

MY CLUB
SUPERSTAGE



JBR ROADTRIPS
REGULARITY RACING events
WWW.JBREVENTS.BE



3^e 2020

27-29 NOV

YPRES HISTORIC REGULARITY



YPRES - BELGIUM

27-29 NOV 2020

WWW.YPRESHISTORICREGULARITY.COM

RÈGLEMENT

YPRES HISTORIC REGULARITY 2020

27-28-29/11/2020

Approuvé par l'ASN le 26/10/2020
Numéro de Visa 20RRC-YHR

PALMARÈS

Ypres Regularity

2019 | Ruben Maes – Michel Perin (Porsche 914/6)
2018 | Yves Deflandre – Yves Noelanders (Porsche 911)

Ypres Rally

2019 | Craig Breen – Paul Nagle (Volkswagen Polo GTI R5)
2018 | Thierry Neuville – Nicolas Gilsoul (Hyundai i20 R5)
2017 | Kevin Abbring - Pieter Tsjoen (Peugeot 208 T16)
2016 | Freddy Loix - Johan Gitsels (Škoda Fabia R5)
2015 | Freddy Loix - Johan Gitsels (Škoda Fabia R5)
2014 | Freddy Loix - Johan Gitsels (Škoda Fabia S2000 Evo 2)
2013 | Freddy Loix - Frédéric Miclotte (Škoda Fabia S2000 Evo 2)
2012 | Juho Hänninen - Mikko Markkula (Škoda Fabia S2000 Evo 2)
2011 | Freddy Loix - Frédéric Miclotte (Škoda Fabia S2000 Evo 2)
2010 | Freddy Loix - Frédéric Miclotte (Škoda Fabia S2000 Evo 2)
2009 | Kris Meeke - Paul Nagle (Peugeot 207 S2000)
2008 | Freddy Loix - Robin Buysmans (Peugeot 207 S2000)
2007 | Luca Rossetti - Matteo Chiarocci (Peugeot 207 S2000)
2006 | Giandomenico Basso - Mitia Dotta (Fiat Punto Abarth S2000)
2005 | Kris Princen - Dany Colebunders (Renault Clio S1600)
2004 | Larry Cols - Filip Goddè (Renault Clio S1600)
2003 | Bruno Thiry - Stéphane Prévot (Peugeot 206 WRC)
2002 | Bruno Thiry - Stéphane Prévot (Peugeot 206 WRC)
2001 | Pieter Tsjoen - Steven Vergalle (Toyota Corolla WRC)
2000 | Henrik Lundgaard - Jens-Christian Anker (Toyota Corolla WRC)
1999 | Freddy Loix - Sven Smeets (Mitsubishi Carisma GT Evo VI)
1998 | Freddy Loix - Sven Smeets (Toyota Corolla WRC)
1997 | Freddy Loix - Sven Smeets (Toyota Celica GT-Four)
1996 | Freddy Loix - Sven Smeets (Toyota Celica GT-Four)
1995 | Renaud Verreydt - Jean-Manuel Jamar (Toyota Celica GT-Four)
1994 | Patrick Snijers - Dany Colebunders (Ford Escort RS Cosworth)
1993 | Patrick Snijers - Dany Colebunders (Ford Escort RS Cosworth)
1992 | Patrick Snijers - Dany Colebunders (Ford Sierra RS Cosworth 4x4)
1991 | Patrick Snijers - Dany Colebunders (Ford Sierra RS Cosworth 4x4)
1990 | Robert Droogmans - Ronny Joosten (Lancia Delta Integrale 16V)
1989 | Robert Droogmans - Ronny Joosten (Ford Sierra RS Cosworth)
1988 | Robert Droogmans - Ronny Joosten (Ford Sierra RS Cosworth)
1987 | Jimmy McRae - Ian Grindrod (Ford Sierra RS Cosworth)
1986 | Robert Droogmans - Ronny Joosten (Ford RS200)
1985 | Jean Ragnotti - Pierre Thimonier (Renault 5 Maxi Turbo)
1984 | Henri Toivonen - Ian Grindrod (Porsche 911 SC RS)
1983 | Miki Biasion - Tiziano Siviero (Lancia Rally 037)
1982 | Marc Duez - Willy Lux (Porsche 911 SC)
1981 | Jean-Claude Andruet - Denise Emmanuelli (Ferrari 308 GTB)
1980 | Tony Pond - Fred Gallagher (Triumph TR7 V8)
1979 | Bernard Béguin - Jean-Jacques Lenne (Porsche 911 Carrera)
1978 | Tony Pond - Fred Gallagher (Triumph TR8)
1977 | Bernard Darniche - Alain Mahé (Lancia Stratos HF)
1976 | Walter Röhrl - Willi-Peter Pitz (Opel Kadett GT/E)
1975 | Bernard Mordacq - J. L. Bret (Porsche Carrera)
1974 | Gilbert Staepelaere - André Aerts (Ford Escort RS1600)
1973 | Noël "Pedro" Vanasche - "Jimmy" (BMW Cabana)
1972 | Gilbert Staepelaere - André Aerts (Ford Escort)
1971 | Noël "Pedro" Vanasche - "Jimmy" (BMW Cabana)
1970 | Gilbert Staepelaere - André Aerts (Ford Escort)
1969 | Gilbert Staepelaere - André Aerts (Ford Lotus Cortina)
1968 | Vandyck - Eric Symens (BMW 2002 TI)
1967 | "Herve" (Hervé Thiers) - Declerck (Lotus Elan)
1966 | Hubert Saelens - F. Moens (Lotus Elan)
1965 | Jean-Pierre Vandermeersch - R. Roegiers (Austin Cooper)

Ypres Historic Rally

2019 FIA | Syx B. – Vanrobaeys A. – BMW M3
2019 NAT | Merlevede C. – Vandebussche J. – Opel Ascona B
2018 FIA | Lietaer P. - Vienne B. - Opel Manta 400
2018 NAT | Deveux D. - d'Alleine Kris - Ford Escort MK 2
2017 FIA | Lietaer P. - Noppe M. Subaru Legacy
2017 NAT | Vanwijnsberghe D. - Snoeck P. - BMW E30
2016 FIA | Lietaer P. - Noppe M. Subaru Legacy
2016 NAT | Merlevede C. - Vandromme G. BMW M3 E30
2015 FIA | Stouf S. – Erard J. Porsche 911 RSR

