



Règlement Particulier « Douze Heures de Huy 2016 »

Approuvé par le RAC Sport le 21/03/2016
Numéro de Visa : DHH-RRC3-21316

PROGRAMME

Lundi 07/03/2016 : publication du règlement et ouverture des demandes d'engagement

Jeudi 28/04/2016 : clôture des engagements.

Vendredi 13/05/2016

- à partir de 17h00 : vérifications administratives et techniques, selon convocation – Place Verte à Huy
- 19h30 : clôture des engagements des « teams »
- 20h30 : publication de la liste des équipages admis au départ

Samedi 14/05/2016 :

- 08h00 : départ de l'épreuve – section 1 : « La Brasserie », Quai des Ardennes, à Huy
- 11h30 : arrivée de la section 1 : place Verte, à Huy
- 12h30 : départ de la section 2
- 16h00 : arrivée de la section 2 : place Verte, à Huy
- 16h30 : départ de la section 3
- 20h00 : arrivée du Rallye : parking de la centrale nucléaire de Tihange
- 21h30 : publication du classement final provisoire
- 22h30 : remise des prix : Pavillon d'accueil de la centrale nucléaire de Tihange

TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE

- jusqu'au 13/05/2016 : « La Brasserie », Quai des Ardennes, à Huy
- 14/05/2016 : Pavillon d'accueil de la centrale nucléaire de Tihange

1 – ORGANISATION

1.1 Définition

L'organisateur du Rallye « Douze Heures de Huy 2016 » qui se déroule entre les vendredi 13 mai et samedi 14 mai 2016 est le Motor Club de Huy

Adresse du secrétariat permanent de l'organisation : Quai Dautrebande, 7 à 4500 Huy

Tél. : 085 25 26 06

Fax : 085 25 26 02

Email : jean-jacques.beaujean@12h-huy.be

Site internet : <http://www.12h-huy.be>

Permanence pendant la Compétition : Motor Club de Huy – Quai Dautrebande, 7 à 4500 Huy

Cette Compétition sera disputée conformément :

- au Code Sportif International de la FIA (« le Code »)
- au Code Sportif National
- au présent Règlement et à ses Additifs éventuels
- au Code de la Route belge

1.2 Comité d'Organisation

Président : Philippe STALPORT

Membres :

- Jean-Jacques BEAUJEAN coordinateur et responsable du parcours
- Bernard DELWICHE secrétaire
- Willy SCHEURER trésorier
- Olivier ROCOUR promotion
- Jacqy THIBAUT signalisation
- Philippe STALPORT matériel
- Frank GODELET catering – remise des prix

1.3 Officiels pendant la Compétition

Observateur national : Jean-Claude MENU
Commissaire(s) sportif(s) : Jean-Claude MENU
Délégué technique : Willy MARCHOUL
Directeur de course : Etienne MASSILLON
Directeur de course adjoint : Julien DANZE
Chargé des relations avec les concurrents : Olivier ROCOUR
Secrétaire de la Compétition : Isabelle SERESSIA
Service résultats : Elisabeth MINGELS
Chronométrage : Thierry BERTE (Tripy)

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 panneau d'affichage officiel. Ils 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 le(s) commissaire(s) sportifs, seul(s) habilité(s) à prendre une décision.

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



2 – ELIGIBILITE – TITRE

Les résultats des « Douze heures de Huy 2016 » comptent pour le RACB Regularity Trophy 2016.

3 – DESCRIPTION

Le Rallye « Douze Heures de Huy 2016 » comporte un parcours de ± 405 km dont 30 secteurs de tests de régularité d'une distance totale de ± 280 km. Il comporte 1 étape divisée en 3 sections de ± 135 km.

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans l'itinéraire horaire (timing). Toutes les informations nécessaires pour parcourir l'itinéraire correctement (par exemple dessins, cartes, etc.) sont reprises dans le Road-Book.

L'itinéraire du rallye sera publié sur le site internet de la Compétition (www.12h-huy.be) le 30 avril 2016 : il sera repris sur une carte sans repères sportifs (CH, CP, RT) et un Road-Book.

