



Göhltal Classic

12 H Ostbelgien 2022

Règlement particulier **2022**

21 mai / 22 mai 2022



thevent

info@thevent.eu
www.thevent.eu
Tel.: +32 498 742950
Fax: +32 87 561997

Thevent A.G. | Voulfeld 24 | B – 4700 Eupen

IBAN: BE51 7512 0412 9062
BIC: AXABBE22
Vat Nr.: BE 0811.823.880



Approuvé par l'ASN le :
Numéro de Visa :

PROGRAMME DE L'OSTBELGIEN CLASSIC

01 juin 2021 :	Ouverture des demandes d'engagement
15 juin 2021 :	Publication du règlement (sous réserve de visa)
10 mai 2022 :	Clôture des engagements
16 mai 2022 :	Publication de liste des engagés
21 mai 2022 :	
08h00 à 11h00 :	Contrôles administratif et sportif sur convocation
08h00 à 11h30 :	Contrôle technique sur convocation
12h00 :	Publication de la liste des équipages admis au départ et des heures de retrait des roadbooks (de minute en minute)
12h00 :	Mise en place des voitures obligatoire sur la Koul
12h15 :	Briefing obligatoire des concurrents admis au départ
13h30 :	Distribution du roadbook de l'étape 1
14h00 :	Départ de la 1 ^{ère} voiture pour l'étape 1
19h30 :	Arrivée de la 1 ^{ère} voiture
23h00 :	Publication de la liste des heures de départ pour l'étape 2
22 mai 2021 :	
7h30 :	Distribution du roadbook de l'étape 2 pour la 1 ^{ère} voiture
7h45 :	Mise en place des voitures au parc de départ
8h00 :	Départ de la 1 ^{ère} voiture pour l'étape 2
14h00 :	Arrivée de la 1 ^{ère} voiture
15h00 :	proclamation des résultats et de la remise des prix

GENERAL

Tableau officiel d'affichage

21 au 22 mai 2022 : **Park Café Kelmis**
Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2 , 4720 Kelmis (BE)

Un panneau d'affichage virtuel sera également accessible sur le site web officiel www.ostbelgien-classic.be durant toute l'épreuve.

Permanence avant l'épreuve

Jusqu'au 20 mai 2022 : The Event AG
Voulfeld 24 - 4700 Eupen (BE)

Contact : info@thevent.eu | +32 495 12 52 48 | www.gohltal-classic.be

Permanence pendant l'épreuve

21 mai au 22 mai 2021 : **Park Café Kelmis**
Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2 , 4720 Kelmis (BE)





1 - ORGANISATION

1.1 Définition

The Event AG organise une épreuve de régularité historique sur route ouverte, réservée aux voitures conformes au code de la route en Belgique et dans les pays traversés par l'épreuve jusqu'à 50 km/h de moyenne horaire, dénommée «**Göhlal Classic / 12 h Ostbelgien**» qui se déroulera du 15 au 16 mai 2021.

Ce rallye sera disputé conformément au C.S.I (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A), au Code Sportif National 2022 et au présent règlement visé par le RACB Sport.

Cette épreuve sera disputée conformément :

- au Code de la route en vigueur sur le territoire en Belgique
- au Code de la route en vigueur sur le territoire au Luxembourg

1.2 Comité d'organisation

Promoteur du rallye et gestion hôtelière

The Event AG
Voufeld 24 - 4700 Eupen (BE)
info@ostbelgien-classic.be | +32 495 12 52 48 | www.ostbelgien-classic.be

Directeur de la manifestation :	BARTHOLEMY Michael
Coordinateur responsable parcours :	LAMBERT Joseph
Coordinateur responsable parcours adjoint :	CHAPA Eric
Secrétaire de l'épreuve :	FRANKENBERG Frank RODENBUSCH Sachar
Contacts concurrents :	BARTHOLEMY Michael

1.3 Officiels pendant l'épreuve

Directeur de course :	CHAPA Eric	Licence 3461
Directeur de course adjoint :	FRANKENBERG Frank	Licence 4004
Délégué technique RACB :	TBA	Licence.....
Commissaire sportif :	TBA	Licence.....
Relation avec les concurrents :	BARTHOLEMY Noah	Licence 4100
Responsable des relations presse :	FRANSSEN Vincent	
Secrétaire du meeting :	FRANKENBERG Frank	
Chronométrage :	Tripy SA	
Bureau de calcul :	JBTimeconcept	
Médecin-chef :	Par additif	

1.4 Additifs

Les dispositions prévues au présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin.





Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs numérotés et datés et feront partie intégrante du présent règlement, au même titre que le briefing écrit qui sera remis aux concurrents. Ils devront être visé par le RACB Sport avant le début de l'épreuve.

Tout additif diffusé dès le début des vérifications administratives doit être signé par le commissaire sportif. Il devra être posté au tableau d'affichage officiel (TAO) et sur le tableau officiel d'affichage virtuel (TAOV)

Ces additifs seront affichés au Secrétariat et publié sur le tableau d'affichage officiel. Ils seront communiqués directement aux participants qui devront en accuser réception par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible, pendant le déroulement du rallye.

1.5 Application et Interprétation du Règlement

Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement pendant le déroulement du rallye. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par la direction de course et/ou le Commissaire Sportif. Ils sont les seuls habilités à prendre une décision.

En cas de divergence d'interprétation du règlement sur le plan sportif, le texte français fera foi.

2 - DESCRIPTION

Göhltal Classic/ 12 h Ostbelgien comporte un parcours d'environ 450 kms répartis en 2 étapes et 4 sections (2 sections le samedi et 2 sections le dimanche)

L'itinéraire ainsi que les contrôles horaires, les sections neutralisées, etc. seront indiqués dans le carnet de route et dans le roadbook, qui donnera aux équipages toutes les informations nécessaires pour poursuivre correctement sa route.

Deux catégories sont définies :

- **Ostbelgien Classic** : régularité avec une **vitesse moyenne de maximum 50 km/h**, les roadbooks seront représentés soit en fléché métré ou non métré, soit sous forme de cartes tracées ou à tracer au 1:25000 ou 1:50000 (pas plus de 30% du parcours), avec des étapes de régularité (RT), des contrôles horaires (CH) ou des contrôles horaires secondes (CHS) et des épreuves sur terrains privés (même principe que l'Ostbelgien Classic 2019).

- **Ostbelgien Balade** : cette catégorie sans aucune moyenne horaire fera l'objet d'un règlement particulier distinct du présent règlement, ce règlement particulier ne s'applique pas à cette catégorie.

D'une manière générale, le roadbook, clair et précis, présentera tous les changements de directions principaux. Certaines notes seront ajoutées pour garantir la sécurité ou pour confirmer certains points de passage.

