



Ostbelgien Classic

2-3-4 décembre 2022

BRIEFING



Traduction en français de la version officielle anglaise

Ostbelgien Classic 2022 – Briefing

L'équipe Thevent AG, organisatrice de l'Ostbelgien Classic 2022, vous remercie pour votre présence et vous souhaite la bienvenue **dans la région de l'Ostbelgien** ; elle espère que vous passerez trois jours de compétition agréables et conviviaux.

1. Découpage de l'événement

- a. l'étape 1 :
Eupen TC01 – Eupen TC06 ;
- b. l'étape 2, divisée en trois parties :
(1) Eupen TC07 – Amel TC10 ;
(2) Amel TC10 – St-Vith Zoning TC12 ;
(3) St-Vith Zoning TC12 – Massen TC15 ;
- c. L'étape 3, divisée en trois parties :
(1) Massen TC15 – Hôtel Schröder TC17 ;
(2) Hôtel Schröder TC17 – Bütgenbach TC19 ;
(3) Bütgenbach TC19 – Eupen TC24 ;

2. Philosophie de l'épreuve

Cette épreuve de régularité historique à parcours secret est réalisée sous l'égide du RACB et de la FIA. Nous avons **marié** les règlements imposés par les autorités sportives, les mesures de sécurité et les contraintes liées au trafic avec le côté découverte de notre belle région.

Nous mettrons le cap sur l'Eifel, l'Allemagne, le Luxembourg et bien d'autres endroits pour **qu'il devienne** la finale du FIA Historic regularity Trophy.

3. Relation-concurrents

Christian Haag
GSM : +32 470 44 77 18

4. Catégories

Il y a 2 catégories : la **Classic +** et la Classic. Les parcours des 2 catégories sont 100 % identiques, seules les moyennes changent, notamment dans les secteurs en graviers.

En **Classic +**, il y a un groupe composé des équipages qualifiés pour **le FIA Historic regularity Trophy**.

Ordre de départ : FIA – **Classic +** - Classic ; Etape 1 dans l'ordre des numéros, Etapes 2 et 3 dans l'ordre du classement en respectant l'ordre des 3 catégories.

Si un concurrent **Classic +** perdait beaucoup de temps, il pourrait se retrouver au milieu des Classic et réguler à des moyennes différentes ! Soyez fair-play et laissez passer un concurrent plus rapide dès que le terrain le permet.

Pour la catégorie Classic, vous pourriez passer devant des **panneaux qui ne s'appliquent qu'à la catégorie Classic +**, notamment des TCS. Toutes les catégories doivent relever les CP qui se trouvent à droite de la route dans le sens de circulation.

5. Heure officielle

L'heure officielle du rallye est **l'heure du Tripy**.

6. Liens

Official Notice Board : www.ostbelgien-classic.be ou Sportity (voir le document Various Informations)

Classements : suivre le lien sur Sportity

7. Sécurité

Au cours de cette épreuve, l'élément le plus important à respecter, **c'est la sécurité !** le respect du **Code de la Route**, des limitations de vitesses, le respect des riverains dans les villages traversés, des promeneurs, des vélos, des cavaliers... Pour obtenir les autorisations, nous avons dû nous engager à contrôler la vitesse dans les traversées d'agglomérations, ce qui explique le nombre de SLOW Zone TRIPY et de changements de moyennes particulièrement élevés.

8. Assistances

Une liste de points d'assistance proposés sera remise aux participants qui en ont fait la demande avec les coordonnées GPS. **Rappel** : toujours placer une bâche sous la voiture lors des interventions et récupérer tous vos déchets.

Toute assistance extérieure est interdite, entre les TC Regroup IN et TC Regroup OUT ainsi que dans les zones de TC et à tous les starts (l'ensemble des zones de contrôles).

Partout ailleurs, les assistances sont libres, moyennant le respect des règles de sécurité.

Si un véhicule d'assistance devait se rendre dans un RT ou un TCS pour récupérer une auto ou un dépannage, cela ne pourrait se faire qu'avec l'autorisation de la Direction de Course qui s'assurera que les autres concurrents ne pourront pas être gênés.