2015 NAT | Janssens G. - Gressens E. Porsche 911
2014 FIA | Vanwijnsberghe D. - Snoeck W. Ford Escort MK II
2014 NAT | Janssens G. - Prevot S. Porsche 911
2013 FIA | Lietaer P. – Onraedt M. Ford Escort
2013 NAT | Munster B. – De Jonghe Kristof Porsche 911
2012 FIA | Munster B. - Declercq K. Porche 911 RSR
2012 NAT | Decock W. - Ghekiere K. Porsche 911 RS Carrera
2011 FIA | Droogmans R. - Vangrieken J. Ford Escort MKII
2011 NAT | Vanden Abeele T. - Vanquickenborne V. BMW E21
2010 FIA | Droogmans R. - Vangrieken J. Ford Escort MKII
2010 NAT | Munster B. - Elst J.F. Opel Kadett
2009 FIA | Vanwijnsberghe D. - Beauprez G. Ford Escort MKII
2009 NAT | Verschueren V. - Broekaert G. Opel Ascona
2008 FIA | Droogmans R. - Vangrieken J Ford Escort RS MK2
2008 NAT | Debyser C. - Depelsmaeker F: Opel Trans Europe
2007 FIA | Tanghe Claudie - Squedin Denis Ford Escort MK I
2007 NAT | Delplace Frederic - Callens Dominique BMW 2002
2006 FIA | Lietaer Paul - Librechta stefaan Ford Escort RS 1800
2006 NAT | Vandoorne Geert - Mestdag Willy Ford Escort MK II
2005 FIA | Lietaer Paul - Librechta stefaan Ford Escort RS 1800
2005 NAT | D. Vermeirsch - L. Dehaene Porsche 911 S
2004 FIA | B. Munster - F. Caesemaeker Porsche Carrera 2.7
2004 NAT | R. Droogmans - F. Moers Porsche 2.7
2003 FIA | G. Crabtree - Liz Jordan Porsche 911
2003 NAT | P. Lietaer - M. Joye Ford Escort MK1
2002 HISTORIC | G. Goudezeune - F. Depelsmaeker Manta TE 2800
2002 POST HIST | T. Körner - Hafner Porsche 911
2001 HISTORIC | G. Goudezeune - F. Depelsmaeker Manta TE 2800
2001 POST HIST | D. Nutt - Geraldine McBride Porsche 911
2000 HISTORIC | G. Steward - C. Tompson Porsche 911
2000 CLASSIC | D. Van Wijnsberghe - W. Soenens Ford Escort MK1
1999 HISTORIC | Jimmy McRae - P. Gullick Porsche 911
1999 CLASSIC <1974 | D. Vanwijnsberghe - W. Soenens Opel Manta 1900 RS
1999 CLASSIC >1974 | P. Lietaer - P. Robecin Ford Escort RS 2000
1998 HISTORIC | B. Waldegard - B. Crawford Porsche 911
1998 CLASSIC <1974 | Y. Vynkier - F. Vynkier Opel Manta
1998 CLASSIC >1974 | E. Devos - E. Reniere Opel Kadett GT/E
1997 HISTORIC | R. Droogmans - R. Moers Porsche 911
1997 CLASSIC <1974 | Y. Vynckier - Bossaert Opel Manta SR
1997 CLASSIC >1974 | D. Vandorpe - G. Vandoorne Opel Kadett GT/E
1996 HISTORIC | R. Droogmans - R. Moers Porsche 911
1996 CLASSIC <1974 | B. Waldegard - R. Tuthill Porsche 911
1996 CLASSIC >1974 | Ch. Golding - P. Ayres Triumph TR7 V8
1995 | Jimmy McRae Porsche
1994 | Bjorn Waldegard Porsche
1993 | Geoffrey Crabtree Porsche

PROGRAMME

1er juin, 2020	Publication du Règlement.
1er novembre, 2020	Clôture des engagements.
27 novembre, 2020 10h00 – 14h30	Vérifications administratives et documentation. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
11h00 – 15h30	Vérifications techniques selon convocation. Garage Vereenoghe Zwaanhofweg 8, B-8900 Ypres

12h30 – 15h00	Shakedown (facultatif) voir instructions pendant les vérifications administratives
13h00 – 16h00	Voiture au parc fermé parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres
17h00	Publication de la liste des équipages admis au départ. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
18h00	Départ première étape parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 1 30 minutes avant le départ HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
23h00	Arrivée de la première étape parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres

28 novembre, 2020 07h00	Publication du classement partiel officieux et des heures du départ de la section suivante. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
08h30	Départ de la 2 ^e étape parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 2 30 minutes avant le départ HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
18h30	Arrivée de la 2 ^e étape parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres
ensuite	Tous les équipages invités au dîner HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
22h00	Publication du classement partiel officieux et des heures du départ de l'étape suivante. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres

29 novembre, 2020 07h00	Départ de la 3 ^e étape. parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 3 30 minutes avant l'heure de départ HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
13h00	Arrivée de la 2 ^e étape. parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ypres
ensuite	Début fête de clôture. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
14h45 – 15h15	Publication du classement final provisoire. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres
ensuite	Remise des prix. HQ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres

TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE

Du 27 novembre 2020 (09h00) au 29 novembre 2020 (18h00)
Lieu: HQ Yperley, Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ypres

1 - ORGANISATION

1.1 Définition

L'organisateur du Ypres Historic Regularity 2020 qui se déroule entre le 27 novembre 2020 et le 29 novembre 2020 est Superstage vzw.

Adresse du Secrétariat permanent de l'organisation

jusqu'au 26 novembre 2020 (Korte Torhoutstraat 35, B-8900 Ieper)

Tél.: +32 (0)57 44 63 57

Email: office@ypreshistoricregularity.com

Permanence pendant la compétition

entre le 27 novembre 2020 et le 29 novembre 2020 (Korte Torhoutstraat 35, B-8900 Ypres)

Tél.: voir carnet de contrôle

Email: office@ypreshistoricregularity.com

Cette Compétition sera disputée conformément :

- au Code Sportif International de la FIA («le Code»),
- au règlement national pour voitures historiques qui s'applique,
- au présent règlement et à ses Additifs éventuels,
- au Code de la Route des pays traversés par le Rallye

1.2 Comité d'Organisation

Président: Alain Penasse

Membres: Norbert Dumoulin, Jan Huyghe (secrétaire & directeur marketing)

1.3 Officiels pendant la Compétition

Directeur de course:	Norbert DUMOULIN
Conseiller(s) sportif(s):	JBR Events: Bjorn VANOVERSCHELDE Jens VANOVERSCHELDE
Observateur RACB:	Joost DEMEESTERE
Commissaire(s):	Noël DEBERDT
Responsable technique:	Bert BLOCK
Commissaire technique:	Bert BLOCK
Chargé des relations avec les Concurrents:	Stephan SOBRY
Secrétaire de la compétition:	Arthur TANGHE
Steward secrétaire:	Luc PINCKET
Service résultats:	JB Time Concept
Chronométrage:	Tripy
GPS sécurité:	Tripy
Speaker:	Reginald DELMARCHE
Attaché de presse:	Hugo Van OPSTAL
Voiture 00	Ronny HOSTEN Inge BRUGHMANS
Voiture 0	Chris DHONDT Steven MESTDAGH
Voiture Z	Frederik SOHIER Lien LEMAIRE
Assistance	STS Projects

1.4 Additifs

Les dispositions du présent Règlement pourront être modifiées en cas de besoin.

Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent Règlement.