3 - VEHICULES ADMIS

3.1 Tout pilote qui voudrait inscrire son véhicule à cette épreuve doit s'assurer que, à la date des vérifications techniques et pour toute la durée de l'épreuve, sa voiture est conforme à la législation du code de la route du (des) pays traversés dans lequel (lesquels) se déroulera l'épreuve et que sa voiture possède les documents nécessaires pour être utilisées sur la voie publique.



Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) existait au 31 décembre 1989, sans restriction.

La motorisation qui l'équipe devra aussi avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1er janvier 1992.

Exemple : une VW Golf Rallye G60 1^{ère} immatriculation en 1992 peut participer à l'Ostbelgien Classic puisqu'elle a été homologuée par la FIA le 1^{er} décembre 1989.

En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à apporter la preuve que son véhicule correspond bien à la période précitée.

Sont également admis, tous les véhicules repris dans la catégorie J2 de l'annexe K au CSI de la FIA, homologués entre le 01/01/1986 et le 31/12/1990 (voir liste sur le site de la FIA) sans autre restriction, et tout véhicule non repris dans cette liste mais immatriculé avant le 31 décembre 1990, avec accord du comité d'organisation.

- 3.2.1** L'organisateur peut refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas aux spécifications, à l'« esprit » et à l'aspect de la période donnée. Les voitures admises seront sélectionnées par le Comité d'Organisation qui se réserve le droit d'accepter ou de refuser un engagement, sans devoir se justifier.
- 3.2.2** L'organisateur se réserve le droit d'accepter au départ 5 voitures postérieures à ces catégories, soit hors classement, soit avec un coefficient adapté qui sera déterminé à l'issue du contrôle technique, avec l'accord du Commissaire Sportif.
- 3.3** Il est souhaitable qu'un Passeport Technique Historique FIA, un Laissez-passer pour Voiture de Régularité Historique FIA ou encore une Fiche d'Identité FIVA, soit présenté aux commissaires techniques lors des vérifications techniques.
- 3.4** Les voitures seront réparties en 7 groupes d'âge selon les catégories FIA en fonction de la date de la première homologation :
- | | |
|---------------------|----------------|
| ▪ Catégorie A > E : | jusqu'à 1961 |
| ▪ Catégorie F : | de 1962 à 1965 |
| ▪ Catégorie G : | de 1966 à 1971 |
| ▪ Catégorie H : | de 1972 à 1976 |
| ▪ Catégorie I : | de 1977 à 1981 |
| ▪ Catégorie J1 : | de 1982 à 1985 |
| ▪ Catégorie J2 : | de 1986 à 1990 |

Chacun de ces groupes comprendra lui-même 3 classes de cylindrée :

- Classe 1 : jusque 1.300 cc ;
- Classe 2 : de 1.301 à 2.000 cc ;
- Classe 3 : à partir de 2.001 cc.

Pour les voitures dont la cylindrée d'origine a été modifiée, il est obligatoire de préciser la cylindrée réelle lors de l'inscription, indépendamment de la carte d'immatriculation.

- 3.5** La cylindrée des moteurs suralimentés sera multipliée par un coefficient de 1,7 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée. La cylindrée des moteurs rotatifs (Wankel) sera multipliée par un coefficient de 2,0 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée.
- 3.6** Les classes ayant moins de 3 concurrents au départ seront ajoutées à la (aux) classes(s) supérieures(s).

3.7 Présentation des véhicules

- 3.7.1** Les voitures doivent être conformes au Code de la Route des pays traversés par le rallye.

Les véhicules immatriculés en Belgique possédant une attestation du Contrôle Technique limitée à la compétition automobile et une Attestation pour Véhicules de Compétition « carnet

jaune » en cours de validité délivré par le RACB sont autorisés à s'engager à l'épreuve et devront satisfaire au contrôle technique du rallye.

Les véhicules immatriculés à l'étranger avec une restriction de circulation devront être conformes aux règles spécifiques de leur ASN.

3.7.2 Le remplacement de la dynamo d'origine par un alternateur est autorisé.

3.7.3 Les pneumatiques devront être conformes au Code de la Route des pays traversés. La profondeur des sculptures devra être minimum de 1,6 mm. Les pneus pouvant être utilisés sont limités aux pneus estampillés «E» ou «DOT». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes des rainures.

Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits. Les pneus à clous, ainsi que tout dispositif similaire, sont interdits. Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.

3.7.4 Un minimum d'une roue de secours, du même type que ceux autorisés, correctement fixée, équipera le véhicule.

3.7.5 En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à fournir la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux spécifications de période.

3.7.6 Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non-inclus ceux d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules au xénon ne sont pas autorisées. Les ampoules LED sont autorisées à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque (phares d'origine ou phares additionnels conventionnels), **les rampes LED sont interdites**. Le montage des paires de phares doivent être symétriques par rapport à l'axe longitudinale de la voiture

3.7.7 Si un bruit excessif supérieur à 94 dB est vérifié pendant la durée de l'épreuve, la pénalité pourra aller jusqu'à la disqualification.

3.7.8 Un jeu d'ampoule et de fusible de réserve est vivement recommandé.

3.8 L'utilisation de compteurs et autres équipements électroniques est libre.

3.9 Tous les véhicules devront emporter une bâche de 3 x 3 m. Celle-ci devra être disposée en dessous de la voiture dans tous les parcs de regroupement et les parcs fermés. Il en sera de même avant toute intervention mécanique sur le véhicule.

4 - EQUIPAGES

4.1 Tout équipage est composé d'un pilote et d'un navigateur, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.

4.2 Les 2 membre de l'équipage doivent être âgés de 18 ans et en possession d'un permis de conduire valable.

4.3 Licence

Les membres de l'équipage devront être détenteurs :

- soit d'une licence internationale FIA 2022 ;
- soit d'une licence RACB Sport 2022 (Rallye ou Circuit) ou d'une licence nationale 2022 équivalente émanant d'une autre ASN ;
- soit d'une licence du type «One event regularity».



Pour l'obtenir, la demande doit se faire directement lors de la demande d'engagement au plus tard 14 jours avant l'épreuve sur le site [www.racb.com/sport/obtenez votre licence](http://www.racb.com/sport/obtenez_votre_licence).

4.4 Equipement sécuritaire

Le port des ceintures de sécurité est obligatoire pendant toute l'épreuve pour le pilote et le navigateur sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

4.5 Le port du casque est obligatoire sur circuit (à déterminer) et est interdit sur la voie publique. Les circuits où le port du casque est obligatoire seront précisés dans le briefing. L'utilisation des interphones de type Peltor sont acceptés sur l'ensemble du parcours dans le respect des règles de chaque pays traversé.

4.6 S'il s'avère, au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas dans sa configuration de présentation à la classe dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être reclassé par décision de la direction de course dans la classe adéquate.

