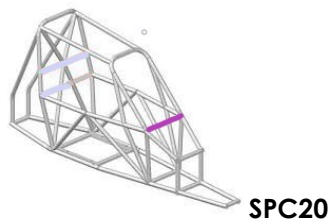
### 6.2.8.3 Entretoise de fixation ou de renvoi d'angle des brins de harnais supérieurs

Ce tube sera soudé. La hauteur ne pourra excéder l'axe horizontal aligné avec les épaules du pilote. Diamètre du tube 40mm pour 2mm minimum d'épaisseur du métal, ou 38,5mm minimum de diamètre pour une épaisseur de 2,5mm, minimum (dessin SPC19).



### 6.2.8.4 Entretoise transversale inférieure

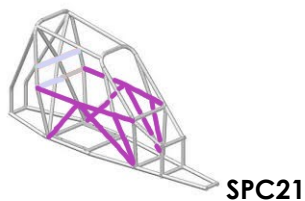
Tube mono-pièce rectiligne reliant les deux demi-arceaux latéraux ou les deux pieds de l'arceau avant sous le pare-brise/grille avant (dessin SPC20).



### 6.2.8.5 Entretoises latérales

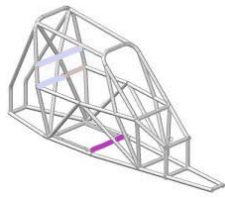
Une entretoise longitudinale au minimum doit être montée de chaque côté du véhicule. Le point le plus bas de cette entretoise ne devra pas être inférieur à 430mm par rapport à la partie inférieure du châssis. Ces entretoises seront reliées à la structure du plancher par un minimum de trois renforts tubulaires de Ø30mm minimum (dessin SPC21).

Une cloison ininflammable fermera totalement l'espace entre le haut des entretoises latérales et le plancher sur toute la longueur entre l'arceau principal et l'arceau avant. (Voir article 6.3)



### 6.2.8.6 Entretoise transversale de plancher

Dans le cas d'un usage de harnais à 6 points d'attache, une entretoise transversale de plancher à usage de renvoi des brins de harnais pelviens devra être soudée de part et d'autre du châssis. Ø30/2mm minimum (dessin SPC22).



**SPC22**

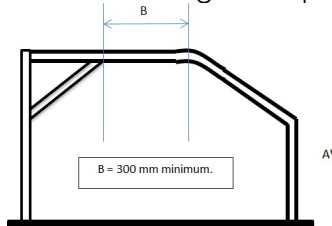
### 6.2.9 Entretoises et renforts facultatifs

#### 6.2.9.1 Renfort d'angle

Les renforts doivent être constitués d'un tube rectiligne (dessin SPC23).

Le diamètre du tube constituant le renfort ne doit pas être inférieur à 30mm.

L'implantation supérieure des renforts d'angles ne pourra se faire à moins de 300mm de la jonction de l'arceau avant (B). L'implantation inférieure sera obligatoirement positionnée en face d'une autre connexion. Le gousset peut être utilisé comme renfort d'angle.

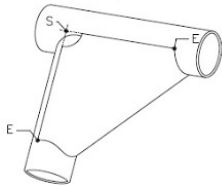


**SPC23**

#### 6.2.9.2 Renfort de coude (gousset)

Les renforts de coude ou de jonction sont confectionnés au moyen de tôles pliées en forme de « U » dont l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 1mm (dessin SPC24).

Les extrémités du gousset (point E) doivent être situées à une distance comprise entre 2 et 4 fois le diamètre extérieur du plus gros des tubes joints, par rapport au sommet de l'angle (point S).



**SPC24**

### 6.2.10 Châssis - Plancher

#### 6.2.10.1 Construction

La construction du châssis est du type multitubulaire. Les dimensions minimales pour sa construction peuvent être soit :

- Section circulaire  $\varnothing 30/2\text{mm}$  minimum ;
- Section carrée de  $30/30/2\text{mm}$  minimum ;
- Section rectangulaire de  $30/2\text{mm}$  du plus petit des côtés.

