

Association Sportive Automobile Francophone

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



ASAF NEWS

Annexes aux prescriptions sportives de l'ASAF

Newsletter du 9 juin 2021

Editée par l'Association Sportive Automobile Francophone (ASAF)

***Editeur responsable : Bernard HAYEZ, rue de l'Île Dossai 12 à 5300 Sclayn
☎ 085/ 27.14.60 - Fax : 085/31.76.95***

ASAF Newsletter du 9 juin 2021

Adaptation des Prescriptions Sportives liée à la crise COVID-19

Préambule :

Ces modifications sont liées au Covid-19 et, bien que prises par l'ASAF, sont le fruit de longues délibérations avec les autorités et personnes concernées. Il ne serait donc pas judicieux de considérer l'ASAF comme étant l'instigatrice initiale de celles-ci. Elle y adhère toutefois totalement dans leur principe et se conforme en tous points aux impositions et directives reçues des autorités civiles et sanitaires.

Les protocoles décrits ci-dessous ne constituent pas l'assurance qu'une épreuve annoncée et qui envisage de les mettre en œuvre sera immanquablement organisée.

Seule, l'évolution de la crise sanitaire et les mesures de déconfinement au moment de l'organisation, décideront, *in fine*, si une épreuve peut avoir lieu ou pas.

De plus, l'autorisation finale d'organiser reste du ressort des autorités et, particulièrement, de celui des Bourgmestres et Gouverneurs concernés.

Nonobstant, si l'on veut qu'une épreuve puisse se dérouler, il convient de la préparer. C'est pourquoi, nous remercions les organisateurs qui acceptent en ces temps incertains, d'entamer le long processus qui débouchera sur l'organisation espérée de leur épreuve. Ils le font un peu pour eux, bien sûr, mais également, beaucoup pour vous.

En remerciement, lors des épreuves (probablement moins "glamour" que celles qu'ils vous proposent habituellement) qui auront lieu et auxquelles vous participerez, gardez le sourire ... même s'il se cache sous un masque buccal.

Remarques importantes :

- Bien que les mesures reprises dans ce document soient catégorisées, il est impératif que chacun prenne connaissance de toutes les mesures en question. En effet, la majorité d'entre-elles impactent plusieurs catégories.
- De plus, il est important de préciser qu'un pilote/équipage devient « visiteurs » dès qu'il n'est plus dans sa voiture. Il est donc tenu de suivre les règles générales qui sont d'application pour tout le monde à l'endroit où il se trouve. Il en va de même pour les organisateurs et officiels qui quittent les "lieux contrôlés" qui leur sont assignés.

SECTION 1 – MESURES GÉNÉRALES

1- Accès

Règle générale : Toute personne, quel que soit son statut (concurrent, officiel, membre de l'organisation, personnel des assistances, visiteur, commissaire de route) qui pénétrera dans une « zone contrôlée » **ou** qui ne pourra respecter, à tout moment, une distance physique d'un mètre cinquante avec une autre personne, devra obligatoirement porter un masque buccal.

Les équipages, pendant l'occupation de leur voiture de compétition, ne sont pas soumis à cette imposition.

2- Points de vente

Dérogation à la règle générale : Les prescriptions HORECA/« Commerces Ambulants » en vigueur seront d'application dans les buvettes, snacks et food-trucks. Des informations complémentaires seront transmises si nécessaire.

3- Championnats

Toutes les épreuves qui pourront se dérouler garderont leur éligibilité même si certaines d'entre elles se verront peut-être obligées, par les impositions des autorités, relativement à la crise sanitaire, de limiter le nombre de participants.

Section 2 – Mesures concernant principalement les pilotes / copilotes

1- Période d'inscription aux épreuves

Il est désormais interdit (sauf dans certaines disciplines d'accès dans certaines catégories) d'autoriser les inscriptions ainsi que les paiements des droits d'engagement "sur place". Ceux-ci doivent obligatoirement être réceptionnés dans la période d'inscription (droits simples et droits majorés au choix de l'organisateur) définie par l'organisateur et renseignée dans le règlement particulier de l'épreuve.

