

G. REGLEMENT PARTICULIER SLALOM

ART. 1. LES ARTICLES DU RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL ASAF SONT D'APPLICATION

ART. 2.- VEHICULES

2.1. LES ORGANISATEURS REPARTIRONT LES VEHICULES EN DIFFERENTES DIVISIONS

N.B. : Les karts sont interdits.

2.1.1. Division 1

- Classe 1 : jusque 1150 cc
- Classe 2 : au-delà de 1150, jusque 1400 cc
- Classe 3 : au-delà de 1400 cc

Classe "**PROMO**" (**facultative**) répondant à la réglementation technique en vigueur en Division 1.

La Classe "Promo" est réservée aux participants n'ayant jamais détenu de licence endéans les 10 dernières années, sans conditions d'âge.

Licence minimale en Division 1 : Licence "L"

2.1.2. Division 2

- Classe 4 : jusque 1400 cc
- Classe 5 : au-delà de 1400 cc

Licence minimale en Division 2 : Licence "C"

2.1.3. Division 3

- Classe 6 : jusque 1150 cc
- Classe 7 : au-delà de 1150, jusqu'à 1300 cc
- Classe 8 : au-delà de 1300, jusqu'à 1750 cc
- Classe 9 : au-delà de 1750 cc

Licence minimale en Division 3 : Licence "C"

2.1.4. Division 4

Classe 10 : Toutes **cylindrées** confondues

Licence minimale en Division 4 : Licence "C"

2.1.5. Division 5

Classe 11 : Toutes **cylindrées** confondues.

Licence minimale en Division 5 : Licence "A4"

2.1.6. Division 6 – ACCESS (facultative).

Non chronométrée, la Division "**ACCESS**" base son classement sur les seules pénalités encourues au passage des portes. Elle est accessible à toutes les voitures immatriculées en configuration "Show-Room" et aux voitures anciennes dépourvues de tout accessoire de compétition.

Licence minimale en Division 6 Access : Licence "L"

2.2. REGLEMENTATION TECHNIQUE

2.2.1. Dans toutes les divisions

- La **publicité** avec fond transparent est autorisée sur la lunette arrière.
- La **publicité** est autorisée sur les vitres latérales arrière.
- Le **pare-brise** feuilleté est obligatoire (sauf Oldtimers art. 2.2.3. v.)
- Un **essuie-glace** (au moins) en état de fonctionnement est obligatoire.
- L'**arceau de sécurité** (6 points) est obligatoire en Divisions 2, 3, 4 et 5. En Division 1, il est fortement conseillé. Il y est **obligatoire** en cas de voiture découverte à toit souple (toile ou Vinyle), non pourvue d'un arceau de type "Targa" d'origine ou d'arceaux individuels à 3 points d'ancrage (Roll Bar au-dessus de la tête du ou des occupants).
Les voitures transformables ("Coupé-cabriolets") participeront en configuration "fermée" si elles ne sont pas pourvues d'un arceau de sécurité à 6 points.
- Si la voiture est équipée d'un arceau, un **pied d'arceau** de 120 cm² est obligatoire pour les nouvelles constructions.
- Les **retroviseurs** peuvent être enlevés ou repliés dans toutes les divisions.
- Le **coupe-circuit** est conseillé en Division 1-2-3 et 4 (**obligatoire en Division 5**).
- Le **repose-tête** est obligatoire sauf s'il n'est pas prévu d'origine.
- Tout **objet mal fixé** dans l'habitacle doit être enlevé.
- Les **enjoliveurs de roues** devront être enlevés sauf s'ils sont boulonnés.
- Les contrôleurs techniques devront noter sur les "Cartes des VT" ASAF le **poids de la voiture** après chaque pesage.

G - Règlement Particulier Slalom

- **L'échappement libre est INTERDIT.** Tous les véhicules doivent être munis d'un système d'échappement efficace avec un **silencieux suffisant** afin que la limite des **93dB** ne soit pas dépassée.
Une tolérance de 3dB est autorisée :
 - o De 96dB à 101dB : deux avertissements pourront être donnés. Ensuite l'exclusion du meeting sera prononcée.
 - o Plus de 101dB : le véhicule sera exclu du meeting à la première infraction constatée.
- **N.B. :** 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.)
- **L'échappement avec sortie latérale** est interdit, sauf en [Division 5](#).
- La **roue de secours** est obligatoire en Division 1 pour les véhicules qui en sont équipés d'origine.
- La **combinaison** aux normes FIA 1986 (au minimum) est obligatoire en divisions 2, 3, 4 et 5 et conseillée en division 1 où **des vêtements fermés, couvrant totalement les bras et les jambes, en matière aussi ininflammables, que possible (nylon et matières synthétiques interdits), seront autorisés.**
- Si des **harnais** de sécurité sont installés, ils ne pourront comporter **aucune date (apposée par le fabricant) de péremption échue.**
- Si un **siège de substitution** est installé, il sera obligatoirement du type "baquet". Ce baquet éventuel ne pourra comporter **aucune date (apposée par le fabricant) de péremption échue.**
- Toutes les voitures alignées dans les divisions 1-2-3-4 doivent être équipées d'une **marche arrière** mécanique prévue par le constructeur (PVA).
- **Élargisseurs de voie :**
 - o En division 1 et 2, ils sont interdits s'ils ne sont pas montés d'origine sur le modèle présenté.
 - o En Divisions 3, 4 et 5, les éventuels élargisseurs de voie ne peuvent excéder 10mm d'épaisseur sauf sur présentation d'une fiche d'homologation spécifique, émise par la FIA.
 - o Dans le cas où une fiche d'homologation FIA prévoit que des élargisseurs de voies sont autorisés mais sans préciser leurs dimensions, leur épaisseur sera limitée à 22mm (voir RTG, Art. 4.19).

N.B. : Des remarques de détail ne permettant pas une amélioration des performances et ne portant pas sur un élément de sécurité* pourront être admises **DEUX FOIS**, sans occasionner un changement de Division ou un refus de départ (Voir RTG, Art. 2.4). Cette remarque DEVRA figurer sur la "Carte des Vérifications Techniques". Il faudra néanmoins veiller à prévenir le ou les pilotes concourant sur ces voitures que le fait qu'ils soient autorisés à prendre le départ dans cette configuration ne les met pas à l'abri d'une éventuelle mise hors course si une réclamation, à ce sujet, devait être déposée par un autre concurrent.

*Si le manquement est important mais qu'il n'affecte pas gravement la sécurité du concurrent ni du public, une "**Remarque unique**" pourra être consignée sur la carte des VT. Dans le **cas contraire**, la voiture sera interdite de départ.

2.2.2. Division 1

Définition : Voitures de grande série (5000 exemplaires construits, au minimum), comportant au moins, deux places côte à côte et strictement conformes à leur PVA.

Aucune transformation mécanique, ni modification de structure ou de carrosserie, n'est autorisée, sauf :

- a. Becquet, spoiler, marchepieds, extensions d'aile : autorisés.
- b. Arceau de sécurité : conseillé.
- c. Jantes : Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2", par rapport à la dimension d'origine. Il appartiendra au concurrent d'apporter la preuve, par tout moyen probant, de la dimension d'origine ou optionnelle des jantes, sur lesquelles ce calcul doit être basé.
Les jantes sont libres quant à leur marque et à leur matériau (sauf le magnésium) mais la **largeur des voies** doit être conservée.
- d. Pneus : TOUS les pneus autorisés pour un usage routier (porteurs d'une homologation "DOT" ou "E") sont admis, pour autant que l'indice "**Treadwear**", gravé dans leur flanc, soit égal ou supérieur à **140**.
Cette mention sera peinte en blanc, sous peine d'une remarque portée sur la carte des Vérifications Techniques éventuelle. A la 3^{ème} remarque du genre, le départ sera refusé.
Les pneus de compétition et les pneus rechapés, "retread" ou "remould" ainsi que les pneus taillés et/ou retaillés sont interdits.
Profondeur de gomme 1,6 mm minimum.
- e. Amortisseurs : Les amortisseurs sont libres pour autant que leur nombre, leur type, leur principe de fonctionnement, les points d'attache et la position des assiettes de ressorts soient conservés (jambes de force filetées interdites). Les amortisseurs avec bonbonnes extérieures ne sont autorisés que s'il s'agit du montage d'origine.
- f. Suspension : Les ressorts de suspension sont libres pour autant que leur diamètre extérieur respecte la valeur d'origine. Les points d'ancrage de la suspension - inférieurs et supérieurs - ne peuvent être ni modifiés, ni renforcés, ni déplacés (e.a. points d'attache supérieurs décentrés interdits)
- g. Renforts : Des barres antirapprochement inférieure et supérieure sont autorisées.

G - Règlement Particulier Slalom

- h. Hauteur de caisse : La hauteur prévue par le constructeur doit être conservée, avec une tolérance de 1 cm (mesurée entre le centre des moyeux et le point le plus haut des arches d'ailes)
- i. Sièges : Les voitures doivent conserver l'ensemble des sièges d'origine mais les sièges avant pourront être remplacés par d'autres, du type "baquet". L'appui-tête sera dès lors obligatoire. Les sièges de substitution (baquets, pour rappel) doivent être placés dans les glissières d'origine ou fixés solidement au plancher : 2 points d'attache minimum à l'avant et 2 points d'attache minimum à l'arrière.
- j. Volant de direction : Libre.
- k. Direction : L'implémentation d'une Direction Assistée non prévue d'origine, est interdite.
- l. Phares supplémentaires : Autorisés.
- m. Echappement : La ligne d'échappement doit être celle prévue par le constructeur. Néanmoins, le dernier pot pourra être remplacé par un autre de même type ou de type différent. L'échappement doit sortir vers l'arrière du véhicule (voir art. 2.2.1. 12^{ème} et 13^{ème} tiret – texte en **gras**).
- n. Plage arrière : Elle pourra être enlevée.
- o. Poids minimum : Le poids précisé sur le certificat de conformité ou sur le manuel du constructeur.
- p. Documentation : Le manuel technique du constructeur, la "Revue Technique Automobile" ou, encore, tout autre document probant devra accompagner le véhicule afin d'être présenté à toute réquisition d'un Commissaires Technique ou Sportif.

