



Göhltal Classic

12 H Göhltal 2022

20 21

Reglement



21 mei / 22 mei 2022



thevent

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

Th Event A.G. | Voulfeld 24 | B - 4700 Eupen

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



Goedgekeurd door de ASN op:

Goedkeuringsnummer:

PROGRAMMA VAN DE GÖHLTAL CLASSIC

01 juni 2021: Opening van de inschrijvingen
15 juni 2021: Bekendmaking van het reglement (onder voorbehoud van goedkeuring)
10 mei 2022: Einde van de inschrijvingen
16 mei 2022: Bekendmaking van de deelnemerslijst

21 mei 2022:
08.00 tot 11.00 uur: Administratieve en sportieve controle op afroep
08.00 tot 11.30 uur: Technische controle op afroep
12.00 uur: Bekendmaking van de startlijst met de deelnemers die voor de start toegelaten zijn en afhalen van de roadbooks (van minuut tot minuut)
12.00 uur: Verplichte opstelling van de wagens op de Koul
12.15 uur: Verplichte briefing van de deelnemers die voor de start toegelaten zijn
13.30 uur: Verdeling van het roadbook van de eerste rit
14.00 uur: Start van de eerste wagen voor de eerste rit
19.30 uur: Aankomst van de eerste wagen
23.00 uur: Bekendmaking van de starttijden voor de tweede rit

22 mei 2022:
07.30 uur: Verdeling van het roadbook van de tweede rit voor de eerste wagen
07.45 uur: Opstelling van de wagens in de startzone
08.00 uur: Start van de eerste wagen voor de tweede rit
14.00 uur: Aankomst van de eerste wagen
15.00 uur: Bekendmaking van de resultaten en prijsuitreiking

ALGEMEEN

Officieel uithangbord

21 tot 22 mei 2022: Park Café Kelmis
Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2, 4720 Kelmis (BE)

Tijdens de wedstrijd zal er eveneens een virtueel uithangbord terug te vinden zijn op de officiële website www.goehtal-classic.be.

Permanentie voor de wedstrijd

Tot 20 mei 2022: The Event AG
Voufeld 24 - 4700 Eupen (BE)

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

Permanentie tijdens de wedstrijd

21 mei tot 22 mei 2022: Park Café Kelmis
Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2, 4720 Kelmis (BE)





1 - ORGANISATIE

1.1 Definitie

The Event AG organiseert onder de naam '**Göhlal Classic / 12 h Ostbelgien**', van 21 tot 22 mei 2022, een rally met regelmatigheidsproeven op de openbare weg. De rally is uitsluitend voorbehouden voor oldtimers die in regel zijn met het verkeersreglement in België en de landen die de wedstrijd doorkruist. De gemiddelde snelheid bedraagt maximaal 50 km/u.

Deze rally zal betwist worden in overeenstemming met de internationale sportcode (en zijn aanvullende bepalingen) van de internationale automobiefederatie (FIA), de nationale sportcode 2022 en het onderhavige reglement dat door RACB Sport goedgekeurd werd.

Deze rally zal betwist worden in overeenstemming met:

- het verkeersreglement in België;
- het verkeersreglement in Luxemburg.

1.2 Organisatiecomité

Rallypromotor en hotelorganisatie

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

Wedstrijddirecteur:	BARTHOLEMY Michael
Parcoursverantwoordelijke:	LAMBERT Joseph
Assistentparcoursverantwoordelijke:	CHAPA Eric
Wedstrijdsecretaris:	FRANKENBERG Frank
Aanspreekpunt deelnemers:	RODENBUSCH Sachar
	BARTHOLEMY Michael

1.3 Officiële verantwoordelijken tijdens de wedstrijd

Wedstrijddirecteur:	CHAPA Eric	Vergunning 3461
Assistentwedstrijddirecteur:	FRANKENBERK Frank	Vergunning 4004
Technisch afgevaardigde RACB:	TBA	Vergunning
Sportcommissaris:	TBA	Vergunning
Aanspreekpunt deelnemers:	BARTHOLEMY Noah	Vergunning 4100

Persverantwoordelijke:	FRANSSEN Vincent
Meetingsecretaris:	FRANKENBERG Frank
Tijdsopname:	Tripy SA
Berekeningsbureau:	JBTimeconcept
Hoofdarts:	zie aanvulling





1.4 Aanvullingen

De bepalingen in het onderhavige reglement kunnen indien nodig gewijzigd worden.

Elke wijziging of aanvullende bepaling zal aangekondigd worden via genummerde en gedateerde bijlagen en zal integraal deel uitmaken van het onderhavige reglement, evenals de schriftelijke briefing die aan de deelnemers overhandigd zal worden. Die bepalingen dienen door RACB Sport voor de aanvang van de wedstrijd goedgekeurd te worden.

Alle aanvullingen die, vanaf het begin van de administratieve controles bekendgemaakt worden, dienen door de sportcommissaris ondertekend te worden. De aanvullingen moet op het officiële uithangbord en het virtuele uithangbord bekendgemaakt worden.

De aanvullingen worden opgehangen aan het secretariaat en bekendgemaakt op het officiële uithangbord. Ze worden direct meegedeeld aan de deelnemers die de ontvangst door ondertekening moeten bevestigen, tenzij dat tijdens het verloop van de rally niet mogelijk is.

1.5 Toepassing en interpretatie van het reglement

De wedstrijddirecteur is tijdens de rally verantwoordelijk voor de toepassing van het onderhavige reglement. Elk geval dat niet voorzien wordt door het reglement zal bestudeerd worden door de wedstrijddirectie en/of de sportcommissaris. Ze zijn als enige gemachtigd om een beslissing te nemen.

In geval van betwisting over de interpretatie van het huidige reglement zal enkel de Franse tekst geldig zijn.

2 - OMSCHRIJVING

De deelnemers van de **Göhlal Classic/12 h Ostbelgien** leggen ongeveer 450 km af, verdeeld over twee ritten en vier proeven (twee op zaterdag en twee op zondag).

De wegbeschrijving, de tijdscontroles, de neutrale sectoren, enz. worden aangeduid op de controlekaart en in het roadbook dat de deelnemers alle noodzakelijke informatie geeft om de route correct te volgen.

De rally wordt in twee categorieën georganiseerd:

- **Ostbelgien Classic:** een regelmatigheidsrally met een **gemiddelde snelheid van maximaal 50 km/u.** Het roadbook bestaat uit eenvoudige bol-pijl-schetsen, met en zonder afstandsbepaling, en enkele kaarten met aangeduide of aan te duiden routes met een schaal van 1:25000 of 1:50000 (niet meer dan 30% van het parcours), met regelmatigheidsproeven (RP), tijdscontroles (TC), tijdscontroles op seconden (TCS) en proeven op privéterrein (hetzelfde principe als de Ostbelgien Classic 2019).

- **Balade Göhlal:** deze categorie zonder uurgemiddelde valt onder een ander reglement dan het huidige reglement. Dit reglement is niet van toepassing op deze categorie.

Algemeen genomen vermeldt het roadbook op duidelijke en nauwkeurige wijze alle belangrijke richtingsveranderingen. Er worden nota's toegevoegd om de veiligheid te garanderen of om bepaalde kruispunten te bevestigen.



3 - TOEGELATEN VOERTUIGEN

- 3.1 Elke piloot die zijn wagen voor deze wedstrijd wil inschrijven, moet zich ervan verzekeren dat zijn wagen op het moment van de technische controle en voor de volledige duur van de wedstrijd conform is aan de verkeersreglementen van de landen waarin de wedstrijd gereden wordt. Daarnaast moet de wagen beschikken over alle noodzakelijke documenten om op de openbare weg te rijden.

Alle wagens waarvan de 'body cage' (carrosserietype) van voor 31 december 1989 dateert, worden zonder beperking toegelaten.

Als voorwaarde geldt dat de motor van de wagen - voor 1 januari 1992 - gecommmercialiseerd en gehomologeerd is door de FIA/internationale sportcode voor 1 januari 1992.

Voorbeeld: een VW Golf Rally G60 met een eerste inschrijving in 1992 mag aan de Göhlthal Classic deelnemen omdat hij op 1 december 1989 gehomologeerd is door de FIA.

