

Association Sportive Automobile Francophone

Fédération reconnue par l'Exécutif
de la Fédération Wallonie-Bruxelles



ASAF NEWS

Annexes aux Prescriptions sportives de l'ASAF

ANL du 15 octobre 2024

Modifications des Prescriptions Sportives 2025

PREAVIS

REGLEMENT PARTICULIER RALLYES, RALLYE-SPRINT ET B-SHORT

Révision des classes en RA, RS et BS

Suppression de l'obligation du Treadwear des pneus utilisés en D1-2-3

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

Modification de l'article 4.32.3.

Mise en place d'une nouvelle procédure obligatoire pour les véhicules ayant subi des dégâts lors d'une sortie de route.

ASAF Newsletter du 15 octobre 2024

Modifications des Prescriptions Sportives 2025

Préavis

REGLEMENT PARTICULIER RALLYES, RALLYE-SPRINT ET B-SHORT

Révision des classes en RA, RS et BS

En 2025, les trois classes de la Division 1 seront réunies en une seule classe et la classe 2.7. sera supprimée.

L'article 26.11.1. du RPR 2024 deviendra donc :

.../...

26.11. PARTICULARITES RELATIVES AUX DIVERSES DIVISIONS EN TYPES B, B-SHORT ET RS

26.11.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 1 (Voitures de show-room)

Toutes les voitures seront conformes à l'Art. 3 du présent RPR et au RTG.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 1

En Division 1, la cylindrée ne pourra excéder **3500cc** (après application d'un éventuel coefficient), quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur à essence : cylindrée nominale X **1,0**
- Moteur "Diesel" : cylindrée nominale X **0,7**
- Moteur Wankel : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

N.B. : Le système de suralimentation d'origine doit être strictement conservé en tous points.

➤ Moteur suralimenté "essence" :

- Cylindrée nominale X **1,7**

➤ Moteur suralimenté "Diesel" :

- Cylindrée nominale X **1,0**

Une seule classe de cylindrée :

- Classe 1 : de 0 à **3500cc**

Les classes de cylindrée seront :

- Classe 1 : de 0 à **1400cc**
- Classe 2 : au-delà de 1400, jusque **2000cc**
- Classe 3 : au-delà de 2000cc, jusque **3500cc**

En outre, ne peuvent être reprises en Division 1 :

- Les voitures équipées de **pneus "Racing"** ;
- Les voitures à transmission intégrale (**4 roues motrices**) ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Division 1.

.../...

L'article 26.11.2. du RPR 2024 deviendra donc :

.../...

26.11.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DIVISION 2 (Voitures peu élaborées)

Seront versées en Division 2, toutes les voitures conformes à l'Art. 3 du présent RPR et au RTG mais qui, en raison de leur élaboration mécanique ne peuvent être reprises en Division 1.

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 2

Attention : Les transformations ou modifications sont limitées à :

- Celles autorisées en Division 1,
- Celles autorisées ci-après,
- Celles reprises sur la fiche d'homologation Groupe N spécifique au véhicule présenté, sans limitation d'ancienneté (fiche d'homologation **FIA** à fournir aux Contrôleurs Techniques lors des VT de chaque épreuve). Les fiches d'homologation FIA sont disponibles, sur demande, au Secrétariat Technique du RACB sport : 02/675 60 50 ou site internet.

Il est à noter que certaines de ces modifications induisent le passage de la voiture en Catégorie 2 (Véhicule interdit à la circulation routière normale).

Rappel : Le placement (voir CH. VI- RTG Point 4.8. + schéma) de harnais homologués FIA **en cours de validité** (voir Art. 26.10, ci-avant) est obligatoire, ainsi qu'un repose-pied pour le co-pilote, aux caractéristiques techniques "ASAF" (Voir CH. VI – RTG, art. 4.35.