Depuis le 01/01/2016, les nouvelles constructions doivent comporter un tube transversal de même section reliant les deux pieds d'arceau principal et un tube transversal de même section reliant les deux pieds de l'arceau avant ou des deux demi-arceaux latéraux.

Le châssis devra protéger le pilote dans toutes les directions. Une garde d'au moins 25cm sera prévue au-delà de la course des pédales pour l'avant et de 5cm au-dessus du casque du pilote.

Aucune partie tranchante, coupante (en d'autres termes, agressive), ne pourra se situer dans l'habitacle (volume structural où se trouve le pilote).

#### 6.2.10.2 Fond de plancher

Un plancher plat fermera le dessous de l'habitacle du pédalier jusqu'à l'arceau principal, il sera solidement fixé au châssis. Celui-ci sera réalisé en une tôle d'acier d'une épaisseur minimale de 1mm ou en tôle d'aluminium d'une épaisseur minimale de 2mm.

#### 6.2.10.3 Diagonale de bloc avant

Une diagonale est obligatoire sur le cadre avant, au niveau du plancher. Elle sera de  $\varnothing 20/2\text{mm}$  au minimum.

### 6.2.11 Toit

Le haut de l'habitacle devra être totalement fermé par un toit. Il sera composé d'une feuille d'acier de 1mm d'épaisseur minimum, d'une feuille en alliage léger d'une épaisseur minimale de 1,5mm ou d'une feuille en polycarbonate de 4mm d'épaisseur minimum. Il sera fixé directement sur l'arceau de sécurité.

Sa fixation doit donc être opérée par soudage, rivetage (rivets en acier) ou boulonnage ( $\varnothing 5\text{mm}$  minimum et de qualité 8.8 minimum). Le toit partira de l'arceau avant jusqu'à l'arceau principal situé dans le dos du pilote.

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

Il est interdit de percer l'arceau de sécurité. En complément de ce toit, la carrosserie pourra comporter un toit en polyester fixé mécaniquement.

### 6.2.12 Spécifications des tubes

Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés (sauf châssis).

Spécifications des tubes utilisés :

- Matériau : acier au carbone non allié étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0,3% de carbone.
- Résistance minimale à la traction : 350N/mm<sup>2</sup>
- Dimensions minimales :

Utilisation par article	Ø40/2mm ou 38/2,5mm (pour anciennes constructions)	Ø30/2mm
6.2.1 Arceau principal	X	
6.2.2 Arceau avant	X	
6.2.3 Demi-arceau latéral	X	
6.2.4 Entretoise longitudinale	X	
6.2.5 Entretoise transversale	X	
6.2.6 Jambes de force arrières	X	
6.2.8.1 Entretoise diagonale	X	
6.2.8.3 Entretoise fixation ou renvoi harnais supérieurs	X	
6.2.8.2 Renfort de montant pare-brise/grille avant		X
6.2.8.4 Entretoise transversale inférieure		X
6.2.8.5 Entretoise latérale		X
6.2.8.6 Entretoise transversale de plancher		X
6.2.9.1 Renfort d'angle		X
6.2.10 Plancher		X

Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure (mesuré à l'axe du tube) d'au moins trois fois le diamètre du tube.

Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0,9.

La surface au niveau des cintrages doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures.

### 6.2.13 Indications pour la soudure

Elles doivent être faites sur tout le périmètre des tubes.

Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (soudure à l'arc sous gaz protecteur).

Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, méthode de soudure sous gaz protecteur).

### 6.2.14 Carrosserie

La carrosserie sera fermée du plancher jusqu'à la hauteur minimale des entretoises latérales.

La carrosserie est libre.

La partie avant du capot devra recouvrir la partie avant du châssis.

Les dispositifs aérodynamiques sont interdits à l'avant.