In geval van twijfel of geschil moet de deelnemer zelf het bewijs leveren dat zijn wagen uit de bovenstaande periode dateert.

Wagens uit de categorie J2 van de bijlage K van de internationale sportcode van de FIA worden eveneens en zonder beperking toegelaten, als ze gehomologeerd zijn tussen 01-01-1986 en 31-12-1990 (zie de lijst op de website van de FIA). Wagens die niet in deze lijst voorkomen maar voor 31 december 1990 ingeschreven zijn, worden na toestemming van het organisatiecomité eveneens toegelaten.

- 3.2.1 De organisator mag een wagen weigeren als deze niet zou voldoen aan de bepalingen, de 'tijdgeest' en de vormgeving van de betrokken periode. De toegestane wagens zullen geselecteerd worden door het organisatiecomité, dat zich het recht voorbehoudt een inschrijving te accepteren of te weigeren, zonder zich daarvoor te moeten verantwoorden, en met toestemming van de sportcommissaris.
- 3.2.2 De organisator behoudt zich het recht voor om de toestemming tot deelname te verlenen aan vijf jongere wagens buiten het klassement of met een aangepaste coëfficiënt die, met toestemming van de sportcommissaris, na de technische controle bepaald wordt.
- 3.3 Het is aangewezen om een FIA Historic Technical Passport, een FIA Historic Regularity Car Pass of een Identity Card van een FIVA-identiteit voor te leggen aan de technische commissarissen tijdens de technische controles.
- 3.4 De wagens worden volgens hun datum van inschrijving en in overeenstemming met de FIA-categorieën onderverdeeld in zeven leeftijdscategorieën:

- Categorie A > E: tot 1961
- Categorie F: van 1962 tot 1965
- Categorie G: van 1966 tot 1971
- Categorie H: van 1972 tot 1976
- Categorie I: van 1977 tot 1981
- Categorie J1: van 1982 tot 1985
- Categorie J2: van 1986 tot 1990

Elk van die categorieën omvat drie cilinderklassen:

- Klasse 1: tot 1300 cc
- Klasse 2: van 1301 tot 2000 cc
- Klasse 3: vanaf 2001 cc

Voor wagens waarvan de oorspronkelijke cilinderinhoud gewijzigd is, dient de werkelijke cilinderinhoud tijdens de inschrijving vermeld te worden, ongeacht hetgeen op het kentekenbewijs staat.

- 3.5** De cilinderinhoud van de turbomotoren zal vermenigvuldigd worden met een coëfficiënt van 1,7 en dat met het oog op de exacte berekening van de cilinderinhoud. De cilinderinhoud van rotatiemotoren (Wankel) zal vermenigvuldigd worden met een coëfficiënt van 2,0 voor de exacte berekening van de cilinderinhoud.
- 3.6** Indien in een categorie minder dan drie deelnemers starten, worden die deelnemers aan de hogere categorie(ën) toegevoegd.
- 3.7 Voorstelling van de wagens**
- 3.7.1** De wagens moeten in overeenstemming zijn met het verkeersreglement van de landen die de rally doorkruist.
- De in België toegelaten wagens, die beschikken over een tot de automobielsport beperkt attest van technische controle en een door de RACB uitgegeven attest voor wedstrijdvoertuigen ('geel boekje'), krijgen toestemming om aan de wedstrijd deel te nemen en dienen aan de technische controle van de rally te voldoen.
- Wagens die met een beperkt rijbewijs in het buitenland ingeschreven zijn, dienen de specifieke regels van hun ASN te volgen.
- 3.7.2** Het is toegestaan om de oorspronkelijke dynamo door een wisselstroomgenerator te vervangen.
- 3.7.3** De banden moeten conform zijn aan het verkeersreglement van de landen die de rally doorkruist. De profieldiepte moet minimaal 1,6 mm bedragen. Enkel de banden met de markering 'E' of 'DOT' mogen gebruikt worden. Elke afwijking, wijziging of aanpassing die niet door normale slijtage veroorzaakt wordt, is verboden. Dat verbod houdt eveneens het snijden van groeven in.
- Het moet tijdens de volledige duur van de wedstrijd zichtbaar zijn in een gele kleur. Banden van het type 'Racing' zijn strikt verboden. Spijkerbanden, of gelijkaardige varianten, zijn eveneens verboden. Er zullen tijdens de hele wedstrijd controles uitgevoerd worden.
- 3.7.4** Elke wagen dient over minstens één reservewiel, van hetzelfde type als de toegestane banden, te beschikken.
- 3.7.5** In geval van twijfel of geschil dient de deelnemer zelf het bewijs te leveren dat de aangebrachte wijzigingen aan de wagen conform zijn aan de bepalingen van de rally.
- 3.7.6** Er worden maximaal vier extra grootlampen toegestaan, de originele lampen niet meegerekend. Om de 'tijdsgeest' te respecteren, worden xenonlampen niet toegestaan. Ledlampen worden toegestaan op de uitdrukkelijke voorwaarde dat ze enkel en alleen gebruikt worden in de oorspronkelijke grootlampen of aanvullende grootlampen die aansluiten bij de tijdsgeest. **Ledbalken zijn verboden.** De grootlampen moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het overtuig gemonteerd worden.
- 3.7.7** Wanneer tijdens de wedstrijd een geluidssterkte boven 94 dB vastgesteld wordt, kan de deelnemer mogelijk met de uitsluiting van de wedstrijd bestraft worden.
- 3.7.8** Er wordt sterk aanbevolen om een reservelamp en zekeringen te voorzien.
- 3.8** De deelnemer mag zelf beslissen of hij meters en andere elektronische uitrustingen gebruikt.
- 3.9** Alle wagens moeten een grondzeil van 3 x 3 m aan boord hebben. Dat zeil dient onder de wagen gelegd te worden in alle hergroeperingsparken en de gesloten wagenparken. Het zeil dient eveneens tijdens elke mechanische interventie aan de wagen gebruikt te worden.

4 - BEMANNINGEN

- 4.1 Elke bemanning bestaat uit een piloot en een copiloot, zoals vermeld op het inschrijvingsformulier.
- 4.2 De twee bemanningsleden moeten minimaal 18 jaar oud zijn en over een geldig rijbewijs beschikken.
- 4.3 **Vergunning**
- De leden van de bemanning moeten in het bezit zijn van:
- ofwel een internationale FIA-vergunning voor 2022;
 - ofwel een RACB-sportvergunning voor 2022 (rally of circuit) of een gelijkaardige nationale vergunning voor 2022 van een andere ASN;
 - ofwel een vergunning van het type 'One event regularity'.
De vergunning dient uiterlijk veertien dagen voor het de start van de wedstrijd bij de inschrijving aangevraagd te worden op de website https://racb.com/vergunning_aanvragen https://racb.com/vergunning_aanvragen.
- 4.4 **Veiligheidsuitrusting**
- De piloot en de copiloot zijn tijdens de volledige duur van de wedstrijd verplicht om een veiligheidsgordel te dragen. Het dragen van de veiligheidsgordel is niet verplicht in de wagens die in het verleden zonder gordel gehomologeerd werden en die er geen hebben.
- 4.5 Het dragen van een helm is verplicht op een circuit (nog te bepalen) en verboden op de openbare weg. De circuits waarop het verplicht is om een helm te dragen, worden in de briefing vermeld. Peltor-intercomsystemen mogen op het volledige parcours gebruikt worden, met respect voor de regels van elk doorkruist land.
- 4.6 Als blijkt dat een wagen door zijn configuratie op het ogenblik van de technische controle voor de start niet tot de klasse behoort waarin hij ingeschreven staat, zal hij, op voorstel van de technische commissarissen, door een beslissing van de wedstrijddirectie in de geschikte klasse ondergebracht worden.