ATTENTION : TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISÉ CI-DESSUS EST INTERDIT.

2.2.3. Division 2

Définition : Voitures de grande série (construites, au minimum, à 5000 exemplaires), comportant au moins, deux places, côte à côte mais ne répondant pas aux exigences de la Division 1.

Les modifications autorisées en Division 1 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous.

N.B. :

- Les modifications sur base des fiches d'homologation FIA ne sont plus autorisées.
- Le manuel technique du constructeur, la "Revue Technique Automobile" ou encore toute autre pièce probante devra accompagner le véhicule afin d'être présenté à toute demande d'un Commissaire Technique ou Sportif.
- Poids minimum des voitures (équipement de sécurité compris) :

640 kg	jusqu'à 1150 cc
720 kg	au-delà de 1150 jusqu'à 1400 cc
800 kg	au-delà de 1400 cc

ATTENTION : Aucune tolérance ne sera admise (voir RSG, Art. 8.3.)

Aucune transformation mécanique ou de carrosserie n'est autorisée, sauf :

- a. Réalésage : 0,6 mm, au maximum, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de la limite de cylindrée de la classe. Le re-chemisage est permis dans les mêmes conditions.
- b. Carburateurs : Changement autorisé des éléments qui règlent le dosage de quantité d'essence, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.
- c. Pompe à essence : Une pompe électrique peut être placée dans le coffre à condition qu'elle soit bien "enclouée".
- d. Filtre à air : Seul, l'élément filtrant pourra être enlevé ; la boîte ne pourra être ni enlevée ni modifiée.
- e. Arbres à cames : Libre, sauf le nombre de paliers.
- f. Soupapes : Le matériau est libre, les dimensions d'origine doivent être conservées.
- g. Pistons : Libres.
- h. Poulies et courroies : Elles ne peuvent être supprimées, mais le matériau et les dimensions sont libres.
- i. Radiateur d'eau : Libre, à condition d'être monté dans l'emplacement d'origine.
- j. Radiateur d'huile : Libre. Toutefois le montage à l'extérieur de la carrosserie n'est autorisé qu'en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues et de telle façon qu'il ne dépasse pas le périmètre général de la voiture vue d'en haut.
- k. Echappement : La ligne d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur mais doit comporter au moins, un silencieux, l'échappement libre étant interdit (voir l'Art. 2.2. 14^{ème} tiret).
- l. Embrayage : Libre, sauf le type de commande. Le nombre de disques prévu à l'origine doit être maintenu.
- m. Boîte de vitesses : La combinaison de démultiplication est libre mais le nombre de vitesses doit être celui d'origine.
- n. Couple final : Libre.
- o. Différentiel : Le montage d'un différentiel à glissement limité (ou autobloquant) ainsi que le blocage du différentiel sont autorisés.
- p. Suspension : Le matériau et les dimensions des ressorts sont libres. Les barres stabilisatrices peuvent être ajoutées, supprimées ou modifiées.
- q. Direction : Le rapport de démultiplication est libre mais le système d'origine doit être conservé. L'implémentation d'une Direction Assistée non prévue d'origine, est interdite.

G - Règlement Particulier Slalom

- r. Roues et pneumatiques : Roues complètes (flasque + jante + pneu) sont libres, à condition de se loger dans la carrosserie d'origine. La largeur maximum des roues complètes est de :
- 20,5 cm jusqu'à 1150 cc
 - 21,5 cm au-delà de 1150, jusqu'à 1400 cc
 - 23 cm au-delà de 1400 cc
- Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2", par rapport à la dimension d'origine ou optionnelle. Il appartiendra au concurrent d'apporter la preuve, par tout moyen probant, de la dimension d'origine ou optionnelle des jantes, sur lesquelles ce calcul doit être basé.
- s. Freins : Matériau, fixations et dimensions libres.
Le servofrein et le limiteur de pression peuvent être déconnectés, mais non enlevés.
Des freins à tambours peuvent être remplacés par des freins à disques et inversement.
Le frein à main hydraulique est autorisé.
- t. Habitacle : L'enlèvement des sièges passagers avant et arrière est autorisé, y compris leurs dossiers. Les matériaux d'insonorisation et les tapis de sol sont libres et peuvent être enlevés.
- u. Toit ouvrant : Autorisé. Toutefois, le verre doit être remplacé par un polycarbonate (Lexan, Makrolon, etc.), d'une épaisseur minimale de 4mm.
- v. Pare-brise : Les voitures "Oldtimers" qui ne sont plus produites depuis 25 ans au minimum, pourront être équipées d'un pare-brise en polycarbonate de 4 mm d'épaisseur, au minimum, ou de leur pare-brise en verre trempé, d'origine.
- w. Réservoir : Il devra être d'origine.
- x. Arceau de sécurité : L'arceau "6 points" est obligatoire.
- y. Pare-chocs : Autorisation de déposer les pare-chocs, uniquement (pas les boucliers)

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

2.2.4. Division 3

Définition : Voitures à deux places, côte à côte, au minimum, de production spéciale (au moins 500 exemplaires construits), ou ne répondant pas aux impositions des règlements des Divisions 1 et 2, ci-avant. Les anciennes "Groupe B" sont interdites sauf celles reprises sur les listes 1 et 2 de la FIA (Voir R.P. Rallye-Sprint, Art. 3.2).

Les modifications autorisées en Division 1 et 2 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous.

Les voitures de la Division 3 doivent répondre aux normes suivantes :

a. Poids minimum des voitures (équipement de sécurité compris) :

- 600 kg, jusqu'à 1150 cc
- 635 kg, au-delà de 1150, jusqu'à 1300 cc
- 675 kg, au-delà de 1300 cc, jusqu'à 1750 cc
- 735 kg, au-delà de 1750 cc

ATTENTION : Aucune tolérance ne sera admise (voir RSG, Art. 8.3.)

b. Carrosserie

- La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée, sauf pour ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques.
- Les pare-chocs peuvent être enlevés.
- Aucune modification ne peut être apportée à la structure du châssis, ni à celle de l'habitacle, hormis les portières.
- Les portières le capot moteur, le coffre et les parties de coque (hors habitacle) sont libres quant au matériau, à condition que leur forme extérieure d'origine soit conservée.

Si les portières sont privées de leurs renforts d'origine, l'arceau de sécurité devra comporter, à leurs endroits, des renforts latéraux croisés ou deux barres de renfort "horizontales".
Dimensions minimales admissibles : Ø 38 X ép. 2,5 ou Ø 40 X ép. 2mm (voir RTG 4.2.).

S'agissant, ici, de sécurité "passive", ayant uniquement incidence, en cas de sinistre éventuel, sur les occupants de la voiture (Assurance "Collective – Accidents Corporels" de la licence détenue), il sera autorisé aux licenciés de la VAS, de concourir avec une voiture, comportant de telles portières, munie **d'une seule barre** de renfort latérale, à hauteur du bassin, fixée aux montants de l'arceau principal et aux montants de l'arceau "avant".

- Surfaces vitrées : les vitres sont obligatoires et peuvent être fixes. Des vitres coulissantes sont autorisées. Si les vitres d'origine sont remplacées, elles le seront obligatoirement par du polycarbonate (plexiglas interdit) d'une épaisseur de 3 mm, sauf en ce qui concerne le pare-brise dont l'épaisseur devra atteindre, au minimum 4mm.
N.B. : si le pare-brise est en verre, il sera du type "feuilleté", sauf en ce qui concerne les "Oldtimers" (voir Art. 2.2.3. point v), ci-dessus)
- Ailes : le matériau et la forme sont libres. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur toute la largeur du pneumatique et au moins sur un tiers de la circonférence.
- Intérieur : les garnitures de l'habitacle sont libres.

G - Règlement Particulier Slalom

- Le tableau de bord ne devra présenter aucun angle saillant.
- Les cloisons séparant l'habitacle du compartiment moteur et du coffre doivent conserver leur emplacement et matériau d'origine. Elles doivent être parfaitement hermétiques. Leur forme pourra, toutefois, être modifiée, en vue de l'installation d'un système d'admission d'air au-delà du plan initial de séparation, par déformation de cette cloison ou construction d'une excroissance (hermétique) vers l'habitacle, à condition de ne pas empiéter de plus de 20 cm en profondeur, 50cm en longueur et 50 cm en largeur, sur celui-ci.
- L'emplacement de la batterie est libre ; la batterie doit être solidement fixée.
- c. Éléments mécaniques :
 - Moteur : le bloc cylindre d'origine homologué sur la voiture de base devra être conservé. La cylindrée sera libre et pourra être obtenue par changement de la course et/ou de l'alésage d'origine. Le moteur doit conserver son emplacement d'origine.
 - Transmission : les roues motrices du modèle de base homologué doivent rester les roues motrices. La boîte de vitesses doit rester à son emplacement d'origine. L'adjonction de tout dispositif de surmultiplication ou de démultiplication est autorisée.
 - Echappement : Collecteur et système d'échappement, libres mais devant comporter au moins un silencieux (voir l'Art. 2.2.1).
 - Autres éléments mécaniques : libres.
- d. Suspension : le type de suspension doit être conservé. Par type de suspension, on entendra : Mac Pherson, bras oscillants, parallélogrammes, axe AR De Dion, roues tirées, roues poussées, etc. Il est toutefois permis de remplacer les organes du système de suspension, d'ajouter ou modifier les points d'attache. Le type de ressorts et d'amortisseurs est libre.
- e. Empattements et voies : les largeurs des voies **ne pourront être inférieures** à celles d'origine et les longueurs d'empattement **devront être strictement respectées**.
- f. Direction : rapport de démultiplication et conception libres, mais le boîtier/Crémaillère de direction doit provenir d'un constructeur automobile agréé. **L'implémentation d'une Direction Assistée non prévue d'origine, est autorisée.**
- g. Roues :
 - Les roues complètes sont libres, à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie.
 - Les pneus sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces jantes. Ils devront être en bon état. Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme agréé (qualité du métal : 12/8, au minimum).
- h. Freins : Libres, mais le système principal de freinage (commande au pied) doit être de type hydraulique et agir sur les quatre roues.
- i. Réservoir : Libre. Toutefois, il ne peut être disposé dans le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation. Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir (sans limitation de contenance) soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air dont l'orifice soit situé 5 cm au-dessus du remplissage. Le non-respect de cette règle fera l'objet d'une remarque unique. De plus, s'il se trouve dans l'habitacle, il sera obligatoirement dans un caisson hermétique. Une séparation étanche doit également exister entre les pompes (et/ou réservoir) et le système d'échappement de façon à éviter tout contact accidentel entre le carburant et l'échappement.
- j. Arceau de sécurité : Arceau "6 points", obligatoire.
- k. Coupe-circuit : Conseillé.

