

YPRES HISTORIC REGULARITY

TIMED BY



MOMENTO™
INDEPENDENT SWISS WATCH BRAND



RÈGLEMENT

22-23-24 NOVEMBER 2024



Règlement particulier

YPRES HISTORIC REGULARITY 2024 22-23-24 novembre 2024

Les modifications par rapport à 2024 sont surlignées en jaune
VISA RACB: REG02-M97 op 07/11/2024

PALMARÈS

Ypres Regularity

2023 | *International* | Christophe Baillet – Colliard Pierre (Ford Escort MK 2)
2023 | *National* | Jurgen De Bruyne – Bart Engels (Toyota Corolla)
2022 | Yves Deflandre – Yves Noelanders (Porsche 911)
2021 | Guino Kenis – Dupan Anton (BMW 325i)
2019 | Ruben Maes – Michel Perin (Porsche 914/6)
2018 | Yves Deflandre – Yves Noelanders (Porsche 911)

Ypres Rally

2023 | Adrien Fourmaux – Alexandre Coria (Ford Fiesta Rally 2)
2022 | Ott Tänak – Martin Järveoja (Hyundai i20N Rally 1)
2021 | Thierry Neuville – Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 Coupé WRC)
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 Chiarcossi (Peugeot 207 S2000)
2006 | Giandomenico Basso - Mitia Dotta (Fiat Punto Abarth S2000)
2005 | Kris Princen - Dany Colebunders (Renault Clio S1600)
2004 | Larry Cols - Filip Goddé (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

2023 | Lietaer Paul – Knockaert Wouter – Opel Ascona
2022 | Lietaer Paul – Knockaert Wouter – Opel Ascona
2021 | Stouf Stefaan – Erard Joris – Ford Sierra RS Cosworth
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. - Vangrieken J. 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 - Librech stefaen Ford Escort RS 1800
2006 NAT | Vandoorne Geert - Mestdag Willy Ford Escort MK II
2005 FIA | Lietaer Paul - Librech stefaen 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. Vandoorpe - 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

1. TITRE & PROGRAMME

1.1 Titre

Le Club Superstage vzw organise l'YPRES HISTORIC REGULARITY 2024 en collaboration avec JBREvents du vendredi 22 novembre au dimanche 24 novembre 2024.

La compétition sera organisée conformément au :

- Le Code Sportif International de la FIA
- Le Code Sportif National
- Les règlements privés et les bulletins éventuels
- Le code de la route

1.2 Programme

fin mai	Publication du Règlement.
1 août, 2024	Ouverture des engagements.
1 novembre, 2024	Clôture des engagements.
22 novembre, 2024 10h00 – 14h30	Vérifications administratives et documentation. Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
11h00 – 15h30	Vérifications techniques selon convocation. Algemene bouwwerken Christophe Samyn Frankrijklaan 18, B-8970 Poperinge
12h30 – 15h00	Shakedown (facultatif) voir instructions pendant les vérifications administratives
13h00 – 16h00	Voiture au parc fermé parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper
16h00	Briefing NL Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
16h30	Briefing UK / FR Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
17h00	Publication de la liste des équipages admis au départ. tableau d'affichage
18h00	Départ ETAPE 1A parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 1A 30 minutes avant le départ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
23h25	Arrivée ETAPE 1A parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper
23h45	Publication du classement partiel officieux et des heures du départ de l'étape 2. tableau d'affichage

23 novembre, 2024 07h45	Départ ETAPE 1B parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 1B 30 minutes avant le départ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
16h40	Arrivée ETAPE 1B parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper
ensuite	Winterbar Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper

18h30	TOP 10 start order selection Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
19h00	Publication du classement partiel officieux et des heures du départ de l'étape 2 tableau d'affichage
24 novembre, 2024 07h15	Départ ETAPE 2 parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper RETRAIT ROADBOOK ÉTAPE 2 30 minutes avant l'heure de départ Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
11h55	Arrivée ETAPE 2 parc fermé Sint-Maartensplein, B-8900 Ieper
ensuite	Winterbar Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper
13h15 – 13h45	Publication du classement final provisoire. tableau d'affichage
ensuite	Remise des prix. Yperley Sint-Jacobsstraat 1, B-8900 Ieper

TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE

site web et application pour smartphone (les instructions concernant l'application pour smartphone seront envoyées par courriel à chaque participant deux semaines avant l'événement)

2 - ORGANISATION

2.1 Secrétariat de l'organisation

Adresse du Secrétariat permanent de l'organisation

jusqu'au 21 novembre 2024 (Korte Torhoutstraat 35, B-8900 Ieper)

Tél.: +32 (0)57 44 63 57

Email: office@ypreshistoricregularity.com

Permanence pendant la compétition

entre le 22 novembre 2024 et le 24 novembre 2024 (Korte Torhoutstraat 35, B-8900 Ypres)