5 - INSCHRIJVINGSAANVRAAG – INSCHRIJVINGSRECHTEN – VERZEKERINGEN

- 5.1 Iedereen die aan de **Göhlal Classic / 12 h Ostbelgien** wilt deelnemen, dient het online formulier op de website www.goehltal-classic.be in te vullen.
- De organisator dient het volledig ingevulde formulier uiterlijk op 10 mei 2022 te ontvangen.
- De gegevens over de copiloot kunnen tot 15 mei 2022 ingevuld worden.
- En lid van de bemanning of de wagen kan tot op het moment van de administratieve controle vervangen worden, met toestemming van de wedstrijddirectie. Enkel de wedstrijddirectie kan de toestemming geven om alle leden van een bemanning te vervangen, na akkoord van de sportcommissaris.
- Merk- of clubteams kunnen zich tot het einde van de administratieve controles voor het ploegenklassement aanmelden. Een team moet minimaal bestaan uit drie en maximaal vijf voertuigen, ongeacht de gekozen categorie. Elke bemanning kan zich slechts in één team inschrijven.

5.2 Door het inschrijvingsformulier te versturen, gaan alle piloten akkoord met de bepalingen van het onderhavige reglement.

5.3 Inschrijving

5.3.1 Het inschrijvingsgeld bedraagt:

- **€ 600** per wagen voor elke inschrijving die uiterlijk op 10 mei 2022 ingediend wordt voor de categorie Classic
- **€ 385** per wagen voor elke inschrijving die uiterlijk op 10 mei 2022 ingediend wordt voor de categorie Balade

Dat bedrag omvat:

het **roadbook van elke rit**; het **tijdsopnamesysteem Tripy**; de **sportieve en technische logistiek** (de tijdscontroles, de regelmatigheidsproeven op openbare wegen, de diensten van de commissarissen, de controleurs en de technische staf, evenals de berekening van de resultaten en de weergave van de klassementen); **de rallyplaten en de portiernummers**; **de verplichte verzekering** (de verzekering omvat de waardevaste burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering van de deelnemer ten aanzien van derden tijdens de wedstrijd en een juridische bijstand); voor de bemanning: de maaltijd op zaterdagavond, de lunchpauzes op zaterdagmiddag en zondagmiddag en de dranken tijdens de pauzes; **twee toegangsbewijzen voor de prijsuitreiking; de prijzen en trofeeën.**

5.3.2 De inschrijvingsrechten worden met niet-verplichte opties aangevuld:

- Officiële bijstand: op aanvraag
- Eigen bijstand (rallyplaat en algemeen kaartmateriaal): € 100

5.3.3 Betaalmethode

Elke prestatie wordt op een rechtmatige manier in rekening gebracht door:

The Event AG
Voufeld 24 – 4700 Eupen (BE)
Btw-nummer: BE 0811.823.880

Elke factuur dient betaald te worden op het bankrekeningnummer dat meegedeeld wordt op de factuur, met vermelding van de gestructureerde mededeling.

5.3.4 Annulering en terugbetalingen

Indien een deelnemer zijn deelname aan de rally annuleert, zal de volgende regel van toepassing zijn:

Voor elke annulering voor de wedstrijd wordt gevraagd om contact op te nemen met de promotor van het evenement om de terugbetalingsvoorwaarden vast te leggen.

Indien de rally geannuleerd wordt door overmacht zal lastgenoemde aan de deelnemer voorstellen om aan dezelfde voorwaarden aan de volgende editie deel te nemen. Indien de deelnemer zijn inschrijving niet naar de volgende editie wil overdragen, zal 90% van het reeds gestorte inschrijvingsgeld teruggestort worden vanaf de officiële aankondiging van de annulering. De resterende 10% wordt ingehouden voor administratieve kosten.

Elke reeds verzonden factuur dient betaald te worden, middels een eventuele aanpassing indien de vorige paragraaf van toepassing is.

In geval van een geschil wordt het dossier overgemaakt aan onze juridische dienst en de incassokosten worden op de deelnemer verhaald.

5.3.6 **Het maximale aantal deelnemers is vastgelegd op 90 voor de 'Classic'-categorie en 110 voor de 'Balade'-categorie.** De inschrijvingen worden afgesloten als het maximale aantal wagens bereikt is of uiterlijk op 10 mei 2022.

5.4 Verzekeringen

5.4.1 Conform artikel 2 van de Nationale Sportvoorschriften en de wet van 21 november 1989, artikel 8, voorziet de organisator de volgende verzekering voor de bemanningen:

- Burgerlijke aansprakelijkheid Verkeer - Dekking:
 - lichamelijke schade: onbeperkt;
 - materiële schade: € 100.000.000 per schadegeval;
- Burgerlijke aansprakelijkheid Organisatie - Dekking:
 - lichamelijke en materiële schade: € 5.000.000 per schadegeval;
 - juridische bescherming: € 25,000 per schadegeval;
 - franchise voor de materiële schade: € 125 per schadegeval.

5.4.2 De verzekeringen burgerlijke aansprakelijkheid dekken de burgerlijke aansprakelijkheid van de RACB Sport, de organisator van de wedstrijd, de Nationale Sportcommissie, de betrokken overheden en hun medewerkers, diensten, aangestelden of leden (bezoldigd of vrijwillig), alsook de burgerlijke aansprakelijkheid van de eigenaars, houders of bestuurders van de deelnemende voertuigen en hun aangestelden.

5.4.3 Onder burgerlijke aansprakelijkheid van de organisatoren verstaan we de aansprakelijkheid voor de schade veroorzaakt aan derden door ongevallen die het gevolg zijn van een fout van de organisatie tijdens de voorbereiding, het verloop en de uitvoering van de wedstrijd.

5.4.4 De verbindingsritten zijn niet gedekt via het verzekeringscontract burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisator.

5.4.5 De servicewagens, zelfs indien zij voorzien zijn van specifieke platen geleverd door de organisator, kunnen in geen enkel geval beschouwd worden als officiële deelnemers aan het evenement. Ze worden dus niet gedekt door de verzekeringspolis en blijven onder de volledige verantwoordelijkheid van hun eigenaar.

5.5 Door het inschrijvingsformulier te ondertekenen, onderwerpen de deelnemers, evenals alle leden van de bemanning, zich aan de sportieve rechtsmacht erkend door de Internationale Sportcode en aan de bepalingen van het onderhavige reglement.

5.6 Het organisatiecomité behoudt zich het recht voor om de inschrijving van een deelnemer of een bestuurder te weigeren, zonder dat het hiervoor een reden dient te geven (art. 3.14 van de internationale sportcode van de FIA en art. 8 van de algemene voorschriften die van toepassing zijn op alle kampioenschappen, challenges, trofeeën en bekens van de FIA en hun kwalificatieproeven die niet op het circuit plaatsvinden).

5.7 Door het feit van zijn inschrijving stelt de deelnemer en/of de piloot de FIA, de RACB, de organisatoren, de promotoren en hun vertegenwoordigers of aangestelden en elk van hen in het bijzonder, vrij van elke aansprakelijkheid in verband met de acties, kosten, uitgaven, terugvorderingen en klachten met betrekking tot dodelijke of andere kwetsuren, voortkomend of het resultaat zijnde van zijn inschrijving of deelname aan een wedstrijd; of ze al dan niet rechtstreeks of onrechtstreeks het gevolg zijn van nalatigheid of een fout van de organisatoren, promotoren hun vertegenwoordigers of hun aangestelden, van de RACB en/of de FIA.

5.8 Voor elk algemeen gebruik van de naam 'Göhlthal Classic', zowel volledig als gedeeltelijk, dient de schriftelijke toestemming van The Event AG verkregen te worden. De betaling van het inschrijvingsgeld of elke andere aansluitende handeling ontbindt de deelnemer, de piloten, de mecaniciens, het team of zijn adverteerders niet van hun verplichting om die toestemming te

vragen. De deelnemer, of, bij gebrek, de eerste piloot, dient de organisatie hieromtrent te informeren.

5.9 AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming van de Europese Unie)

Wanneer persoonsgegevens worden verzameld, bezorgt The Event AG de betrokkene bij het verkrijgen van de persoonsgegevens de volgende informatie:

- a) De identiteit en de contactgegevens van de verwerkingsverantwoordelijke: The Event AG, Voulfeld, 24, te 4700 Eupen (België), +32 495 12 52 48;
- b) De verwerkingsdoeleinden waarvoor de persoonsgegevens zijn bestemd: de gegevens worden bewaard om over de wedstrijd te communiceren;
- c) De gerechtvaardigde belangen: The Event AG gebruikt de persoonsgegevens voor een efficiënte communicatie en organisatie;
- d) The Event AG geeft de persoonsgegevens die ze van de deelnemers ontvangen heeft niet door aan andere gegevensverwerkers;
- e) The Event AG heeft niet de intentie om de gegevens door te geven aan een derde land.