Les organisateurs qui seront tenus de limiter le nombre de participants durant cette période seront, encore plus que d'habitude, contraints de respecter scrupuleusement l'ordre de rentrée des engagements et du paiement des droits y afférant et ceci, quelle que soit la provenance des licenciés inscrits (ASAF/VAS/RACB). **C'est uniquement l'ordre chronologique dans lequel les engagements COMPLETS** seront réceptionnés qui décidera de qui pourra prendre part à la compétition

Sur simple dépôt de plainte, la fédération n'hésitera pas à exiger des organisateurs de lui fournir les preuves et justificatifs nécessaires à contrôler les choix qui ont été validés. En cas de fraude avérée des sanctions importantes seront envisagées.

2- Attribution des numéros

2.1- L'attribution des numéros (en rallye et rallye-sprint) devra avoir lieu le mercredi précédant l'épreuve, **au plus tard**.

2.2 - Après l'attribution des numéros pour le RA/RS ou le jeudi au plus tard pour toutes les disciplines*, chaque équipage/engagé recevra par mail les instructions pour le retrait des documents de course (Numéros, Road-Book, etc.).

*Attention : En slalom c'est l'avant-veille, donc le vendredi.

Ces instructions comporteront, au minimum, le numéro de participation et une heure précise de présentation obligatoire au secrétariat de l'épreuve (anciennement, Vérifications Administratives), ainsi qu'aux Vérifications Techniques.

Selon les dispositions qu'il aura prises, chaque organisateur pourra aussi diffuser ces mêmes informations sur le site ou la page Facebook de l'épreuve (voir règlement particulier).

Remarques importantes

- L'organisateur ne pourra donner dérogation pour pouvoir se présenter aux VA ou VT à un autre moment que celui prévu (ni avant, ni après). De plus (en RA et RS), tout retard à l'un de ces deux contrôles sera sanctionné de 120 secondes et si ce retard devait dépasser 15 min, le refus de départ serait automatiquement prononcé.
- L'attention des concurrents est attirée sur le fait qu'il est essentiel de renseigner avec beaucoup de soin, leur adresse mail lors de l'engagement. Ils seront particulièrement attentifs à la différence entre le trait d'union «-» et le underscore «_» ainsi qu'à bien marquer les points «.».
- Les règles sanitaires en usage ainsi que les consignes reçues (e.a. : Point 1 de la Section 1 du présent document) devront être suivies.
- En cas de changement de dernière minute (attention aux fausses déclarations – voir prescriptions ASAF), l'équipage sera tenu d'en avvertir l'organisation avant 12h00, le vendredi précédant l'épreuve afin d'éviter une perte de temps et un encombrement éventuel au secrétariat. Cependant, en cas de force majeure reconnu par l'organisateur, un changement pourra être réalisé sur place à condition que le représentant de l'équipage se présente avec un nouvel engagement parfaitement complété.

3- Heures de départ

Les heures de départ en RA/RS seront diffusées par les moyens de communications informatiques (page Facebook ou site Internet de l'épreuve) et ce, dès la fin de la réunion de fin de journée du samedi (Voir règlement particulier pour les détails).

4- Titres de participation

Si l'organisateur décide d'accepter les titres de participation (TP) ceux-ci ne seront toutefois plus délivrés sur place, lors de l'épreuve (Exception faite pour les TP "L" en MH/Sp et en Accès et HD en Slalom et CC/Sp.)

La demande de TP sera donc préalable à l'épreuve. Le formulaire de demande de TP (joint au règlement particulier de l'épreuve) devra impérativement être rentré, dûment complété, en même temps que l'engagement complet (Formulaire d'engagement, formulaires des VT et copies des licences).

Le montant correspondant au prix du type de TP sollicité (A3/A4/B/L) sera payé en même temps que l'engagement sur le compte de l'épreuve.

En dehors de ces exceptions, les concurrents belges sont donc tous tenus de détenir une licence ASAF ou VAS annuelle en cours de validité.