2.2.5. Division 4

2.2.5.1. Définition

Voitures issues des Divisions 1, 2, 3 ne répondant plus aux impositions de ces Divisions **ou voitures de tourisme** fabriquées en petite série (au moins 50 exemplaires).

Les modifications autorisées en Division 1, 2 et 3 y sont autorisées, plus celles reprises ci-dessous :

- a. Nombre de places
Ces véhicules doivent avoir été construits avec un minimum de 2 places. Le siège du conducteur doit se situer en totalité de part ou d'autre de l'axe longitudinal central de la voiture.
- b. Moteur
Le changement de type de moteur est autorisé, pour autant qu'il s'agisse d'un moteur de la même marque ou de la marque de celui équipant la voiture à l'origine.

G - Règlement Particulier Slalom

La cylindrée du moteur de substitution **ne peut dépasser 3200 cc**, éventuellement recalculée en fonction d'un système de suralimentation prévu d'origine sur ce moteur.

c. Carrosserie.

- La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée, sauf en ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques. Le montage d'un spoiler facial, d'ailerons arrière, d'extensions d'ailes est donc autorisé pour autant que ces éléments soient correctement fixés et ne présentent aucune partie dangereuse.
- Les matériaux utilisés pour les éléments de carrosserie sont libres, mais ne peuvent altérer la rigidité originale et particulièrement la protection contre les chocs latéraux.
- Le capot avant ne peut être relevé. Il doit être fixé par ses attaches d'origine et/ou des attaches de sécurité.
- **Le châssis NE peut être modifié, ni la structure de l'habitacle, hormis les portières.**

d. Habitacle

- Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges ou banquette arrière (y compris les dossiers). Le siège conducteur sera équipé obligatoirement d'un appui-tête fixé solidement et solidairement à ce siège.
 - Le tableau de bord ne devra pas présenter d'arêtes saillantes.
 - Les portières peuvent être modifiées dans leurs parties métalliques (ou parties en matériau composite d'origine) ou remplacées par des éléments en (d'autres) matériaux, métalliques ou composites. Il est obligatoire, dans ce cas, que l'arceau de sécurité comporte au niveau des portières avant modifiées, des renforts latéraux en croix ou "horizontaux" doubles (Voir Art. 4.34 du RTG).
- Dimensions minimales admissibles : Ø 38 X ép. 2,5 ou Ø 40 X ép. 2mm (Voir Art. 4.2. du RTG).

S'agissant, ici, de sécurité "passive", ayant uniquement incidence, en cas de sinistre éventuel, sur les occupants de la voiture (Assurance "Collective – Accidents Corporels" de la licence détenue), il sera autorisé aux licenciés de la VAS, de concourir avec une voiture, comportant de telles portières, munie **d'une seule barre** de renfort latérale, à hauteur du bassin, fixée aux montants de l'arceau principal et aux montants de l'arceau "avant".

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

e. Suspension

Le type de suspension est libre.

f. Roues et pneumatiques

En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

g. Système de freinage

Il est permis de remplacer des tambours par des disques, et vice-versa. Le système de freinage doit être en bon état.

h. Equipement de sécurité

- Un arceau de sécurité à 6 points d'attache, conforme aux "Modèles divers d'arceaux autorisés" est obligatoire (voir Art. 4.2.19 du RTG et "Annexes au Règlement Technique").
- Un harnais est obligatoire. Les harnais seront "homologués FIA" et **en cours de validité** - (Voir Art. 2.2 **Harnais de sécurité du Ch. III - Equipements Sécuritaires**).
- Les accessoires renforçant la sécurité sont admis.
- Le coupe-circuit est obligatoire (Cf. chapitre VI Art. 4.14 du RTG).

i. Pare-brise et vitres

- Un pare-brise en verre feuilleté est obligatoire. Il doit être en bon état. Toutefois, un pare-brise en polycarbonate, d'une épaisseur de 4 mm est également autorisé.
- Les vitres latérales et la lunette arrière sont obligatoires. Elles pourront être teintées pour autant qu'elles le soient d'origine. Elles peuvent être en polycarbonate ; dans ce cas, elles ne peuvent plus être teintées et seront à transparence blanche et claire.

j. Canalisations

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

k. Système électrique

Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou - en cas de montage d'accessoires supplémentaires - leur nombre.

l. Accessoires additionnels

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le montage et le remplacement de tous les appareils de mesure, compteurs, etc. Ce montage ne devra présenter aucun caractère dangereux.

m. Voir également le Règlement Technique Général : Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.

IMPORTANT : les participants de la Division 4 feront l'objet d'un seul classement général confondu, reprenant tous les véhicules de toutes les cylindrées. Ils disputeront des championnats spécifiques.

2.2.6. Division 5

2.2.6.1.1. Véhicules admis - 1^{ère} Définition

Véhicules construits uniquement pour la compétition en "circuit" (revêtu en dur) :

- Véhicules de "Sport Prototype" (véhicules ouverts ou véhicules fermés). Ces véhicules ne peuvent pas avoir pour origine les véhicules définis dans les Divisions 1, 2, 3 et 4.
- Véhicules de Formule Libre et/ou Internationale. Ces véhicules sont de type monoplace.
- Véhicules prototypes, de construction artisanale, ayant reçu l'agrément de la Fédération après inspection détaillée de la part de sa Commission Technique.

Ces véhicules répondront aux impositions suivantes :

a. Nombre de places

- Véhicules de "Sport Prototype" : 2 places.
- Fun Cup : 1 ou 2 places
- Véhicules prototypes de fabrication artisanale : 2 places
- Autres véhicules : 1 place.

b. Moteur

Le type de moteur est libre.

c. Habitacle.

- Le volant de direction est libre.
- Pour les voitures de "Sport-Prototypes" et les prototypes artisanaux avec portières (voitures fermées), ces portières doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur et de l'intérieur de l'habitacle.

d. Roues et pneumatiques

- Les roues complètes sont libres.
- Les pneus sont libres mais doivent être en bon état.
- Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme spécialisé (qualité du métal : 12.8 au minimum).
- En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité (goupille) doit être mis en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue. Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

e. Système de freinage

Le système de freinage doit être en bon état.

f. Pare-brise et vitres

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

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

g. Réservoir de carburant

Le type de réservoir de carburant est libre.

Toutefois, il ne peut être disposé dans l'habitacle ou le compartiment moteur, sauf si cet emplacement correspond à l'homologation. Dès lors que le remplissage ne se fait pas dans l'habitacle ou dans le compartiment moteur, il pourra se faire dans le coffre AV ou AR pour autant que le réservoir (sans limite de contenance), soit bien fixé, qu'il soit métallique ou en plastique renforcé (homologué comme tel), que le bouchon assure une bonne étanchéité et qu'il comporte une mise à l'air. Le réservoir sera isolé au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur, dans celui du moteur, ainsi que tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant à ce réservoir.

h. Canalisations

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

i. Système électrique

- Pour les véhicules de type "Formule", la mise en marche du moteur peut s'effectuer avec l'appoint d'une source d'énergie extérieure, connectée provisoirement au véhicule.
- Les interrupteurs électriques peuvent être placés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou leur nombre.

G - Règlement Particulier Slalom

- j. Equipement de sécurité
- Harnais obligatoire. Les harnais seront "homologués FIA" et **en cours de validité** (Voir Art. 2.2 Harnais de sécurité du Ch. III - Equipements Sécuritaires).
 - Arceaux de sécurité
 1. Pour les véhicules de "Sport-Prototypes" et les prototypes artisanaux de conception "véhicule fermé" : Un arceau de sécurité 6 points d'attache comportant des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12) est obligatoire.
 2. Pour les **autres véhicules** :
Deux arceaux, à l'avant et à l'arrière du buste du conducteur, doivent être prévus. Ils doivent donc avoir au moins deux structures substantielles :
 - * La 1^{ère} doit être en avant du volant, mais pas à plus de 25 cm en avant de la couronne du volant, et au moins aussi haut que le point le plus élevé de cette couronne ;
 - * La 2^{ème} structure substantielle ne doit pas être placée à moins de 50 cm derrière la 1^{ère}. Elle doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite tirée du haut de la 1^{ère} structure à celui de la seconde passe au minimum 5 cm au-dessus du casque du pilote, lorsque celui-ci est assis normalement, a revêtu son casque et a attaché ses ceintures de sécurité.
Cette structure derrière le siège doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, et sa hauteur minimale doit être d'au moins 90 cm mesurée verticalement depuis la base de la caisse.
Ces deux structures doivent être reliées entre elles par des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12)
 - Le coupe-circuit est obligatoire (Cf. : Chapitre VI Art. 4.14 du RTG).
 - Les accessoires renforçant la sécurité sont autorisés.
- k. Extincteur manuel (Voir RTG, Art. 4.21).
- l. Système d'extincteur automatique (Voir R.T.G. Art. 4.21).
- m. Voir également le Règlement Technique Général : Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.
- n. L'échappement avec sortie latérale est autorisé.