Le repérage du parcours est autorisé dans le respect du code de la route et de la quiétude des riverains. Tout rapport de police concernant un comportement contraire à ce règlement entraînera une interdiction de participation avec confiscation des droits d'engagement.

L'épreuve se déroule sur routes ouvertes à la circulation.

La vitesse moyenne horaire y sera maximum de 50 km/h et de 36 km/h en agglomération.

Le parcours sera représenté en flèche-métré. D'une manière générale, le Road-Book présentera tous les changements de directions. Certaines notes seront ajoutées pour garantir la sécurité ou pour confirmer certains points de passage.

4 – VEHICULES ADMIS

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 belge.

4.2 Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) est antérieur au 1^{er} janvier 1976, à condition que la motorisation qui l'équipe ait aussi été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1^{er} janvier 1976.

Exemple : une MGB de 1978 peut participer au « Douze Heures de Huy 2016 » puisque son body cage date de 1962 et que sa motorisation a été identique du début à la fin de sa commercialisation.

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

4.3 L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisfait pas aux spécifications, à l'esprit et à l'aspect de la période donnée. Les voitures admises seront sélectionnées par le Comité d'Organisation qui se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur sans avoir à en donner les raisons (voir Code Sportif International).

4.4 Un Passeport Technique Historique FIA, 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.

4.5 Les voitures seront réparties en cinq classes de cylindrée :

- Classe 1 : jusque 1.300 cc ;
- Classe 2 : de 1.301 à 1.600 cc ;
- Classe 3 : de 1.601 à 2.000 cc ;
- Classe 4 : de 2.001 à 2.500 cc ;
- Classe 5 : plus de 2.500 cc.

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

4.7 Pour le calcul exact de la cylindrée :

- la cylindrée des moteurs suralimentés sera multipliée par un coefficient de 1,7 ;
- la cylindrée des moteurs rotatifs (Wankel) sera multipliée par un coefficient de 2,0.

4.8 Les classes comportant moins de 5 concurrents au départ pourront être regroupées avec la (les) classe(s) supérieure(s).

4.9 Présentation des véhicules

4.9.1 Les véhicules de compétition munis d'un certificat de contrôle technique rouge ne peuvent prendre part à la Compétition.

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

4.9.3 Les pneus devront être conformes au Code de la Route belge. La profondeur des sculptures devra être au minimum de 1,6 mm. Seuls les pneus estampillés « E » ou « DOT » peuvent être utilisés. Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par l'usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes des rainures. Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits. Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.

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

4.9.5 En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent qu'il incombe d'apporter la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux spécifications de période.

4.9.6 Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non inclus ceux d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules LED ne sont pas autorisées.

4.10 Tous les types de « distance-mètre » sont autorisés, qu'ils soient mécaniques ou électroniques.

L'utilisation et/ou la présence à bord de moyens de communication interne (même incomplets) sont interdites (ex : Peltor).

Tout système informatique programmable relié à la voiture, et permettant une corrélation entre la distance parcourue et le temps, est interdit.

L'utilisation d'un cadenceur ou de tout autre moyen électronique ou informatique relié ou non à la voiture ou aux appareils de mesure de distance est interdite.

L'utilisation d'un GPS est interdite.

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

Le non respect de cette disposition entrainera une pénalité :

- 1^{ère} infraction : 100 points ;
- 2^{ème} infraction : exclusion

5 – EQUIPAGES ADMISSIBLES – FORMULAIRES D'ENGAGEMENT – ENGAGEMENTS

5.1 Catégories

5.1.1 Catégorie « TWIN »

L'équipage est composé du premier Pilote (« le Pilote ») et d'un équipier (« le Navigateur »), comme spécifié sur le formulaire d'engagement « TWIN ». Les membres de l'équipage doivent être âgés de 18 ans minimum.

5.1.2 Catégorie « SOLO »

L'équipage est composé du seul Pilote, comme spécifié sur le formulaire d'engagement « SOLO ». Le Pilote doit être âgé de 18 ans minimum.