Tout additif diffusé après le début des vérifications administratives doit être signé par les commissaires sportifs.

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

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 les commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision. En cas de divergence d'interprétation du Règlement sur le plan sportif, le texte anglais fera foi.

2 – ELIGIBILITE - TITRE

Les résultats du Ypres Historic Regularity 2020 sont éligibles pour le championnat de Belgique des rallyes de régularité

3 - DESCRIPTION

La distance totale du Ypres Historic Regularity équivaut à +/- 800 km. L'épreuve est divisée en 3 journées différentes, 3 étapes et 4 sections.

Le Roadbook comportera plusieurs tests de régularité, des 'spéciales à routes fermées' et des routes de liaison.

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, le nombre de sections de test de régularité, la distance parcourue par les sections de test de régularité, etc. sont repris dans un bulletin qui donne toute l'information nécessaire aux concurrents afin de parcourir le parcours correctement.

La route sera définie par un roadbook en fléché métré qui indiquera tous les changements de direction. Des notes additionnelles seront ajoutées afin d'assurer la sécurité ou bien confirmer certains changements de direction.

L'exploration de l'itinéraire ou l'utilisation « d'explorateurs » qui transmettront de l'information au sujet de l'itinéraire et / ou des points de contrôle de passage ne sont pas permis, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

4 – VOITURES ADMISSIBLES

4.1 Tout Pilote qui voudrait inscrire son véhicule à cette Compétition doit s'assurer que, à la date des vérifications techniques et pour toute la durée de la Compétition, sa voiture est conforme à la législation routière des pays dans lesquels se déroulera la Compétition.

L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisfait pas à l'aspect de la période donnée (période max. J2 – 31/12/1990), à « l'esprit » ou les spécifications.

Les voitures sont regroupées en cinq catégories, basés sur la capacité du moteur :

Catégorie 1: < 1.300 cc
Catégorie 2: 1.301 - 1.600 cc
Catégorie 3: 1.601 - 2.000 cc
Catégorie 4: 2.001 - 2.500 cc
Catégorie 5: > 2.500 cc

4.2 l'utilisation de compteurs et d'autres équipements électroniques est libre.

4.3 Un Passeport Technique Historique FIA («PTH»), un Laissez-passer pour Voiture de Régularité Historique FIA, une Fiche d'Identité ASN ou encore une Fiche d'Identité FIVA, doit être présenté aux commissaires techniques aux vérifications techniques au plus tard (voir aussi Article 10.1). Les voitures sans ces documents peuvent participer à la Compétition et apparaîtront dans le classement sans l'éligibilité de points FIA.

4.4 Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi («tracking system») pour la sécurité. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. L'organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux commissaires sportifs.

4.5 La technologie Xenon et/ou LED comme une barre, longue distance, etc. sont interdits. L'utilisation d'ampoules LED est cependant autorisé.

4.6 Les pneus autorisés sont conformés à la réglementation technique de l'AR Belge. La profondeur de la sculpture de pneu équivaut à au moins 1.6mm. Les pneus utilisés sont limités aux marquages « E » ou « DOT ». Chaque modification ou ajustement différent de l'usure normale est interdit. Cette interdiction inclut la coupe de pneus. Les pneus « Racing » sont interdits.

4.7 Les pneus cloutés sont interdits.

5 - EQUIPAGES ADMISSIBLES - FORMULAIRES D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENTS

5.1 Tout équipage est composé du premier Pilote et d'un Co-pilote, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.

5.2 Le premier Pilote doit être en possession d'un permis de conduire. Pour être autorisé à conduire la voiture, un membre de l'équipe doit être en possession d'un permis de conduire.

5.3 Les Participants (Pilote et Co-pilote) doivent soit être en possession d'une quelconque Licence de Pilote Internationale, valable pour l'année en cours et la Compétition en question ; une quelconque Licence de Pilote Nationale valable pour l'année en cours et la Compétition en question ou obtenir une « One Event Licence » de l'ASA. Ces « One Event Licence » doivent être demandées au moins une semaine avant l'événement sur le site web www.racb.be. Des informations détaillées seront envoyées à chaque Participant pendant l'inscription.

6 - ENTRY FEES – INSURANCE

6.1 - Engagement individuel :

Chaque personne souhaitant participer à l'Ypres Historic Regularity 2020 se doit de remplir l'inscription en ligne 'demande de participation' sur le site web www.yfreshistoricregularity.com. Vous recevrez les instructions de paiement par e-mail. Le dossier est complet à partir de réception du paiement et le Participant recevra une confirmation de sa participation. L'organisateur doit recevoir le formulaire d'inscription et le paiement le 1^{er} Novembre 2020 au plus tard.

Il y aura **maximum 100 participants** admis au départ. Priorité est donnée aux équipages qui auront réglé les conditions de paiement. Lorsque le nombre maximum d'équipages a été atteint avant la fermeture des inscriptions, une liste d'attente sera créée.

Un membre de l'équipage et/ou la voiture peuvent être remplacés avec la permission de l'organisateur jusqu'au moment du contrôle administratif. Uniquement les stewards sont autorisés à permettre le remplacement d'un équipage complet.

En envoyant un formulaire d'inscription, tous les membres d'équipage sont soumis aux dispositions des règles indiquées.

Les droits d'engagement de chaque voiture sont fixés à **1490€** pour toutes les inscriptions et paiements reçus avant le 1^{er} août 2020.

Les droits d'engagement de chaque voiture sont fixés à **1650€** pour toutes les inscriptions et paiements reçus après le 1^{er} août 2020.

Le droit d'engagement inclut:

- un set de road books
- un set de carnets de contrôle
- les plaques rallye
- les numéros de portes
- assurance
- résultats en live
- le service sms
- logistique sportive et technique

- enregistrement des temps & tracking system Tripy
- les repas et boissons (extras non-inclus)
- trophées
- 2 vestes officielles

Un *golden package* est disponible:

- 'driver legend experience'
droit d'engagement + 250 € / équipage pour 2 nuits, petit-déjeuner dans un hôtel 3*²
 - chambre individuelle additionnelle = 250 € (2 nuitées)
- 'gentleman legend experience'
Droit d'engagement + 300 € / équipage pour 2 nuits, petit-déjeuner dans un hôtel 4*²
 - chambre individuelle additionnelle = 300 € (2 nuitées)

Une inscription avec 'golden package' est possible jusqu'au 1^{er} août ou en fonction de la disponibilité. Après cette date, veuillez contacter le secrétariat de l'événement afin de consulter les prix et la disponibilité.

² = les nuitées sont la nuit de vendredi à samedi et la nuit de samedi à dimanche dans une chambre double ou twin. Les extras ne sont pas inclus.