En Division 2, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- Moteur "**essence**" : cylindrée nominale X **1,0** ;
- Moteur **Diesel** : cylindrée nominale X **0,7** ;
- Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- Moteur suralimenté "**essence**" : Cylindrée nominale X **1,7**, diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **33 mm** (ou 2 X 22,6) ;
- Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0**, diamètre maximal de la bride à l'admission, fixé à **35 mm** (ou 2 X 22,6) ;

Les classes de cylindrée de la Division 2 seront :

- Classe 4 : de 0 à **1400cc** ;
- Classe 5 : au-delà de 1400, jusque **1600cc** ;
- Classe 6 : au-delà de 1600, **jusque 3500cc** ;
- ~~— Classe 7 : — au-delà de 2000cc, jusque 3500cc.~~

Pourront également être admises en Division 2 :

- Les voitures du type **VR1A**, en classe 4
- Les voitures du type **VR1B**, en classe 5 ou 6

pour autant qu'elles soient strictement conformes à leurs fiches d'homologation respectives.

Ne peuvent être reprises en Division 2 :

- Les voitures équipées de **pneus "Racing"** ;
- Les voitures à transmission intégrale (**4 roues motrices**) ;
- Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Div. 2.

.../...

Réglementation « Pneumatiques » en Divisions 1-2-3 des RA, RS et BS

Préavis pour 2025*

*** Cette réglementation « Pneumatiques » sera potentiellement d'application, telle quelle, dans d'autres Disciplines/Divisions. L'article 4.3.1 du Règlement Technique Général sera donc, également corrigé selon la même logique.**

Suppression de l'obligation du Treadwear des pneus utilisés en D1-2-3

Toutes les autres prescriptions en matière de pneumatiques restent d'application

L'article 4. du RPR 2024 deviendra donc :

Art. 4. REGLEMENTATION "PNEUMATIQUES" (Voir aussi Chap. VI. RTG-Art. 4.32.3)*

Principe :

En Divisions 1, 2 et 3 ainsi qu'en Division Regularity VHRS* des rallyes de type "B" et "B-Short", seuls les pneus homologués pour un usage routier sont autorisés. Ces pneus seront désignés dans les présentes prescriptions par le vocable "Pneus Routiers" ou "Pneus de tourisme".

Le seul fait que la voiture soit équipée d'un autre type de pneus implique qu'elle sera versée en Division 4 (classes 12, 13 ou 14), quels que soient sa cylindrée et son niveau d'élaboration (sauf les voitures de la Catégorie I qui, elles, se verront refuser le départ).

***Les concurrents en contravention avec cette obligation seront interdits de départ.**

Il appartient dès lors, au concurrent, lors de l'achat de ses pneus, de s'assurer qu'ils ne figurent pas au catalogue "Racing" ou "Compétition" de la marque.

Seules, en effet, seront admises au départ dans ces Divisions/Classes, les voitures équipées de pneus homologués pour la route et porteurs des mentions requises, détaillées au point 4.2, ci-dessous.

Cette réglementation pourra, à tout moment de l'année, être corrigée suivant les nécessités. Ces modifications seront traitées par l'Organe d'Administration de l'ASAF, sur proposition ou avis du GT Rallyes ASAF et feront l'objet d'une communication officielle de la Fédération, via Asaf Newsletter.

4.1. MENTIONS NON ADMISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

Les pneus portant les mentions "For Racing purposes only" – "For rally use" – "Rally & Sport" - "Race" – "Corsa" – "Motorsport" – "Compétition" ou assimilées et tous les pneus dont ces mentions auraient disparu par meulage ou autres moyens sont interdits dans ces Divisions.

4.2. MENTIONS REQUISES SUR LES "PNEUS ROUTIERS"

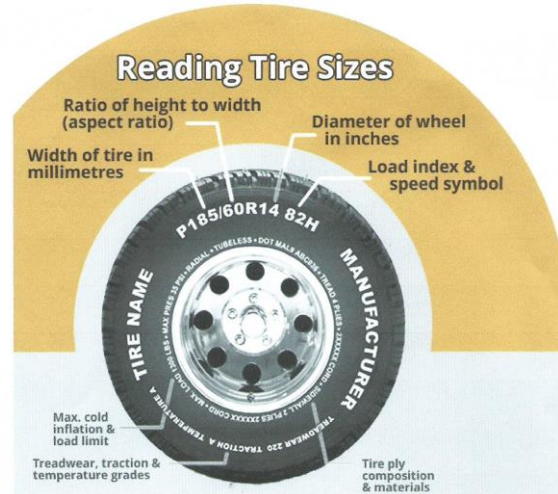
Tous les pneus sont considérés comme "Pneus Routiers" pour autant qu'une des mentions suivantes y figure :

- "DOT", suivi de lettres et de chiffres. Cette mention doit obligatoirement se terminer par 3 chiffres.
- "E", suivi d'un nombre allant de 1 à 21 englobé dans un cercle suivi de 5, 6 ou 7 chiffres (**ET** pour autant que les mentions reprises en 4.1 n'y figurent pas).