5.2 Le Pilote doit être en possession d'un permis de conduire. Pour être autorisé à conduire la voiture pendant la Compétition, le Navigateur doit être en possession d'un permis de conduire.

5.3 Licences

Les membres de l'équipage devront être détenteurs :

- soit d'une licence internationale FIA 2016 ;
- soit d'une licence RACB Sport 2016 (Rallye ou Circuit) ou d'une licence nationale 2016 équivalente émanant d'une autre ASN (et accompagnée de l'autorisation de l'ASN) ;
- soit d'une licence du type « One Event Regularity » vendue sur place (50 €) par le délégué du RACB Sport lors du contrôle administratif (document à télécharger sur www.racb.com et sur le site de l'organisation.

5.4 Formulaires d'engagement

Toute personne souhaitant participer aux « Douze Heures de Huy 2016 » doit envoyer le formulaire d'engagement (« TWIN » ou « SOLO ») dûment rempli au Secrétariat du Rallye : Motor Club de Huy – Quai Dautrebande, 7 à 4500 Huy.

Le formulaire d'engagement peut également être transmis par Email à jean-jacques.beaujean@12h-huy.be.

L'organisateur doit avoir reçu le formulaire le jeudi 28 avril 2016 au plus tard (cachet de la poste faisant foi).

Pour les équipages « TWIN », les détails concernant les Navigateurs peuvent être envoyés jusqu'aux vérifications administratives.

Un membre de l'équipage ou la voiture pourront être remplacés jusqu'au moment des vérifications administratives, avec l'accord des organisateurs.

Seuls le(s) commissaire(s) sportif(s) peuvent autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage en catégorie « TWIN » et le remplacement du Pilote en catégorie « SOLO ».

5.5 Par le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, tous les Pilotes se soumettent aux dispositions du présent Règlement.

5.6 Le nombre maximum d'engagés est fixé à 90.

6 – DROITS D'ENGAGEMENT - ASSURANCES

6.1 Droits d'engagement

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

- catégorie « TWIN » : 550 € (sept cents euro) par voiture ;
- catégorie « SOLO » : 400 € (cinq cents euro) par voiture.

Le montant des droits d'engagement comprend 6 % de TVA, conformément aux dispositions du code TVA et sur base de la décision TVA n° ET 119.653 du 11.07.2011.

Ce montant inclut :

- le Road-Book ;
- le système de chronométrage Tripy ;
- la logistique sportive et technique : les contrôles horaires, les épreuves de régularité sur route ouverte, les prestations des commissaires, des contrôleurs et du staff technique ainsi que le calcul des résultats et l'affichage des classements ;
- l'assurance responsabilité civile, sans limitation de valeur, du concurrent à l'égard des tiers pendant la manifestation ainsi qu'une assistance juridique ;
- 2 plaques du Rallye ;
- 2 jeux de numéros de portière ;
- un repas par membre d'équipage (2 en TWIN et 1 en SOLO) : le samedi midi (entre les sections 1 et 2) et le samedi soir ;
- les trophées.

6.2 Inscription d'un « team »

Des « teams » (équipes de marque ou de club) peuvent se déclarer pour le « classement par team » jusqu'à la fin des vérifications administratives (vendredi 13 mai 2016, à 19h30).

Un « team » est composé de 3 à 5 véhicules.

Le formulaire d'inscription est téléchargeable sur le site internet de l'épreuve (www.12h-huy.be).

6.3 Mode de paiement

Par virement sur le compte du Motor Club de Huy :

- Banque : BNP Paribas Fortis
- IBAN : BE04 0010 6161 9631
- BIC : GEBABEBB
- Communication : 12h de Huy + nom du Pilote + nom du Navigateur

6.4 Le montant total des droits d'engagement est payable au plus tard à la clôture des engagements, c'est-à-dire le 28 avril 2016.

Après cette date, le montant sera majoré de 100 €.

6.5 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé ;
- en cas d'annulation de la Compétition.