Un *service crew package* est disponible :

- « repair package »³
50 €
le package inclut:
* accès aux zones d'assistance
* plaque de rallye 'official service'
* 'map book' assistance
- « repair & eat package »³
250 € / 2 personnes
le package inclut:
* accès aux zones d'assistance
* plaque de rallye 'official service'
* 'map book' assistance
* lunchs (2p)
* winterbar (2p)
* fête de clôture (2p)
- « repair, eat & sleep package »⁴
500 € / 2 personnes
le package inclut :
* accès aux zones d'assistance
* plaque de rallye 'official service'
* 'map book' assistance
* lunchs (2p)
* winterbar (2p)
* fête de clôture (2p)
* 2 nuitées (2p)

³ = option disponible jusqu'au 1^{er} novembre

⁴ = option disponible jusqu'au 1^{er} août; le package inclut les nuitées dans un hôtel 3* ou 4* la nuit du vendredi au samedi et la nuit du samedi au dimanche dans une chambre double ou twin. Extras non-inclus.

Paiement:

Titulaire du compte: Superstage vzw
Numéro de compte: 3200 0624 4042
Nom de la banque: ING Belgique
IBAN: BE77 3200 0624 4042
BIC: BBRUBEBB

À noter ! Veuillez vous assurer que les noms de famille de l'équipage et « Regularity 2020 Entry fee » soient mentionnés comme communication de virement.

Annulation:

Chaque Participant qui complète et envoie un formulaire d'inscription, mais qui ne souhaite finalement pas participer doit annuler son inscription en écrivant une lettre / un e-mail au

secrétariat de l'épreuve avant le 1^{er} novembre, même si les droits d'inscription n'ont pas encore été payés.

Les remboursements suivants peuvent avoir lieu :

- En cas d'annulation avant le 1^{er} août : remboursement de 75% des droits d'inscription totaux
- En cas d'annulation avant le 1^{er} novembre : remboursement de 50% des droits d'inscription totaux
- En cas d'annulation après le 1^{er} novembre : pas de remboursement

Si l'annulation intervient avant le paiement des droits d'inscription, les règles mentionnées dans l'article ci-dessus seront appliquées et le montant restant devra être payé.

6.2 Les droits d'inscription sont remboursés totalement:

- aux candidats dont l'inscription n'a pas été acceptée,
- au cas où le rallye est annulé ou si le nombre minimum de 30 participants n'est pas atteint, l'organisateur se réserve le droit de réclamer un montant de 200 € à chaque équipage inscrit au moment de la décision d'annulation.

6.3 L'organisateur a souscrit une assurance en responsabilité civile, en accord avec le Code National du Sport de la RACB Sport et avec la Législation Belge du 21/11/1989 (Article 8). L'organisateur fournit l'assurance suivante aux Participants:

- Responsabilité Civile de la circulation:
 - Blessures physiques: illimité
 - Dégâts matériels: 100,000,000 € par accident
- Couverture Responsabilité Civile de l'Organisation
 - Blessures physiques et matérielles: € 5,000,000 par accident
 - Défense juridique: € 25,000 par accident
 - Excès (franchise) pour les dégâts matériels: € 125 par accident

Cette assurance couvre la Responsabilité Civile de la RACB et RACB Sport, l'organisateur de l'événement, la Commission Nationale des Sports, les autorités impliquées et leurs agents, services, personnes désignées ou membres (salariés ou bénévoles), ainsi que la Responsabilité Civile des véhicules participants et leurs personnes désignées.

L'assurance responsabilité Générale désigne la responsabilité pour les dégâts causés à une partie tierce, résultant d'une erreur d'organisation à l'occasion de la préparation, l'échéance et la terminaison matérielle de l'événement.

La correspondance de route libre n'est pas couverte par le contrat d'assurance à Responsabilité Civile de l'organisateur.

Les véhicules d'assistance, même avec les plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent être considérés comme participant officiel de l'événement. Ils ne sont donc pas couverts par l'assurance de l'organisateur et sont sous le seul contrôle de la responsabilité des propriétaires.

7 - PUBLICITE

Les dispositions spécifiées dans le Code doivent être respectées. Une copie de ces dispositions est disponible par l'organisateur sur demande. La publicité obligatoire des organisateurs sera spécifiée dans un bulletin.

8 – OBLIGATIONS GENERALES

8.1 Equipages

Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d'engagement seront admis au départ.

L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner la disqualification de la voiture.

8.2 Ordre de Départ - Plaques - Numéros

8.2.1 – Les numéros de départ seront attribués en fonction de l'année de construction du véhicule, avec les plus petits numéros pour les véhicules les plus anciens.

- Les numéros de 1 à 15 sont réservés aux équipes prioritaires. Les équipes prioritaires sont uniquement décidées par l'organisateur.

- La liste de départ de l'étape 1 – section 1 sera établie en fonction des véhicules présentés durant les vérifications techniques et de l'année de construction.

- Les listes de départ de l'étape 2 – section 2/3 et de l'étape 3 seront établies en fonction du classement général.

Tout retard au départ du Rallye ou d'une étape ou d'une section (nouveau départ après un regroupement) pourra être pénalisé, à la discrétion des commissaires sportifs.

8.2.2 - L'organisateur fournira à chaque équipage deux plaques de Rallye et 2 numéros compétition (Porte).

8.2.3 - Les plaques de Rallye comportant les numéros de Compétition de la voiture devront être apposées visiblement à l'avant et, si demandé, à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de la Compétition. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, une des plaques d'immatriculation de la voiture.

- Les numéros de Compétition fournis par l'organisateur devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du Rallye, sur chacun des deux côtés de la voiture.

- En cas d'abandon, l'organisateur pourra demander aux Concurrents 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 (lorsqu'ils sont utilisés) ou d'une plaque du Rallye pourra entraîner une pénalité en temps.

8.3 Carnet de Contrôle

8.3.1 - Chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires. Ce carnet est remis à la fin de chaque section.

Les carnets de contrôle doivent être visible sur demande, en particulier à chaque point de contrôle où un contrôleur y posera un cachet. Chaque modification sur le carnet de contrôle, que le contrôleur responsable n'a pas approuvé, résultera en exclusion du rallye. L'équipage est responsable de la présentation du carnet de contrôle. C'est donc la responsabilité de l'équipage de présenter le carnet de contrôle au commissaire responsable au moment approprié et de vérifier que le timing est correct.

Les Participants ne présentant pas les carnets de contrôle sont passibles de pénalités.

8.3.2 - Les fiches éventuelles des secteurs de tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.

8.4 Circulation - Réparations

8.4.1 - Pendant toute la durée du Rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités suivantes, à la discrétion des commissaires sportifs :

- 1^e infraction au sujet de la vitesse : *avertissement*.

- infractions suivantes au sujet de la vitesse :

km/h trop rapide(s) au carré

(à partir de 5 km/h au dessus de la vitesse tolérée)

exemple:

vitesse tolérée = 40 km/h

vitesse mesurée = 46 km/h

penalité = $6^2 = 36$ points de pénalité

Les zones où des contrôles de vitesse auront lieu à l'aide du système Tripy (pendant les liaisons ou les tests de régularité) seront annoncés dans le roadbook avec le symbole suivant :



Si un contrôle de vitesse a lieu lors d'un test de régularité, il n'y aura pas de point de contrôle dans cette zone et jusqu'à 300 mètres après la fin de cette zone de contrôle de vitesse.