Tél.: voir carnet de contrôle

Email: office@ypreshistoricregularity.com

2.2 Comité d'Organisation

Président: Alain Penasse

Membres: Tom Declercq

2.3 Officiels pendant la Compétition

Directeur de course:	Norbert DUMOULIN
Conseiller(s) sportif(s):	JBR Events: Bjorn VANOVERSCHELDE Jens VANOVERSCHELDE
Président du collège sportive:	Andy LASURE
Commissaires sportives:	Colin KOHL Ludo PEETERS Daniel VILEYN (stagiair)
Responsable technique:	Bert BLOCKX
Commissaire technique:	Ghislain VERRIEST Nadia SOYEZ Johan DOTREMONT
Chargé des relations avec les Concurrents:	Bjorn VANOVERSCHELDE
Event manager:	Vanessa VAN LIERDE
Service résultats:	JB Time Concept
Chronométrage:	Tripy
GPS sécurité:	Tripy
Responsable parc fermé :	Ronny HOSTEN

Speaker:	Reginald DELMARCHE
Attaché de presse:	Hugo Van OPSTAL
Voiture 00	Chris DHONDT – Steven MESTDAGH
Voiture 0	Frederik VANCRAEYNEST – Guy DESMET
Voiture Z	Dave VANDENBOGAERDE – Lien LEMAIRE
Assistance	Marc SEYNS

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.

3 - DESCRIPTION

La distance totale du **Ypres Historic Regularity** équivaut à +/- 800 km. L'épreuve est divisée en 3 journées différentes, 2 étapes et 9 secteurs.

Le Roadbook comportera plusieurs tests de régularité (RT), des 'spéciales à routes fermées' (CRS) 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 satisferait pas à l'aspect de la période donnée (période max. J2 – 31/12/1990), à « l'esprit » ou les spécifications. L'organisateur pourra accepter une voiture qui ne réponds pas à l'aspect de la période donnée.

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 (max 4 ampoules) 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.

En outre, seuls les pneus d'hiver peuvent être utilisés, quelles que soient les conditions météorologiques. Ces pneus portent un marquage spécifique sur la partie inférieure du flanc du pneu, conformément au logo ci-dessous, qui doit être visible à tout moment. Le logo doit mesurer au moins 15 mm de haut sur 15 mm de large et comporter l'indication « M+S » ou « M&S » si elle existe.



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. L'âge minimum du copilote est de 16 ans.

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 2024 se doit de remplir l'inscription en ligne 'demande de participation' sur le site web www.clubsuperstage.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 1er novembre 2024 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 '**Ypres Historic Regularity**' de chaque voiture (2 personnes) sont fixés à **1490€**.

Les droits d'engagement indiqués ci-dessus sont valables jusqu'au 1er octobre 2024. Un supplément de 160 € sera facturé pour tout engagement ou paiement reçu après le 1er octobre.

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
- logistique sportive et technique
- enregistrement des temps & tracking system Tripy
- les repas et boissons (extras non-inclus)
- trophées
- 2 goodies

Extra's :

- pack assistance
- participation 'shakedown'
- réservation hôtel

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)

³ = option disponible jusqu'au 1er novembre

Un **golden package** est disponible (pas valable pour le 'Nat. Ypres Historic Regularity):

- 'driver legend experience'
droit d'engagement + 350 € / équipage pour 2 nuits, petit-déjeuner dans un hôtel 3*²
 - chambre individuelle additionnelle = 350 € (2 nuitées)
- 'gentleman legend experience'
Droit d'engagement + 400 € / équipage pour 2 nuits, petit-déjeuner dans un hôtel 4*²
 - chambre individuelle additionnelle = 400 € (2 nuitées)

Une inscription avec 'golden package' est possible jusqu'au 1^{er} octobre 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.

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 2024 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 10 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} octobre :
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 (saliés 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 et aux équipes dont le pilote et/ou le copilote ont obtenu une place dans le top 10 du classement final au cours des 3 dernières éditions. Les équipes prioritaires sont uniquement décidées par l'organisateur.

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

- Les listes de départ de l'étape 1B sera établie en fonction du classement général provisoire après SS 8.

- La liste de départ de l'étape 2 sera établie en fonction du classement provisoire à l'issue de l'étape 1B, les 10 premiers du classement provisoire pouvant choisir leur ordre de départ. A cet effet, les 10 premiers (pilote et co-pilote) seront invités le samedi soir (voir programme) pour la « sélection de l'ordre de départ ». L'équipe en tête du classement provisoire après l'étape 1B peut choisir sa position de départ pour l'étape 2 en premier. L'équipe classée deuxième choisira la deuxième. L'équipe classée troisième choisira la troisième. Et ainsi de suite.