9. Parcs de départ

Day 1-Day 2 : 'Klötzerbahn à Eupen

Day 3 : Massen à Wemperhardt (GDL)

10. Roadbooks

Le roadbook sera distribué 30 minutes avant votre heure de départ pour les **Classic +** et 45 minutes avant pour les Classic selon la liste des départs de chaque étape.

Roadbook : retrait au Zweitraum, Klötzerbahn à Eupen et à l'entrée du centre commercial Massen.

11. Feuilles de route

Les feuilles de route vous seront remises sur le podium de départ de chaque étape pour toute la journée, elles seront reprises par le commissaire en place à la fin de chaque section.

Les temps indiqués en **noir** sont à respecter, le pointage en avance aux TC est autorisé lorsqu'il y est indiqué "Early Check-in".

Les temps indiqués en **rouge** sont conseillés pour respecter l'horaire prévu mais non pénalisés.

Afin de vous permettre de respecter le code de la route, les temps de liaisons ont été calculés à une vitesse raisonnable et les 15 minutes sans pénalités prévues à l'article 10.3.2.5. du règlement seront réparties comme suit :

Etape 1 : - 10' de service facultatives avant le TC04
- 5' sans pénalités au TC04

Etape 2 :

Section 1 : - 5' de service facultatif avant le TC09
- 15' de pause facultative avant le TC09
- 20' de service facultatif avant le TC10
- 1h de lunch avant le TC10

Section 2 : - pas de pénalité au TC11
- 10' de service facultatif avant le TC12

Section 3 : - 20' de pause facultative avant le TC13
- 10' ont été ajoutées au temps nécessaire pour se rendre au TC14

Etape 3 :

Section 1 : - 10' de service facultatif avant le TC17
- 10' de pause facultative avant le TC17

Section 2 : - 5' de service facultatif avant le TC19
- 1h de lunch avant le TC19

Section 3 : - pas de pénalité au TC20
- une longue liaison calculée très large au TC22
- pas de pénalité entre les TC23 et TC24 Podium Final

Néanmoins, il faut garder à l'esprit que chaque TC fermera 30' après l'heure de passage idéale du dernier concurrent.

Pour figurer dans le classement final, chaque équipage devra franchir le TC24 Podium Final avant sa fermeture.

Ainsi, avec plusieurs TC situés juste après une pause, il est facile de rattraper du temps perdu en diminuant votre temps de pause et pointer dans les délais.

Si les conditions météo ou de circulation l'imposaient, ces délais pourraient être réévalué par la Direction de course et vous en seriez avertis via Sportity.

Au dos de chaque feuille de route, se trouvent les cases Contrôles de Passage (CP) à remplir pour la section en cours.

Important : s'il devait y avoir une indication contradictoire dans les documents, les indications reprises sur la feuille de route priment toujours sur celles reprises dans le roadbook.

De même que les indications de vitesses moyennes à respecter dans le tableau des moyennes priment toujours sur les indications reprises dans le roadbook.

Dans les roadbook, il y a régulièrement des indications de vitesse dans les traversées de villages.

Ces indications peuvent être de 2 types :

- Une vitesse avec la mention Radar Tripy, ce sont des vitesses à respecter sous peine de pénalités comme expliqué au chapitre 13.
- Une vitesse seule est une recommandation pour la traversée de ce village et vous indique à quelle vitesse nous avons calculé le temps du secteur en cours.

Particularités :

- En RT, il peut arriver que la vitesse indiquée soit un peu supérieure à celle des tables imposées puisqu'il s'agit d'une recommandation à ne pas dépasser, c'est toujours la table qui prévaut (rappel).
- Pour la catégorie Classic, la vitesse sera plus souvent inférieure à ce qui est mentionné dans le roadbook, consultez vos tables en priorité !

12. Moyennes

Les moyennes sont données sous forme de tableau avec les différents changements et sous forme de tables avec les temps de passage en fonction de la distance parcourue.

Certains changements de moyennes sont indiqués dans le roadbook mais ce n'est pas systématique.