- 1^{ère} et 2^{ème} infraction au sujet d'autres violations du Code de la Route :

150 points de pénalité

Les agents 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.

Lorsque les sections de tests de régularité utilisent des routes fermées où les limites de vitesses légales ne s'appliquent pas, la vitesse maximale sera de 130km/h. Pour ce qui concerne les pénalités, cette vitesse maximale aura même force de loi que la limite de vitesse légale.

8.4.2 - Les réparations et le ravitaillement sont libres, sauf :

- par des équipes d'assistance non-enregistrées
- pendant les tests de régularité
- pendant les spéciales à routes fermées
- dans le parc fermé / parc de nuit
- pendant les regroupements
- dans les zones de ravitaillement en carburant (l'équipage ne peut uniquement recevoir d'assistance de personnes tierces pour le ravitaillement en carburant. Aucune autre intervention technique ne peut être effectuée dans une zone de ravitaillement de carburant.)

L'organisateur prévoit des emplacements d'assistance recommandés. Ces emplacements sont clairement indiqués dans le roadbook. La distance maximale entre deux emplacements d'assistance est de 150 kilomètres.

- Le ravitaillement de carburant pendant la Compétition est libre. L'organisateur prévoit des zones de ravitaillement de carburant recommandées. Ces zones seront clairement indiquées dans le roadbook. La distance maximale entre deux zones de ravitaillements de carburant est de 150 kilomètres.

- Les zones d'assistance & les zones de ravitaillement de carburant recommandées seront communiquées aux équipes d'assistance enregistrées grâce à un « service crew map book » que les équipes recevront lors du contrôle administratif. Le « service crew map book » contient toutes les informations en ce qui concerne le timing et l'emplacement de chacune des zones d'assistance et de ravitaillement de carburant.

- Une équipe d'assistance doit avoir un extincteur d'au moins 6 kilogrammes à sa disposition dans le véhicule d'assistance.

- L'utilisation d'un tapis de sol est obligatoire aux différentes zones d'assistance.

8.4.3 - Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification :

- de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser,
- de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

9 - DEROULEMENT DU RALLYE

9.1 Départ

9.1.1 - L'intervalle de départ entre les voitures sera de 1 minute. Le départ sera donné en conformité avec le Programme.

9.1.2 - L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle dans un ordre incorrect entraînera une pénalité.

9.2 Contrôles - Dispositions Générales

9.2.1 - 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 agréés par la FIA (conformes aux dessins dans l'Annexe 1). Les lignes d'arrivée et tout point de chronométrage intermédiaire sur les sections de test de régularité ne seront pas indiqués. Un sigle "fin de la zone de contrôle" sera établi à une distance maximale de 1000 m après la ligne d'arrivée (fin) d'un secteur de test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé le dernier contrôle horaire de ce secteur de test de régularité.

9.2.2 - Les équipages sont astreints, sous peine d'une pénalisation, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours.

9.2.3 - 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 sur instruction du directeur de course.

9.2.4 - Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle.

9.2.5 - Les signes distinctifs des officiels et des commissaires sont :

Marshal	Bleu avec texte
Responsable de Spéciale	Rouge avec texte
Chargé de Relations avec les Concurrentes	Rouge avec texte
Commissaire technique	Noir avec texte

9.3 Contrôles de Passage et Contrôles Horaires - Abandon

9.3.1 - Contrôles de Passage

A ces contrôles, les commissaires en poste doivent 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.

L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage entraînera une pénalisation de **5 minutes**.

L'organisateur peut prévoir des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire. Il peut aussi mettre en place un ou plusieurs contrôles automatiques.

9.3.2 - Contrôles Horaires

- A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation par un membre de l'équipage. L'heure de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur. Les voitures avec équipage ont l'autorisation d'entrer la zone de contrôle (câd après le panneau jaune, câd la « zone panneau » à l'heure de pointage idéal (non pas la minute précédente).

Exemple :

- L'heure idéale est de 10h36
- Afin de pointer à l'heure idéale : passez le panneau jaune à partir de 10h36'00"
- Donnez le carnet de contrôle au commissaire avant 10h36'59"

- Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :
 - Pour tout retard : **10 secondes / minute (*)**
 - Pour toute avance : **60 secondes / minute**
 - Absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 3 heures.
 - Délai maximum autorisé entre deux contrôles horaires consécutifs : 30'.

(*) = pour chaque étape, l'équipage peut être retardé de 15 minutes au total sans pénalité

9.3.3 - Rattrapage

Si, lors d'une étape, un équipage saute pour des motifs techniques un contrôle horaire ou un contrôle de passage (qui peut être secret), il pourra être autorisé à participer à l'étape suivante (jour) et il lui sera attribué une pénalité de **3 heures**.

La voiture pourra devoir subir un contrôle technique supplémentaire. Afin d'être classée, la voiture doit se présenter au contrôle final.

9.4 Contrôles de Regroupement

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

9.4.2 - 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.

9.5 Secteurs de Tests de Régularité

9.5.1 - Les équipages doivent compléter les secteurs de tests de régularité à une ou plusieurs vitesse(s) moyenne(s) fixée(s) par les organisateurs, avec l'approbation des ASN concernées. Ces vitesses moyennes sont imposées par l'organisateur et seront annoncées une (1) semaine avant le début de l'événement.

Deux types de vitesses moyennes seront proposés par test de régularité :

- vitesse moyenne 'conditions normales'
- vitesse moyenne 'conditions exceptionnelles'

Par défaut, la vitesse moyenne 'conditions normales' sera utilisée. Si la vitesse moyenne 'conditions exceptionnelles' est appliquée à un ou plusieurs tests de régularité, le marshal au début du test en informera le participant par un bulletin.

Les secteurs de tests de régularité se déroulent dans la circulation publique et le départ est occupé par une personne physique. Le commissaire de poste indique le temps de départ des équipes sur le carnet de contrôle. L'équipage est responsable afin de démarrer à l'heure notée.

La position exacte du départ d'un test de régularité sera clairement indiqué dans le roadbook à l'aide d'une photo. L'équipage est responsable de déterminer correctement la position de départ de chaque test de régularité.

Il est interdit de dépasser d'autres participants à moins de 500m du départ d'un test de régularité, sauf si l'autre équipage a un problème technique et ne peut plus se déplacer.

Les sections de test de régularité seront organisées sur des routes ouvertes à la circulation publique : **Il n'y aura pas de point d'enregistrement de temps :**

- durant les 300 premiers mètres d'une section de test de régularité
- durant des zones de contrôle de vitesse
- jusqu'à 300 mètres après l'arrivée d'une zone de contrôle de vitesse

Il y aura une tolérance de 5 dixièmes de seconde de retard ou d'avance au pointage, par rapport à l'heure idéale de passage à chaque point de contrôle.