Les déflecteurs et pare-pierres de capot avant ne seront autorisés que s'ils font partie intégrante du moulage de la carrosserie.

### 6.2.15 Garnitures de protection

Aux endroits où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

Les tubes de toit doivent être équipés de garnitures de préférence conformes à la norme FIA 8857-2001 type « A ».

Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.

## **6.3 Protection latérale**

Elle sera constituée d'une structure en tube d'acier dont les dimensions minimales seront de Ø30/2mm. Elle sera fixée à la structure principale de la voiture sur les deux côtés, au niveau du centre des moyeux de roues, sur une longueur d'au moins 60% de l'empattement.

Ces structures s'étendront vers l'extérieur de chaque côté au moins jusqu'à une droite tracée entre les

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

lignes médianes des bandes de roulement avant et arrière, mais pas au-delà d'une droite tirée entre les surfaces extérieures des roues avant et arrière, en position droite. L'espace entre cette structure et la carrosserie doit être comblé totalement ou partiellement afin d'empêcher qu'une roue puisse y pénétrer et y être retenue (l'utilisation de panneau en nid d'abeille de 15mm d'épaisseur minimum est conseillée). Le poste de pilotage devra comporter des protections latérales en Feuille d'acier de 1mm d'épaisseur minimum, feuille d'alliage léger de 1,5mm d'épaisseur minimum ou matériau composite de 2mm d'épaisseur minimum, rigide ininflammable.

### **6.4 Garde-boue**

Les **garde-boue** sont obligatoires sur les roues motrices et doivent se trouver à un maximum de 5cm du sol. Les **garde-boue** ne pourront présenter aucune perforation ni angle aigu. Ils doivent être réalisés en matériau plastique souple d'une épaisseur minimale de 4mm. Ils doivent être solidement montés sur 2 supports de montage au minimum. Les **garde-boue** doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement à tout moment sur la moitié de leur circonférence au minimum et sur toute la largeur de la roue au minimum.

Les roues complètes ne doivent pas être visibles en vue du dessus. S'il est nécessaire de renforcer les **garde-boue**, cela peut se faire à l'aide d'un tube en alliage d'aluminium d'un diamètre maximal de 15mm. Ces renforts **de garde-boue** ne peuvent servir de prétexte à la fabrication de butoirs ou pare-chocs. Dans le cas où les **garde-boue** font partie de la carrosserie ou sont recouverts en tout ou en partie par des éléments de carrosserie, l'ensemble des **garde-boue** et de la carrosserie ou la carrosserie seule doit néanmoins satisfaire à la condition de protection prévue ci-dessus.

### **6.5 Cloison pare-feu**

Une cloison pare-feu ininflammable est obligatoire entre l'habitacle et le moteur. Elle devra occulter toute la largeur et la hauteur de l'habitacle.

Cette tôle sera fixée verticalement par soudage, rivetage ou boulonnage.

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 12cm<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 1,5mm d'épaisseur si elle est en alliage d'aluminium ou 1mm si elle est en tôle d'acier. La fibre de verre, le carbone et le plastique sont interdits.

### **6.6 Radiateurs**

Le montage de radiateurs est interdit dans l'habitacle et devant celui-ci. Aucun élément du système de refroidissement ne devra être visible de l'habitacle (radiateurs, durites, bouchons de remplissage, vase d'expansion). Les écopés d'entrée d'air de refroidissement supérieures et latérales sont tolérées.

Le vase d'expansion devra comporter une protection efficace côté pilote interdisant les risques de projection de liquide de refroidissement.

### **6.7 Pare-brise/grille**

Il devra être, soit :

- En verre feuilleté ou en polycarbonate et d'une épaisseur minimum de 4mm ;
- En grillage métallique, prenant appui sur les montants, faisant office de pare-pierres.  
Les mailles du grillage feront 30mm/30mm au maximum et d'une épaisseur de fil de Ø1mm au minimum

La superposition des deux matériaux est autorisée.