6.6 Les organisateurs rembourseront les montants acquittés, moins 100 € pour « Frais administratifs », à tout concurrent notifiant, par écrit ou par Email, son forfait avant le lundi 9 mai 2016 à 12h00 et ce, pour une raison de force majeure dûment vérifiée.

6.7 Assurances

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

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

6.7.2 Les assurances en responsabilité civile couvrent la responsabilité civile du RACB Sport, de l'organisateur de la Compétition, de la Commission Sportive Nationale, des autorités intéressées et des agents, services, préposés ou membres (rémunérés ou bénévoles) des précités ainsi que la responsabilité civile des propriétaires, détenteurs ou conducteurs des véhicules engagés ou de leurs préposés.

6.7.3 Par responsabilité civile des organisateurs, il faut comprendre la responsabilité pour les dommages causés aux tiers par accident qui seraient la conséquence d'une faute d'organisation à l'occasion de la préparation, du déroulement et de la liquidation matérielle de la manifestation.

6.7.4 Les parcours ne sont pas couverts par le contrat d'assurance RC de l'organisateur.

6.7.5 Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement à l'événement. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci, et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

6.8 Par le fait d'apposer leur signature sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du présent Règlement.

6.9 Par le fait de son engagement, le concurrent et/ou conducteur exonère la F.I.A, le R.A.C.B, les organisateurs, Promoteurs et leurs représentants, préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures mortelles ou autres, provenant ou résultant de son engagement ou de sa participation à l'épreuve, qu'elles soient ou non conséquence directe ou indirecte d'une négligence ou d'une faute desdits organisateurs, promoteurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du R.A.C.B, et/ou de la F.I.A.

6.10 Tout usage généralement quelconque du titre de l'épreuve « 12H de Huy ® », en tout ou en partie, est subordonné à l'autorisation écrite du RACB. Le paiement du droit d'engagement ou toute autre formule en tenant lieu ne dispense pas notamment le concurrent, ses pilotes, le constructeur, le team ou ses annonceurs de solliciter cette autorisation. Le concurrent, ou, à défaut, le Pilote, est tenu de les en informer.

7 – PUBLICITE

7.1 La publicité des participants devra être conforme à l'usage normal et aux dispositions légales, pour autant que celle-ci :

- soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA ;
- ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes ;
- n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux compétition ;
- n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

7.2 La publicité de l'organisation occupera au maximum quatre emplacements de 50 cm x 14 cm. Le concurrent ne pourra s'opposer à l'obligation d'arborer cette publicité obligatoire.

7.3 Le nom des membres de l'équipage peut apparaître de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10cm x 40cm.

7.4 Une voiture peut concourir dans sa livrée publicitaire d'origine, suivant la réglementation légale en vigueur.

7.5 Les espaces publicitaires immédiatement au-dessus et au-dessous des numéros de portière ainsi que les plaques de rallye sont réservés pour la publicité des organisateurs. Toute dégradation de ces publicités entraînera d'office une amende fixée à 500 € par publicité manquante.

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

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

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 l'exclusion de la voiture.

En catégorie « TWIN », le Pilote et le Navigateur sont libres de se répartir le temps de conduite sous réserve du respect des dispositions de l'art.5.2.

8.2 Ordre de Départ - Plaques - Numéros

8.2.1 Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition. 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.

L'attribution des numéros se fera à la discrétion de l'organisation.

8.2.2 L'organisateur fournira à chaque équipage 2 plaques de Rallye.

8.2.3 Les plaques de Rallye comportant les numéros de Compétition de la voiture devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de 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.

A tout moment du Rallye, la constatation de l'absence d'un numéro de Compétition ou d'une plaque de Rallye entraînera une pénalité en temps (voir Art 10.3).

8.2.4 L'équipage qui se retire de l'épreuve doit le signaler le plus rapidement possible à l'organisateur, et il doit retirer ou masquer les plaques de Rallye et les numéros de Compétition.

8.3 Carnet de Contrôle

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

8.3.2 Le carnet de contrôle devra être disponible à toute réquisition, plus particulièrement à tous les postes de contrôle ou il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé.