Si le système Tripy, pour n'importe quelle raison, arrête de fonctionner, à savoir en n'enregistrant qu'une partie des points de contrôle, les pénalités de l'équipage seront calculées en accordance avec la moyenne des pénalités infligées aux points de contrôle de la section en question.

Si un test de régularité est forcé d'être arrêté, les participants en seront informés par une personne physique au départ et doivent suivre une route alternative jusqu'au départ du prochain test de régularité. La route alternative sera indiquée à la fin du roadbook.

Les résultats du test de régularité abandonné ne seront pas comptés pour tous les participants dans le classement.

Le classement basé sur les temps des équipages est établi de la façon suivante :

- chaque dixième de seconde de retard à un point de contrôle
0,1 seconde
- chaque dixième de seconde d'avance à un point de contrôle (au-dessus de la tolérance)
0,2 secondes
- départ anticipé
30 secondes
- louper un point de contrôle
600 secondes
- pénalité maximale d'un test de régularité
600 secondes
- louper un test de régularité
600 secondes
- plus de 2 minutes d'avance à un point de contrôle
disqualification

9.5.2 - Secteurs de tests de régularité sur circuit fermé / spéciales sur routes fermées (**closed road stage**)

Une spéciale sur routes fermées est un test sur routes fermées ou sur un terrain privé où les équipes reçoivent un objectif de temps.

Porter un casque et une ceinture de sécurité est obligatoire durant les 'spéciales sur routes fermées'. Le casque et/ou les ceintures de sécurité ne doivent pas être homologués FIA.

Un point de mesure à la fin du test déterminera le temps de passage.

Chaque spéciale sur routes fermées aura un départ avec une personne physique présente. Le commissaire de poste enregistrera le temps de départ de l'équipage sur le carnet de contrôle. L'équipage est responsable de prendre le départ au moment du temps idéal.

La position exacte du départ d'une spéciale sur routes fermées sera clairement indiquée dans le roadbook à l'aide d'une photo. L'équipage est responsable de déterminer correctement la position de départ de la spéciale sur routes fermées.

Il est interdit de dépasser d'autres participants à moins de 500m du départ d'une spéciale sur routes fermées, sauf si l'autre équipage a un problème technique et ne peut plus se déplacer.

Si une spéciale sur routes fermées est organisée avec des tours, un marshal utilisera un drapeau rouge pour la procédure de départ. Temps que le drapeau rouge est levé, l'équipage ne peut pas prendre le départ. Uniquement au signal du marshal, l'équipage peut prendre le départ du test. Dans le roadbook, le « départ effectif » sera clairement indiqué comme « départ lancé ». Le temps de départ est déterminé une fois que l'équipage passe le « départ lancé ».

Si une spéciale sur routes fermées est forcée d'être arrêtée, les participants en seront informés au départ de celle-ci, et devront suivre une route alternative jusqu'au départ du prochain test. La route alternative est indiquée à la fin du roadbook. Les résultats

de la spéciale sur routes fermées abandonnés ne seront pas comptés pour tous les participants dans le classement.

Une spéciale sur routes fermées peut contenir un ou plusieurs 'stop & go', qui seront clairement indiqués dans le roadbook. À hauteur d'un 'stop & go', un marshal utilisera un panneau 'lollypop' afin d'arrêter chaque Voiture pendant 1 seconde.

Le classement basé sur les temps enregistrés des équipages est établi par catégorie de la façon suivante :

- chaque seconde sous l'objectif de temps :
0 secondes
- 1^{er} de catégorie **0.0 seconde**
- 2^{ème} de catégorie **1.0 seconde**
- 3^{ème} de catégorie **2.0 secondes**
- 4^{ème} de catégorie **2.5 secondes**
- 5^{ème} de catégorie **3.0 secondes**
- 6^{ème} de catégorie **3.5 secondes**
- 7^{ème} de catégorie **4.0 secondes**
- 8^{ème} de catégorie **4.5 secondes**
- 9^{ème} ou plus **5.0 secondes**
- temps de conduite final au-delà du 'temps maximum autorisé' :
3 minutes
- toucher un cône
temps de conduite + 10 secondes
- départ anticipé
temps de conduite + 30 secondes
- ignorer un stop & go
temps de conduite + 30 secondes
- parcours incorrect
temps de conduite + 120 secondes
- louper une spéciale sur routes fermées
600 seconds

9.5.3 «Contrôle Joker Secret»

Pour l'entièreté de l'événement, les 3 moins bons contrôles secrets enregistrés par équipage (avec un maximum de 60 points de pénalité par point de contrôle) seront décomptés du classement. Louper un point de contrôle, de l'avance à un point de contrôle ou des pénalités durant des 'spéciales sur routes fermées' ne seront pas qualifiés comme résultat joker. À la fin de chaque section, le « joker » sera appliqué.

9.6 Parc Fermé

Pendant le régime de «Parc Fermé» il est interdit de procéder à toute intervention sur la voiture (réparation, assistance, ravitaillement, etc.), excepté pour des raisons de sécurité. Une fois que l'équipage a garé la voiture dans le « Parc Fermé », l'équipage doit quitter le « Parc Fermé » immédiatement. L'équipage peut à nouveau entrer le « Parc Fermé », maximum 10 minutes avant l'heure de départ du « Parc Fermé ». Les règles de « Parc Fermé » sont également appliqués pendant le 'starting park' et les 'regroups'. Le Parc de nuit n'applique pas les règles du « Parc Fermé ».

9.6.1 Starting park / Parc de Départ

L'équipage (ou un membre de l'équipe) doit placer la voiture dans le Parc de Départ le vendredi 27 novembre entre 13h00 et 16h00. Chaque retard sera pénalisé comme décrit dans l'article 9.3.2.

9.6.2 Overnight park / Parc de nuit

Pendant la nuit du vendredi 27 novembre au samedi 28 novembre (après le dernier CH de l'étape), l'équipage a le droit de sortir la voiture du parc de nuit. Quand l'équipage décide de sortir la voiture du parc de nuit, l'équipage est obligé de retirer la voiture du parc de nuit dans les 30 minutes suivant le temps d'arrivée dans le parc de nuit. L'équipage est également obligé de placer la voiture dans le parc de nuit, au moins 30' avant l'heure de départ de la prochaine journée de compétition.

Pour des raisons de sécurité, le parc de nuit sera fermé entre 30' après l'arrivée de la dernière voiture jusque 30' avant le

départ de la première voiture lors de la prochaine journée de compétition.

Le samedi 28 novembre (après le dernier CH de l'étape), les équipages doivent laisser leur voiture dans le parc fermé obligatoire jusque 20h30. Entre 20h30 et 21h30, l'équipage a le droit de sortir la voiture du parc de nuit.

Pour des raisons de sécurité, le parc de nuit est fermé entre le samedi 28 novembre vers 21h30 et le dimanche 29 novembre vers 06h30.