5 - DEMANDE D'ENGAGEMENT – DROIT D'ENGAGEMENT – ASSURANCES

5.1 Toute personne souhaitant participer aux **Göhlal Classic / 12 h Ostbelgien** doit compléter le formulaire en ligne sur le site Internet www.gohlal-classic.be.

L'organisateur doit avoir reçu le formulaire complet le 10 mai 2022 au plus tard.

Les détails relatifs au co-équipier peuvent être complétés jusqu'au 15 mai 2022.

Un membre de l'équipage ou la voiture pourra être remplacé jusqu'au moment des vérifications administratives, avec l'accord de la direction de course. Seule la direction de course peut autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage, après accord du commissaire sportif.

Des teams de marque ou de clubs peuvent se déclarer pour le classement « par équipe » jusqu'à la fin des vérifications administratives. Une équipe doit être composée de minimum 3 à maximum 5 véhicules, quelle que soit la catégorie choisie. Tout équipage ne peut s'inscrire que dans une seule équipe.

5.2 Par le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, tous les pilotes se soumettent aux dispositions du présent règlement.

5.3 Engagement

5.3.1 **Le montant des droits d'engagement s'élève à :**

- **600 €** par voiture pour toute inscription parvenue au plus tard le 10 Mai 2022 pour la catégorie Classic
- **385 €** par voiture pour toute inscription parvenue au plus tard le 10 Mai 2022 pour la catégorie Balade

Cela inclut :

le **roadbook de chaque étape** ; le système de **chronométrage Tripy** ; la **logistique sportive et technique** (les contrôles horaires, les épreuves de régularité sur routes ouvertes, les prestations des commissaires, des contrôleurs et du staff technique ainsi que le calcul des résultats et l'affichage des classements) ; **les plaques rallyes et les numéros de portières** ; **l'assurance obligatoire** (l'assurance comprend l'assurance responsabilité civile, sans





limitation de valeur, du concurrent à l'égard des tiers pendant la manifestation ainsi qu'une assistance juridique) ; pour l'équipage : les repas du samedi soir ainsi que les pauses déjeuner du samedi midi et dimanche midi ainsi que des boissons lors des pauses ; **2 accès à la remise des prix ; les prix et trophées.**

5.3.2 Les droits d'engagement sont assortis d'options, non obligatoires :

- Assistance officielle : par information/par demande
- Assistance privée (plaque rallye et cartographie générale) : 100 €

5.3.3 Mode de paiement

Chaque prestation fera l'objet d'une facture en bonne et due forme émanant de :

The Event AG
Voulfeld 24 – 4700 Eupen (BE)
TVA : BE 0811.823.880

Chaque facture devra être payée sur le compte bancaire repris sur la facture avec la communication structurée qui y est mentionnée.

5.3.4 Annulation et remboursements

En cas d'annulation de sa participation par un concurrent, la règle suivante sera d'application : Pour toute annulation avant l'épreuve, il est demandé de prendre contact avec le promoteur de l'évènement pour fixer les modalités de remboursement.

En cas d'annulation pour raison de « force majeure », l'organisateur proposera au concurrent un engagement aux mêmes conditions pour l'édition suivante. Si le concurrent ne souhaite pas reporter son engagement à l'édition suivante, 90 % de l'engagement déjà versé lui seront remboursés dès l'annonce officielle de l'annulation, les 10 % restants seront retenus pour les frais administratifs.

Toute facture émise sera considérée comme due moyennant une éventuelle adaptation si le paragraphe précédent est applicable.

En cas de litige, le dossier sera confié à notre service juridique et les frais de récupération de créance seront portés à charge du participant.

5.3.6 **Le nombre maximum d'engagés est fixé à 90 en Classic et 110 en Balade.** La clôture des inscriptions sera effective dès que le nombre de voitures sera atteint ou au plus tard le 10 mai 2022.

5.4 Assurances

5.4.1 Conformément à l'Article 2 des Prescriptions Sportives Nationales et à la loi du 21 novembre 1989, Art 8, l'Organisateur fournit l'assurance suivante aux équipages :

- Responsabilité Civile Circulation – Couverture :
 - dommages corporels : illimitée ;
 - dommages matériels : 100.000.000 € par sinistre ;
- Responsabilité Civile Organisation – Couverture :
 - dommages corporels et matériels confondus : 5.000.000 € par sinistre ;
 - protection juridique : 25.000 € par sinistre ;
 - franchise pour les dommages matériels : 125€ par sinistre.

5.4.2 Les assurances en responsabilité civile couvrent la responsabilité civile du RACB Sport, de l'organisateur de l'épreuve, de la Commission Sportive Nationale, des autorités intéressées et des agents, services, préposés ou membres (rétribués ou bénévoles) des précités ainsi que la



responsabilité civile des propriétaires, détenteurs ou conducteurs des véhicules engagés ou de leurs préposés.

- 5.4.3 Par responsabilité civile des organisateurs, il faut comprendre la responsabilité pour les dommages causés aux tiers par accident qui seraient la conséquence d'une faute d'organisation à l'occasion de la préparation, du déroulement et de la liquidation matérielle de la manifestation.
- 5.4.4 Les parcours de liaison libre ne sont pas couverts par le contrat d'assurance RC de l'organisateur.
- 5.4.5 Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement à l'événement. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci, et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.
- 5.5** Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives Reconnues par le Code Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement.
- 5.6** Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur sans avoir à en donner les raisons (Art. 3.14 du Code Sportif International de la FIA et art.8 des prescriptions générales applicables à tous les championnats, challenges, trophées et coupes de la FIA et à leurs épreuves qualificatives autres que celles se déroulant sur le circuit.
- 5.7** Par le fait de son engagement, le concurrent et/ou conducteur exonère la F.I.A, le R.A.C.B, les Organisateurs, Promoteurs et leurs représentants, préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures mortelles ou autres, provenant ou résultant de son engagement ou de sa participation à l'épreuve, qu'elles soient ou non conséquence directe ou indirecte d'une négligence ou d'une faute des dits Organisateurs, Promoteurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du R.A.C.B, et/ou de la F.I.A.
- 5.8** Tout usage généralement quelconque du titre de l'épreuve « Göhlta Classic » en tout ou en partie, est subordonné à l'autorisation écrite de Thevent AG. Le paiement du droit d'engagement ou toute autre formule en tenant lieu ne dispense pas notamment le concurrent, ses pilotes, le constructeur, le team ou ses annonceurs de solliciter cette autorisation. Le concurrent, ou, à défaut, le premier pilote, est tenu de les en informer.
- 5.9** **GDPR (Règlement Générale sur la Protection des Données de l'Union Européenne)**

Lorsque des données à caractère personnel relatives à une personne concernée sont collectées auprès de cette personne, Thevent AG lui fournit, au moment où les données en question sont obtenues, toutes les informations suivantes :

- L'identité et les coordonnées du responsable du traitement : The Event AG, Voufeld, 24, à 4700 Eupen (Belgique), +32 495 12 52 48 ;
- Les finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel : les données sont conservées dans le but de communiquer en rapport à l'épreuve ;
- Les intérêts légitimes poursuivis par The Event est d'utiliser les données personnelles aux fins d'une efficacité de communication, efficacité d'organisation ;
- The Event AG ne transfère pas les données personnelles qu'elle a reçu des concurrents à d'autres opérateurs de données ;
- The Event AG n'a pas l'intention de transférer les dites données à aucun pays tiers.