2.2.6.2. Véhicules admis - 2^{ème} Définition

Véhicules de construction libre et initialement conçus pour la pratique de l'Auto-Cross (uniquement plateaux et monoplaces).

Ils seront de construction irréprochable (exempts d'arêtes vives et de coins tranchants). L'avant des véhicules doit être doté d'une carrosserie construite depuis le train avant, couvrant le véhicule, au minimum, jusqu'au point situé à la mi-hauteur mesurée entre ce train avant et le centre du volant.

Ces véhicules répondront aux impositions suivantes :

- a. Habitacle
Le toit sera confectionné dans une tôle, et sera dépourvu d'arêtes, de coins et d'angles tranchants ou vifs. A droite comme à gauche du pilote doivent se trouver, soit des grillages métalliques ouvrants rabattables, soit des filets homologués (voir Art. 1.2.5. et 1.2.6 du RP Auto Cross).
- b. Paroi anti-feu
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.
- c. 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.
- d. Plaque de fond est obligatoire.
- e. Coupe circuit intérieur et extérieur est obligatoire (Chapitre VI du RTG Art. 4.14.)
- f. Arceau de sécurité
Un arceau de sécurité à 6 points d'attache comportant des renforts latéraux croisés, horizontaux parallèles ou assimilés (voir dessins 253-8, 253-17 et 253-12) est obligatoire. L'arceau arrière comportera un renfort diagonal et 2 jambes de force dirigées vers l'arrière.
- g. Voir également le Règlement Technique Général : Tout ce qui n'y est pas autorisé est interdit.

2.2.6.3. Véhicules admis – 3^{ème} Définition

Véhicules de type "Karts-Cross" ou "Rally Kart-Cross" (RKX)

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

Règlement technique

- a. Le châssis : Diamètre du tube (arceau et châssis) : 30/2 mm au minimum pour les anciens karts ; 38/2,5 mm ou 40/2 mm pour les nouveaux karts. Aucune transformation ne sera autorisée.
- | | | |
|--------------|----------|-----------------------|
| Dimensions : | Longueur | Max : 2,60m hors tout |
| | Largueur | Max : 1,60m hors tout |
| | Hauteur | Max : 1,50m hors tout |

G - Règlement Particulier Slalom

- b. 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, au minimum. Cette protection sera fixée directement sur le châssis (soudée, vissée ou rivetée).
- c. 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.
- d. Moteur : le type de moteur est libre, la cylindrée étant limitée à 650cc, au maximum pour les moteurs à 4 cylindres et 850cc pour les moteurs à 3 cylindres.
- e. Transmission : une protection efficace pour la transmission par chaîne est obligatoire.
- f. Habitacle :
- Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la tôle de fond.
 - Le repose-tête est obligatoire.
- g. Le pare-brise (toujours obligatoire et ne présentant aucun caractère provisoire, quel que soit le type de parcours) doit impérativement couvrir la totalité de la baie et être constitué :
- Soit, d'une feuille en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.), d'une épaisseur de 4 mm, au minimum
 - Soit, d'un grillage métallique prenant appui sur les montants. Ce grillage sera d'une épaisseur de fils de 2 mm et formé de carrés de 20 x 20 mm, au minimum et de 40 x 40 au maximum (Voir RP KC, Art. 2.7.2.3.).
- La superposition des deux matériaux est autorisée.
- h. Les ouvertures latérales doivent toujours être complètement obturées (quel que soit le type de parcours) de part et d'autre de l'engin, par :
- Des portières en polycarbonate transparent (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.), d'une épaisseur de 3 mm, au minimum.
 - Des portières en grillage métallique ayant les mêmes spécifications que le grillage du pare-brise.
- La superposition des deux matériaux est autorisée.
- i. Tôle pare-feu : Une tôle pare-feu, fixée verticalement par soudage, rivetage ou boulonnage, partant du plancher du Kart-Cross jusqu'au toit, est OBLIGATOIRE.
Elle pourra avoir des ouvertures sur les côtés, le long du siège, mais pas au-dessus de la tête du pilote. Ces ouvertures ne devront pas être supérieures à 12 cm², elles seront au nombre de 6, au maximum, pour l'ensemble de la tôle pare-feu.
Cette tôle pare-feu ne pourra être inférieure à 1,5 mm d'épaisseur si elle est en aluminium ou 1 mm si elle est en tôle d'acier. LA FIBRE DE VERRE, LE PLASTIQUE, SONT INTERDITS.
- j. Freins : ils sont OBLIGATOIRES sur les deux trains avec circuits hydrauliques séparés et indépendants.
- k. Roues : elles sont libres.
- l. Fixation des roues : Les fixations de roues doivent être celles prévues par le constructeur. Toutefois, les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache, le diamètre des boulons d'origine et la longueur des parties filetées (voir schéma en annexe du R.T.G. - dessins 10 et 10.1). Le matériel de remplacement aura fait l'objet d'une homologation par la FIA ou d'un agrément par un équipementier ou par un organisme spécialisé (qualité du métal : 12.8 au minimum).
- m. Pneus : les pneus agraires sont interdits.
- n. Anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière d'un diamètre intérieur de 50 mm est obligatoire.
- o. Un repose-tête est obligatoire.
- p. Le siège doit être maintenu par 4 points de fixation et ne peut pas être fixé à la plaque de fond.
- q. Extincteur : 1 kilo, au minimum et en cours de validité.
- r. Coupe circuit : chapitre VI Art. 4.14, du RTG.
- s. Les mousses de protection sont conseillées sur le châssis dans les environs immédiats du corps du pilote.

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

IMPORTANT : Tous les participants de la Division 5 feront l'objet d'un seul classement confondu, reprenant tous les véhicules de toutes les cylindrées. Ils disputeront des championnats spécifiques.

2.2.7. Division 6 – "ACCESS" (Facultative)

2.2.7.1. Définition :

Les organisateurs qui le désirent, peuvent adjoindre une Division "Access" à leur manifestation. Les participants à cette Division **ne seront pas chronométrés** et leur classement sera établi sur base des **seules pénalités encourues** (voir Art. 3.1 et 3.2, ci-après).

G - Règlement Particulier Slalom

En cas d'ex aequo, le départage sera établi en prenant en compte le deuxième, 3^{ème}, 4^{ème} meilleur résultat des manches reprises au programme.

En cas d'égalité persistante, les participants concernés seront classés ex aequo

Ce classement sera édité séparément de celui des autres Divisions (les participants devront, toutefois, être repris sur la liste officielle des qualifiés, comme tous les autres participants).

2.2.7.2. Admission des voitures

Cette Division est accessible à toutes les voitures de grande diffusion (5000 exemplaires construits, au minimum), **en règle d'immatriculation** (Attention : plaques "Z", interdites – plaques "O", autorisées), comportant au moins deux places, côte à côte et **strictement conformes à leur éventuel* P.V.A.** (voitures de Show-Room, non pourvues d'attributs de compétition).

***Les véhicules** anciens non-immatriculés ou immatriculés sans certificat de conformité, mis la première fois en circulation, produits ou homologués par la FIA/FISA **avant le 1^{er} janvier 1993**, sont également les bienvenus pour autant qu'ils ne soient équipés d'**aucun attribut de compétition**.

Les véhicules "Tout Terrain" ne sont, quant à eux, pas admis.

Aucune autre condition de participation n'est imposée aux voitures, si ce n'est le respect des règles générales édictées au point 2.2.1, qui ne sont pas en contradiction avec le présent Article 2.2.7.

Dans cette Division, il n'y aura pas de répartition par classes de cylindrée (parcours non chronométré).

2.2.7.3. Vérifications Techniques

Elles se borneront à la vérification de validité des documents de bord et à la concordance de ceux-ci avec la voiture présentée. Un certificat de C.T.A. comportant un code 2 autre que celui concernant le non - fonctionnement d'un élément d'éclairage (pour autant que la remise en état de cet élément ait été effectuée), aura pour conséquence, l'interdiction de participer.

2.2.7.4. Admission des participants

Le conducteur (18 ans au minimum) devra être en possession d'un permis de conduire définitif en cours de validité

2.2.7.5. Equipement des participants

Ils devront être **casqués (Norme FIA ou CE) et harnachés** (ceinture de sécurité obligatoire si prévue par l'éventuel PVA). Aucun équipement vestimentaire spécial n'est imposé mais les participants auront à cœur d'éviter les vêtements en matière synthétique et les chaussures inadaptées à la conduite automobile.

2.2.7.6. Licence

Pour participer, la détention d'une licence annuelle "**L**", au minimum est indispensable (cf. : Assurance - Dégâts Corporels). Voir les diverses possibilités d'utilisation de telles licences au Chapitre I – RSG, Art. 2.2.3. Cette licence ne nécessite pas d'agrément médical et est disponible au prix de **30 €** via les clubs reconnus par l'ASAF. **La licence VAS, du même type ("**R**") sera également acceptée.**

Toutefois, des Titres de Participation journalière "TP-L**" (valables uniquement pour le meeting concerné) pourront être sollicités en même temps que la rentrée du bulletin d'engagement auprès de l'organisateur ou acquis sur le site de l'épreuve, auprès du Commissaire Sportif de l'ASAF, au prix de **15 €**.**

2.2.7.7. Déroulement de l'épreuve

- Les participants de la **Division 6** – "Access" se verront attribuer des numéros consécutifs, en dehors des séries réservées aux concurrents des autres Divisions, de manière à les regrouper dans l'ordre des départs (**avant** ou **après** les autres Divisions). Ces participants pourront, par exemple, voir leur numéro commencer par "900".
- Pas de possibilité de "doublon" de la voiture avec un autre concurrent de la Division ACCESS. Par contre, si les critères d'admission sont remplis, une même voiture peut être inscrite une fois en ACCESS et une autre fois, **par un autre pilote**, en Division 1.
- Si un pilote participe à la Division ACCESS, il n'est plus qualifiable pour les autres Divisions.
- En cas perte du fil du parcours, il lui sera éventuellement présenté, après un certain temps laissé à l'appréciation de la Direction de course, un drapeau rouge, l'obligeant à quitter le circuit, immédiatement. Le résultat de cette exclusion sera comptabilisé comme "Abandon", pour la manche.
- Les règles reprises à l'Art. 3.3 et 3.4, ci-après, leur seront intégralement appliquées, également.
- Tous les cas non prévus dans le présent article **2.2.7** seront tranchés dans l'esprit du présent Règlement Particulier Slalom et des Règlements Généraux de l'ASAF.