10 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES - PENALITES

10.1 Vérifications avant le Départ

10.1.1 - Tous les équipages participant au Rallye de Régularité doivent se présenter aux vérifications techniques et administratives prévues conformément au programme du Rallye à l'heure indiquée dans la confirmation d'engagement.

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire,
- carte d'identité ou passeport,
- licences sportives valides.

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications techniques :

- documents officiels de la voiture d'après la législation nationale du pays dans lequel la voiture est enregistrée,
- assurance du véhicule

10.1.2 - Les vérifications techniques effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle de la marque et du modèle de la voiture, année de construction, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc.).

L'équipage devra présenter la Fiche d'Identité adéquate (voir Article 4.3) de sa voiture aux vérifications techniques.

Les panneaux portant les numéros de Compétition et les plaques de Rallye (fournis par l'organisateur) seront aussi vérifiés.

10.2 Contrôle final

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

10.3 Récapitulation des Pénalisations

Disqualification:

Art. 3:	exploration de l'itinéraire / recevoir de l'information « d'explorateurs »
Art. 8.4.2:	2ème infraction d'absence d'un extincteur
Art. 9.5.2	non-utilisation d'un casque / ceintures de sécurité

Disqualification possible : à la discrétion des commissaires sportifs

Art. 8.1:	Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'une personne additionnelle à bord, sauf en cas de «force majeure».
Art. 8.3.2:	Rectification ou modification apportée sur le carnet de contrôle sans approbation par le commissaire concerné.
Art. 8.4.3:	Obstruction, comportement antisportif.
Art. 9.3.3:	Absence du visa du dernier contrôle horaire de l'étape.
Art. 9.5.1:	Plus de 2 minutes d'avance à un point de contrôle d'une section de test de régularité.

Pénalisations en temps :

Art. 8.2:	Retard au départ du Rallye, d'une étape ou d'une section : 10 secondes / minute
Art. 8.2.3:	Absence d'un numéro de Compétition ou d'une plaque du Rallye : 10 minutes
Art. 8.4.1:	2ème et suivantes infractions aux limites de vitesse à partir de +5 km/h trop vite: km/h trop vite ²
Art. 8.4.1:	1ère & 2ème infraction aux prescriptions réglementant la circulation : 2 minutes 30 secondes
Art. 8.4.2:	1ère infraction d'absence d'un extincteur: 10 minutes
Art. 9.3.1	CP manquant: 5 minutes
Art. 9.3.2:	Retard à un contrôle horaire : 10 secondes / minute (*) (*) = 15' livres de pénalité de retard par étape
Art. 9.3.2:	Arrivée anticipée à un contrôle horaire: 60 secondes / minute
Art. 9.3.2:	Absence de visa d'un contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 3 heures
Art. 9.5.1:	Pour chaque dixième de seconde au dessus de l'objectif de temps à n'importe quel contrôle horaire (au dessus de la tolérance) : 0,1 seconde
Art. 9.5.1:	Pour chaque dixième de seconde en dessous de l'objectif de temps à n'importe quel contrôle horaire (au dessus de la tolérance) : 0,2 secondes
Art. 9.5.1:	Départ anticipé à une section de test de régularité : 30 secondes
Art. 9.5.1:	Louper une prise de temps d'une section de test de régularité : 10 minutes
Art. 9.5.1:	Non-complétion ou non-participation à une section de test de régularité: 10 minutes
Art. 9.5.1:	Pénalité maximale d'une section de test de régularité : 10 minutes
Art. 9.5.2:	Chaque seconde en dessous de l'objectif de temps : 0 seconds
Art. 9.5.2:	1 ^{er} de catégorie 0.0 seconde 2 ^{ème} de catégorie 1.0 seconde 3 ^{ème} de catégorie 2.0 secondes 4 ^{ème} de catégorie 2.5 secondes 5 ^{ème} de catégorie 3.0 secondes 6 ^{ème} de catégorie 3.5 secondes 7 ^{ème} de catégorie 4.0 secondes 8 ^{ème} de catégorie 4.5 secondes 9 ^{ème} ou plus 5.0 secondes
Art. 9.5.2:	temps de conduite final au-delà du 'temps maximum autorisé' : 3 minutes
Art. 9.5.2:	Toucher un cône: temps de conduite + 10 secondes
Art. 9.5.2:	Départ anticipé: temps de conduite + 30 secondes
Art. 9.5.2:	Ignorer un 'stop & go': temps de conduite + 30 secondes

Art. 9.5.2:	Parcours incorrect: temps de conduite + 2 minutes
Art. 9.5.2:	louper ou ne pas compléter une spéciale sur routes fermées: 10 minutes
Art. 9.6:	Entrer le parc fermé: 10 minutes

11 – CLASSEMENTS – PRIX - RECLAMATIONS

11.1 Classements

La méthode de classement, qui est laissée à l'appréciation de l'organisateur, sera exprimée en minutes et secondes de pénalité. Le classement final est calculé en additionnant les temps de pénalité réalisés lors des différents tests de régularité avec les pénalités sur les routes de liaisons et les autres pénalités. L'équipage avec le moins de pénalités sera déclaré vainqueur final.

En cas d'égalité, le vainqueur est l'équipage qui a roulé avec le véhicule le plus ancien. Ensuite vient le véhicule avec le déplacement le plus bas.

Un classement provisoire sera établi à la fin de chaque test de régularité et chaque 'spéciale sur routes fermées'.

Un classement provisoire, pénalités des routes de liaison et autres pénalités incluses sera établi à la fin de chaque section.

11.2 Prix - Coupes

11.2.1 – Classement Général

1 ^{er} équipage	2 coupes
2 ^{ème} équipage	2 coupes
3 ^{ème} équipage	2 coupes
4 ^{ème} équipage	2 coupes
5 ^{ème} équipage	2 coupes

11.2.2 – Classement de Classe

1 ^{er} équipage	2 coupes
--------------------------	----------

11.2.3 – Classement des Dames

Le meilleur équipage 100% féminin dans le classement général gagne le Classement des Dames.

11.2.4 – Esprit de l'événement 'Frans Thevelin Trophy'

Un trophée séparé sera organisé pour tous les véhicules avec homologation avant le 01.01.1966 et/ou les véhicules avec <1300cc. Le top 3 recevra un prix 'esprit de l'événement – Frans Thevelin Trophy'.

11.3 Remise des Prix

La remise des prix aura lieu le 29 novembre 2020, vers 16h00 pendant la fête de clôture..

Adresse:

Yperley
Sint-Jacobsstraat 1
B-8900 Ieper

11.4 Réclamations

11.4.1 - Toute réclamation devra être faite en accord avec le Code.

Chaque réclamation doit être présentée par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

11.4.2 - Toute décision des commissaires sportifs est finale.