En plus des informations visées précédemment, The Event AG fournit à la personne concernée:

- Les données à caractère personnel seront conservées jusqu'à l'annulation de l'épreuve;

- b) L'existence du droit de demander à The Event AG l'accès aux données à caractère personnel, la rectification ou l'effacement de celles-ci, ou une limitation du traitement relatif à la personne concernée, ou du droit de s'opposer au traitement et du droit à la portabilité des données ;
- c) Lorsque le traitement est fondé sur la base du consentement, l'existence du droit de retirer son consentement à tout moment, sans porter atteinte à la licéité du traitement fondé sur le consentement effectué avant le retrait de celui-ci ;
- d) Le droit d'introduire une réclamation auprès d'une autorité de contrôle ;
- e) Des informations sur la question de savoir si l'exigence de fourniture de données à caractère personnel a un caractère réglementaire (plus particulièrement pour les services de la Région Wallonne) ou contractuel ou si elle conditionne la conclusion d'un contrat et si la personne concernée est tenue de fournir les données à caractère personnel, ainsi que sur les conséquences éventuelles de la non-fourniture de ces données ;

Lorsqu'elle a l'intention d'effectuer un traitement ultérieur des données à caractère personnel pour une finalité autre que celle pour laquelle les données à caractère personnel ont été collectées, The Event fournit au préalable à la personne concernée des informations au sujet de cette autre finalité et toute autre information pertinente visée au paragraphe 2.

Clause dérogatoire

L'Organisateur décline toute responsabilité en relation avec les conséquences de toute infraction aux lois, règlements et prescriptions en vigueur dans les pays commises par les Pilotes ou Concurrents. Ces conséquences seront assumées par le(s) contrevenant(s).

L'Organisateur décline également toute responsabilité en cas de cataclysme, démonstrations, manifestations, d'actes de vandalisme, émeutes, assauts, sabotage, terrorisme, catastrophe naturelle, etc. dont les Concurrents, Pilotes, membres d'équipe ou occupants d'un véhicule pourraient être les victimes et dont les conséquences (matérielles, pénales et sportives) devront être prises à charge par eux-mêmes.

6 - PUBLICITE

- 6.1 La publicité des participants devra être conforme à l'usage normal et aux dispositions légales, pour autant que celle-ci :
 - soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA ;
 - ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes ;
 - n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux compétition ;
 - n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- 6.2 Le concurrent ne pourra s'opposer à l'obligation d'arborer la publicité obligatoire de l'organisation. Elle pourra être spécifiée par un schéma communiqué aux concurrents. La publicité sera conformément à l' article 10.6 du CSI de la FIA.
- 6.3 Le nom des membres de l'équipage peut apparaître de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10cm x 40cm.
- 6.4 Une voiture peut concourir dans sa livrée publicitaire d'origine, suivant la réglementation légale en vigueur.
- 6.5 Les espaces publicitaires (la pose et les dimensions de ces espaces seront communiqués par mail aux participants avant les vérifications) immédiatement au-dessus et au-dessous des numéros de porte ainsi que le pare-soleil et les plaques de rallye sont réservées pour la publicité des organisateurs. Leurs formats et leurs dispositions feront l'objet d'une annexe diffusée ultérieurement

Toute dégradation de ces publicités entraînera d'office une amende fixée à 500 € par publicité manquante.

Les plaques de rallye, les publicités de l'organisation et les numéros de porte seront remis aux concurrents lors des vérifications administratives.

Les concurrents devront présenter leur voiture aux vérifications techniques avec ces publicités et numéros apposés. Les véhicules n'ayant pas suivi cette procédure ne seront pas vérifiés.

7 - DROITS A L'IMAGE, A L'UTILISATION ET A LA REPRODUCTION

- 7.1** En souscrivant au présent règlement particulier du Göhlal Classic, ci-après dénommé l'épreuve, toute personne y participant, ci-après dénommée le concurrent, autorise sans réserve l'organisateur, tant en son nom personnel que pour le compte de ses accompagnateurs, co-pilotes, sponsors, équipementiers et/ou constructeurs, ci-après dénommés les partenaires, à enregistrer, reproduire et représenter son véhicule y compris tous ses marquages ainsi que ses noms, voix, images et/ou biographie et à rendre compte par tous moyens de sa participation à l'épreuve, tant dans le but de promouvoir l'épreuve et son organisateur que dans celui de leur donner la plus large couverture, notamment médiatique.
- 7.2** En souscrivant au présent règlement particulier de l'épreuve, le concurrent s'oblige à garantir l'organisateur contre toute réclamation de ses partenaires relative à l'utilisation et à la reproduction par l'organisateur des marques, marquages, noms, voix, images et/ou biographies ainsi qu'à tout compte-rendu de sa participation à l'épreuve.
- 7.3** Le fondement-même du sport automobile, dans sa composante personnelle, étant de mettre en valeur les résultats des concurrents et de tous ceux qui leur apportent services, financements et soutiens.
- 7.4** L'organisateur consacrera le plus grand soin et usera librement du droit à engendrer la plus large couverture médiatique de l'épreuve, des concurrents et de leurs partenaires.
- 7.5** L'organisateur ne saurait, de ce fait, se le voir reprocher, sauf demande expresse et préalable, faite par écrit, d'un concurrent et/ou de son/ses partenaires qui entendraient voir préserver leur anonymat.
- 7.6** Les concurrents et/ou leurs partenaires qui entendraient réaliser pour leur compte personnel des images et autres captations de l'épreuve devront en avvertir en temps utile l'organisateur et soumettre à l'approbation préalable de ce dernier les enregistrements en résultant ainsi que le but de leur utilisation.
- 7.7** L'organisateur disposera du droit de s'opposer à toute utilisation qui serait contraire à la promotion de l'épreuve ou excéderait les limites légales de la liberté d'expression.
- 7.8** En souscrivant au présent règlement particulier de l'épreuve, les concurrents reconnaissent également que tous les droits de propriété intellectuelle (droits d'auteur, droit aux marques, etc.) attachés aux images, textes et autres captations de l'épreuve, de ses concurrents et/ou des partenaires de ces derniers sont ou deviennent la propriété exclusive de l'organisateur. Ils s'interdisent en conséquence d'en faire un quelconque usage autre que strictement privé comme d'en effectuer des reproductions dans quelque but que ce soit.
- 7.9** Toute violation des droits et obligations rappelés ci-dessus pourra faire l'objet de poursuites judiciaires à l'initiative de l'organisateur et/ou des auteurs des textes, images et autres captations ou commentaires de l'épreuve, de ses concurrents et des partenaires de ces derniers, notamment sur le fondement des dispositions légales (articles L.335-2 et L.335-3 du

Code de la propriété intellectuelle) définissant les faits de contrefaçon ou, inversement, de réclamations en justice de l'organisateur sur le fondement de la concurrence déloyale, cette énumération n'étant en aucun cas limitative.