### **6.8 Protection latérale de l'habitacle**

Des systèmes de protection seront installés obligatoirement sur les parties latérales ouvertes de l'habitacle qui 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 être au plus de 40mm/40mm 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

La superposition de ces montages est autorisée.

#### **6.8.1. Définition du cadre**

Le diamètre du tube, ne devra pas être inférieur à 8mm. Le cadre devra épouser la forme de l'ouverture latérale. Le haut de ce cadre sera attaché par deux charnières à la structure principale. Les axes seront fixés par des goupilles de type « facilement démontables ».

Le bas de celui-ci sera muni d'un dispositif de dégagement rapide, accessible de l'intérieur comme de l'extérieur (éventuellement par une petite ouverture) permettant d'ouvrir et de basculer la protection

## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

latérale en position ouverte verticale.

Quel que soit le système de verrouillage utilisé, un "sandow" (attache en matière élastique) complémentaire de sécurité sera positionné entre les deux grilles.

### **Article 7 Règles Communes**

#### **7.1 Interprétation des textes des règlements techniques**

Tout ce qui n'est pas autorisé par les textes est interdit.

Une balance de performance pourra à tout moment être imposée par l'ASAF.

Des modifications particulières pourront être apportées par l'ASAF dans le règlement particulier de l'épreuve.

#### **7.2 Habitacle**

Pour des raisons de sécurité, aucun élément mécanique autre que les commandes nécessaires à la conduite du véhicule ne pourront se trouver dans le volume de l'habitacle au-dessus du niveau du plancher. Aucun élément de l'habitacle ou situé dans l'habitacle ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues. Toutes les précautions doivent être prises pour éviter toutes protubérances pouvant blesser le pilote.

#### **7.3 Harnais**

Il est obligatoire de monter un harnais de sécurité avec 4 points d'attache minimum conforme aux spécifications de l'article 253-6 de l'annexe J (norme FIA 8853/98 ou 8853/2016).

Les 2 sangles d'épaules devront avoir chacune un point d'ancrage séparé.

Pour le montage du système RFT, l'angle des sangles d'épaules du harnais doit être situé entre 10° et 20° par rapport à l'horizontale, et entre 20° et 40° par rapport à l'axe longitudinal. Voir article 4.8 du RTG de l'ASAF et annexe en fin de chapitre VI du RTG de l'ASAF.

#### **7.4 Siège**

Le siège devra être un siège homologué FIA répondant à la norme 8855.1999 ou 8862.2009. Il ne peut subir aucune modification.

Les supports de sièges doivent être fixés sur des ancrages par fixation de sièges conformes au dessin 253-65B de la FIA, mais au lieu de boulonner les traverses au châssis, les traverses doivent être soudées à la structure principale du Sprint Car, transversalement ou longitudinalement.

Les supports de sièges peuvent être également soudés à la structure principale du Sprint Car.

Les supports de sièges doivent être fixés aux ancrages pour fixation de siège par 4 attaches au minimum par siège en utilisant des boulons de Ø8mm au minimum et de qualité 8.8 au minimum.

Les articles 253-16.1, 253-16.4 et 253-16.5 de la FIA sont également applicables.

Le siège du pilote peut être incliné de 15° au maximum vers l'arrière par rapport à la verticale.

#### **7.5 Casque**

Il est obligatoire d'utiliser un casque homologué FIA et compatible d'origine à la fixation du système RFT (Hans).

Le visage du pilote devra être complètement protégé. Soit par un casque de type « INTEGRAL » avec visière ou lunettes ou soit par un casque de type « JET » avec lunettes et protège bouche intégré.

Il sera toléré de rouler avec un casque « OUVERT » dans la seule condition où le kart cross est équipé d'un pare-brise en polycarbonate ou en verre-feuilleté.

#### **7.6 Système RFT (Hans)**

Le système RFT(Hans) homologué FIA est obligatoire dans toutes les catégories.