Naast de hierboven bedoelde informatie verstrekt The Event AG de volgende aanvullende informatie aan de betreffende deelnemer:

- a) De persoonsgegevens worden tot de annulering van de wedstrijd bewaard;
- b) De betrokkene heeft het recht The Event AG te verzoeken om zijn persoonsgegevens in te kijken en recht te zetten of de verwerking ervan te beperken, alsmede het recht op gegevensoverdraagbaarheid en het recht zich tegen de verwerking te verzetten;
- c) Wanneer de verwerking op toestemming is gebaseerd, heeft de betrokkene het recht die toestemming te allen tijde in te trekken, zonder dat dit afbreuk doet aan de rechtmatigheid van de verwerking op basis van de toestemming vóór de intrekking daarvan;
- d) De betrokkene heeft het recht klacht in te dienen bij een toezichhoudende autoriteit;
- e) Informatie over de vraag of de eis voor het verstrekken van persoonsgegevens een wettelijke (meer bepaald voor de diensten van het Waalse Gewest) of contractuele verplichting is, dan wel een noodzakelijke voorwaarde om een overeenkomst te sluiten, en informatie of de betrokkene verplicht is de persoonsgegevens te verstrekken en wat de mogelijke gevolgen zijn wanneer die gegevens niet worden verstrekt;

Wanneer de The Event AG voornemens is de persoonsgegevens verder te verwerken voor een ander doel dan dat waarvoor de persoonsgegevens zijn verzameld, verstrekt The Event AG de betrokkene vóór die verdere verwerking informatie over dat andere doel en alle relevante verdere informatie zoals bedoeld in paragraaf 2.

Uitzonderingsclausule

De organisator neemt geen verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de schending door de deelnemers of piloten van de wetten, reglementen of maatregelen in de betreffende landen. Die gevolgen worden toegeschreven aan de personen die deze overtredingen begaan hebben.

De organisator neemt ook geen enkele verantwoordelijkheid in geval van overvallen, demonstraties, manifestaties, vandalisme, opstanden, aanvallen, sabotage, terrorisme, natuurrampen, enz. waarvan de teamleden of inzittende van een voertuig het slachtoffer zouden kunnen zijn. De gevolgen (materieel, boetes en sportief) dienen door de deelnemers gedragen te worden.

6 - PUBLICITEIT

6.1 De publiciteit van de deelnemers moet conform zijn met het normale gebruik en de wettelijke bepalingen, in die mate dat:

- ze toegelaten is door de nationale wetgeving en de reglementen van de FIA;
- niet in strijd is met de goede normen en waarden;
- ze zich niet bevindt in de zones die voorbehouden zijn voor het publiciteitsmateriaal van de wedstrijd;
- ze de deelnemers het vrije zicht door de ruiten niet belemmert.

6.2 De deelnemer kan geen afstand doen van de verplichting om de verplichte publiciteit van de organisatie te gebruiken. Die publiciteit kan verzameld worden in een schematische voorstelling die aan de deelnemers meegedeeld zal worden. De publiciteit moet overeenstemmen met artikel 10.6 van de sportcode van de FIA.

6.3 De naam van de bemanningsleden mag aan de zijkant van de wagen worden aangebracht, in een vak dat niet groter is dan 10 x 40 cm.

6.4 Een wagen kan met zijn oorspronkelijke publiciteitsontwerp aan de wedstrijd deelnemen, volgens de geldende wetgeving.

6.5 De publiciteitsvlakken onmiddellijk boven en onder de portiernummers, op de zonnekleppen en de rallyplaten zijn voorbehouden voor de publiciteit van de organisatoren. De manier waarop de publiciteit bevestigd dient te worden en het formaat zullen voor de controles via e-mail aan de deelnemers bezorgd worden. Het formaat en de manier van bevestiging zullen eveneens in een latere bijlage beschreven worden.

Elke beschadiging van het publiciteitsmateriaal zal leiden tot een boete van € 500 per ontbrekende publiciteit.

De rallyplaten, de publiciteit van de organisatie en de portiernummers zullen tijdens de administratieve controles aan de deelnemers overhandigd worden.

De deelnemers dienen hun wagen met het aangebrachte publiciteitsmateriaal en de startnummers aan de technische controle presenteren. De wagens die deze procedure niet gevolgd hebben, zullen niet gecontroleerd worden.

7 - RECHTEN OP AFBEELDINGEN, GEBRUIK EN REPRODUCTIE

7.1 Door de ondertekening van het reglement van de Göhlal Classic, hierna de wedstrijd genoemd, geeft elke persoon die aan de wedstrijd deelneemt, hierna de deelnemer genoemd, zonder voorbehoud toestemming aan de organisator, zowel in zijn persoonlijke naam als in naam van zijn begeleiders, copiloten, sponsors, teamgenoten en/of mecaniciens, hierna de partners genoemd, om zijn wagen, inclusief alle merktekens en zijn naam, stem, beelden en/of biografie te registreren, reproduceren en weer te geven en met alle mogelijke middelen over zijn deelname aan de wedstrijd te berichten, met als doel de wedstrijd en zijn organisator te promoten en een zo groot mogelijk bereik, met name in de media, te creëren.

7.2 Door de ondertekening van het onderhavige reglement verbindt de deelnemer zich ertoe om de organisator te berichten over elke klacht van zijn partners met betrekking tot het gebruik en de reproductie van merken, merktekens, namen, stemmen, beelden en/of biografieën en over elk bericht over zijn deelname aan de wedstrijd.

- 7.3** In de automobielsport gaat het er hoofdzakelijk om de resultaten van de deelnemers en iedereen die hen diensten, financiering en ondersteuning biedt onder de aandacht te brengen.
- 7.4** De organisator zal de grootste zorg besteden en vrij gebruikmaken van het recht om de grootst mogelijke mediadekking voor de wedstrijd, de deelnemers en hun partners te voorzien.
- 7.5** De organisator kan hieromtrent dan ook geen verwijt gemaakt worden, tenzij op uitdrukkelijk en voorafgaand schriftelijk verzoek van een deelnemer en/of zijn partner(s) die hun anonimiteit wensen te behouden.
- 7.6** De deelnemers en/of hun partners die voor persoonlijke doeleinden opnames en andere beelden van de wedstrijd willen maken, dienen de organisator hieromtrent tijdig in te lichten en de opnames voor gebruik ter goedkeuring voor te leggen aan de organisator.
- 7.7** De organisator beschikt over het recht om zich te verzetten tegen elk gebruik dat indruist tegen de promotie van de wedstrijd of dat de wettelijke grenzen van vrije meningsuiting zou overschrijden.
- 7.8** Door de ondertekening van het onderhavige reglement van de wedstrijd erkennen de deelnemers eveneens dat alle intellectuele eigendomsrechten (auteursrechten, merkenrechten, enz.) van de beelden, teksten en andere opnames van de wedstrijd, zijn deelnemers en/of de partners van laatstgenoemde de exclusieve eigendom zijn of worden van de organisator. Ze verbinden zich er dus toe om het betreffende materiaal enkel en alleen in privékringen te gebruiken en er in geen enkel geval reproducties van te maken.
- 7.9** Elke schending van de hierboven vermelde rechten en verplichtingen kan leiden tot juridische vervolgingen op initiatief van de organisator en/of auteurs van de teksten, afbeeldingen en andere opnames van de wedstrijd, zijn deelnemers en de partners van laatstgenoemden. De basis hiervoor zijn de wettelijke bepalingen (artikels L.335-2 en L.335-3 van de Franse wet van intellectuele eigendom), waarin inbreuken of, omgekeerd, de wettelijke rechten van de organisator op basis van de oneerlijke concurrentie beschreven worden, waarbij deze lijst in geen geval beperkend is.