5- Paiements

Le paiement, en espèces, au secrétariat, lors de l'épreuve, est dorénavant interdit. En conséquence, il ne sera plus autorisé de s'inscrire sur place (voir Point 1 de la Section 2).

6- Documents

1. Pour la sécurité de tous, il a été décidé de réduire autant que faire se peut, les contacts présents et la manipulation de documents. C'est pourquoi, les participants placeront les documents originaux ayant trait à leurs «personnes» (licence sportive, carte d'identité, permis de conduire ou tout autre document nécessaire à leur identification) et les documents nécessaires au passage aux VT (certificats de Contrôle Technique et d'Assurance, carnet d'immatriculation, carnet jaune ASAF de la voiture), dans diverses pochettes en plastique transparent. De cette façon, il sera possible à un Officiel, sur simple demande, de les contrôler visuellement et de vérifier leur validité, sans les toucher. Cette vérification, systématique ou aléatoire pourra intervenir à n'importe quel moment de la manifestation.

Remarques importantes

- Tout refus de présenter un document en suivant ces normes et à quelque moment que ce soit de la manifestation entraînera **le refus de départ ou la mise hors course immédiate**. Les concurrents les conserveront avec eux (ou dans le véhicule pour les documents de bord) durant tout le meeting.
- En cas de sortie de route avec ou sans dégradation du site, il est rappelé que l'équipage est tenu de remplir et rentrer sa déclaration dans les délais et formes prescrits par l'ASAF. En cas de manquement, les sanctions prévues seront de stricte application. Nous comptons sur nos licenciés pour que la confiance qui leur est témoignée par la Fédération, soit réciproque. De plus et pour rappel, cette déclaration **N'ENGAGE EN RIEN LEUR RESPONSABILITE CIVILE PERSONNELLE**, l'épreuve étant assurée par un **contrat global souscrit par l'ASAF**.

7- Copies des documents de la voiture – Dépôt des licences

Dans la même optique que celle du point 8 ci-avant, les participants ne devront plus fournir la copie des documents de voiture à l'organisateur. De même, ils ne seront plus tenus de remettre leurs licences à l'organisateur pour la durée de l'épreuve.

8- Parc fermé d'arrivée

En RA/RS, afin d'éviter un trop grand nombre de personnes présentes aux mêmes moments aux mêmes endroits (par exemple, au PC, à la fin de l'épreuve), les Parcs Fermés d'arrivée seront supprimés et les concurrents pourront, s'ils le désirent, rejoindre leur structure d'assistance, dès après le pointage au CH d'arrivée du PC, **sauf** si une Vérification Technique de leur voiture doit avoir lieu (Réclamation déposée contre la conformité de la voiture, sortie de route signalée, vérification demandée par l'organisateur ou par les officiels de la Fédération, etc.).

En Slalom et en Course de Côte, les (éventuels) Parcs fermés d'arrivée seront supprimés. Les concurrents rejoindront le Parc des Coureurs immédiatement après leur arrivée.

Les concurrents de toutes les disciplines, pourront dès ces moments rentrer chez eux à leur meilleure convenance ou attendre, s'ils le désirent, la publication du classement final officieux, voire officiel (voir Règlement Particulier de l'épreuve).

Il est rappelé ici, qu'aucune cérémonie de proclamation des résultats ou de remise des prix ne peut être organisée jusqu'à nouvel ordre.

Remarques importantes

Ces dispositions induisent plusieurs choses :