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

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

8.3.5 La présentation du carnet de route aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

8.3.6 Il appartient dont à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de route au Commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.

8.3.7 Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de route, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

8.3.8 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part, sur le carnet de route de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels de l'évènement fera l'objet d'une enquête du collège des commissaires sportifs qui jugera en dernier ressort.

8.3.9 Les fiches 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 en Belgique.

8.4.2 A tout moment de la Compétition, en ce compris les secteurs de tests de régularité, le dépassement à deux reprises de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera l'exclusion.

8.4.3 Sur demande des officiels, un contrôle de vitesse à posteriori, au moyen du système Tripy embarqué, pourra être réalisé. Moyennant une correction de 5% à appliquer en faveur du concurrent, ces contrôles feront foi et pourront servir de base à l'application de pénalités.

8.4.4 Les agents ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier de la même manière qu'aux usagers de la route ordinaires.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans ce Règlement Particulier sous réserve que :

- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement ;
- les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés ;
- les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

8.4.5 Pénalités appliquées en cas d'infraction au Code de la Route

8.4.5.1 En cas de dépassement de la vitesse autorisée :

- + de 10 Km/h : 300 points ;
- + de 20 Km/h : 600 points ;
- + de 30 Km/h : mise hors course.

8.4.5.2 Autres infractions au Code de la Route :

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

8.4.6 Les réparations et le ravitaillement sont libres pendant toute la durée de la Compétition. Les concurrents sont responsables de leur approvisionnement en carburant, huile, eau, etc.

L'organisateur n'organise donc aucun ravitaillement en carburant.

L'assistance est autorisée sur tout le parcours, dans les parcs de regroupement et dans les parcs d'arrivée. Si une panne ou un accident devait survenir, le véhicule devra être déplacé jusqu'à un endroit où l'équipage ou son équipe d'assistance pourront intervenir sans perturber le bon déroulement et le passage de tout autre véhicule.

8.4.7 Sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, il est interdit aux équipages :

- 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. Cet intervalle sera de 5 minutes entre la dernière voiture de la catégorie « SOLO » et la 1^{ère} voiture de la catégorie « TWIN ». Le départ sera donné en conformité avec le Programme.

9.1.2 L'heure idéale de départ figurera sur la liste des équipages admis au départ établie après les vérifications, liste visée par le Directeur de Course et affichée au tableau officiel d'affichage, et sur le site internet www.12h-huy.be. L'heure idéale de départ figurera également sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

9.1.3 L'heure officielle de la Compétition sera l'heure légale belge (Tél : 078 05 13 00 FRA & 078 05 12 00 NED).

9.1.4 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 ne seront pas indiqués. Un sigle « fin de la zone de contrôle » sera établi à une distance maximale de 1.000 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 30 minutes après l'heure idéale de passage du dernier concurrent, 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, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion, pénalité prononcée à la discrétion des commissaires sportifs.

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 pénalité de 300 points.

Les contrôles de passage sur l'itinéraire seront tenus secrets et ne seront donc pas signalés dans le Road-Book.

9.3.2 - Contrôles Horaires

9.3.2.1 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 précédent à l'heure de départ de ce secteur.

9.3.2.2 Les contrôles horaires pourront être également réalisés au moyen du système Tripy (GPS). L'écran du système, installé de manière visible sur le tableau de bord, présentera le signe du panneau d'entrée de zone et un décompte de la distance, 500 mètres avant l'arrivée à ce même panneau virtuel.

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

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

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

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

Exemple :

- l'heure idéale de pointage : 10h36 ;
- pour pointer à l'heure idéale : vous ne pouvez dépasser le panneau jaune d'entrée de zone qu'à partir de 10h36'00'' ;
- si le contrôle horaire est réalisé par un commissaire en place : vous devez lui remettre le carnet de contrôle avant 10h36'59'' ;
- si le contrôle horaire est réalisé au moyen du système Tripy : vous devez franchir le panneau rouge (endroit réel du pointage – 100 m après le panneau jaune) avant 10h36'59''.