Tout retard au départ du Rallye ou d'une étape ou d'une section (nouveau départ après un regroupement) pourra être pénalisé.

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 contrôles de passage 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 :

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 :



Seules les informations contenues dans le roadbook sont contraignantes. Toutes les informations affichées sur l'appareil Tripy sont informatives.

Si un contrôle de vitesse a lieu lors d'un test de régularité, il n'y aura pas des prises de temps à partir de 100m avant le début de cette zone, dans cette zone et jusqu'à 500 mètres après la fin de cette zone de contrôle de vitesse.

Dans ces zones, il est également interdit d'utiliser l'éclairage supplémentaire du véhicule. Tout concurrent utilisant l'éclairage supplémentaire dans une telle zone sera pénalisé comme suit :

- 1ère infraction :

avertissement

- déterminations ultérieures :

150 secondes de pénalité

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

150 points de pénalité

Les infractions relatives à l'utilisation de l'éclairage additionnel dans les zones de vitesse ou d'autres infractions au code de la route peuvent être constatées par la police ou les fonctionnaires (art. 2.3).

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.

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,
- avoir un comportement anormal au volant
- un comportement inapproprié à l'égard des autres usagers de la route et/ou des riverains

8.4.4 - Si un véhicule participant s'arrête au cours d'un test de régularité ou d'un parcours de liaison, quelle qu'en soit la cause, un membre de l'équipage doit clairement afficher ou montrer le panneau SOS/OK (qui se trouve à la fin du roadbook) aux participants qui arrivent.

Tout équipage à qui le panneau rouge « SOS » a été montré ou qui voit une voiture accidentée doit s'arrêter immédiatement et sans exception sous peine d'exclusion éventuelle pour porter assistance, sauf si le panneau vert « OK » lui a été montré. Toutes les voitures qui suivent doivent également s'arrêter.

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 art 8.2.1.

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 . Tout point de chronométrage intermédiaire sur les sections de test de régularité ne seront pas indiqués.

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 **30 secondes**.

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 (càd après le panneau jaune, càd 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**
- Contrôle horaire manquant : **10 minutes**
- Arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : **30 minutes**
- Délai maximum autorisé par étape : 30'.

(*) = pour chaque étape, l'équipage peut être retardé de 15 minutes au total sans pénalité (les étapes 1A et 1B sont considérées comme une seule étape)

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 **30 minutes**. 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 :

- o vitesse moyenne 'conditions normales'
- o 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 des prises de temps :

- durant les 500 premiers mètres d'une section de test de régularité
- à partir de 100m avant le début d'une zone de contrôle de vitesse
- durant des zones de contrôle de vitesse
- jusqu'à 500 mètres après l'arrivée d'une zone de contrôle de vitesse
- jusqu'à 500 mètres après un contrôle de passage

Il y aura une tolérance de 3 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 non causée par le concurrent lui-même, arrête de fonctionner, à savoir en n'enregistrant qu'une partie des points de contrôle, les pénalités de l'équipage seront calculées en accord 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 concurrents 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 (au dessus de la tolérance 0,3 sec)
0,1 seconde
- chaque dixième de seconde d'avance à un point de contrôle (au dessus de la tolérance 0,3 sec)
0,2 secondes
- départ anticipé
5 secondes
- pénalité maximale par prise de temps
15 secondes
- prise de temps manquant
30 secondes
- pénalité maximale d'un test de régularité
120 secondes
- test de régularité manquant
150 secondes
- plus de 2 minutes d'avance à un point de contrôle
disqualification

9.5.2 - Secteurs de tests de régularité sur routes fermées (**closed road stage**)

Il est obligatoire de 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.

L'arceau de sécurité n'est pas obligatoire, mais fortement recommandé.

La vitesse moyenne maximale pendant une épreuve de régularité sur route fermée est de 50 km/h. Plusieurs prises de temps peuvent avoir lieu. Des chicanes ou des zones "stop & go" peuvent avoir lieu pendant une zone de régularité sur routes fermées. Ces zones seront clairement indiquées dans le road book. Lors d'un "stop & go", le véhicule participant doit s'arrêter complètement pendant 1 seconde. Il y aura toujours un commissaire lors d'un "stop & go". Le commissaire utilisera un « lollypop » pour redémarrer le véhicule participant après un arrêt de 1 seconde.

Il n'y aura pas des prises de temps :

- durant les 300 premiers mètres d'un test de régularité sur routes fermées
- jusqu'à 300 mètres après un 'stop & go'

Toutes les déterminations et pénalités de l'article 9.5.1 s'appliquent également.