- Les réclamations contre **la conformité technique** devront être introduites dès que possible après la publication de la liste officielle des qualifiés et ne seront plus acceptées après le départ de la dernière boucle/montée /manche. Les organisateurs et les officiels de la Fédération seront très attentifs lors de ces dernières séquences en ce qui concerne les éventuelles tentatives de concurrents indéclicats qui pourraient vouloir profiter de cette disposition. Les sanctions prises en pareil cas se voudront exemplaires.
- Le classement final « Officieux » sera, comme à l'accoutumée, affiché à la fin de l'épreuve afin que chaque participant ait le loisir de l'examiner et d'introduire, en cas de désaccord, une réclamation en bonne et due forme.
- **Rappel** des Prescriptions Sportives de l'ASAF : Sauf réclamation déposée endéans la ½ heure suivant son affichage, le classement, jusque-là, officieux, deviendra officiel (dans les conditions habituelles) et il ne pourra plus être modifié.
- Afin de permettre aux participants n'ayant pas attendu l'affichage du classement final, de prendre connaissance des résultats de l'épreuve, le classement final officiel devra être édité sur le site Internet de l'organisateur et, dès le lundi matin, sur le site Internet de l'ASAF. A cette fin, les Commissaires Sportifs s'assureront, avant leur départ que le fichier à bien été transmis par mail au secrétariat de l'ASAF.

9- Doublons - Passagers

A partir de ce 9 juin, la possibilité de partager successivement le même véhicule dans toutes les disciplines le prévoyant habituellement, sera réinstaurée, à condition de suivre Le protocole qui régit la pratique des activités physiques et sportives qui sera d'application dès le 9 juin. Ce protocole précise que : "*Pour le matériel partagé (exemple : agrès de gymnastique, barres d'étirement, ...), à chaque passage de groupes différents, désinfection avant et après utilisation **par l'encadrant** avec une solution hydroalcoolique (70% éthanol, 30% eau)*".

En vertu de cet assouplissement, il a donc été décidé de revoir la règle qui, jusqu'à présent, ne permettait le partage successif d'un véhicule qu'à des personnes vivant sous le même toit.

Dès lors, les organisateurs de slalom et de course de côte qui le souhaitent pourront autoriser les "doublons", moyennant l'application d'une procédure systématique de désinfection du véhicule partagé avec une solution hydroalcoolique par une personne désignée par l'organisation dans une zone

dédiée à cet effet. Si cette procédure est jugée trop lourde, l'organisateur peut interdire les doublons. Une amende de 250 euros à charge de l'organisateur sanctionnera tout manquement.

En ce qui concerne les **Montées historiques**, une mesure transitoire est admise. Jusqu'à nouvel ordre, la participation d'un passager, toujours le même, par voiture est acceptée. Afin de l'identifier facilement, le passager devra porter un bracelet sur lequel sera indiqué le même numéro que celui qui sera collé sur la voiture. Dès lors qu'il s'agira toujours de la même personne, la désinfection du matériel ne sera pas requise.

10- Assistances

Les formulaires permettant le "tracing" doivent être rentrés auprès de l'organisateur au plus tard le vendredi précédant l'épreuve. L'équipe d'assistance ne peut être composée que de 4 personnes par véhicule au maximum sauf dans le cas d'assistance "commune", voir formulaire ad hoc.

Chaque équipage devra afficher à l'entrée de sa cellule d'assistance la liste des membres de son staff (rappel : maximum 4 personnes, pilote et co-pilote éventuel non compris), en vue d'un possible "Tracing" ultérieur, en cas de survenance d'un cas avéré de Covid 19, parmi eux.

Le public est formellement interdit dans les parcs d'assistance. Il y a donc lieu de prévoir un système de bracelets intransmissibles ou un système similaire pour identifier les personnes autorisées à entrer dans ces parcs.

C'est le premier pilote qui emportera cette liste et qui la conservera pendant 1 mois, à la disposition éventuelle des autorités sanitaires.

L'organisateur ainsi que les officiels de la Fédération pourront vérifier à tout moment l'exactitude du document. Il est rappelé que **tout concurrent est responsable du comportement de ses accompagnants et que des sanctions pourraient être prises contre lui en cas de dysfonctionnement.**

De plus, ces cellules devront être inaccessibles à toute personne autre que celles figurant sur cette liste (sauf préposé de l'organisateur ou officiel de la Fédération, porteurs de masques buccaux). D'autre part, les personnes la composant resteront entre elles autant que faire se peut.