2.2.7.8. Classements

Bien qu'actuellement, il n'existe pas de championnat de la présente **Division 6** – "Access" (son organisation, au sein des diverses épreuves, n'étant, actuellement, pas obligatoire), les organisateurs qui décident de la reprendre à leur programme, sont tenus d'éditer des classements évolutifs et finaux d'épreuve, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les autres Divisions.

Le meilleur résultat, parmi ceux réalisés lors des manches disputées sera, seul, pris en considération pour l'établissement du classement final.

Rappel : **En cas d'ex-aequo, voir 2.2.7.1, ci-dessus.**

En cas d'égalité persistante, les participants concernés seront classés ex-aequo.

G - Règlement Particulier Slalom

2.2.7.9. Remise des trophées

Les organisateurs prévoient les mêmes récompenses pour les lauréats de cette Division que pour ceux des autres catégories.

2.2.7.10. Participation aux frais

Le prix de l'engagement est laissé à l'appréciation de l'organisateur, auquel il y a lieu d'ajouter, éventuellement, **3 €** pour le jeu de n° de portières.

2.2.8. Challenges facultatifs complémentaires

Afin d'attirer de nouveaux adeptes et de nouveaux véhicules dans la discipline, les organisateurs sont invités à envisager (outre la Division 6 – "ACCESS") la mise sur pied (**FACULTATIVE**), **au sein de la Division 1** de leurs épreuves, de deux autres challenges.

Ces challenges ne constituant pas, pour l'instant, une obligation d'organisation pour toutes les épreuves, des championnats provinciaux, communautaires ou fédéral VASAF, ne peuvent être mis sur pied.

2.2.8.1. Challenge "Vintage"

Le challenge "**Vintage**" accueille des voitures mises en circulation, produites ou homologuées par la FIA/FISA **avant le 1^{er} janvier 1993**, conformes à leur état d'origine et qui ne comportent **aucun attribut de compétition**. Les véhicules non-immatriculés, produits ou homologués par la FIA/FISA avant cette date, sont également autorisés à concourir dans ce challenge (Il appartient, dans ce cas, au concurrent de prouver la justesse de cette ancienneté). Cette catégorie ne requiert que la **licence "L" (ou "R" de la VAS)** ou un "**TP-L**" et est donc accessible à tout-un-chacun, à peu de frais.

La participation aux frais réclamée aux participants y est laissée à l'appréciation des organisateurs.

2.2.8.2. Challenge "Promo"

Ce challenge est réservé aux concurrents débutants ou ... "re-débutants".

Pour pouvoir y prendre part, ils ne pourront avoir détenu aucune licence sportive, délivrée par une Fédération de Sport automobile, endéans les 10 dernières années.

2.3. LESTAGE

Le lest est autorisé pourvu qu'il soit constitué de plaques métalliques solidement fixées par boulonnage ou soudage. La roue de secours du véhicule peut être utilisée comme lest ; celle-ci doit également être fixée.

Dans le cas d'un lest amovible, il est demandé de prévoir un boulon percé d'un trou de manière à permettre la pose d'un "plomb".

2.4. PESAGE (Voir aussi Art 8.3."Pesage"du RSG)

Une balance devra être disponible le matin, lors des vérifications techniques et des pesages devront avoir lieu en journée, à l'arrivée des manches, avant la rentrée au parc des concurrents. Il est à noter que cette balance devra être **montée par les commissaires techniques avant les vérifications techniques** de façon à permettre aux concurrents de faire vérifier la conformité de leur véhicule avant la course.

En cas de non-conformité constatée à l'arrivée d'une manche ou en fin d'épreuve : le contrevenant sera crédité de zéro point pour l'épreuve. Ce résultat "zéro" devra obligatoirement être pris en compte dans l'établissement du classement du Championnat. A cette fin, un signe distinctif devra figurer en regard de ce résultat.

Pour que les organisateurs ne possédant pas de balance, de sonomètre et/ou de télémètre puissent quand même procéder à des contrôles ou à des mesures, il est signalé que ce matériel est à leur disposition au secrétariat de l'ASAF. A charge pour eux d'en faire la réservation, d'en prendre possession, et de le restituer, en temps voulus.

Une caution de **150 €** sera exigée à l'enlèvement du matériel, lequel devra être rentré au secrétariat dans les 48 heures qui suivent l'épreuve. Celle-ci ne sera pas récupérée si le matériel n'est pas rentré au secrétariat dans les 48 heures après l'épreuve.

ART. 3.- PENALISATION

3.1. PENALITE DE 5 SECONDES

Déplacement d'un élément délimitant n'importe quelle porte du parcours, avant, pendant ou après celle franchie : 5 secondes de pénalité par infraction.

Les pénalités entraîneront nécessairement le déplacement du Commissaire aux portes, qui veillera à la remise en état du parcours.

3.2. PENALITE DE 20 SECONDES

Erreur de parcours : 20 secondes par infraction.

Par erreur de parcours, il y a lieu d'entendre :

- Omission d'une porte ;
- Non-respect de l'ordre séquentiel ascendant de passage des portes ;
- Le passage de n'importe quelle porte en sens inverse.

3.3. MAXIMUM DE PENALITES

Pour plus de 7 infractions du type 3.1 ou plus de 5 infractions du type 3.2, par manche : mise hors course du concurrent pour cette manche.

3.4. COMPORTEMENTS INADAPTES

La mise hors course pour l'ensemble du meeting sera prononcée en cas de **dégradation volontaire** flagrante du parcours ou en cas de **manœuvres** risquant de mettre en péril les personnes et les biens {toupies, manœuvres au frein à main, etc., sur le parcours (**non justifiées ou non provoquées par son agencement**), dans le parc fermé ou à n'importe quel autre endroit du site de l'épreuve} ou, encore, en cas de **comportements inadaptés** susceptibles de gêner le bon déroulement de l'épreuve, situations jugées comme telles par la Direction de course.

De plus, une amende automatique de **250 €** sera appliquée au concurrent concerné. Avant le paiement complet de cette amende, la licence sera suspendue *de facto* et aucune participation à une épreuve de sport automobile ne sera possible, pour lui, quelles que soient la discipline et la Fédération. En cas de récidive, le concurrent pourra être traduit devant le Conseil de Discipline.

Lorsqu'un concurrent voudra faire appel de cette décision, il pourra le faire auprès du Collège des Commissaires Sportifs.

N.B. : Afin de ne pas inciter les participants à contrevenir au présent Art. 3.4., il est inopportun de réserver la moindre récompense ou distinction au "Pilote le plus spectaculaire".

Les organisateurs en tiendront compte lors du déroulement de leur remise des trophées.

ART. 4.- CHRONOMETRAGE

Le chronométrage doit se faire au 1/100e de seconde, à l'aide d'appareils à cellules, avec chronométrage manuel **simultané et permanent**, au 1/100e de seconde, également (le manuel fait foi en cas d'erreur manifeste ou de non-fonctionnement de la cellule).

Le chronométrage manuel simultané peut être remplacé par un deuxième jeu de cellules, indépendant du premier système.

En cas de défection momentanée du matériel électronique, ou en cas de conditions climatiques particulières, perturbant le bon fonctionnement des cellules, l'usage du chronométrage manuel (2 chronos par poste de chronométrage) sera obligatoire.

ART. 5.- NOMBRE DE MANCHES – ETABLISSEMENT DES CLASSEMENTS

5.1. NOMBRE DE MANCHES

Les organisateurs prévoient d'organiser 3 ou 4 manches.

Toutefois, en aucun cas le départ d'une manche ne sera donné après 17 h 30'.

La notification du nombre de manches organisées devra être affichée après le déroulement complet de la 2^{ème} manche et, obligatoirement, avant le départ de la 3^{ème}, sous peine d'une amende de 125 €, infligée par l'ASAF à l'organisateur, sur rapport des Commissaires Sportifs.

Si, en raison d'éléments imprévisibles, l'épreuve devait être écourtée, elle ne serait reprise aux divers championnats que si un minimum de deux manches a pu être totalement organisé.

5.2. CLASSEMENTS

Le **meilleur résultat** réalisé (pénalisations éventuelles, comprises) dans l'une des manches **complètement** organisées sera, seul, pris en considération pour l'établissement du classement final.

C'est ce classement final qui, officialisé, servira de base à l'établissement des classements des divers championnats.

ART. 6.- PRESCRIPTIONS SPORTIVES

6.1. PARCOURS

6.1.1. Les slaloms doivent se dérouler sur revêtement routier (asphalte, béton ou pavés) en bon état.

La longueur minimum d'un parcours est de 1000 mètres. Le parcours peut cependant être scindé en deux boucles parcourues d'une traite, pour autant que celles-ci aient un minimum de 500 mètres avec une tolérance de 10%.

D'autre part, il sera toléré un parcours constitué d'un "Aller-Retour", seulement, si sa longueur totale atteint 1000 mètres, avec une tolérance de 10 %.