13. Utilisation du système Tripy

- a. Le système Tripy, système basé sur la technologie GPS, est utilisé pour réaliser le chronométrage. Il va permettre non seulement de chronométrer chaque équipage pendant les RT (Regularity Test), mais il va aussi réaliser le pointage électronique de certains TC (Time control) et des TCS (Time control per second). Les Tests 01 et 06 sont chronométrés avec des cellules photoélectriques ou mesure du tuyau.
- b. **La procédure de pointage à un TC** est décrite en détail dans le règlement au paragraphe 10.3.2. Vous devez bien suivre cette procédure.

Pour ne pas être pénalisé, un équipage ne pourra franchir le panneau jaune qu'à son heure idéale. Ex : un équipage doit pointer à 10h06. Il ne peut donc franchir le panneau jaune avant 10h 06' 00" s'il ne veut pas être pénalisé. Le pointage idéal est pris en considération de 10h06' 00" à 10h06' 59"
L'endroit du contrôle est virtuel et sera signalé sur le terrain (panneau rouge).

Lorsque le TC est chronométré au Tripy, **il ne faut pas s'arrêter à ce contrôle virtuel**, l'enregistrement du temps se faisant automatiquement au passage de celui-ci.

Pour connaître votre heure de pointage, il suffit de regarder votre Tripy lorsque la voiture franchit le panneau rouge. Vous pourrez reporter cette heure sur votre feuille de route à la case réservée au concurrent (competitor only) afin de calculer votre heure idéale pour le prochain TC.

La position exacte du panneau jaune est le panneau placé sur le bord de la route par l'organisation, pour autant que celui-ci n'ait pas été enlevé par une personne malveillante.

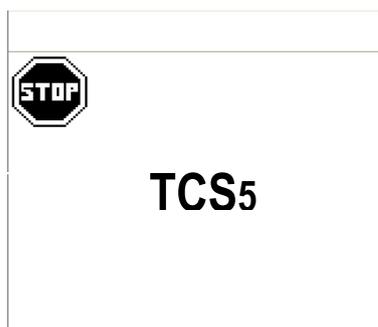
Surveillez donc toujours votre Tripmaster à l'approche d'un TC et arrêtez-vous lorsque vous êtes à 100 mètres si vous n'apercevez pas le panneau jaune de l'organisation.



Il y a toujours 80 à 100 mètres entre le panneau jaune et le panneau rouge. La distance reprise dans le roadbook pour le TC est celle du panneau rouge.

c. Procédure de pointage à un TCS

L'écran du Tripy va afficher un symbole et un décompte 100 m avant le panneau d'entrée de zone (jaune) et 200 m avant le panneau TC rouge) :



A un start TCS, l'équipage doit TOUJOURS démarrer à la minute et 0 seconde !

Si 2 équipages se présentent au départ en même temps, le suivant doit attendre la minute suivante.

Il est interdit de partir à la minute et 30 secondes comme à un start RT.

A une arrivée TCS, l'équipage doit pointer à **la seconde**, en fonction du temps accordé sur la feuille de route pour réaliser le secteur.

Ex : Pointage au TC 4 : 20h05'
Temps imparti pour se rendre au TCS 5 : 3' 05"
Vous devez pointer au TCS 5 : 20h08' 05"

Comment pointer ? Vous pouvez pénétrer dans la zone (panneau jaune) maximum 20 secondes avant votre heure idéale.

Vous devez franchir le TCS matérialisé par le panneau rouge à l'heure idéale de pointage à la seconde (dans notre exemple ci-dessus : 20h 08' 05").

Pour être pointé exactement avec le Tripy, vous devez être en mouvement sur la ligne du TCS : vous ne pouvez donc stationner devant le panneau rouge et attendre votre heure idéale ; vous devez passer la ligne du panneau avec une vitesse **de minimum 10 km/h**.

Dès que vous avez franchi le panneau rouge représentant le TCS, le Tripy indiquera pendant environ 20 secondes, votre heure de pointage précise. Vous pourrez alors reporter cette heure sur votre feuille de route à la case réservée au concurrent (*Competitor only*) afin de calculer votre heure idéale pour le prochain TCS.

Si deux TCS se suivent, vous devez additionner le temps du TCS suivant au temps effectivement réalisé qui s'affiche sur l'écran du Tripy.