Aucun rassemblement regroupant les membres de deux ou plusieurs unités d'assistances ne sera toléré.

Pendant les interventions sur la voiture, le port du masque est impératif pour tous, les règles de distanciation sociale ne pouvant être garanties à tout moment. De plus, les intervenants émanant de "bulles " diverses, Il leur est vivement conseillé de conserver ce masque en permanence sauf aux moments où la distance entre eux dépassera clairement 1,5 mètre.

Il est vivement conseillé aux occupants des cellules d'assistance de se ménager, si la topographie de l'emplacement le permet, une zone neutre d'1,5m devant la partie ouverte de leur structure, zone qui sera strictement interdite à un éventuel public.

Section 3 – Mesures concernant principalement les organisateurs

1- Vérifications administratives

Les vérifications administratives dans leur forme habituelle sont supprimées. L'organisateur mettra en place un « secrétariat engagements » qui aura pour but de :

- Distribuer tous les documents nécessaires à l'équipage (road-book, numéros de course, addenda, plaque rallye, laissez-passer éventuel, etc.) en respectant la procédure prévue basée sur le principe des convocations (voir point 2.2 – Section 2)
- Procéder à un changement dans l'engagement, si et seulement si, la raison présentée par l'équipage concernée est reconnue comme un cas de force majeure (voir remarques importantes du point 2.2 – Section 2)
- Durant cette procédure, l'organisateur veillera à prendre toutes les précautions sanitaires d'usage en rapport avec la crise Covid-19.

Remarques importantes

En RA/RS, l'organisateur veillera à respecter autant que faire se peut, le temps de « reconnaissance » de chaque équipage. Pour ce faire, il lui est conseillé de mettre en place plusieurs points de distribution des documents afin d'accepter un maximum de personnes en un minimum de temps.

L'ASAF entend laisser à ses organisateurs le soin de décider quelle procédure il convient de mettre en place selon le type d'épreuve, ses caractéristiques, son timing, son parcours et la nature des infrastructures dont elle dispose, pour autant que la procédure choisie respecte, à la fois, les règles de sécurité imposées et l'équité sportive.

2- Vérifications techniques

Dans toutes les disciplines, la plage horaire des vérifications techniques sera étendue et pourra débuter dès 8h00.

Le paiement des « cartes techniques » dont la détention est obligatoire pour la participation de certains véhicules dans certaines disciplines sera uniquement possible par carte bancaire via un terminal de paiement disponible lors du passage aux VT.

Il y aura lieu de prévoir une durée minimale égale au nombre de voitures maximum engageables (voir RP) multiplié par 5 minutes.

Dans le cas où ces VT devraient couvrir « toute la journée » et que les contrôleurs ne formeraient qu'une seule équipe, une pause obligatoire de 30 min afin de permettre aux contrôleurs techniques de pouvoir se restaurer devra être prévue et les heures de convocation devraient en tenir compte.

3- Locaux – Zones contrôlées

Les locaux du centre administratif de l'épreuve doivent être suffisamment spacieux pour maintenir la distanciation sociale. Les places seront préalablement attribuées aux officiels et aux membres de l'organisation. Toutefois, si les chaises devaient être occupées par différentes personnes, elles seraient désinfectées avant chaque usage (ainsi que la table éventuelle).

Dans toutes les "zones contrôlées", l'organisateur devra mettre en place les mesures nécessaires afin que les règles sanitaires en application à la date à laquelle l'épreuve sera organisée, soient appliquées.

4- ERM – Event Risk Model – Obligatoire

Cet ERM doit être complété par l'organisateur et mentionner les informations reprises aux pages 5 et 6 du dernier protocole édité par la FWB* afin qu'il puisse être validé par les Autorités Communales.

*Ce protocole se trouve sur le site Internet de la Fédération (www.asaf.be)

Remarque importante

Il est nécessaire d'attirer l'attention des organisateurs sur le fait que faire de fausses déclarations dans cet ERM ou de ne pas volontairement mettre en place les dispositions déclarées, pourra entraîner des sanctions importantes de la part de l'ASAF mais aussi et plus directement, des forces de l'ordre.