8 - VERIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

8.1 Vérifications avant le Départ

8.1.1 Tous les équipages participant au rallye doivent se présenter aux vérifications administratives et techniques à Kelmis (La Calamine), conformément au programme du rallye, à l'heure indiquée dans la convocation, le respect de l'horaire étant obligatoire. Toute avance ou tout retard, non signalé au Directeur de course et pour lequel un accord aura été convenu avec lui, sera pénalisé de 100 points.

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire ;
- carte d'identité ou passeport ;
- documents officiels de la voiture, c'est-à-dire les certificats d'immatriculation et de contrôle technique valides ;
- carte verte d'assurance pour la voiture ;
- licences sportives (RACB Sport ou ASN étrangères) valables ;
- Autorisation du propriétaire du véhicule si celui-ci n'est pas membre de l'équipage.

8.1.2 Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général :

- contrôle de la marque et du modèle de la voiture ;
- année de construction de la voiture ;
- conformité de la voiture avec le Code de la route des pays traversés, etc.).
- équipement sécuritaire de la voiture, la fixation de la batterie, l'extincteur, les phares et feux clignotants, la trousse de secours, les gilets fluorescents, le triangle de secours et la bâche de 3x3 mètres.

Les panneaux portant les numéros de compétition et les plaques de rallye, publicités de l'organisateur (fournis par l'organisateur) seront aussi vérifiés.

8.1.3 La remise en conformité du véhicule avec le Code de la route est obligatoire dès qu'il a été signalé par un officiel ou force de l'ordre et avant le départ de l'étape suivante.

8.2 Contrôle final

Dès son arrivée, chaque équipage doit rendre disponible sa voiture pour un contrôle effectué par les commissaires techniques.

9 - OBLIGATIONS GENERALES

9.1 Equipages

9.1.1 Seuls les équipages spécifiés sur la liste des admis au départ, composés exclusivement de deux personnes, seront admis au départ.

9.1.2 L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner la disqualification de la voiture, sauf cas particulier examiné et accordé par le comité organisateur avant le départ du rallye.

9.1.3 Les deux membres de l'équipage seront désignés comme Pilote et Navigateur.

9.1.4 Ils seront libres de se répartir le temps de conduite.

9.2 Ordre de Départ - Plaques - Numéros

9.2.1 Le départ de la première étape (journée) sera donné dans l'ordre des numéros attribués par l'organisateur. Le départ des autres étapes sera donné dans l'ordre du classement provisoire de l'étape précédente.

L'ordre de départ est fixé par étape et reste valable pour toute la journée,

La Direction de course se réserve le droit de reclasser un concurrent dans un ordre différent de ce qui est prévu à l'alinéa 1 de cet article si elle l'estime nécessaire. L'ordre de départ effectif sera celui publié au tableau officiel et virtuel.

Tout retard au départ du rallye ou d'une étape ou d'une section (nouveau départ après un regroupement) sera pénalisé (voir Art. 10.3).

L'attribution des numéros se fera à la discrétion de l'organisation, les 15 premiers numéros seront attribués au choix de l'organisateur et en fonction du palmarès de l'équipage. Les numéros suivants seront attribués en fonction de l'année d'homologation de la voiture, de la plus ancienne à la plus récente.

9.2.2 L'organisateur fournira à chaque équipage deux plaques de rallye.

9.2.3 Les plaques de rallye comportant les numéros de compétition de la voiture devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, une des plaques d'immatriculation de la voiture.

Les numéros de compétition et les publicités obligatoires fournis par l'organisateur devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du rallye, sur chacun des deux côtés de la voiture.

Dans certains cas, l'organisateur pourra demander aux compétiteurs de retirer ou de couvrir temporairement le ou les numéros de compétition.

A tout moment du rallye, la constatation de l'absence d'un numéro de compétition, d'une publicité obligatoire ou d'une plaque du rallye entraînera une pénalité en temps (voir Art 10.3). L'équipage qui se retire de l'épreuve doit retirer ou masquer les plaques de rallye et les numéros de compétition.

9.3 Carnet de Contrôle

9.3.1 Chaque équipage recevra un carnet de contrôle (ou carnet de route) sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires. Ce carnet sera rétrocédé au contrôle d'arrivée de chaque étape ou section.

9.3.2 Le carnet de route devra être disponible à toute réquisition de la part d'un officiel responsable, plus particulièrement à tous les postes de contrôle ou il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé.

9.3.3 A moins d'être approuvée et visé par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de route entraînera l'exclusion.

9.3.4 L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle à chaque poste de contrôle (horaire, de passage), poste de regroupement ou à l'arrivée, entraînera une pénalité.

- 9.3.5 La présentation du carnet de route aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.
- 9.3.6 Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de route au Commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.
- 9.3.7 Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de route, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.
- 9.3.8 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part, sur le carnet de route de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels de l'évènement fera l'objet d'une enquête de la direction de course qui jugera en dernier ressort. L'usage des données Tripy pourra être requis.

9.4 Circulation – Réparations

- 9.4.1 Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés.
- 9.4.2 A tout moment d'une épreuve, incluant donc les sections de test de régularité, le dépassement à 3 reprises de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera la disqualification.
- 9.4.3 Sur demande des officiels, un contrôle de vitesse à posteriori, au moyen du système Tripy embarqué, pourra être réalisé. Moyennant une correction de 5% à appliquer en faveur du concurrent, ces contrôles feront foi et pourront servir de base à l'application de pénalités.
- 9.4.4 Les agents de police ou officiels, qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires. Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans ce Règlement Particulier sous réserve que :
- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement ;
 - les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés ;
 - les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

9.4.5 Pénalités appliquées en cas d'infraction au Code de la route

9.4.5.1 En cas de dépassement de la vitesse autorisée, hors zone sensibles :

- + de 10 km/h : 100 points
- + de 20 km/h : 250 points

9.4.5.2 Autres infractions au Code de la Route :

- 1^{ère} infraction : 150 points ;
- 2^{ème} infraction : 300 points ;
- 3^{ème} infraction : mise hors course.