Ex : en fonction de l'exemple ci-dessus, vous devez pointer au TCS 6 en tenant compte du temps imparti de 5' 26". Il convient de faire la somme des temps, donc 20h 08' 05" (pointage au TCS 5) + 5' 26" = 20h 13' 31".

Par contre, si vous aviez pointé au TCS 5 en retard de 3 secondes, à 20h 08'08", vous devez pointer au TCS 6 à 20h 13' 34". On ne rattrape jamais le temps perdu précédemment .

Lorsqu'un TC suit un TCS, il convient de ne pas tenir compte des secondes pour calculer le pointage au TC. Ex : en fonction de l'exemple ci-dessus, vous devez pointer au TC 7 en tenant compte du temps imparti de 4'. Votre temps de référence pour définir votre heure de pointage est 20h 13' 31" sans tenir compte des secondes, soit 20h13. Vous devrez donc pointer au TC 7 à 20h17.

Attention : Les TCS 05 et 21 ont dû être supprimés pour des raisons techniques, ils seront parcourus et seule la prise de temps y est supprimée. Vous devez donc prendre le départ de ce TCS et à votre passage au point initialement prévu qui sera matérialisé par un panneau rouge, vous devrez remettre votre trip à 0 afin de continuer à suivre votre roadbook mais le chrono continue jusqu'à l'arrivée suivante. Les feuilles de routes ont été adaptées à ces 2 cas, suivez donc les instructions de la feuille de route.

C'est exactement le même principe que pour un TC humain où le commissaire est absent, vous continuez votre route en additionnant les 2 temps sauf qu'ici, l'addition des temps est déjà réalisée sur la feuille de route.

Pour la catégorie Classic, ce principe s'appliquera régulièrement puisque pour rendre les TCS moins ardu, nous en avons regroupé plusieurs de la catégorie **Classic +**

- d. La procédure de démarrage d'un RT en auto-démarrage (Auto-Start) est identique à celle d'un TCS.

L'endroit du départ est toujours clairement indiqué dans le roadbook et matérialisé sur le terrain par le panneau suivant :



Pour prendre le départ d'un RT en auto-start, l'équipage doit se porter à hauteur du panneau et **démarrer à son heure idéale**.

- e. Si, suivant les aléas de la course, deux équipages devaient prendre le départ d'un RT en même temps, l'équipage arrivé le premier au panneau de départ sera prioritaire. L'autre équipage ne pourra s'élancer dans le RT que 30 secondes plus tard.

Partir à 2 voitures dans la même minute serait une source d'accident potentielle.

Vous devez tenir compte que le temps repris sur la feuille de route entre un TC et un départ de RT n'est qu'indicatif.

Dans le cas qui nous occupe, la deuxième voiture, qui verra son temps entre le TC et le départ RT porté **à 30 secondes** supplémentaires, ne sera donc pas pénalisée (**comme décrit au point 10.5.5 du Règlement particulier**).

Le temps imparti, indiqué sur la feuille de route, entre un TC et un départ RT ou entre deux RT, est toujours indicatif. Il est bon de signaler que l'heure de pointage du TC qui suit le RT, ou une série de RT, doit être respecté, sous peine de pénalités décrites au point 10.5.3 du Règlement particulier.

Vu que l'heure de départ des RT et des TCS est indicative, il est interdit de se dépasser dans les derniers 500 m qui précèdent un start RT ou un start TCS.

- f. Vu la difficulté à obtenir les autorisations de passage et le soin qui a été apporté au RB pour vous signaler les endroits délicats, la direction de course n'hésitera pas à sanctionner tous les excès, suivant l'Art 9.4.5 du Règlement Particulier de l'épreuve.

Les contrôles de vitesse dans les zones sensibles sont effectués par l'intermédiaire du système Tripy. Entre deux points clairement identifiés sur le terrain, le concurrent ne doit, en aucun cas, dépasser la vitesse prescrite dans le roadbook, dans la case « Instruction » précédé de la mention «SLOW Zone TRIPY». Si, sur le secteur déterminé par les deux points et identifié clairement comme «SLOW Zone TRIPY», la vitesse à ne pas dépasser est mesurée sur la moyenne de la zone, pas en vitesse instantanée, la pénalisation prévue au point 9.4.5.3 du Règlement particulier sera appliquée.