5- Toilettes mobiles / de campagne

Les toilettes mobiles disséminées le long du parcours et, éventuellement, installées au PC, devront faire l'objet d'une désinfection minutieuse avant et après chaque (re)mise en service. En outre, toutes les surfaces de contact, poignée de porte, rampes pour personnes à mobilité réduite, interrupteurs, lunette, chasse, ...) seront soigneusement et fréquemment nettoyées avec un produit virucide (par exemple : eau avec 30% de Javel).

6- Règlements types

Des règlements types contenant les modifications/impositions Covid sont en ligne sur le site de l'ASAF. Jusqu'à nouvel ordre, seuls ces règlements seront acceptés.

De plus, chaque organisateur devra envoyer son projet de règlement accompagné de la licence d'homologation (pour les disciplines pour qui elle est d'application) ainsi que l'ERM (obligatoire dans le dernier protocole de la FWB), dûment complété au secrétariat de l'ASAF qui l'approuvera et le transmettra aux approbateurs qui lui donneront le suivi habituel.

7- Déclaration d'accident - Assurance

Dès à présent, un seul document sera suffisant (et plus 2 comme par le passé : déclaration commissaire et déclaration équipage/pilote).

Une déclaration de sinistre complétée par l'organisateur sera acceptée.

8- Voitures ouvrees, de sécurité et de service

Le nombre de voitures ouvrees et de sécurité est limité à 4 (4 étant le nombre couvert par le forfait "voitures de sécurité") de la RC Organisation-Circulation.

Des voitures de "service" (celles véhiculant les "officiels" et celles transportant le matériel nécessaire à la bonne tenue des ES) sont autorisées mais leur nombre sera restreint de façon à réduire le flux des véhicules circulant sur les ES et éviter les véhicules "publicitaires" inutiles.

Section 4 – Mesures concernant principalement le public

1- Règle de base

De manière générale, l'attitude du public va conditionner l'image du sport automobile qui sera perçue par les Autorités et la population locale face à la crise Covid.

Plus que jamais, il est important que tout spectateur conserve en tout temps une attitude aussi responsable que possible et qu'il prenne soin de respecter au mieux les mesures sanitaires en application au moment de l'épreuve ainsi que les consignes particulières qui lui seraient imposées ou communiquées.

2- Lieux contrôlés – zones d'assistance / PC course

Il est demandé avec insistance aux visiteurs de ne pas se rendre dans les zones d'assistance ni dans les locaux de la Direction de course.

En effet, cela imposerait une gestion spécifique supplémentaire qui deviendrait lourde à gérer.

3- Buvette / snack

Même s'ils sont autorisés (qu'ils soient tenus par l'organisation, par des associations ou par des professionnels), ces points de vente doivent à tout moment respecter les normes HORECA / COVID.

4- Journée de reconnaissances / vérifications

Même si nous savons que cette journée attire moins de visiteurs, il leur est instamment demandé, en raison de la crise Covid et des normes imposées aux organisateurs, de réserver le partage de leur passion pour le sport automobile au jour de l'épreuve proprement dite. En effet, les autorités ne souhaitent pas multiplier les risques sanitaires plus que nécessaire, ce à quoi l'ASAF adhère totalement.

5- Jour de l'épreuve

Ici, et enfin, il est demandé aux visiteurs (spectateurs essentiellement) de choisir un endroit qui répond à leurs attentes et d'y rester le plus longtemps possible. En effet, chaque changement d'endroit implique que le visiteur va se trouver au contact d'une nouvelle série de personnes et, par là même, multiplier le risque de contamination.

Il va de soi, d'autre part, qu'il est plus que jamais demandé à chacun de respecter les zones interdites et les commissaires.

**Merci de votre attention et pour tous les efforts que vous allez consentir
afin que notre passion puisse redémarrer au plus vite
dans des conditions normales.**

Pour le Conseil d'Administration,

Bernard HAYEZ
Président

Katty BARIO
Secrétaire Général