9.4.5.3 Les contrôles de vitesse dans les zones sensibles (agglomération, village, portion de route dangereuse) sont effectués par l'intermédiaire du système Tripy.

- Ces zones sensibles sont clairement définies dans le roadbook et identifiables sur le parcours puisque située entre 2 repères (panneau, poteau, ...).

- En cas de dépassement de la vitesse **moyenne** autorisée, une pénalité en points sera attribuée comme suit :
 - Jusqu'à 10 % au-dessus de la vitesse autorisée : 1 point par km/h.
 - Entre 11 % et 25 % au-dessus de la vitesse autorisée : 2 points par km/h.
 - Entre 26 % et 50 % au-dessus de la vitesse autorisée : 5 points par km/h.
 - Au-dessus de 51 % au-dessus de la vitesse autorisée : pénalisation forfaitaire de 200 points et la disqualification en cas de récidive.
- Aucun coefficient ne sera appliqué à ces pénalités.

9.4.5.4 Il est interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification :

- de bloquer intentionnellement le passage ou d'empêcher les dépassements ;
- de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif et l'image du rallye.

9.4.5.5 Toute manœuvre déloyale, antisportive, incorrecte ou frauduleuse entreprise par un équipage ainsi que la non-assistance à personne accidentée, seront jugées par le commissaire sportif qui pourra prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

9.4.5.6 En cas d'accident de circulation avec un tiers, votre responsabilité est engagée : vous devez obligatoirement vous arrêter pour remplir un constat, même en test de régularité, sous peine de disqualification.

9.4.6 Les réparations et le ravitaillement sont libres pendant toute la durée de l'épreuve, à l'exception des zones interdites précisées dans le roadbook. Les concurrents sont responsables de leur approvisionnement en carburant, huile, eau, etc...

Dans les zones reprises comme zones d'assistances interdites, toute réparation ou ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage. Tout apport et aide extérieure est interdit. La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des officiels et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les stations-services renseignées dans le roadbook sont considérées comme zones d'assistance autorisées.

L'assistance et le passage sur le parcours des tests de régularité sont strictement interdits avant le passage du véhicule « balai » de l'organisation.

- 1^{ère} infraction : 300 pts
- 2^{ème} infraction : 1.000 pts

10 - DEROULEMENT DU RALLYE

10.1 Départ

10.1.1 L'intervalle de départ entre les voitures sera de 1 minute. Le départ sera donné en conformité avec le programme.

10.1.2 L'heure idéale de départ figurera sur la liste des concurrents qualifiés établies après les vérifications, liste visée par le Directeur de course et affichée au tableau officiel d'affichage de l'épreuve. L'heure idéale de départ figurera également sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

10.1.3 **L'heure officielle de l'événement sera l'heure Tripy (affichée sur l'écran Tripy).**

10.1.4 Tout retard imputable à l'équipage pour se présenter au départ du rallye ou d'une étape sera pénalisé à raison de 60 points par minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard, l'équipage devra demander l'autorisation de la Direction de Course pour continuer.

10.1.5 Distribution des roadbooks

30' avant le départ selon la liste établie.

10.2 Contrôles - Dispositions Générales

10.2.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées des secteurs de tests de régularité sont indiqués au moyen de sigles standardisés FIA. Les lignes d'arrivée et tout point de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiqués.

10.2.2 Les équipages au complet à bord du véhicule sont astreints, sous peine d'une pénalisation, à se présenter à tout contrôle dans le sens du parcours.

10.2.3 Les postes de contrôle commenceront à fonctionner au moins 15 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente. Ils cesseront d'opérer 30 minutes après l'heure idéale de passage du dernier concurrent.

10.2.4 Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, pénalité prononcée à la discrétion de la direction de course.

10.3 Contrôles de Passage et Contrôles Horaires – Abandon

10.3.1 Contrôles de Passage

10.3.1.13 types de contrôles de passage pourront être utilisés :

- Avec Tripy : la procédure est automatique et pilotée par GPS ;
- Avec des panneaux alfa-numériques. L'équipage devra reprendre la lettre ou le chiffre inscrit sur le panneau ;
- Avec un commissaire en poste qui doit simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

10.3.1.2 L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage entraînera une pénalité de 60 points.

10.3.1.3 Les contrôles de passage sur l'itinéraire pourront être tenus secrets et ne seront donc pas obligatoirement signalés dans le roadbook.

10.3.2 Contrôles Horaires

10.3.2.1 A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation (à la minute ou à la seconde) par un membre de l'équipage. L'heure de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur précédent à l'heure de départ de ce secteur.

10.3.2.2 Les contrôles horaires pourront être également réalisés au moyen du système Tripy (GPS). L'endroit du contrôle horaire sera bien identifié dans le roadbook et un panneau rouge y sera déposé par la voiture ouvreuse. En l'absence de commissaire à un contrôle horaire, le concurrent doit additionner les temps de la feuille de route pour déterminer l'heure de pointage du contrôle horaire suivant.

10.3.2.3 Au contrôle horaire, les véhicules avec l'équipage sont autorisés à pénétrer dans la zone de contrôle (c'est-à-dire dépasser le panneau dit « de zone », de couleur jaune) à leur heure idéale de pointage (pas à la minute précédente).

L'heure de pointage est celle où un membre de l'équipage remet son carnet de contrôle au contrôleur en poste, qui doit le pointer immédiatement à condition que le véhicule et son équipage se trouvent dans la zone de contrôle.

En cas de contrôle horaire réalisé à l'aide du système Tripy, l'heure de pointage est celle où l'équipage atteint le panneau de contrôle (panneau rouge) virtuel, soit maximum 100 mètres après le panneau d'entrée de zone (panneau jaune).

Il est donc interdit aux équipages, sous peine d'être pénalisés pour avance, d'entrer dans la zone (après le panneau jaune) avant que la minute de pointage ne soit entamée.

Exemple d'un contrôle horaire à la minute (CH) :

- L'heure idéale de pointage : 10h36 ;
- Pour pointer à votre heure idéale : vous ne pouvez passer le panneau jaune d'entrée de zone qu'à partir de 10 h 36' 00" ;
- Si le contrôle horaire est réalisé par un commissaire en place : vous devez remettre votre carnet de contrôle entre 10h36' 00 et 10 h 36' 59" ;
- Si le contrôle horaire est réalisé au moyen du système Tripy : vous devez franchir le panneau rouge (endroit réel du pointage 100 m après le panneau jaune) entre 10h36' 00 et 10 h 36' 59".

Exemple d'un contrôle horaire à la seconde (CHS) :

- L'heure idéale de pointage : 10h36'42";
- Pour pointer à votre heure idéale : vous pouvez passer le panneau jaune d'entrée de zone légèrement en avance pour pointer au panneau rouge à 10 h 36' 42" ;
- Le contrôle horaire seconde sera réalisé au moyen du système Tripy : vous devez franchir le panneau rouge (endroit réel du pointage 100 m après le panneau jaune) à 10 h 36' 42".