#### **7.7 Echappement**

L'échappement ne doit pas sortir du périmètre de la voiture et ne pas être en retrait de plus de 100mm. Sa sortie se fera à l'arrière et ne doit pas être dirigée vers le sol. Des protections devront être prévues afin d'éviter les brûlures.

#### **7.8 Batteries**

La batterie de type sèche est obligatoire.

Les batteries devront être protégées et solidement arimées par une barrette isolée, transversale et des tiges filetées de Ø8mm, au minimum. Si elles sont placées dans l'habitacle ou à proximité, elles devront être recouvertes d'une protection isolante et étanche.

Le connecteur « positif » sera toujours protégé et isolé de façon permanente.

#### **7.9 Canalisations**

Une protection des tuyauteries d'essence et des pompes devra être prévue contre tout risque de détérioration (pierre, corrosion, bris mécanique, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie et de détérioration.

Toutes les canalisations d'alimentation et de retour au réservoir devront être réalisées uniquement en tuyauterie haute pression et revêtue d'une tresse métallique. Les connexions seront de type « vissées ».

Les systèmes cliquables d'origine pourront être conservés uniquement sur la (les) canalisation(s) d'injecteur(s) et la pompe à essence. Les raccords de jonction et de dérivation non métalliques sont

interdits.

Tout autre système devra faire l'objet d'une validation.

La canalisation de mise à l'air libre du réservoir devra également être en tuyauterie haute pression mais pourra être fixée par collier de type « Serflex ».

### **7.10 Feux**

Chaque véhicule doit être équipée 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 entre 80cm et 140cm du sol et fonctionnera en permanence même lorsque le coupe-circuit est en position « OFF » ;
- Deux 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 entre 80cm et 140cm du sol et à 25cm au maximum de la face arrière, hors-tout. 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'au moins deux d'entre eux soient simultanément 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.

### **7.11 Anneaux de remorquage**

Tous les véhicules devront être équipés à l'avant et à l'arrière d'un anneau de remorquage.

Ils seront disposés de façon permanente et devront permettre de tirer la voiture.

Il sera en fer rond de Ø10 au minimum et le diamètre intérieur de l'anneau sera de 40mm au minimum.

Il ne pourra en aucun cas dépasser l'axe de projection verticale de la voiture.

Il sera peint de couleur vive et contrastée (jaune, orange ou rouge).

Les sangles de remorquage sont autorisées.

### **7.12 Réservoirs**

Le réservoir de carburant devra avoir une contenance de 7 litres au maximum. Il pourra être de construction artisanale ou d'un type homologué par la FIA.

Si le réservoir n'est pas de type homologué par la FIA (FT3), il devra être métallique.

Dans tous les cas, le réservoir devra être muni d'une fermeture étanche avec mise à l'air libre par un pointeau anti-retour sur le réservoir, prolongé par un tuyau revêtu d'une tresse métallique de protection dont l'extrémité sortira sous le plancher de la voiture. Cette mise à l'air libre ne pourra en aucun cas partir du bouchon de remplissage. Le bouchon de remplissage doit être métallique et ne doit pas dépasser de la carrosserie. La fixation du bouchon sur le réservoir se fera par vissage. Le réservoir sera placé à un endroit protégé des chocs et sera fixé solidement.

S'il est situé en position latérale de l'habitacle, il sera protégé par une structure multitubulaire de Ø30/2mm.

S'il est placé en position arrière, il devra être fixé par vis et écrous dans des fixations par œillets coulissants de manière à empêcher, autant que possible, l'éclatement du réservoir en cas de contrainte de l'arceau. Il ne sera pas placé à proximité immédiate du moteur ou de l'échappement. Il sera protégé de ces éléments par un écran d'isolation thermique s'il se trouve à moins de 20cm d'un de ceux-ci.

Les autres réservoirs doivent aussi être en dehors de l'habitacle et protégés de la même façon, sauf éventuellement le réservoir d'eau du lave-glace.