Aucune prise de temps en RT ne peut être effectuée dans le secteur de contrôle de vitesse d'une «SLOW Zone TRIPY». De même, aucune prise de temps n'est effectuée à moins de **200 mètres** après un secteur de contrôle de vitesse d'une «SLOW Zone TRIPY». Les secteurs où la vitesse doit être adaptée en fonction des indications du roadbook ou de la moyenne à réaliser pendant un RT peuvent être soumis à des prises de temps si la mention «SLOW Zone TRIPY» n'apparaît pas.

- g. Il n'y a pas de prise de temps à moins de **200 m** du départ ou **200 m** après une zone «SLOW Zone TRIPY».

14. Quelques rappels importants concernant le roadbook

- a. Comme le veut la théorie, dans les secteurs parcourus en fléché métré, entre deux notes, il convient de rester sur la route principale (SOMR – Stay on main road).
- b. Les voies sans issue et les ECL (Excepté Circulation Locale) et assimilées ainsi que toutes les routes barrées par un signal F99 a, b ou c (routes réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers et/ou véhicules agricoles) ne sont pas renseignées et sont donc considérées comme des murs, sauf si une de ces routes est empruntée ou si le fait de les renseigner est nécessaire à la bonne compréhension de l'itinéraire. Il en est de même des aires de parking signalées par un panneau P.

Le panneau suivant ne constitue pas une interdiction d'emprunter le chemin ou la route considérée :



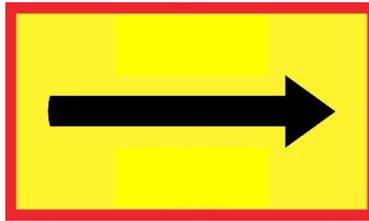
La mention « bei frost, schnee und tauwetter / kein winterdienst » signifie : « par temps de neige, de gel ou de dégel / pas de service d'épandage »

Même en cas de neige, nous avons l'autorisation des communes pour y passer donc ne pas tenir compte de l'interdiction.

- c. En ce qui concerne les cartes tracées, **il faut respecter scrupuleusement l'itinéraire tracé et les instructions du roadbook (points à relier). La carte prévaut toujours sur le terrain.**
- d. Routes sur bordure et cassis : les routes sur bordure sont signalées comme des routes normales, les bras de schéma les représentant étant cependant entravés par le signe conventionnel du cassis (~).
- e. Il n'a pas été tenu compte de la signalisation temporaire installée suite à des travaux ou à un contournement temporaire pour la représentation des schémas.

15. En ce qui concerne le parcours routier

- a. Nous insistons sur le fait que le roadbook a été réalisé de manière responsable : lorsque l'itinéraire le permet, c'est-à-dire en dehors de toute habitation, les secteurs sont compétitifs et la moyenne est de 45 à 50 km/h.
- b. Si l'itinéraire passe par un village ou un hameau, la moyenne est toujours inférieure au maximum autorisé. Nous vous convions à consulter le temps et le kilométrage du secteur au-dessus de la page du roadbook. Les autorisations de passage étant très difficiles à obtenir, la direction de course n'hésitera à pénaliser, voire à exclure, un équipage qui ne respecterait pas les limitations dans les villages et les hameaux.
- c. Si un TC humain n'était pas en place, il convient de continuer l'itinéraire et de cumuler les temps jusqu'au CH/TC suivant. De même, si une déviation de dernière minute vous fait éviter un TC réalisé au moyen du Tripy, il convient de cumuler les temps pour pointer au TC Tripy suivant. Si une déviation est installée dans un RT, les prises de temps qui suivent la déviation sont automatiquement annulées.
- d. Flèche installée par l'organisation en cas de déviation :



Sur la dernière flèche de la déviation, une mention au marqueur noir vous indiquera à quel schéma vous vous trouvez dans le roadbook.

Avant de partir, consulter l'Official Notice Board sur Sportity pour prendre connaissance d'un éventuel changement.