8 - TECHNISCHE EN ADMINISTRATIEVE CONTROLES

8.1 Controles voor de start

- 8.1.1** Alle deelnemers aan de rally dienen zich aan de administratieve en technische controles in Kelmis (La Calamine) te presenteren, volgens het programma van de wedstrijd en op het tijdstip vermeld op de oproeping. De deelnemers zijn verplicht om het tijdschema na te leven. Elke voortijdige doorkomst of vertraging die niet aan de wedstrijddirecteur meegedeeld wordt en waarvoor er met hem een overeenkomst getroffen werd, zal met 100 punten bestraft worden.

De volgende documenten moeten aan de administratieve controle voorgelegd worden:

- rijbewijs;
- identiteitskaart of paspoort;
- officiële documenten van de wagen, namelijk het inschrijvingsbewijs en het certificaat van de technische keuring;
- groene kaart van de autoverzekering;
- geldige sportlicenties (RACB Sport of buitenlandse ASN);
- toestemming van de eigenaar van de wagen indien deze niet tot de bemanning behoort.

8.1.2 De voor de start uitgevoerde controles zijn van algemene aard:

- controle van het merk en het model van de wagen;
- bouwjaar van de wagen;
- overeenstemming met het verkeersreglement van de doorkruiste landen, enz.);
- veiligheidsuitrusting van de wagen, met name de batterijhouder, de brandblusser, de grootlichten en knipperslichten, het EHBO-tasjes, de fluo hesjes, de veiligheidsdriehoek en het zeil van 3x3 meter.

De bordjes met de wedstrijdnummers, de rallyplaten en de publiciteit (bezorgd door de organisator) worden eveneens gecontroleerd.

8.1.3 Het is verplicht om de wagen conform te maken met het verkeersreglement nadat een officiële beambte of een politieagent dat aangegeven heeft en voor de start van de volgende rit.

8.2 Eindcontrole

Zodra aangekomen moet elke deelnemer zijn wagen ter beschikking stellen voor een controle door de technische commissarissen.

9 - ALGEMENE VERPLICHTINGEN

9.1 - Bemanningen

9.1.1 Enkel de op het startformulier vermelde teams, die uitsluitend uit twee personen bestaan, worden toegelaten aan de start.

9.1.2 De opgave van een bemanningslid of de toelating van een extra persoon aan boord kan leiden tot de diskwalificatie van de wagen, behalve in een uitzonderlijk geval dat door het organisatiecomité van de rally onderzocht en goedgekeurd is.

9.1.3 De twee bemanningsleden worden aangeduid als piloot en copiloot.

9.1.4 Ze mogen zelf beslissen hoe ze de rijtijd onder elkaar verdelen.

9.2 Startvolgorde - Platen - Startnummers

9.2.1 De start van de eerste rit zal gegeven worden in de volgorde van de startnummers die door de organisator toegekend zijn. De start van de andere ritten zal gegeven worden in de volgorde van het voorlopige klassement van de vorige rit.

De startvolgorde wordt vastgelegd per rit en blijft voor de hele dag geldig.

Indien de wedstrijddirectie het nodig acht, behoudt ze zich het recht voor om een deelnemer een andere starpositie te geven dan de positie die in alinea 1 van dit artikel vermeld wordt. De effectieve startvolgorde zal op het officiële en virtuele uithangbord meegedeeld worden.

Elke vertraging bij de start van de rally, een rit of een sector (nieuwe start na een hergroepering) zal bestraft worden (zie art. 10.3).

De toekenning van de startnummers gebeurt naar goeddunken van de organisatie. De vijftien eerste nummers zullen toegekend worden naar keuze van de organisator en in functie van het palmares van de bemanning. De volgende nummers zullen toegekend worden in functie van het homologatiejaar van de wagens, van de oudste wagen naar de meest recente.

9.2.2 De organisator bezorgt elke bemanning twee rallyplaten.

- 9.2.3 De rallyplaten met de wedstrijdnummers van de wagen dienen tijdens de volledig duur van de wedstrijd aan de voor- en achterkant van de wagen aangebracht zijn. Ze mogen in geen enkel geval, ook niet gedeeltelijk, één van de nummerplaten van de wagen afdekken.

De wedstrijdnummers en de verplichte publiciteit die door de organisator geleverd worden, dienen, tijdens de volledige duur van de wedstrijd, verplicht aangebracht te worden op een van de twee zijden van de wagen.

In bepaalde gevallen kan de organisator aan de deelnemers vragen om het of de wedstrijdnummer(s) tijdelijk te verwijderen of af te dekken.

Het ontbreken van een startnummer, verplicht publiciteitsmateriaal of een rallyplaat tijdens de rally zal in elk geval tot een tijdsstraf leiden (zie art. 10.3). De bemanning die zich terugtrekt uit de wedstrijd dient de rallyplaten en het startnummer te verwijderen of af te dekken.

9.3 Controleboekje

- 9.3.1 Elke bemanning krijgt een controleboekje (of controlekaart) met de ideale tijden tussen twee controlepunten. De controlekaart wordt bij de eindcontrole van elke rit of elke sector teruggegeven.
- 9.3.2 De controlekaart moet steeds op vraag van een verantwoordelijke official beschikbaar zijn, in het bijzonder bij alle controleposten waar het persoonlijk ter controle door een lid van de bemanning voorgelegd dient te worden.
- 9.3.3 Indien de verantwoordelijke commissaris een verandering of wijziging op de controlekaart niet goedgekeurd of gecontroleerd heeft, leidt dat tot de uitsluiting van de wedstrijd.
- 9.3.4 Elke ontbrekende controlestempel of het niet overhandigen van de controlekaart aan elke controlepost (tijdscontrole, doorgangscntrole), hergroeperingspost of aankomst, zal een bestraffing met zich meebrengen.
- 9.3.5 De bemanning is verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaart aan de verschillende posten en voor de nauwkeurigheid van de inschrijvingen.
- 9.3.6 Het hangt van de bemanning af om op de gepaste tijd de controlekaart aan de verantwoordelijke commissaris voor te leggen en na te gaan of de tijdsnoteringen correct zijn.
- 9.3.7 Alleen de postverantwoordelijke is gemachtigd om de tijd manueel of via een printtoestel op de controlekaart te noteren.
- 9.3.8 Elk verschil in de tijdsnoteringen tussen de controlekaart van de bemanning en de officiële documenten van de wedstrijd zal onderzocht worden door de wedstrijddirectie die het laatste woord zal hebben. Het gebruik van de Tripy-gegevens kan verplicht worden.

9.4 Verkeer – Herstellingen

- 9.4.1 Tijdens de volledige duur van de wedstrijd moeten de deelnemers het verkeersreglement in de doorkruiste landen strikt naleven.
- 9.4.2 Tijdens de duur van de wedstrijd, evenals tijdens de sectoren met regelmatigheidsproeven, heeft driemaal het overschrijden van de voorgeschreven wettelijke snelheid de uitsluiting van de wedstrijd tot gevolg.
- 9.4.3 Op vraag van de officials kan er via het on-board Tripy-systeem een snelheidscontrole uitgevoerd worden. Met inachtneming van een correctie van 5% in het voordeel van de deelnemer, worden die controles als geldig beschouwd en kunnen ze gebruikt worden als basis om bestraffingen toe te dienen.

9.4.4 De politieagenten of beambten die een verkeersovertreding door een rallyteam vaststellen, dienen de bemanning hieromtrent te informeren, zoals ze dat bij gewone weggebruikers zouden doen. Indien ze besluiten om de overtreder niet tegen te houden, kunnen ze vragen om de bestraffingen uit dit reglement toe te passen, onder voorbehoud dat:

- de kennisgeving van de overtreiding via officiële weg en schriftelijk wordt ontvangen, voor de publicatie van het voorlopige eindklassement;
- de processen-verbaal voldoende gedetailleerd zijn opdat de identiteit van de piloot in overtreiding onbetwistbaar vastgesteld kan worden, en uur en plaats van de overtreiding duidelijk worden gepreciseerd;
- de vastgestelde feiten niet voor interpretatie vatbaar zijn.

9.4.5 Bestraffingen voor overtredingen van het verkeersreglement

9.4.5.1 Bij overschrijding van de toegelaten snelheid, uitgezonderd de gevoelige zones:

- meer dan 10 km/u: 100 punten
- meer dan 20 km/u: 250 punten

9.4.5.2 Andere overtredingen op het verkeersreglement:

- Eerste overtreiding: 150 punten;
- Tweede overtreiding: 300 punten;
- Derde overtreiding: verwijdering uit de wedstrijd.