En outre, seuls, les pneus à carcasse radiale, munis d'un **indice de vitesse** (Q-S-T-H-V-Z-W- etc.) ~~et d'un indice "Treadwear" (égal ou supérieur à 140)~~ sont autorisés.

*** Attention :** Les mentions **DOT ou E et Treadwear** doivent figurer **sur le pneu même** ; le fait qu'elles soient reprises sur un document (prospectus, étude comparative ou liste quelconque) ne permettra en aucune façon l'utilisation du pneumatique dans ces disciplines/divisions si cette condition n'est pas remplie.

De plus, afin de faciliter le contrôle de ces mentions par les Commissaires Techniques lors des épreuves, elles seront peintes en blanc, sous peine d'une remarque de détail apposée sur la carte des V.T. de la voiture. A la 3^{ème} remarque du genre, le départ de l'épreuve sera refusé sans remboursement des droits d'engagement.



4.3. PNEUS CLOUTES

Les **pneus à clous** sont autorisés conformément aux limites prescrites par le code de la route en vigueur ou par le règlement particulier de l'épreuve. Les **chaînes** ou autres accessoires s'adaptant aux pneus sont strictement interdits.

4.4. PNEUS RECHAPES

Les pneus **rechapés, "remould", "retread", taillés et/ou retaillés** sont interdits dans **TOUTES** les Divisions des rallyes des types "B", et "B-Short" (SAUF en Division "Histo-Démo"). Ils ne seront autorisés qu'en Rallyes de Régularité ou d'Orientation et dans les manifestations de Démonstration à allure libre.

.../...

L'article 4.32.3. du RTG deviendra :

.../...

4.32. PNEUMATIQUES

4.32.1. Les pneumatiques seront toujours en **bon état**

4.32.2. Les pneus **rechapés, Remould, Retread, taillés** (sauf Slicks taillés) et/ou retaillés sont interdits, sauf en Auto-Cross/Kart-Cross, Rallyes de régularité, R.O., Regularity VHRS, ainsi que dans les manifestations ou Divisions de démonstration à allure libre.

4.32.3. Dans les disciplines ou Divisions de discipline où, seuls, les "Pneus Routiers" sont autorisés, les pneus figurant au catalogue "Racing" des fabricants sont interdits. En conséquence, ne sont autorisés que les seuls pneus porteurs des mentions requises par l'ASAF (voir ci-après.).

Tous les "Pneus Routiers" sont admis pour autant que toutes les mentions suivantes y figurent :

- L'agrément "DOT" suivi de lettres et de chiffres (cette mention doit obligatoirement se terminer par 3 chiffres) ou l'agrément "E" (suivi d'un nombre allant de 1 à 21 englobé dans un cercle suivi de 5, 6 ou 7 chiffres) ;
- L'indice de vitesse maximale.

- L'indice "Treadwear" (**ATTENTION : Il faut, également que cet indice soit égal ou supérieur à 140.**)

Toutes ces mentions devront avoir été gravées par le fabricant dans les flancs des pneus présentés. **De plus, l'indice "Treadwear" sera surligné de peinture blanche.**

Les pneus portant la mention "For Racing purposes only" -"For rally use" -"Rally&Sport" ou assimilées et tous les pneus dont ces mentions auraient disparu par meulage ou par tout autre moyen, sont également interdits dans les disciplines et divisions où les "Pneus Routiers" sont seuls admis.

Pour tout renseignement complémentaire à ce sujet, les concurrents peuvent consulter le "Vade Mecum - Pneus" disponible sur le site internet www.asaf.be (onglet "Règlements") ou le secrétariat de l'ASAF (085/27.14.60)

.../...