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

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

- pour tout retard : 60 points par minute ;
- pour toute avance : 120 points par minute ;
- délai maximum autorisé entre deux contrôles horaires consécutifs : 15 minutes. Un retard de plus de 15 minutes entraînera l'exclusion.
- absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points ;
- absence du visa du contrôle horaire de fin d'étape : pénalisation (pouvant aller jusqu'à l'exclusion) à la discrétion des commissaires sportifs.

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 (RT)

9.5.1 Des épreuves de régularité seront organisées dans chacune des sections. Au départ de chaque épreuve de régularité, le concurrent recevra :

- soit la moyenne en km/h, si la moyenne est unique ;
- soit une table où les différentes moyennes à réaliser sont implémentées.

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

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

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

- par seconde de retard par rapport au temps idéal au-delà de la première ½ seconde : 1 point ;

- par seconde d'avance par rapport au temps idéal au-delà de la première ½ seconde : 2 points ;
- par prise de temps manquante : 300 points.

La pénalité maximale encourue lors d'un RT ne pourra excéder 1.000 points.

9.5.4 Les secteurs de tests de régularité seront tous mesurés par l'intermédiaire du système Tripy. Les départs des RT seront tous du type « Self Start » et seront indiqués dans le Road-Book de manière très précise.

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

Il en résulte que tous les équipages qui suivront seront décalés d'une minute, cette minute n'entraînant aucune pénalité car engendrée dans une zone neutre (zone entre un CH et un départ de RT).

9.5.6 Les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 300 m après le départ du RT.

9.5.7 Aucun contrôle de temps secret ne sera situé en agglomération (entre les panneaux de signalisation F1 et F3).

9.5.8 L'organisateur se réserve le droit de mettre en place des points de contrôle « STOP and GO » dont l'emplacement sera tenu secret.

A ces points, l'équipage devra s'arrêter sur indication du commissaire en poste ; après avoir marqué l'arrêt, il pourra repartir immédiatement.

Le non-respect de l'arrêt entraînera une pénalité de 300 points.

9.5.9 Les concurrents bénéficieront d'un « JOKER » sur l'ensemble du rallye. Ce « JOKER » correspondra à l'annulation des CINQ plus hautes pénalités (pour retard ou avance) encourues dans les RT.

9.5.10 Si, pour une cause étrangère à la Compétition, un tronçon de RT ne peut être parcouru par plusieurs équipages, l'organisation pourra attribuer un temps forfaitaire à ces concurrents, sur base de la moyenne des pénalités encourues par les trois derniers équipages ayant parcouru ledit tronçon.

9.5.11 Si, pour une raison technique indépendante de l'équipage concerné, le système Tripy cessait de fonctionner, ne relevant qu'une partie des points de contrôle en RT, les pénalités en RT dudit équipage seraient calculées sur la moyenne des pénalités encourues sur les points de contrôle mesurés de l'étape en cours.

9.6 Parc fermé

L'accès au parc fermé, ainsi qu'au parc de regroupement, est libre.

10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES – PENALITES

10.1 Vérifications avant le Départ

10.1.1 Tous les équipages participant au rallye doivent se présenter aux vérifications administratives et techniques prévues conformément au programme du rallye, à l'heure indiquée dans la confirmation d'engagement. Le respect de l'horaire est obligatoire. Toute avance ou tout retard, non approuvé

préalablement par le Directeur de Course, sera pénalisé de 100 points.

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire ;
- carte d'identité ou passeport ;
- documents officiels de la voiture, c'est-à-dire certificat d'immatriculation et certificat de contrôle technique valides ;
- carte verte d'assurance pour la voiture ;
- licences sportives (RACB Sport ou ASN étrangère) valables.

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 belge, etc.).

L'équipage devra présenter la Fiche d'Identité adéquate (voir article 4.4) de sa voiture aux vérifications techniques.

10.1.3 La bonne apposition des panneaux portant les numéros de Compétition et des plaques de Rallye (fournis par l'organisateur lors des vérifications administratives) sera vérifiée.