Pénalités :

- chaque dixième de seconde de retard à un point de contrôle (au dessus de la tolérance 0,3 sec)
0,1 seconde
- chaque dixième de seconde d'avance à un point de contrôle (au dessus de la tolérance 0,3 sec)
0,2 secondes
- départ anticipé
5 secondes
- pénalité maximale par prise de temps
15 secondes
- prise de temps manquant
30 secondes
- pénalité maximale d'un closed road stage
30 secondes
- test de régularité manquant
150 secondes
- plus de 2 minutes d'avance à un point de contrôle
disqualification
- toucher un cône
5 secondes
- exécution incorrecte d'une chicane
10 secondes
- départ anticipé 'stop & go'
5 secondes
- non exécution d'un stop & go
10 secondes

Les secteurs de tests de régularité sur routes fermées n'est valable qu'en Belgique.

9.5.3 «Contrôle Joker Secret»

Pour l'entièreté de l'événement, les 4 moins bons contrôles secrets enregistrés par équipage (avec un maximum de 15 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 appliquées 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 **22 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 **22 novembre** au samedi **23 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 **23 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 **23 novembre** vers 21h30 et le dimanche **24 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:	2ème et suivantes infraction au utilisation de l'éclairage supplémentaire dans une zone de contrôle de la vitesse : 2 minutes 30 secondes
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: 30 secondes
Art. 9.3.2:	Retard à un contrôle horaire : 10 secondes / minute (*) (*) = 15' pointage en retard sans pénalité / étape
Art. 9.3.2:	Arrivée anticipée à un contrôle horaire: 60 secondes / minute
Art. 9.3.2:	Contrôle horaire manquant : 10 minutes
Art. 9.3.2:	Absence de visa d'un contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 30 minutes
Art. 9.5.(1)(2):	Pour chaque dixième de seconde de retard à une prise de temps (au dessus de la tolérance) : 0,1 seconde
Art. 9.5.(1)(2):	Pour chaque dixième de seconde d'avance à une prise de temps (au dessus de la tolérance) : 0,2 secondes
Art. 9.5.(1)(2):	Départ anticipé à une section de test de régularité : 5 secondes
Art. 9.5.(1)(2):	Pénalité maximale d'un prise de temps : 15 secondes
Art. 9.5.(1)(2):	Prise de temps manquant: 30 secondes
Art. 9.5.(1)(2):	Non-complétion ou non-participation à une section de test de régularité / CRS: 150 secondes
Art. 9.5.1:	Pénalité maximale d'une section de test de régularité : 120 secondes
Art. 9.5.2:	Pénalité maximale d'une section de « Closed Road Stage » : 30 secondes
Art. 9.5.2:	Toucher un cône: 5 secondes
Art. 9.5.2:	Exécution incorrecte d'une chicane: 10 secondes

Art. 9.5.2:	Départ anticipé 'stop & go': 5 secondes
Art. 9.5.2:	Non exécution d'un stop & go: 10 secondes
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

11.2.1a – Classement Général 'Ypres Historic Regularity'

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 (membre) d'une équipage 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 du 'Ypres Historic Regularity' aura lieu le **24 novembre 2024**. L'heure de la remise des prix sera publiée sur le tableau officiel.

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: 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

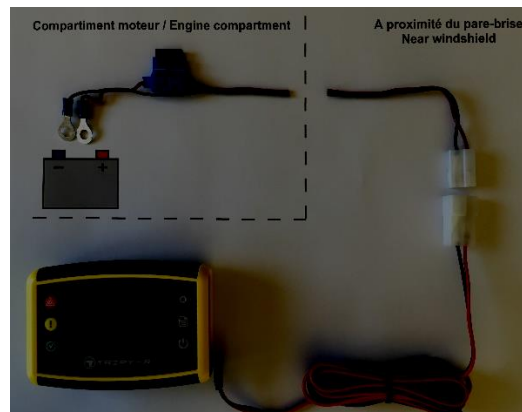
Installation du câble de raccordement électrique par vos soins :

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).

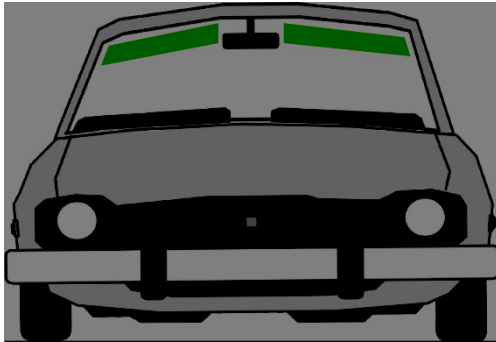
Ce connecteur est également disponible à la pièce chez AES (<https://www.autoelectricsupplies.com>) - référence 050107 (kit de boîtiers en plastique mâle + femelle) + référence 050203 (female blades 6,3mm).

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 / copilote).
- 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.