16. CP

- a. Il y a quelques CP (Contrôle de passage) le long de l'itinéraire.
- b. Les CP sont soit tenus par du personnel, soit de type « routes de nuit » à relever soi-même.
- c. Les CP tenus par du personnel sont annoncés par le panneau suivant :



- d. Les CP « routes de nuit » sont comme représentés ci-après :



Parfois avec un logo Ostbelgien Classic ou The Event

- e. Vous devez retranscrire sur votre feuille de route la lettre ou le chiffre représenté sur le CP « Routes de nuit ».
- f. Il n'y a pas de « faux » CP mais il peut y en avoir qui s'appliquent à l'autre catégorie.

17. Les jokers

a. Chaque participant dispose d'un nombre de « jokers » en RT par partie d'étape.

Ce nombre sera communiqué en début de journée pour l'étape du jour afin de tenir compte des conditions de circulation prévues.

b. Ce « joker » correspond à la plus haute pénalité de retard encourue lors d'une unique prise de temps dans les RT de cette étape.

c. Un « joker » pour l'ensemble de l'épreuve sera appliqué pour les TCS,

d. Le « joker » RT ou TCS ne s'applique pas sur une prise de temps manquante ou en avance.

18. Test 02 Francorchamps

Le Test 02 Francorchamps aura un classement unique et ne sera pas comptabilisé dans le classement de l'Ostbelgien Classic. Un prix spécial sera remis au vainqueur du Test Francorchamps.

La participation au Test Francorchamps est facultative.

Suite à des travaux sur la piste, il n'est pas possible de boucler un tour complet.

Dans le roadbook, vous trouverez les schémas de tous les tours à effectuer.

En résumé :

- Départ lancé au panneau vert au pied du raidillon.
- Time 1 : +/- 100 m avant le virage "Double Gauche"
- Time 2 : sur la ligne F1 puis décélération jusqu'à la sortie de la piste à hauteur du virage de "La Source"
- 1^{er} tour : reconnaissance
- 2^{ème} tour : tour de référence pour fixer le Time 1 et le Time 2 (ils peuvent être différents)
- 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} tour : tours chronos pour reproduire le plus précisément possible Time 1 et Time 2 au 0.1 de seconde.

- Il est interdit de dépasser la vitesse de 130 km/h (vitesse instantanée) sous peine d'annulation du chrono en cours.
- Il est interdit de s'arrêter ou de freiner brusquement sans raison valable sur la piste, notamment à l'approche des points de contrôle.
- Pour être classé, **lors du tour de référence**, il faudra avoir réaliser un temps de maximum **5' 31,8"**, ce qui correspond à une moyenne de 65 km/h. Si le temps est supérieur ou égal, tous les temps chrono seront annulés.
- Pendant la traversée des paddocks, il est demandé de respecter une vitesse de maximum 40 km/h.
- En cas d'ex-aequo, les concurrents seront départagés selon l'article 12.1.2. du règlement.

19. Remarques

Toute remarque ou réclamation sera faite via le formulaire « QUERY FORM » adéquat se trouvant dans le roadbook Informations, dans un délai de maximum de 30 minutes après l'arrivée de chaque étape.

A remettre obligatoirement au Relation-Concurrent qui le transmettra à la Direction de Course.

Il est interdit aux concurrents de contacter en direct le bureau de calcul.

Toute réclamation concernant des éventuels blocages par des riverains, tracteurs, camions ou autres véhicules... sera traitée comme un fait de course, les jokers sont prévus pour pallier ce genre de problème dans des limites raisonnables et non pas pour gommer une erreur d'un concurrent. Seul un problème d'organisation ou un blocage grave impactant l'ensemble des concurrents sera analysé par la Direction de course **et/ou** le collège des commissaires sportifs pour prendre les mesures adéquates.

20. Rappel !



Ce panneau signifie « Circulation interdite excepté les riverains » : c'est donc un mur. La route n'est pas renseignée dans le roadbook sauf si cela était nécessaire à la compréhension.



Ce panneau signifie « Circulation interdite en cas de verglas, de neige et de dégel. Pas de services hivernaux » : ce n'est pas un mur. La route est généralement renseignée dans le roadbook.

Etienne MASSILLON
Directeur de Course