10.1.4 Appareil GPS Tripy

Avant de se présenter aux vérifications techniques, chaque concurrent doit avoir équipé son véhicule d'une alimentation électrique (6 ou 12 Volts branchée en direct de la batterie) qui devra arriver à l'emplacement que le concurrent aura réservé pour que le Tripy puisse être installé sur le pare-brise, côté Navigateur.

Cette alimentation devra être permanente, 24 heures sur 24.

Lors des vérifications techniques avant le départ, chaque concurrent recevra un module d'alimentation et une antenne qui devront être installés dans le véhicule par le concurrent pour permettre l'installation du boîtier GPS Tripy dont le bon fonctionnement sera validé.

A tout moment de l'épreuve, le non fonctionnement de l'appareil Tripy – imputable à l'équipage – entraînera une pénalité, pouvant aller jusqu'à l'exclusion, à la discrétion des commissaires sportifs.

Cautionnement :

- lors de la réception du module d'alimentation et de l'antenne, chaque concurrent transmettra une empreinte de carte de crédit garantissant la restitution du système GPS à la fin de la Compétition ;
- le montant du cautionnement est de 1.050 euros :
 - boîtier GPS Tripy : 870 euros
 - câble d'alimentation : 120 euros
 - antenne GPS : 60 euros
 - support de fixation : 60 euros

L'équipage devra restituer le système Tripy au(x) représentant(s) de la société Tripy dès son arrivée au parc fermé de fin de Compétition. En cas d'abandon le système Tripy devra être restitué au chargé des Relations avec les Concurrents ou au(x) représentant(s) de la société Tripy lors d'un regroupement ou au parc fermé.

Toutes les instructions relatives au Tripy figurent à l'annexe II du présent Règlement.

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

Départ refusé :

Art. 3 Comportement inadéquat lors du repérage du parcours.

Exclusion :

Art. 4.11 Non utilisation de la bâche dans les parcs : 2^{ème} infraction.

Art. 8.4.2 Dépassement à deux reprises de la vitesse maximale autorisée.

Art. 8.4.5.1 Dépassement de la vitesse autorisée + de 30 Km/h.

Art. 8.4.5.2 3^{ème} infraction aux prescriptions réglementant la circulation

Art. 9.3.2.5 Retard de plus de 15 minutes entre 2 contrôles horaires

Pénalisations (pouvant aller jusqu'à l'exclusion) à la discrétion des commissaires sportifs :

Art. 4.10 Utilisation d'un équipement non autorisé.

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. 8.3.3 Rectification ou modification apportée sur le carnet de contrôle sans approbation par le commissaire concerné.

Art. 8.4.3 Contrôle de vitesse à posteriori, au moyen du système Tripy.

Art. 8.4.7 Obstruction, comportement antisportif.

Art. 9.2.4 Non-respect des instructions de tout commissaire responsable d'un poste de contrôle.

Art. 9.3.2.4 Arrêt ou allure anormalement lente entre le panneau jaune d'entrée de zone et le poste de contrôle (panneau rouge).

Art. 9.3.2.5 Absence du visa du contrôle horaire de fin d'étape.

Art. 10.1.1 Absence de document(s) lors des vérifications administratives avant le départ.

Art. 10.1.2 Non présentation du Document d'identité adéquat de la voiture lors des vérifications techniques avant le départ.

Art. 10.1.4 Non fonctionnement du Tripy.

Pénalisations en temps :

Art. 4.11 Non utilisation de la bâche dans les parcs :

- 1^{ère} infraction : 100 points.

Art. 8.2.3 Absence d'un numéro de Compétition ou d'une plaque du Rallye : 60 points.

Art. 8.4.5.1 En cas de dépassement de la vitesse autorisée :

- + de 10 Km/h : 300 points ;
- + de 20 Km/h : 600 points.

Art. 8.4.5.2 Autres infractions au Code de la Route :

- 1^{ère} infraction : 150 points ;
- 2^{ème} infraction : 300 points.

Art. 9.2.2 Arrivée à un contrôle de passage de la mauvaise direction : 300 points.