6.1.2. Une porte est l'ouverture de passage libre entre deux bornes. Toute borne doit modifier la trajectoire du véhicule. La distance entre les éléments les plus rapprochés des deux sabots porteurs de bornes doit être de 4 mètres exactement. La distance entre l'extrémité d'un sabot (côté voiture) et la borne ne peut excéder 3 centimètres. Le pourtour des sabots porteurs doit être marqué entièrement au sol. Il est conseillé de placer les sabots PERPENDICULAIREMENT au bord de la route (sauf dans les cas particuliers comme parking, dégagement, carrefour, ...)

6.1.3. Le nombre de portes variera de 30 à 50, aux 1000 mètres. Il ne peut exister plus de 50 mètres de parcours libre entre deux portes. Au moins tous les 50 mètres, une porte ralentira donc l'allure des véhicules.

G - Règlement Particulier Slalom

6.1.4. La distance entre deux bornes de portes différentes ne peut être inférieure à 8 mètres. Aucune porte, ou élément de porte, autre que celles qui doivent être prises dans l'ordre séquentiel ascendant, ne peut gêner en quoi que ce soit la trajectoire normale des concurrents.

6.1.5. Le côté droit de la porte sera marqué visiblement de rouge et le côté gauche de vert, par un panneau non métallique de format : 35 x 35 cm, au minimum. Les piquets seront de couleur blanche ; ils pourront également être colorés (rouge ou vert, suivant le côté de la porte où ils se situent).

L'utilisation de piquets gris est interdite.

6.1.6. Une porte pourra également être composée d'une seule borne mais uniquement dans les demi-tours à 180°. **Il ne pourra être imposé aux concurrents de faire plus d'un tour (360°) autour de cette borne.** Dans ce cas, la numérotation (voir Art. 6.1.9.) sera placée, soit à droite (porte à contourner par la gauche), soit à gauche (porte à contourner par la droite) Cette numérotation sera assortie du panneau de couleur visé à l'Art. 6.1.5.

6.1.7. Les bornes délimitant les portes doivent être en plastique et avoir une hauteur de 1 mètre, au minimum. Les manches de brosse sont interdits.

6.1.8. L'utilisation de pneus comme balisage du parcours est interdite, celle de bottes de paille est conseillée.

6.1.9. Les portes seront numérotées dans l'ordre croissant sur l'ensemble du parcours. Ces numéros sur fond d'au moins 35 x 35 cm, seront placés uniquement à droite des portes, sauf pour les portes à une seule borne (voir Art. 6.1.6.) Ces numéros devront avoir une hauteur minimum de 20 cm.

6.1.10. Ces numéros pourront se trouver sur le panneau rouge ; dans ce cas, les numéros seront de couleur blanche.

6.1.11. Une flèche sur panneau de 10 cm de haut (min.) et 20 cm de long (min.) indiquera la direction à prendre pour se diriger vers une porte située en dehors du champ de vision.

6.1.12. Le parcours (en ordre) doit être accessible aux conducteurs engagés pendant une durée minimale de 1h30 avant le début théorique de la 1ère manche afin qu'ils puissent procéder à une reconnaissance pédestre.

La mise hors course, sans remboursement des droits d'engagement, sera automatiquement prononcée en cas d'utilisation d'un quelconque véhicule.

Le parcours emprunté doit être fermé à la circulation et libéré de tout véhicule.

6.1.13. Les organisateurs veilleront à tracer des parcours accessibles à toutes les voitures, même de grand gabarit, circulant à allure sportive et sans qu'elles doivent quitter le plan et le revêtement normal du parcours.

6.1.14. Il est impératif d'agencer les parcours de façon à ce que la vitesse moyenne du vainqueur se situe aux environs de **50 km/h**. Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider si le dépassement constaté est suffisamment important pour entraîner l'imposition d'une amende à l'organisateur. Si c'est le cas, ils en feront rapport au Conseil d'Administration de l'ASAF qui décidera du montant de l'amende à appliquer.

6.1.15. Pour les parcours ou les tronçons de parcours en aller et retour : toutes les portes empruntées dans un sens, doivent l'être dans l'autre, sauf pour la première et la dernière porte et celles placées sur les routes transversales.

6.2. SECURITE SUR LE PARCOURS

Un véhicule d'intervention se trouvera sur le parcours.

D'aucune manière, le parcours ne présentera un danger pour les pilotes ou les spectateurs. Dans cette optique, avant la reconnaissance par les concurrents, les Commissaires Sportifs et l'Observateur approuveront la distance et l'emplacement des portes. Ils pourront apporter toutes les modifications qu'ils jugeront utiles. Ils décideront des postes qui devront être pourvus de deux drapeaux **rouges** pour les épreuves avec boucle et/ou demi-tours. A l'arrivée, une zone de décélération suffisante devra être prévue. Elle sera longue de 30 mètres, au minimum et, au moins, d'une longueur double de la distance séparant la dernière porte de l'arrivée.

Les organisateurs doivent prévoir des zones de recul suffisantes pour les spectateurs. Si le recul n'est pas possible, ils doivent interdire les zones dangereuses au public et faire respecter cette interdiction par un Commissaire.

Il sera STRICTEMENT INTERDIT sous peine de mise hors course pour la manche d'emprunter VOLONTAIREMENT le circuit dans un autre sens que celui prévu, même pour reprendre un nouveau départ en cas d'incident.

Si la sécurité est jugée insuffisante par eux, les Commissaires Sportifs peuvent, tant que l'organisateur n'y aura pas remédié, arrêter l'épreuve. Une liaison téléphonique, radio ou par drapeaux est obligatoire entre le départ et l'arrivée et également entre le départ et les points du parcours non visibles de celui-ci.

L'Inspection-Sécurité sera réalisée le jour de l'épreuve par le Directeur de la sécurité de l'organisation, un Commissaire Sportif et l'Observateur.

L'organisateur devra mettre un véhicule à la disposition de l'observateur afin de lui permettre d'effectuer la vérification du parcours.

6.3. PILOTES / VOITURES

N.B. : LES VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES PRECEDERONT LES VERIFICATIONS TECHNIQUES.

- **Pour des raisons évidentes d'équité sportive, une seule participation sera autorisée par pilote dans la même épreuve, que ce soit dans la même voiture ou dans des voitures différentes, même de Divisions distinctes.**
- Une **même voiture** pourra être pilotée par plusieurs conducteurs différents (au maximum 4).
- Une **même voiture** ne pourra être inscrite que dans une seule Division/Classe (si ce n'est en "Access" et en "Division 1", mais par des pilotes différents)

6.3.1. Passagers : Depuis le 1^{er} janvier 2017, la possibilité d'emmener un passager dans les épreuves de Slalom de l'ASAF est SUPPRIMEE.

6.3.2. En cas de force majeure reconnu par la Direction de Course et les Commissaires Sportifs, un concurrent pourra effectuer deux passages dans la même manche. Ce fait sera notifié et affiché. Toutefois, les deux passages devront se faire avec un intervalle d'une heure minimum.

6.3.3. En cas de retard au départ, la mise hors course pour la manche sera prononcée, sauf en cas de force majeure reconnu par le Direction de course.

6.3.4. Seulement une raison de force majeure, indépendante du pilote ou de la voiture, peut permettre à l'organisateur, avec l'accord d'un Commissaire Sportif, d'autoriser pour la même voiture, conduite par le même pilote, un second départ.

Néanmoins, les pénalités encourues resteront d'application pour le deuxième départ si c'est le concurrent, lui-même, qui décide de ne pas poursuivre la manche entamée, pour cause de non-conformité du parcours ou d'autres incidents.

Si c'est l'organisateur qui demande un second passage (panne chrono, drapeau rouge, non-conformité du parcours, etc.), les pénalités enregistrées lors du premier ne seront pas comptabilisées.

6.3.5. Suite à un incident technique survenu au cours de la première manche un concurrent est autorisé à changer son véhicule, au profit d'un autre déjà qualifié dans la même classe, en accord avec le Directeur de course et les Commissaires Sportifs.

S'il change de voiture au profit d'une autre n'étant **pas qualifiée dans la même classe**, il ne sera classé dans aucune des 2 catégories et le temps qu'il aura réalisé dans chacune des manches disputées, sera majoré de 2 minutes. Ce temps ne sera pris en considération que pour le seul classement général.

6.3.6. Tout concurrent impliqué dans un accident ayant entraîné des dégâts corporels est tenu de rester sur place jusqu'au moment où, le ou les blessés sont évacués ou, le cas échéant, jusqu'à l'arrivée des autorités judiciaires. Dans tous les cas, il s'informera auprès de la Direction de course, de ses devoirs à cet égard.

Sans augurer des éventuelles conséquences qu'entraînerait le non-respect de cette obligation, une amende automatique de **1250 €** sera appliquée aux éventuels contrevenants. Dans l'attente de l'apurement complet de celle-ci, toute participation au sport automobile leur sera interdite, quelles que soient les manifestations ou les fédérations de tutelle.

6.4. ENGAGEMENT (Important : voir également Art. 9 du RSG - Chapitre I)

- Chaque organisateur est tenu de faire figurer dans son règlement particulier et sur le bulletin d'engagement de son épreuve, **la façon dont les divers documents relatifs à l'inscription à l'épreuve doit lui parvenir (courrier postal, email, en ligne, ...)**
- Dans tous les cas, les concurrents peuvent solliciter un accusé de réception. Les organisateurs auront donc à cœur d'expédier d'initiative cet accusé de réception sans attendre sa réclamation par le concurrent inscrit.

6.4.1. Titres de Participation (TP-L)

Principe :

- Soit, la demande de "TP-L", **réserve uniquement aux concurrents dont les véhicules sont inscrits en Divisions 1 et Access**, devra accompagner les formulaires relatifs à l'engagement. Dans ce cas, le montant du droit y afférent devra être viré sur le compte de l'organisateur, préalablement à l'épreuve, en même temps que les droits de participation.
- Soit, le TP-L pourra /devra être souscrit auprès du secrétariat, le jour de l'épreuve.