### **7.13 Pneumatiques et roues**

#### 7.13.1 Roues

Les jantes sont libres en dimensions et en matériau dans les limites des conditions décrites dans l'article 5.1.3.

#### 7.13.2 Fixation des roues

Les systèmes de fixation à écrou de roue central sont interdits.

#### 7.13.3 Pneus

##### 7.13.3.1 Type

Seuls les pneus pour cross car sont autorisés.

##### 7.13.3.2 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

##### 7.13.3.3 Généralités complémentaires

- Tous les moyens de chauffe des pneumatiques sont interdits : couvertures chauffantes, étuves, systèmes à rouleaux, etc.



## Règlement particulier Rallye Kart-Cross (RKX)

- Toute modification de ces pneumatiques par quelque moyen que ce soit (retailage, traitement mécanique ou chimique, etc.) est interdite.
- Des contrôles de la gomme pourront être réalisés avec un détecteur portable de composés organiques volatils.
- Le nombre de pneumatiques n'est pas limité.
- Les roues jumelées et les roues munies de chaînes sont interdites. Les pneumatiques à clous sont interdits (sauf épreuve sur glace), de même que les pneus de type AGRAIRE,

### **7.14 Coupe-circuit** BAB-CROSS, RACING, SLICK et SLICK RETAILLE.

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques, sauf le feu de position repris à l'article 7.10 (schéma de montage : art. 253.13 de l'annexe J de la FIA). Il doit être à boîtier fermé de type antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur du véhicule par le pilote assis en position de conduite, harnais serré, ainsi que de l'extérieur par les commissaires.

La commande extérieure doit être placée au bas de l'arceau avant gauche et sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12cm de base au minimum.

### **7.15 Lest**

Il est permis d'ajuster le poids du véhicule par un ou plusieurs lests. Ces lests seront composés de blocs solides et unitaires. Ils seront fixés au châssis au moyen d'outils, facilement scellables, placés à l'intérieur de l'habitacle au niveau du plancher, visibles et pouvant être plombés par les commissaires.

Le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25 g.

### **7.16 Pare-chocs**

Les pare-chocs sont interdits

### **7.17 Volant**

Le volant doit être amovible.

Les commandes et boutons fixés au volant sont interdits.

### **7.18 Rétroviseurs**

Deux rétroviseurs sont obligatoires et doivent être conformes à la législation routière. Ils seront placés de part et d'autre de l'habitacle.

Chaque rétroviseur devra avoir une surface réfléchissante de 90cm<sup>2</sup> au minimum et il devra être possible d'inscrire dans cette surface, un carré de 6cm de côté.

### **7.19 Bruit**

Le bruit ne doit pas dépasser la limite de 101db (sans tolérance). La méthode employée pour la mesure sera celle définie par le circuit sur lequel l'épreuve se déroule. Dans le cadre d'un circuit non-permanents la mesure sera effectuée comme suit : Pour mesurer le niveau sonore, le sonomètre sera placé à 4 mètres du tracé, à 1 mètre de hauteur et à un endroit où le bruit émis est important (passage rapide en accélération, relance, etc.).

Une voiture non conforme ne pourra pas participer telle quelle et devra être mise en conformité avant le départ.

### **7.20 Conformité**

Il appartient aux concurrents de présenter à tout moment une voiture conforme à la réglementation. Le fait de présenter une voiture aux vérifications est une déclaration implicite de conformité.

### **7.21 Présentation**

Le départ pourra être refusé à tout véhicule dont la présentation n'est pas soignée.

### **7.22 Aide au pilotage pour personne « à mobilité réduite »**

Dans toutes les catégories, pour les pilotes ayant une invalidité reconnue, il sera autorisé d'ajouter ou modifier le mécanisme permettant d'actionner les commandes nécessaires à la conduite du véhicule. Le principe de base d'actionnement des commandes doit être conservé. L'installation d'une direction assistée uniquement électrique est autorisée, pour autant qu'elle soit placée sur la colonne de direction.