9.4.5.3 De snelheidscontroles in de gevoelige zones (bebouwde kom, dorp, gevaarlijk weggedeelte) worden uitgevoerd via het Tripy-systeem.

- Die gevoelige zones worden duidelijk aangeduid in het roadbook en zijn op het parcours duidelijk te herkennen aangezien ze tussen twee markeringen (bord, paal, ...) liggen.
- Indien de **gemiddelde** toegelaten snelheid overschreden wordt, zullen strafpunten als volgt toegekend worden:
 - Tot 10% boven de toegelaten snelheid: 1 punt per km/u.
 - Tussen 11% en 25% boven de toegelaten snelheid: 2 punten per km/u.
 - Tussen 26% en 50% boven de toegelaten snelheid: 5 punten per km/u.
 - Boven 51% boven de toegelaten snelheid: forfaitaire bestraffing van 200 punten en uitsluiting van de wedstrijd bij recidive.
- Er wordt geen enkele coëfficiënt voor die bestraffingen toegekend.

9.4.5.4 Op straffe van een mogelijke uitsluiting is het voor de bemanning verboden om:

- het inhalen van wagens vrijwillig te blokkeren of te verhinderen;
- zich te gedragen op een manier die onverenigbaar is met een sportieve geest en het imago van de rally.

9.4.5.5 Elk deloyaal, onsportief, onjuist of frauduleus manoeuvre van een deelnemer en het niet verlenen van bijstand aan een persoon die een ongeval heeft gehad, worden beoordeeld door de sportcommissaris die een bestraffing met mogelijk de uitsluiting van de wedstrijd kan uitspreken.

9.4.5.6 In geval van een verkeersongeval met een derde wordt de deelnemer aansprakelijk gesteld. De deelnemer dient verplicht te stoppen om een aanrijdingsformulier in te vullen, zelfs tijdens een regelmatigheidsproef.

9.4.6 Herstellingen en tankbeurten zijn tijdens de volledige duur van de wedstrijd toegelaten, uitgezonderd in de verboden zones die in het roadbook vermeld worden. De deelnemers zijn verantwoordelijk voor hun bevoorrading van brandstof, olie, water, enz.

In de zones waarin assistentie verboden is, mag elke herstelling of tankbeurt, enkel uitgevoerd worden via de middelen aan boord en uitsluitend door de bemanning. Elke hulp van buitenaf is

verboden. De naleving van die voorschriften zal gecontroleerd worden door de officials en elke overtreding zal bestraft worden, met mogelijk de uitsluiting van de wedstrijd tot gevolg.

De in het roadbook vermelde benzinstations worden beschouwd als toegelaten assistentiezones.

Voordat de bezemwagen van de organisatie gepasseerd is, zijn assistentie en doorgang op het parcours van de regelmatigheidsproeven strikt verboden.

- Eerste overtreding: 300 punten
- Tweede overtreding: 1000 punten

10 - VERLOOP VAN DE RALLY

10.1 Start

10.1.1 De wagens vertrekken om de minuut. De start zal gebeuren conform de bepaalde startvolgorde.

10.1.2 De ideale starttijd wordt vermeld op de door de wedstrijddirecteur ondertekende en op het officieel informatiebord geafficheerde lijst van de gekwalificeerde deelnemers. De ideale starttijd wordt eveneens vermeld op de controlekaart van elke bemanning.

10.1.3 **De officiële tijd van de wedstrijd is de Tripy-tijd (weergegeven op het Tripy-scherm).**

10.1.4 Elke vertraging van de bemanning aan de start van de wedstrijd of een rit zal bestraft worden met 60 strafpunten per minuut vertraging. Als de vertraging meer dan 30 minuten bedraagt, dient de bemanning toestemming te vragen aan de wedstrijddirectie om verder te mogen deelnemen aan de wedstrijd.

10.1.5 Verdeling van de roadbooks

30 minuten voor de start volgens de opgestelde lijst.

10.2 Controles - Algemene bepalingen

10.2.1 Alle controles, d.w.z. de tijdscontroles, de doorgangscontroles, de start en de aankomst in de sectoren voor de regelmatigheidsproeven worden aangeduid met gestandaardiseerde borden van de FIA. Uitzondering hierop vormen de opnames van de tussentijden.

10.2.2 De bemanningen zijn verplicht, op straffe van bestraffing, zich aan een controle in de goede richting van het parcours te presenteren.

10.2.3 De controlepunten worden minstens 15 minuten voor de ideale doorgangstijd van de eerste deelnemende wagen geopend. Ze worden 30 minuten na de ideale doorgangstijd van de laatste deelnemer gesloten.

10.2.4 De bemanningen moeten de instructies volgen van elke wegcommissaris die belast is met een controlepost, op straffe van een mogelijke uitsluiting die door de wedstrijddirectie uitgesproken kan worden.

10.3 Doorgangscntroles en tijdscontroles - Opgave

10.3.1 Doorgangscntroles

10.3.1.1 Er kunnen drie soorten doorgangscntroles uitgevoerd worden:

- Met Tripy: de procedure verloopt automatisch en wordt gestuurd door gps;
- Met alfanumerieke borden: De bemanning dient de letter of het cijfer op het bord te noteren;
- Met een wedstrijdcommissaris die de controlekaart moet afstempelen en/of ondertekenen wanneer de deelnemer de kaart voorlegt, zonder echter de doorgangstijd te vermelden.

10.3.1.2 Als er bij een controlepunt een stempel of markering ontbreekt, zal dat leiden tot een bestraffing van 60 strafpunten.

10.3.1.3 De doorgangscntroles op het parcours kunnen ook geheimgehouden worden en dus niet verplicht in het roadbook worden vermeld.

10.3.2 Tijdscontroles

10.3.2.1 Bij deze controlepunten noteren de wedstrijdcommissarissen de doorgangstijd (tot op de minuut of de seconde) op de controlekaart van de deelnemer. De opgenomen tijd is de tijd die verkregen wordt door de benodigde tijd voor het afleggen van de vorige sector op te tellen bij de vertrektijd uit deze sector.

10.3.2.2 De tijdscontroles kunnen ook uitgevoerd worden via het Tripy-systeem (gps). De plaats van de tijdscontrole wordt aangeduid in het roadbook en op een rood bord dat door de voorrijdende wagen geplaatst zal worden. Bij afwezigheid van een wedstrijdcommissaris bij de tijdscontrole dient de deelnemer de afgelegde tijd op de controlekaart bij te tellen om de opgenomen tijd van de volgende tijdscontrole te bepalen.

10.3.2.3 Aan de tijdscontrole krijgen de wagens de toestemming om de controlezone binnen te rijden (m.a.w. om het gele 'zonebord' voorbij te rijden) op de ideale doorkomsttijd (niet op de vorige minuut).

Die vastgelegde tijd is de tijd waarop een lid van de bemanning zijn controlekaart aan de controleur overhandigt. De controleur dient de kaart onmiddellijk af te stempelen, op voorwaarde dat de wagen en zijn bemanning zich in de controlezone bevinden.

Bij tijdscontroles die met het Tripy-systeem uitgevoerd worden, is de opgenomen tijd de tijd waarop de bemanning het virtuele controlebord (rood bord) bereikt, ofwel maximaal 100 meter na het bord (geel bord) dat de zone aanduidt.

Deelnemers lopen dan ook het risico bestraft te worden indien ze voor de minuut dat de tijdsopname begint de zone (na het gele bord) binnenrijden.

Voorbeeld van een minutennauwkeurige tijdscontrole (TC):

- De ideale tijd: 10.36 uur;
- Om zijn tijd op het ideale tijdstip te registreren, mag de deelnemer het gele bord pas vanaf 10u36'00" voorbijrijden.
- Indien de tijdscontrole uitgevoerd wordt door een commissaris dient de deelnemer zijn controlekaart af te geven tussen 10u36'00" en 10u36'59";
- Indien de tijdscontrole uitgevoerd wordt met het Tripy-systeem dient de deelnemer het rode bord (het daadwerkelijke tijdsopnamepunt 100 m na het gele bord) voorbij te rijden tussen 10u36'00" en 10u36'59".