Le règlement particulier de la manifestation précisera laquelle/lesquelles procédures est (sont) à suivre.

Procédure :

La rentrée des formulaires d'engagement, des vérifications, de copie des licences autres que pour les Divisions 1 et Access, devront parvenir obligatoirement à l'organisateur l'avant-veille de la manifestation. Le paiement devra obligatoirement se faire sur le compte bancaire de l'organisateur qui sera renseigné dans le règlement particulier de l'épreuve. **Cette procédure ne s'applique pas aux participants désirant s'essayer dans la Division ACCESS.**

Plus de possibilité de paiement en liquide sur place, **sauf celui des TP-L**, si l'organisateur accepte cette modalité dans son Règlement Particulier.

6.4.2. Cartes Techniques

La détention d'une "Carte des Vérifications Techniques" ANNUELLE (15 €) est obligatoire pour tous les concurrents des **Divisions 2, 3, 4 et 5**.

Pour les concurrents de la **Division 1**, elle est obligatoire, également, mais elle est **gratuite** (Duplicata =15 €).

Pour ceux évoluant en **Division 6 - ACCESS**, elle n'est **pas requise**.

Le paiement éventuel pourra se faire **via une carte bancaire**, sur un **appareil** Sum-Up disponible sur le site de l'épreuve **ou en espèces** (au libre choix du concurrent).

6.5. JUGES DE FAIT AUX PORTES

Les juges de fait aux portes doivent être compétents et en nombre suffisant.

Un juge de fait pourra tenir, au maximum, 3 portes quel que soit le nombre de fois que ces portes sont empruntées par le concurrent (dans un sens ou dans l'autre).

La présence de deux juges de fait par groupe de plus de 3 portes est obligatoire.

Seul, le juge de fait aux portes est habilité à juger les infractions et sa décision est sans appel.

Les juges de fait aux portes successifs doivent pouvoir communiquer entre eux visuellement ou par radio.

Ils doivent également porter un signe distinctif (brassard ou autres)

Tout juge de fait aux portes se trouvant sur le parcours sera obligatoirement majeur.

L'âge minimal requis pour exercer la fonction de juge de faits aux portes est de 18 ans. Toutefois s'il se trouve dans une zone autorisée au public **et s'il ne participe pas à la remise en état du parcours**, il ne devra pas nécessairement être majeur, mais âgé, au minimum, de 14 ans

Les Commissaires Sportifs et l'Observateur décideront quels seront les postes qui devront être pourvus de 2 drapeaux rouges.

Un briefing "juges de fait" doit être prévu par l'organisateur. Ce briefing doit obligatoirement être tenu avant le premier départ.

6.6. DEPART

6.6.1. Numéros de départ

Les numéros de départ seront attribués pour toute la saison. Chaque concurrent gardera donc son numéro pour toute l'année. Lors de la première épreuve de slalom de l'année (VAS ou ASAF), une liste sera établie avec les numéros attribués. Dans les trois jours après l'épreuve, sous peine d'une amende de **50 €**, l'organisateur transmettra cette liste au secrétariat de sa fédération de tutelle qui la vérifiera et la fera suivre à l'organisateur suivant ainsi qu'au secrétariat de la fédération sœur. Afin de faire fonctionner ce système, une très grande rigueur est demandée à tous les organisateurs.

6.6.2. Ordre des départs

L'ordre des départs se fera suivant l'ordre croissant des numéros appliqués visiblement sur les portières de chaque côté du véhicule.

L'ensemble des numéros pourra être obtenu, lors de l'inscription, au prix maximum de **3 €**.

Les numéros seront toujours placés STRICTEMENT VERTICALEMENT.

Un seul numéro de départ sera visible de chaque côté de la voiture : tous les numéros appartenant aux autres pilotes concourant également sur la voiture ("doublons") doivent être **totalemtent occultés**, sous peine de sanction laissée à l'appréciation de la Direction de Course (Voir RTG Art. **4.29.2**).

N.B. : En cas d'épreuves comportant l'organisation d'une Division 5 – "Access", voir, également, l'Art. 2.2.6.7, ci-avant.

6.6.3. Procédure de départ

Les départs doivent être donnés voiture arrêtée, moteur en marche, vitres totalement fermées ou fermées aux $\frac{3}{4}$, la voiture étant en attente sur une pré-ligne, placée de telle sorte que sa partie la plus avancée (et non ses pneus) surplombe exactement la pré-ligne. Les temps sont pris au moment où la partie la plus avancée du véhicule franchit la ligne officielle de départ, laquelle doit coïncider avec le faisceau lumineux de la cellule photo électrique. Ces deux lignes seront distantes de **1,50 mètre**.

6.6.4. Timing

Le 1er départ officiel ne pourra avoir lieu avant 11h00.

Il y aura une pause obligatoire de 15 à 30 minutes entre les manches 1 et 2.

Entre la 2ème et la 3ème manche, elle pourra durer 45 minutes pour ravitailler les juges aux portes

La durée de l'interruption entre la 3ème et la 4ème manche éventuelle est laissée à l'appréciation de l'organisateur.

6.7. AFFICHAGES

L'affichage de la liste des qualifiés doit se faire 45 minutes, au minimum, avant le premier départ.

Durant toute l'épreuve, l'organisateur doit afficher séparément les temps et pénalisations de chaque concurrent, ainsi que les numéros des portes touchées ou oubliées, et ce, dans le délai d'une heure après le passage de celui-ci. Le classement établi après le passage du dernier concurrent deviendra officiel 30 minutes après son affichage, sauf en cas de réclamation dûment déposée. Le classement définitif par manche devra être signé par les Commissaires Sportifs.

G - Règlement Particulier Slalom

6.8. PARCS DES CONCURRENTS

Avant, pendant et après l'épreuve, l'organisateur veillera à prévoir un emplacement réservé aux véhicules de compétition des concurrents.

Les concurrents y déploieront, durant toute la journée, une bâche de sol imperméable, au-dessus de laquelle, le véhicule prendra place à chacun de ses séjours.

Il est, bien évidemment, interdit au moment de replier cette bâche, de déverser sur le sol, à quelque endroit que ce soit, les résidus pouvant s'y trouver. Ceux-ci devront être épongés et emmenés par les concurrents en vue d'un traitement de neutralisation adéquat.

Tout manquement à ce niveau sera sanctionné par une amende automatique de **25 €** par infraction constatée.

A l'arrivée de la dernière manche, les véhicules resteront dans ce parc jusqu'à ½ heure après l'arrivée du dernier concurrent.

ART. 7.- CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

Voir Règlement Sportif Général de l'ASAF, Chapitre IV.

ART. 8.- CLASSEMENTS

Pour chaque concurrent, le meilleur résultat réalisé lors d'une des manches disputées (pénalisations comprises) est seul pris en considération pour établir le classement final de l'épreuve.

Les éventuels ex aequo seront départagés par le résultat (pénalisations comprises) de leur deuxième meilleure manche. En cas d'ex aequo persistant, le résultat de leur troisième, voire quatrième, meilleure manche, sera pris en considération.

Des classements généraux de la Div. 1-2-3, de la Div. 4, **de la Div. 5 et de la Div. 6** Access éventuelle, seront **établis par manche, affichés, officialisés et apposés sur le tableau officiel d'affichage.**

Un classement final de l'épreuve, au général et par classes, sera établi, affiché et officialisé en fin d'épreuve. Ces classements seront édités sur le site Internet des Fédérations, sur celui de la CSAP et, le plus souvent, sur celui du club organisateur, où ils pourront être téléchargés par les personnes intéressées. Par mesure d'économie et de préservation de la nature, il n'est pas obligatoire, d'établir de classements "papier" à distribuer aux concurrents, ni en cours, ni en fin d'épreuve.

Toutefois, les concurrents qui le désirent pourront s'inscrire sur une liste au moment des Vérifications Administratives afin de recevoir en fin d'épreuve, un document "papier" reprenant l'ensemble des temps réalisés et des pénalités appliquées, à l'exclusion d'autres documents.

ART. 9.- PROCLAMATION DES RESULTATS D'UNE EPREUVE

La proclamation des résultats aura lieu, au maximum, **deux heures** après la fin de la dernière manche comptant pour le classement de l'épreuve et, au plus tard, à 20h00.

Des coupes et des trophées récompenseront les trois premiers pilotes **des classements généraux D.1,2,3 /D.4/ D. 5)**, les trois premiers pilotes de chaque classe, les 3 premiers "Access" éventuels, la première Ecurie, ainsi que **les premières dames.**

La présence physique du pilote est indispensable pour prétendre recevoir les récompenses (L'application de cette mesure est laissée à l'appréciation de l'organisateur).

ART. 10.- REGLEMENT "TYPE"

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

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

ART. 11. - FEUILLE D'ENGAGEMENT "TYPE"

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

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

Joindre votre palmarès au verso, SVP.

ART. 12.- FEUILLE DES VERIFICATIONS "TYPE"

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

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

ART. 13.- CHAMPIONNAT DE LA FEDERATION WALLONIE – BRUXELLES *

* N'y seront repris que les concurrents titulaires de licences ANNUELLES ET LES RESULTATS RETENUS auront tous été acquis avec de telles licences. (cfr : Résultats avec TP-L, en Division 1 = non comptabilisés aux championnats). Les Championnats "Provinciaux" suivront également cette règle.

13.1. CALENDRIER

Dates	Epreuves	Organisateurs	N°du club organisateur
16 avril	Chawresse	Ecurie Chawresse	Lg 16
29 mai	Donmartin	MC Hannutois	Lg 29
09 juillet	Longlier	MC Haute Sûre	Lx 26
30 juillet	Cahottes	Ec. Baudouin Visetoise	Lg 22
15 août	Lescheret	MC Haute Sûre	Lx 26
17 septembre	Tournai	ASA Tornacum	Ht 01
24 septembre	Abolens	MC Hannutois	Lg 29

13.2. VEHICULES ADMIS

Voir prescriptions du règlement particulier Slalom - Art. 2.