Annexe A: Panneaux de contrôle des Rallyes de Régularité



Contrôle horaire



Contrôle de passage



Départ du Test de Régularité



Fin du Test de Régularité

Annexe B: Appareil de contrôle et d'enregistrement de temps 'TRIPY-R'

DESCRIPTION GPS

Pendant les vérifications techniques, le véhicule doit être équipé d'un GPS TRIPY, qui contrôlera de façon permanente votre itinéraire, contrôlera votre vitesse et enregistrera de façon précise l'heure de passage au points de contrôle.

Le système est composé de :

1. Un appareil GPS TRIPY-R (largeur : 12cm ; hauteur : 8cm ; profondeur (velcro inclus) : +/- 3cm)
2. Un câble d'alimentation afin de connecter l'appareil TRIPY-R au câble d'alimentation de votre véhicule (longueur du câble : +/- 2cm)
3. Quatre pièces de velcro afin de coller le TRIPY-R sur votre pare-brise



Durant les vérifications techniques, le GPS TRIPY-R sera installé & contrôlé par un technicien.

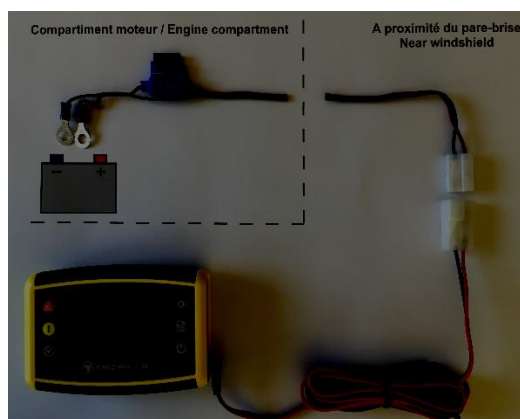
AGENCEMENT DU VEHICULE

Installation du câble de raccordement électrique par vos soins :

Équipez votre véhicule d'un câble de raccordement afin d'alimenter votre système GPS TRIPY-R. Ce câble électrique (6V ou 12V) doit être directement connecté à la batterie du véhicule afin d'alimenter continuellement de courant (24/7). Le câble doit être conforme aux spécifications techniques suivantes :

- La connexion d'alimentation en courant que vous devez installer doit consister en deux conducteurs d'une section d'environ 1mm².

- Le + positif (indiqué par un conducteur rouge) doit être protégé par un fusible 1 ampère installé le plus proche possible de la batterie. Nous vous conseillons d'utiliser un fusible automobile de qualité (éviter les fusibles en verre tubulaire peu fiables).
- Votre câble d'alimentation doit arriver dans le cockpit, proche du pare-brise, côté co-pilote, où le système GPS TRIPY-R sera installé à l'aide d'un velcro.
- Dans l'habitacle, le bout de votre câble d'alimentation doit se terminer par un boîtier connecteur mâle « T » à deux voies avec deux connecteurs 6,3mm female blades (description technique du connecteur ci-dessous).
 - Connecteur Würth compose de deux pièces : un connecteur mâle « T » à deux voies blanc avec deux connecteurs 6,3mm female blades.
 - Boîtier de connecteur T blanc : Würth réf. 0555 100 23
 - Connecteur female blade de 6,3mm : Würth réf. 0558 991 7
- Prenez soin de placer le fil positif du côté droit du connecteur, comme indiqué sur la photo ci-dessous.



Boîtier de connecteur mâle



Female blades



Porte-fusible automobile

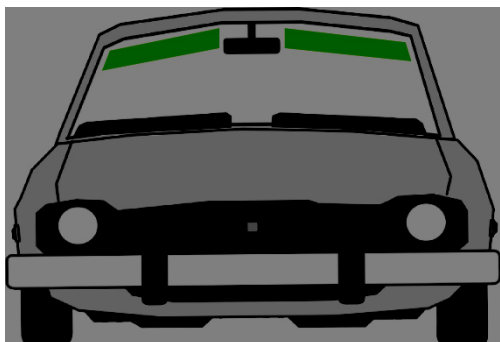
Vous pouvez trouver ces connecteurs dans des magasins d'outillage Würth (souvent avec une quantité de commande minimale de 10 pièces).

Ce connecteur est également disponible à la pièce chez AES (<https://www.autoelectricsupplies.com>) - référence 050107 (kit de boîtiers en plastique mâle + femelle) + référence 050203 (female blades 6,3mm).

L'alimentation en courant doit être **PERMANENTE, 24h/jour**, pour la durée entière du rallye, également quand les véhicules se trouvent dans le Parc Fermé à la fin des spéciales. La consommation du GPS TRIPY-R est très basse et ne devrait pas décharger la batterie de votre véhicule.

Placer le GPS TRIPY-R à l'intérieur de votre véhicule :

- Lors de l'installation du GPS TRIPY-R, le technicien placera l'appareil sur la partie supérieure de votre pare-brise (surface autorisée en vert sur la photo ci-dessous). À l'intérieur de cette zone, vous pouvez choisir votre emplacement idéal. Aucun autre emplacement n'est autorisé (espace de rangement, fenêtre latérale, ...)



- La face arrière du GPS TRIPY-R doit être positionnée sur le pare-brise (la face avant avec l'écran LCD du côté pilote / co-pilote).
- Aucun autre équipement électronique ne peut être placé à moins de 50cm du GPS TRIPY-R.
- Le câble d'alimentation TRIPY-R (longueur = 2m) doit être connecté au câble d'alimentation permanent que vous avez préparé (expliqué ci-dessus) et l'autre bout sur le GPS TRIPY-R (côté droit comme indiqué sur la photo de la première page). Il est donc nécessaire de prévoir quelque chose afin d'accrocher le câble au pare-brise afin qu'il n'y ait pas de risque que celui-ci vous dérange pendant le rallye.

Une fois que le système GPS a été installé et testé :

Une fois que le système GPS TRIPY-R a été complètement installé et testé par le technicien, il ne peut pas être déconnecté, ne peut pas être délocalisé dans le véhicule et ne peut être retiré du véhicule jusqu'à l'arrivée de la dernière étape. L'organisateur doit être capable de communiquer par radio avec l'équipement TRIPY-R durant la journée et la nuit. Quand un véhicule ne répond pas, car le système TRIPY-R a été déconnecté ou retiré de la voiture, ou alimenté de façon incorrecte, le compétiteur sera pénalisé.

ACOMPTE / RESTITUTION

Lors des contrôles administratifs, l'organisateur vous demandera de remplir le formulaire de dépôt, afin de garantir la restitution du système GPS TRIPY-R à la fin du rallye.

Le montant de l'acompte est de 500€.

Le système GPS TRIPY-R et son câble d'alimentation doivent être retournés à TRIPY ou au Chargé des relations avec les Concurrents à la fin du rallye. En cas d'abandon pendant le rallye, le système GPS TRIPY-R peut être retourné au Chargé des relations avec les Concurrents qui sera présent au Parc Fermé au début et à la fin de chaque étape. Dans tous les cas, le système GPS doit être rendu au maximum 5 jours après la fin du rallye. À la fin de cette période, l'équipement sera considéré comme « non-retourné » et sera facturé selon les conditions mentionnées ci-dessus.