Voorbeeld van een secondennauwkeurige tijdscontrole (STC):

- De ideale tijd: 10u36'42";

- Om zijn tijd op het ideale tijdstip te registreren, mag de deelnemer het gele bord iets vroeger voorbijrijden om op 10u36'42" voorbij het rode bord te rijden.
- De secondenauwkeurige tijdscontrole zal uitgevoerd worden met het Tripy-systeem. De deelnemer dient het rode bord (het daadwerkelijke tijdsopnamepunt 100 m na het gele bord) voorbij te rijden om 10u36'42".

9.3.2.4 Tussen het bord aan de ingang van de zone (het gele bord) en de controlepost (het rode bord) mag de deelnemer niet stoppen of abnormaal traag gaan rijden.

10.3.2.5 Elk verschil tussen de werkelijke tijd en de ideale tijd zal bestraft worden met:

- Voor elke vertraging: 60 punten per minuut (TC) of 1 punt per seconde (STC);
- Voor elke voortijdige doorkomst: 120 punten per minuut (TC) of 2 punten per seconde (STC);
- Geen tijdscontrolestempel of aankomst bij het controlepunt na het maximaal toegelaten tijdstip: 900 punten per controle;
- Maximaal toegelaten tijdspanne zonder forfaitaire bestraffing bij halfdaagse tijdscontroles of sectorcontroles (wordt verduidelijkt tijdens de briefing): 15 minuten.

10.3.2.6 Aan de tijdscontroles aan het einde van een sector of aan het einde van de wedstrijd mogen de bemanningen te vroeg inklokken zonder daarbij een bestraffing op te lopen. De bemanning dient echter het ideale tijdstip aan de controleur te vragen. Dat tijdstip zal dan in het controleboekje genoteerd worden.

10.3.3 Hervatten

Als een deelnemer, om technische redenen een hele etappe of sector niet kan afleggen, zal hij de volgende etappe of sector mogen rijden, na toestemming van de wedstrijddirecteur.

Er zal hem een bestraffing toegekend worden in functie van de niet-uitgevoerde RP en de ontbrekende TC, naargelang de bestraffingen voorzien in de artikelen 10.3.2.5 en 10.5.3.

Het is mogelijk dat de wagen een extra technische controle dient te ondergaan. Enkel de wagens die zelfstandig (zonder verslepen) de laatste tijdscontrole bereikt hebben, worden in het uiteindelijke klassement opgenomen.

10.4 Hergroeperingscontroles

10.4.1 Er kunnen hergroeperingszones op het parcours zijn aangebracht. Bij die controlepunten geven de deelnemers hun controlekaart aan de controleur. Ze krijgen er de nodige instructies over hun starttijd.

10.4.2 De hergroeperingen dienen om de achterstand op het tijdschema in te lopen en de intervallen tussen de teams te verkleinen. Er dient dus rekening gehouden te worden met de starttijd van de hergroepering en niet met de duur.

10.5 Regelmatigheidsproeven (RP)

10.5.1 In elke sector zullen er regelmatigheidsproeven georganiseerd worden. Bij de start van een tijdscontrole of een regelmatigheidsproef ontvangt de deelnemer:

- ofwel het gemiddelde in km/u, indien het gemiddelde eenmalig is;
- ofwel een tabel waarin de verschillende, te behalen gemiddeldes vermeld worden;
- ofwel een document in de vorm van een overzichtstabel met de verschillende, te behalen gemiddeldes per RP.

Die gemiddeldes worden soms voor de start van de rally, soms voor de start van een sector of soms bij de start van een RP bekendgemaakt.

De bemanningen dienen tijdens de volledige duur van de regelmatigheidsproef het/de opgelegde gemiddelde(s) zoveel mogelijk aan te houden. In een en dezelfde regelmatigheidssector kunnen er meerdere aankomsten zijn.

10.5.2 De minimale lengte van een sector voor een regelmatigheidstest op de openbare weg bedraagt 1 km. Het opgelegde algemeen gemiddelde mag niet meer dan 50 km/u bedragen.

10.5.3 Een klassement op basis van de gerealiseerde tijden zal op de volgende manier opgesteld worden:

- per tiende seconde vertraging vanaf 0,6 seconde: 0,1 punt;
- per tiende seconde voorsprong vanaf -0,6 seconde: 0,2 punten;
- tussen -0,5 seconde en +0,5 seconde in vergelijking met de ideale tijd: geen bestraffing;
- geen bestraffing; per ontbrekende tijdsopname: 100 punten;
- de maximale bestraffing per **effectieve** tijdsopname: 60 punten;
- De bestraffing voor elke **NIET-UITGEVOERDE RP**:
(aantal tijdsopnames x 100 punten) + 100 punten;

10.5.4 De regelmatigheidssectoren worden allemaal opgemeten via het Tripy-systeem. De start van de RP is ofwel een 'Self-Start' en wordt zeer duidelijk in het roadbook aangegeven of door een commissaris gegeven.

10.5.5 Indien een deelnemer voor om het even welke reden te laat verschijnt aan de start van een regelmatigheidsproef, dient hij op een ander moment dan de ideale starttijd van een andere deelnemer te starten. In dat geval dient hij 30 seconden na de andere deelnemer te wachten.

Doordat de deelnemer hierdoor tussen twee teams start, zal hij het verloop van de rally niet verstoren.

10.5.6 De geheime tijdscontroles kunnen vanaf 300 m na de start van de RP gehouden worden of na een gevoelige zone die door het Tripy-systeem gecontroleerd wordt.

10.5.7 De deelnemers beschikken over een zeer beperkt aantal 'jokers' per rit. Die 'jokers' komen overeen met het hoogste aantal strafpunten die de deelnemer tijdens de RP van deze rit opgelopen heeft. De manier waarop de deelnemers de 'jokers' kunnen gebruiken, wordt in de aanvullingen vermeld.

10.5.8 Als een stuk van de RP door verschillende deelnemers niet afgelegd kan worden, en dat ten gevolge van een externe oorzaak, zal de organisatie een forfaitaire tijd aan de deelnemers geven, op basis van het gemiddelde van de strafpunten opgelopen door de drie laatste bemanningen op het betreffende stuk van het parcours in normale verkeersomstandigheden.

10.5.9 Als het Tripy-systeem om een technische reden buiten de wil van de bemanning om niet meer functioneert of slechts een deel van de controlepunten toont, zullen de bestraffingen van het team berekend worden op het gemiddelde van de opgelopen strafpunten van alle controlepunten tijdens de rit.

10.5.10 Indien een commissaris niet aanwezig is en de deelnemer bijgevolg het gemiddelde niet heeft kunnen behalen, dient/dienen de RP afgelegd te worden met een **gemiddelde snelheid van 45 km/u**. Opgelet:

Opgelet: De zones die via Tripy gecontroleerd worden en in het roadbook worden vermeld, dienen nageleefd te worden. Er is geen tijdsopname op minder dan 300 m van het einde van de zone met snelheidsbegrenzing.

10.6 Wagenpark

Er is vrije toegang tot het wagenpark en de hergroeperingsparken. Bij aankomst ontvangen de deelnemers de nodige instructies over hun starttijd. Vervolgens dienen ze hun wagen te

verplaatsen volgens de instructies van de commissaris. De motoren dienen stilgelegd te worden en de bemanning dient het afgesloten park snel te verlaten. Het gesloten park aan het einde van rit 1 en 2 zal bewaakt worden door een bewakingsdienst.

11 - BESTRAFFINGEN

11.1 Overzicht van de bestraffingen

Uitsluiting:

- Art. 3.7.3 Niet-conforme banden.
- Art. 3.7.7 Buitensporige geluidssterkte boven 94 dB, na een eerste verwittiging.
- Art. 9.4.2 Tot drie keer toe overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid.
- Art. 9.4.5.2 Derde inbreuk tegen de verkeersvoorschriften
- Art. 9.4.5.3 Recidive voor een snelheidsovertreding van 51% boven de toegelaten snelheid.
- Art. 9.4.5.6 Het niet-verlenen van hulp aan een gekwetste persoon.