13.3. CLASSEMENTS

L'attribution des points au championnat "Général" de la Fédération Wallonie-Bruxelles se fera uniquement sur base du classement général des différentes épreuves reprises au championnat (Divisions **1-2-3 confondues**) 1^{er} au général = 99 pts, 2^{ème} = 98, etc. A partir du 100^{ème}, 1 pt.

Des classements par classe (1^{er} de classe = 19 pts, 2^{ème} = 18 pts, etc.) seront également établis, ne reprenant que les résultats "à la classe".

Des Championnat "Généraux" de la FWB distincts seront établis pour les pilotes de la **Division 4** et pour les pilotes de la **Division 5**.

13.4. ETABLISSEMENT DU CHAMPIONNAT - PROCLAMATION DES RESULTATS

Pour l'établissement des classements du championnat de la **Fédération Wallonie-Bruxelles**, le nombre maximum d'épreuves à prendre en considération sera déterminé par le nombre d'épreuves réellement organisées :

- Pour un nombre d'épreuves organisées allant de **10 à 12**, N-3 épreuves seront comptabilisées ;
- Pour un nombre d'épreuves organisées allant de **6 à 9**, N-2 épreuves seront comptabilisées ;
- Pour un nombre d'épreuves organisées **allant jusque 5**, N-1 épreuves seront comptabilisées.

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

En cas d'ex aequo, le premier résultat non comptabilisé sera pris en compte, ensuite, le second.

Si l'égalité subsiste, le premier meilleur résultat obtenu sera prépondérant.

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

Les classements provisoires établis en cours d'année tiendront compte des mêmes paramètres et seront basés sur un nombre d'épreuves déterminé par le nombre d'épreuves déjà disputées à ce moment. Des coupes et/ou trophées récompenseront les pilotes les mieux classés au classement général, les pilotes les mieux classés dans les différentes classes ainsi que la première dame des Divisions 1/2/3 confondues et la 1^{ère} dame de la Division 4.

ART. 14. - FEDERAL VASAF SLALOM CHAMPIONSHIP*

~~* N'y seront repris que les concurrents titulaires de licences ANNUELLES (cfr : TP en Division 1)~~

Le **FEDERAL VASAF SLALOM CHAMPIONSHIP** n'est pas accessible aux titulaires de Titres de Participation. Bien qu'ils prennent les points des épreuves auxquelles ils auront participé, ils ne les comptabiliseront pas automatiquement pour le championnat. Cependant, par dérogation à ce qui est appliqué dans les Championnats Provinciaux et FWB des Slaloms, seuls les pilotes qui auront été classés, dans le courant de l'année, à une épreuve avec une licence annuelle de l'ASAF ou de la VAS, pourront comptabiliser les points acquis lors de leur meilleure participation avec un "TP", pour autant qu'ils communiquent le résultat y obtenu, au secrétariat de l'ASAF. Cette communication devra s'opérer lors de la demande de la licence annuelle, au plus tard, 1 mois avant l'entame de la dernière épreuve du championnat/challenge concerné.

14.1. DEFINITION

Le **Federal VASAF Slalom Championship** regroupe toutes les épreuves communautaires organisées sous l'égide de l'ASAF et de la VAS (voir aperçu en bas).

14.2. ACCESSIBILITE AU CHAMPIONNAT

Le **Federal VASAF Slalom Championship** est accessible à tous les licenciés annuels de l'ASAF ou de la VAS dont la licence autorise la participation aux épreuves de Slalom. Aucune inscription préalable n'est requise : elle est automatique dès la première participation à l'une des épreuves du calendrier de l'une des Fédérations.

14.3. CALCUL DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT

Pour l'établissement des classements du **Federal VASAF Slalom Championship 2023**, les **8** meilleurs résultats*, seront retenus.

Parmi ce maximum de 8 résultats, **3** devront provenir d'épreuves de chacune des deux Fédérations. Ces **6** résultats (les 3 meilleurs, finalement* obtenus dans les épreuves de chacune d'elles) seront obligatoirement pris en compte pour l'établissement du classement du Championnat.

* Un résultat médiocre sera, automatiquement, remplacé par un meilleur obtenu ultérieurement, sans déroger, toutefois, aux règles définies ci-dessus.

Sans ces 6 résultats (), il ne sera pas possible de figurer au palmarès final du championnat.**

()** Une participation non aboutie n'est pas un résultat. Il conviendra, dès lors pour éviter tout amalgame et toute discussion, de ne pas laisser subsister, comme certains l'ont déjà fait, en fin des classements officiels d'épreuves, les concurrents exclus ou n'ayant été classé dans aucune des manches organisées.

Les classements évolutifs établis en cours d'année seront basés sur le nombre d'épreuves déjà disputées à ce moment. Pour calculer le nombre de résultats admissibles en cours d'année, il sera tenu compte, uniquement, des épreuves déjà organisées, à ce moment.

Ainsi, jusqu'à **7 épreuves organisées**, un seul résultat (le moins bon) sera déduit (**N-1**) ; de **8 à 10 épreuves organisées**, deux résultats (les moins bons) seront déduits (**N-2**) ; **au-delà de 10 épreuves organisées**, seuls les 8 meilleurs résultats (améliorables ultérieurement) seront pris en considération.

En cas d'ex aequo, le premier résultat non comptabilisé, obtenu pendant une épreuve organisée sous l'égide d'une des deux Fédérations, sera pris en compte, ensuite, le second. Si l'égalité subsiste, le premier meilleur résultat obtenu sera prépondérant

Lors de chaque épreuve, les résultats des concurrents seront récompensés selon les règlements de la fédération de tutelle de l'organisateur.

14.4. CLASSEMENTS GENERAUX – CHAMPIONNATS DE CLASSES

Le Federal VASAF Slalom Championship sera organisé pour les pilotes des Divisions 1-2-3 confondues, dont la voiture répond aux Règlements Techniques des deux Fédérations, en ce qu'ils ont de commun.

14.4.1. Le classement "Général" sera établi uniquement sur base des résultats obtenus aux classements généraux des différentes épreuves reprises au championnat, selon le barème suivant : 1er = 99 pts, 2ème = 98 pts, etc. A partir du 99ème = 1pt.

14.4.2. Des championnats de classe seront également organisés pour les pilotes des Divisions 1, 2 et 3. Leurs classements seront établis, compte tenu uniquement, des points obtenus à la classe, selon les mêmes barèmes d'attribution que ceux en vigueur pour le classement général.

14.4.3. Des coupes et/ou des trophées seront remis en fin de championnat, à la 1^{ère} dame, aux 3 premiers du "Classement Général", ainsi qu'aux 3 premiers de chaque classe des divisions 1-2-3.

Cette cérémonie sera incluse dans celle de la proclamation annuelle des résultats, organisée alternativement par les Fédérations, et pour la première fois, fin 2023 /début 2024, lors de la remise des prix de la Fédération (à choisir ou par tirage au sort ; l'information sera communiquée, dès décision).

La Fédération à qui incombera l'organisation de la cérémonie, fournira les trophées, les fleurs et les "Palmarès"

14.5. ACCESSIBILITE AUX EPREUVES

Ne seront admises au départ **des épreuves**, que les voitures répondant aux normes techniques définies par le **règlement de la Fédération de tutelle**.

Toutefois, les normes admises de sécurité passive des voitures, seront celles en vigueur au sein de la fédération qui a délivré la licence à son détenteur. Exemple : barre latérale de protection en cas de portes " vidées". Une seule barre pour les licenciés VAS ; barres en croix ou doubles barres parallèles, pour les licenciés ASAF. Les voitures ne répondant pas aux critères d'accessibilité au **Federal VASAF Slalom Championship** (en ce qui concerne, par exemple, l'appartenance aux Divisions 1, 2 et 3), pourront prendre part aux épreuves si la Fédération de tutelle de l'épreuve les accepte, en fonction de sa **Réglementation Technique** propre.

Dans ce cas, elles "prendront" les points induits par leurs performances et les éventuelles récompenses y attachées, marqueront ces points au niveau de leurs championnats de Fédération **mais ne les marqueront pas** au classement du **Federal VASAF Slalom Championship**, que l'épreuve soit du ressort de l'ASAF ou de la VAS.

14.6. EQUIPEMENTS DES PARTICIPANTS

14.6.1. Les normes d'équipement des participants seront également celles de la Fédération qui a délivré la licence, à son détenteur. Exemple : Combinaison ignifugée obligatoire ou non.

14.6.2. Tout organisateur fera son possible pour attribuer à chaque concurrent son numéro habituel. Si ce n'est pas le cas pour un licencié de la fédération sœur, l'organisateur lui proposera gratuitement les numéros de portière.

14.7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Tous les cas non prévus par ces règlements, seront tranchés, sur place par les commissaires sportifs présents à l'épreuve. Faute d'accord entre eux et sur réclamation recevable, le sujet sera analysé en commun, par les Conseils d'Administration des deux Fédérations ou leurs délégués.

14.8. DROITS D'ENGAGEMENT

Aucun supplément.

14.9. DROITS DE CALENDRIER ET REDEVANCES

Aucun supplément.

14.10. EPREUVES 2023

10 avril	Slalom van Kuurne	30 Jjuillet	Slalom des Cahottes
16 avril	Slalom Chawresse	15 août	Slalom de Lescheret
23 avril	Haspengouwsalom	10 septembre	SCMB Slalom ANNULE
07 mei	Slalom van Zonhoven	17 septembre	Slalom de Tournai
29 mai	Slalom de Donmartin	24 septembre	Slalom d'Abolens
04 juni	Druivensalom	15 oktober	Slalom de Kinrooi
07 juillet	Slalom de Longlier		