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

A partir du 1er janvier 2025, l'article 2.6. deviendra :

.../...

2.6. Accident en cours d'épreuve - Abandon

2.6.1. Si lors d'une compétition routière (Rallye, Rallye-Sprint et Course de Côte), un véhicule subit une sortie de route avec impact de quelque nature ou importance que ce soit, il devra être présenté aux Commissaires Techniques de cette compétition au plus tôt dès la fin de la boucle (de la montée) en cours et, au plus tard avant la fin de la manifestation. Ceux-ci consigneront les faits sur la "Carte des Vérifications Techniques" (voir art. 3.1.) et décideront si le véhicule est apte à poursuivre la compétition sans danger pour l'équipage (le pilote) lui-même, pour les autres concurrents, mais aussi pour le public.

Si les réparations ne peuvent se dérouler dans les délais prescrits, ils établiront un rapport de non-conformité du véhicule pour raison de sécurité. Ce qui entraînera la mise hors course automatique du concurrent.

Cette décision sera sans recours de la part des participants.

- Dans le cas d'une sortie de route entraînant l'abandon du véhicule, le participant est tenu de respecter la règle ci-avant en ramenant spontanément le véhicule au centre de l'épreuve - dans un délai de 4 heures après l'abandon et avant la fin du contrôle technique final - afin qu'il soit vu par les Commissaires Techniques en fonction qui décideront de la nécessité ou non, d'une visite de contrôle dans les locaux de l'ASAF (ou dans ceux du propriétaire) avant reprise de toute compétition.

Dans le cas où cette procédure ne serait pas suivie, le véhicule visé sera soumis à une inspection automatique auprès du Service Technique de la Fédération avant toute nouvelle utilisation.

Les modalités et conditions financières de ces visites de contrôle sont les mêmes que celles appliquées dans le cadre des Pré-contrôles Techniques des voitures immatriculées (ces frais s'ajouteront au montant de l'éventuelle amende de 100 € dont mention ci-après, pour non-présentation du véhicule endéans les délais prescrits).

Le propriétaire du véhicule reste, malgré cette visite de contrôle, responsable de l'état de son véhicule après réparation et l'ASAF ne pourra être tenue responsable des conséquences d'un éventuel vice caché ou de celles découlant de réparations effectuées en dehors des règles de l'art, non décelés lors de cette visite de contrôle.

Le passage à cette "visite de contrôle" n'aura pas pour effet de prolonger la validité du "Carnet jaune".

- Un véhicule immatriculé à l'étranger qui est soumis aux impositions légales en vigueur dans son pays d'origine et non à celles existant en Belgique devra faire l'objet d'une attention toute particulière de la part des Commissaires Techniques lors des VT de sa première future participation. Une remarque sera donc portée, à la fois, sur sa "Carte des Vérifications Techniques" et sur le "Relevé des Remarques" de l'épreuve où a eu lieu le sinistre.
- Les concurrents "premiers pilotes" qui omettent ce qui précède s'exposent dans le cas de non- déclaration ou non-présentation du véhicule aux Contrôleurs Techniques, au paiement d'une amende administrative automatique de **100 €** à la Fédération pour frais administratifs. Aucune participation ne leur sera plus autorisée avant l'apurement de cette dette.

2.6.2. En cas d'abandon pour toute autre raison (panne mécanique, maladie, ...), tout équipage concerné devra présenter son véhicule au représentant de la Commission Technique avant de quitter le site de l'épreuve. A défaut, le concurrent "premier pilote" se verra contraint au paiement d'une amende administrative automatique de **100 €**.

.../...

N.B. à l'attention des organisateurs :

- Cette obligation sera clairement indiquée dans le roadbook éventuel et dans le Règlement particulier de l'épreuve.
 - La concertation entre les CT et la DC devra être optimisée pour distinguer les sorties de route, des pannes.
- A ce sujet, il est rappelé aux organisateurs qu'une radio doit être mise à la disposition des CT. Elle est essentielle dans les zones où les GSM dysfonctionnent.

Pour l'Organe d'Administration,

Bernard HAYEZ,
Président.

Katia LIEMANS,
Secrétaire Générale.