10.3.2.4 Entre le panneau d'entrée de zone (panneau jaune) et le poste de contrôle (panneau rouge), il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

10.3.2.5 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

- Pour tout retard : 60 points par minute (CH) ou 1 point par seconde (CHS);
- Pour toute avance : 120 points par minute (CH) ou 2 points par seconde (CHS);
- Absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points par contrôle ;
- Délai maximum autorisé sans pénalité forfaitaire au contrôle horaire de mi-journée ou de section (les précisions seront apportées au briefing) : 15 minutes.

10.3.2.6 Les équipages pourront pointer en avance sans encourir de pénalité aux contrôles horaires d'arrivée de fin de section et à ceux de fin d'étape. Toutefois, l'équipage devra demander son heure idéale au contrôleur, laquelle sera inscrite sur le carnet de route.

10.3.3 Rattrapage

Si, lors d'une étape, pour des motifs techniques, un équipage n'est pas à même de poursuivre l'intégralité d'une section ou de l'étape, il pourra être autorisé à participer à la section ou à l'étape suivante après accord du Directeur de course.

Il lui sera attribué une pénalité en fonction des RT non effectuées et des CH manqués selon les pénalités prévues dans les articles 10.3.2.5 et 10.5.3.

La voiture pourrait subir un contrôle technique supplémentaire. Afin d'être classée, la voiture doit se présenter par ses propres moyens (pas de remorquage) au contrôle horaire final.

10.4 Contrôles de Regroupement

10.4.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au contrôleur leur carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ.

10.4.2 Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les voitures concurrentes. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.

10.5 Secteurs de Tests de Régularité (RT)

10.5.1 Des épreuves de régularité seront organisées dans chacune des sections. Au départ d'un contrôle horaire ou d'une épreuve de régularité, le concurrent recevra :

- soit la moyenne en Km/h, si la moyenne est unique ;
- soit une table où les différentes moyennes à réaliser sont implémentées ;
- soit un document sous forme de tableau récapitulatif des différentes moyennes à réaliser par RT.

Ces moyennes seront parfois distribuées avant le départ du rallye, parfois au départ d'une section ou parfois au départ d'un RT.

Les équipages devront maintenir autant que possible, durant l'intégralité de l'épreuve de régularité, la(es) moyenne(s) imposée(s). Il pourra y avoir plusieurs arrivées dans le même secteur de régularité.

10.5.2 La longueur minimum d'un secteur de test de régularité sur les routes publiques est de 1 km. La moyenne générale imposée ne peut dépasser les 50 Km/h.

10.5.3 Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante:

- par dixième de seconde de retard à partir de 0,6 seconde : 0,1 point ;
- par dixième de seconde d'avance à partir de -0,6 seconde : 0,2 point ;
- entre -0,5 seconde et +0,5 seconde par rapport au temps idéal : pas de pénalité ;
- par prise de temps manquante : 100 points ;
- La pénalité maximale par prise de temps effectuée sera de : 60 points ;
- La pénalité pour tout **RT NON EFFECTUE** sera de :
(nbre. de prises de temps x 100 points) + 100 points ;

10.5.4 Les secteurs de régularité seront tous mesurés par l'intermédiaire du système Tripy. Les départs des RT seront soit du type « Self Start » et seront indiqués dans le road- book de manière très précise soit donnés par un commissaire.

10.5.5 Si, pour une raison quelconque, un concurrent se présente en retard au départ d'un RT, il ne peut prendre le départ en même temps que l'équipage qui est dans son heure idéale ; il devra prendre le départ du secteur de régularité 30 secondes après ce même concurrent.

De cette manière, en s'intercalant entre deux équipages, le concurrent en retard ne perturbera pas le déroulement du rallye.

- 10.5.6 Les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 300 m après le départ du RT ou après une zone sensible contrôlée par le système Tripy.
- 10.5.7 Les concurrents bénéficieront d'un nombre très limité de « jokers » par étape. Ces « jokers » correspondront aux plus hautes pénalités de retard encourues dans les RT de cette étape. Les modalités d'application des « Jokers » seront communiquées par additif.
- 10.5.8 Si, pour une cause indépendante au rallye, un tronçon de RT ne peut être parcouru par plusieurs équipages, l'organisation pourra attribuer un temps forfaitaire à ces concurrents, sur base de la moyenne des pénalités encourues par les trois derniers équipages ayant parcouru ledit tronçon dans les conditions normales de circulation.
- 10.5.9 Si, pour une raison technique indépendante de l'équipage concerné, le système Tripy cessait de fonctionner, ne relevant qu'une partie des points de contrôle en RT, les pénalités en RT dudit équipage seraient calculées sur la moyenne des pénalités encourues sur les points de contrôle mesurés de l'étape en cours dans les conditions normales de circulation.
- 10.5.10 Si un commissaire n'était pas en place et par conséquent le concurrent ne recevait pas reçu les moyennes à réaliser, le(les) RT devra(ont) être parcourue(s) à une **vitesse moyenne de 45 km/h**.

Attention, les zones sensibles contrôlées par le système Tripy indiquées dans le roadbook devront malgré tout être respectées et il n'y aura pas de prise de temps à moins de 300 m de la fin de zone de vitesse réduite.

10.6 Parc

L'accès au parc, ainsi qu'aux parcs de regroupement, sera libre. A leur arrivée, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires en place. Les moteurs devront être arrêtés et l'équipage devra quitter le parc fermé rapidement. Le parc en fin d'étape 1 et 2 sera gardé par un service de gardiennage.

11 - PENALITES

11.1 Récapitulatif des pénalisations

Disqualification :

- Art. 3.7.3 Pneumatiques non-conformes.
Art. 3.7.7 Bruit excessif supérieur à 94 dB, après un premier avertissement.
Art. 9.4.2 Dépassement à trois reprises de la vitesse maximale autorisée.
Art. 9.4.5.2 3^{ème} infraction aux prescriptions réglementant la circulation.
Art. 9.4.5.3 Récidive pour un excès de vitesse de 51% au-dessus de la vitesse autorisée.
Art. 9.4.5.6 Non-assistance à personne accidentée.

Disqualification possible à la discrétion de la direction de course :

- Art. 9.1.2 Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'une personne additionnelle à bord, sauf en cas de «force majeure».

- Art. 9.3.3 Rectification ou modification apportée sur le carnet de contrôle non visé par le commissaire concerné.
- Art. 9.4.5.1 Dépassement de la vitesse autorisée de plus de 30 km/h.
- Art. 9.4.5.4 Obstruction, comportement antisportif.
- Art. 9.4.5.5 Manœuvre déloyale, antisportive, incorrecte ou frauduleuse.
- Art. 9.4.6 Infraction sur la réglementation des assistances.
- Art. 10.2.4 Ignorer les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle
- Art. 10.3.3 Absence du visa du dernier contrôle horaire de l'étape.