Uitsluiting mogelijk naar goeddunken van de wedstrijddirectie:

- Art. 9.1.2 Opgave van een lid van de bemanning of toelating van een extra persoon aan boord, behalve in geval van overmacht.
- Art. 9.3.3 Verandering of wijziging op de controlekaart zonder toestemming van de betrokken commissaris.
- Art. 9.4.5.1 Overschrijding van de toegelaten snelheid met meer dan 30 km/u.
- Art. 9.4.5.4 Hinder of onsportief gedrag.
- Art. 9.4.5.5 Een oneerlijke, onsportieve, onjuiste of frauduleuze handeling.
- Art. 9.4.6 Inbreuk op de algemene voorwaarden.
- Art. 10.2.4 Negeren van instructies van elke wegcommissaris die verantwoordelijk is voor een controlepost.
- Art. 10.3.3 Geen tijdscontrolestempel van de laatste tijdscontrole van de rit.

Bestraffingen in punten:

- Art. 9.2 1 Achterstand bij de start van de rally of een rit: 60 punten per minuut.
- Art. 9.2.3 Het ontbreken van een wedstrijdnummer of een rallyplaat: 60 punten.
- Art. 9.3.4 Geen tijdscontrolestempel van om het even welk controlepunt of het niet overhandigen van de controlekaart aan elke controlepost: 300 punten.
- Art. 9.4.5.1 Bij overschrijding van de toegelaten snelheid buiten de RP:
 - meer dan 10 km/u: 200 punten;
 - meer dan 20 km/u: 350 punten.
- Art. 9.4.5.2 Andere overtredingen op het verkeersreglement:
 - Eerste overtreding: 150 punten;
 - Tweede overtreding: 300 punten.
- Art. 9.4.5.3 Bij overmatige snelheid in een gevoelige zone (radar):
 - Tot 10% boven de toegelaten snelheid: 1 punt per km/u.
 - Tussen 11% en 25% boven de toegelaten snelheid: 2 punten per km/u.
 - Tussen 26% en 50% boven de toegelaten snelheid: 5 punten per km/u.
 - Boven 51% boven de toegelaten snelheid: 200 punten.
- Art. 10.1.4 Vertraging bij de start van de rally of een rit: 60 punten per minuut.
- Art. 10.2.2 Aankomst bij een controleur vanuit de verkeerde richting: 60 punten.
- Art. 10.3.1.2 Geen tijdscontrolestempel bij een doorgangscontrole: 60 punten.

- Art. 10.3.2.5 Elk verschil tussen de werkelijke tijd en de ideale tijd zal bestraft worden met:
- Voor elke vertraging: 60 punten per minuut (TC) of 1 punt per seconde (STC);
 - Voor elke voortijdige doorkomst: 120 punten per minuut (TC) of 2 punten per seconde (STC);
 - Geen tijdscontrolestempel of aankomst bij het controlepunt na het maximaal toegelaten tijdstip: 900 punten per controle;
- Art. 10.5.3 Een klassement op basis van de gerealiseerde tijden zal op de volgende manier opgesteld worden:
- per tiende seconde vertraging vanaf 0,6 seconde: 0,1 punt;
 - per tiende seconde voorsprong vanaf -0,6 seconde: 0,2 punten;
 - tussen -0,5 seconde en +0,5 seconde in vergelijking met de ideale tijd: geen bestraffing;
 - per ontbrekende tijdsopname: 100 punten;
 - De maximale bestraffing per **effectieve** tijdsopname: 60 punten;
 - De bestraffing voor elke **NIET-UITGEVOERDE RP**:
(aantal tijdsopnames x 100 punten) + 100 punten;
- Art. 8.1.1 Elke voortijdige doorkomst of vertraging die niet aan de controleurs meegedeeld wordt: 100 punten.

11.2 Toepassing van corrigerende coëfficiënten:

11.2.1 Leeftijdcoëfficiënt van de wagens

Voor de opstelling van het klassement worden de strafpunten voor achterstand in een regelmatigheidsproef vermenigvuldigd met de leeftijdcoëfficiënt van het voertuig. Die coëfficiënt wordt als volgt opgesteld:

$$LC = (\text{bouwjaar van de wagen} - 1900) / 100$$

Voorbeeld:

- Wagen uit 1974;
- $LC = (1974 - 1900) / 100 = 0,74$;
- 1 seconde vertraging in de RP: 1 punt x 0,74 = 0,74 punt.

11.2.2 Cilindercoëfficiënt

Om rekening te houden met de grote verschillen in leeftijd en cilinderinhoud van de deelnemende wagens en om eerlijkere toekenning van strafpunten te hanteren, zal een tweede factor, de cilindercoëfficiënt (CC) toegepast worden volgens het volgende barema:

ZIE TABEL ALS BIJLAGE AAN HET EINDE VAN HET REGLEMENT

11.2.3 De eerste seconde vertraging zal niet vermenigvuldigd worden met een corrigerende coëfficiënt.

Voorbeeld:

- 1 seconde vertraging = 0,5 punt (ofwel één tiende vanaf 0,6 seconden)
- 2 seconden vertraging = 0,5 punt + 1 x de leeftijdscoëfficiënt x de cilindercoëfficiënt
- 3 seconden vertraging = 0,5 punt + 2 x de leeftijdscoëfficiënt x de cilindercoëfficiënt

11.2.4 De CC en LC worden niet toegepast op strafpunten voor voortijdige doorkomsten.

12 – KLASSEMENTEN - PRIJZEN - KLACHTEN

12.1 Klassementen

Aan het einde van de wedstrijd worden verschillende klassementen opgesteld:

- algemeen klassement;
- klassement per leeftijdscategorie;
- klassement per klasse.

12.1.1 De bestraffingen worden in strafpunten uitgedrukt. Het eindklassement zal opgesteld worden door de verzamelde punten uit de regelmatigheidsproeven op te tellen met de opgelopen strafpunten op het parcours en de andere strafpunten. De bemanning met de minste strafpunten zal tot winnaar van de wedstrijd uitgeroepen worden.

12.1.2 Bij een gelijke stand is de deelnemer met de oudste wagen de winnaar van de wedstrijd. Indien er dan nog een gelijke stand is, zal de wagen met de kleinste cilinderinhoud de wedstrijd winnen.

12.1.3 Aan het einde van elke rit wordt er een voorlopig algemeen klassement opgesteld.

12.2 Prijzen - trofeeën

12.2.1 Algemeen klassement

- 1^e bemanning: 2 trofeeën;
- 2^e bemanning: 2 trofeeën;
- 3^e bemanning: 2 trofeeën.

12.2.2 Speciale prijzen

- 1 trofee voor het beste team;
- 1 trofee voor de eerste dame
- 1 trofee voor de eerste deelnemer afkomstig uit de Oostkantons
- 1 trofee voor de best presterende deelnemer in het bereik RP en circuits (aantal overwinningen);
- 1 fairplay-ere onderscheiding;
- Andere speciale prijzen worden per aanvullingsbepaling meegedeeld.

12.3 Prijsuitreiking

De bekendmaking van de resultaten en de ceremonie voor de prijsuitreiking vinden plaats tijdens het slotdiner:

- Zondag 22 mei 2022 van 15.00 tot 16.00 uur
- Park Hotel Kelmis, Schützenstrasse, 2/Rue des Carabiniers, 2, 4720 Kelmis

12.4 Klachten

Alle klachten moeten in overeenstemming zijn met de internationale sportcode.

Elke klacht moet ingediend worden via het formulier (query form) aan het einde van het roadbook en mag slechts op één team of de organisator betrekking hebben.

13 – GEZONDHEIDSMATREGELEN

Alle deelnemers dienen de eventuele gezondheidsmaatregelen op het moment van de wedstrijd na te leven, op straffe van mogelijke uitsluiting van de wedstrijd.

Elke persoon die positief test op COVID-19 of symptomen vertoont, dient dit te melden en mag in geen geval deelnemen aan de wedstrijd.

BIJLAGE 1

Punt 11.2.2

Tabel met de cilindercoëfficiënten

FIA	A > E	F	G	H	I	J1	J2
Jaren > Motoren v	Tot 1961	1962 - 1965	1966 - 1971	1972 - 1976	1977 - 1981	1982 - 1985	1986 - 1990
< of = 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