Pénalisations en points :

- Art. 9.2 1 Retard au départ du rallye, d'une étape : 60 points par minute.
- Art. 9.2.3 Absence d'un numéro de compétition ou d'une plaque du rallye : 60 points.
- Art. 9.3.4 Absence du visa de n'importe quel contrôle ou non remise du carnet de contrôle à chaque poste de contrôle : 300 pts.
- Art. 9.4.5.1 En cas de dépassement de la vitesse autorisée en dehors des RT :
- + de 10 km/h : 200 points ;
 - + de 20 km/h : 350 points.
- Art. 9.4.5.2 Autres infractions au Code de la route :
- 1^{ère} infraction : 150 points ;
 - 2^{ème} infraction : 300 points.
- Art. 9.4.5.3 En cas d'excès vitesse dans une zone sensible (radar):
- Jusqu'à 10 % au-dessus de la vitesse autorisée : 1 point par km/h.
 - Entre 11 % et 25 % au-dessus de la vitesse autorisée : 2 points par km/h.
 - Entre 26 % et 50 % au-dessus de la vitesse autorisée : 5 points par km/h.
 - Au-dessus de 51 % au-dessus de la vitesse autorisée : 200 points.
- Art. 10.1.4 Retard au départ du rallye ou d'une étape : 60 points par minute.
- Art. 10.2.2 Arrivée à un contrôle humain de la mauvaise direction : 60 points.
- Art. 10.3.1.2 Absence de visa à un contrôle de passage : 60 points.
- Art. 10.3.2.5 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :
- Pour tout retard : 60 points par minute (CH) ou 1 point par seconde (CHS) ;
 - Pour toute avance : 120 points par minute (CH) ou 2 points par seconde (CHS) ;
 - Absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points par contrôle ;
- Art. 10.5.3 Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante :
- par dixième de seconde de retard à partir de 0,6 seconde : 0,1 point ;
 - par dixième de seconde d'avance à partir de -0,6 seconde : 0,2 point ;
 - entre -0,5 seconde et +0,5 seconde par rapport au temps idéal : pas de pénalité ;
 - par prise de temps manquante : 100 points ;
 - La pénalité maximale par prise de temps effectuée sera de : 60 points ;
 - La pénalité pour tout **RT NON EFFECTUE** sera de : (nbre. de prises de temps x 100 points) + 100 points ;
- Art. 8.1.1 Avance ou retard non signalé aux vérifications : 100 points.

11.2 Application de coefficients correctifs :

11.2.1 Coefficient d'âge des véhicules

Pour l'établissement du classement, les pénalités encourues pour retard dans une épreuve de régularité seront multipliées par le coefficient d'âge de la voiture. Ce coefficient est établi de la manière suivante :

$$CA = (\text{année de construction du véhicule} - 1900) / 100$$



Exemple :

- Voiture de 1974 ;
- $CA = (1974 - 1900) / 100 = 0,74$;
- 1 seconde de retard en RT : 1 point x 0,74 = 0,74 point.

11.2.2 Coefficient modérateur

Afin de tenir compte des grandes différences importantes d'âges et de cylindrées des véhicules engagés, et pour garantir une meilleure équité dans les pénalités encourues, un second facteur, le coefficient modérateur (CM), sera appliqué selon le barème suivant :

VOIR TABLEAU ANNEXE EN FIN DE REGLEMENT





11.2.3 La première seconde de retard ne sera pas multipliée par un coefficient correctif.

Exemple :

- 1 seconde de retard = 0,5 point (soit 1 dixième à pd 0,6 secondes)
- 2 secondes de retard = 0,5 point + 1 x coef. d'âge x coef. Modérateur
- 3 secondes de retard = 0,5 point + 2 x coef. d'âge x coef. Modérateur

11.2.4 Ces coefficients CA & CM ne sont pas appliqués aux pénalités encourues pour avance.

12 – CLASSEMENTS – PRIX – RECLAMATIONS

12.1 Classements

Plusieurs classements seront établis à l'issue de l'événement:

- classement général ;
- classement par catégorie d'âge ;
- classement par classe.

12.1.1 Les pénalisations sont exprimées en points. Le classement final sera établi par addition des points réalisés dans les épreuves de régularité avec les pénalisations encourues sur le parcours routier pénalisant et les autres pénalités. L'équipage ayant totalisé le moins de point sera déclaré vainqueur.

12.1.2 En cas d'ex-aequo, sera proclamé vainqueur l'équipage de la voiture la plus ancienne. Si l'égalité devait subsister, la victoire reviendrait à l'équipage de la voiture de plus faible cylindrée.

12.1.3 Un classement général provisoire sera établi à la fin de chaque étape.

12.2 Prix – Coupes

12.2.1 Classement général

- 1^{er} équipage : 2 coupes ;
- 2^{ème} équipage : 2 coupes ;
- 3^{ème} équipage : 2 coupes.





12.2.2 Prix spéciaux

- 1 trophée au meilleur team ;
- 1 trophée à la première dame
- 1 trophée au premier membre d'équipage provenant de l'Ostbelgien
- 1 trophée au meilleur performer RT et circuits (nombre de victoires)
- 1 prix d'honneur du fair-play ;
- D'autres prix spéciaux seront communiqués par additif.

12.3 Remise des Prix

La proclamation des résultats et la cérémonie de remise des prix aura lieu lors du dîner de clôture :

- Dimanche 22 mai 2022 de 15:00 à 16:00
- Park Hotel Kelmis, Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2, 4720 Kelmis

12.4 Réclamations

Toute réclamation devra être faite en accord avec le Code Sportif International.

Chaque réclamation doit être présentée à l'aide du formulaire (query form) se trouvant à la fin du roadbook par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

13 – MESURES SANITAIRES

Tous les concurrents devront se conformer aux éventuels protocoles sanitaires en vigueur au moment de l'épreuve sous peine d'exclusion de l'évènement.

De même toute personne positive au covid19 ou en présentant les symptômes devra se signaler et ne peut en aucun cas participer à l'évènement.





ANNEXE 1

Point 11.2.2

Tableau des coefficients modérateurs

FIA	A > E	F	G	H	I	J1	J2
Years > Engines v	Until 1961	1962 - 1965	1966 - 1971	1972 - 1976	1977 - 1981	1982 - 1985	1986 - 1990
< ou = 1300 cc	0.800	0.850	0.875	0.900	0.925	0.950	0.975
1300 - 2000 cc	0.850	0.900	0.925	0.950	0.975	1,000	1,025
> 2000 cc	0.900	0.950	0.975	1.000	1,025	1.050	1.075