Art. 9.3.1 Absence de visa à un contrôle de passage : 300 points.

Art. 9.3.2.5 Retard à un contrôle horaire : 60 points par minute.

Art. 9.3.2.5 Avance à un contrôle horaire : 120 points par minute.

Art. 9.3.2.5 Absence de visa d'un contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé (15 minutes) : 900 points.

Art. 9.5.3 Secteurs de tests de régularité (RT) :

- par seconde de retard par rapport au temps idéal au-delà de la première ½ seconde : 1 point ;
- par seconde d'avance par rapport au temps idéal au-delà de la première ½ seconde : 2 points ;
- par prise de temps manquante : 300 points.

Art. 9.5.3 Secteur de test de régularité non réalisé ou sauté : 1000 points.

Art. 9.5.8 Non-respect de l'arrêt lors d'un « STOP and GO » : 300 points.

Art. 10.1.1 Non-respect de l'horaire de présentation aux vérifications avant le départ : 100 points.

11 – CLASSEMENTS – PRIX – RECLAMATIONS

11.1 Classements

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

- classement général
- classement SOLO
- classement TWIN
- classement par classe
- classement équipages féminins
- Challenge Vittel
- Classement « teams »

11.1.2 Les pénalisations sont exprimées en points. Le classement final sera établi par addition des points réalisés dans les épreuves de régularité avec les pénalisations encourues sur le parcours routier pénalisant et les autres pénalités.

L'équipage ayant totalisé le moins de points sera déclaré vainqueur.

11.1.3 Les pénalités encourues pour retard à un contrôle horaire ou dans une épreuve de régularité seront multipliées par le coefficient d'âge (CA) de la voiture et par le coefficient de catégorie (CC) de l'équipage.

11.1.4 Les coefficient d'âge et de catégorie ne sont pas appliqués aux pénalités encourues pour avance à un contrôle horaire ou dans une épreuve de régularité.

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

11.2 Coefficient d'âge (CA)

Pour l'établissement des classements, les pénalités encourues pour retard à un contrôle horaire ou dans une épreuve de régularité seront multipliées par le coefficient d'âge de la voiture.

Ce coefficient est établi de la manière suivante :

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

Exemple :

- voiture de 1974
- CA = (1974 – 1900) / 100 = 0,74
- 1 minute de retard au CH : 60 x 0,74 = 44,4 points
- 1 seconde de retard au-delà de la première seconde en RT : 1 point x 0,74 = 0,74 point

11.3 Coefficient de catégorie (CC)

Pour l'établissement du classement, les pénalités encourues pour retard à un contrôle horaire ou dans une épreuve de régularité par les équipages « TWIN » seront multipliées par un coefficient supplémentaire d'une valeur de 1,5.

Exemple pour une pénalité pour une minute de retard (60 points)

- voiture de 1939 : CA = 0,39
 - Catégorie « SOLO » : 60 x 0,39 = 23,4 points
 - Catégorie « TWIN » : 23,4 x 1,5 = 35,1 points
- voiture de 1965 : CA = 0,65
 - Catégorie « SOLO » : 60 x 0,65 = 39,0 points
 - Catégorie « TWIN » : 39,0 x 1,5 = 58,5 points

11.4 Prix – Coupes

11.4.1 Classement « SOLO »

- 1^{er} équipage : 1 coupe
- 2^{ème} équipage : 1 coupe
- 3^{ème} équipage : 1 coupe

11.4.2 Classement « TWIN »

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

11.4.3 Classement de Classe

Dans chaque classe :

- 1^{er} équipage : 2 coupes

11.4.4 Classement des Dames

L'équipage exclusivement féminin le mieux classé dans le classement général recevra la Coupe des Dames.

11.4.5 Challenge « Vittel »

En mémoire de Henri Placsh, dit « Vittel », tragiquement disparu en 1966, le Challenge « Vittel » consacre l'équipage qui accumule le moins de pénalités (multipliées par les coefficients CA et CC) lors des 3 secteurs de test de régularité au lieu-dit « Poudrière de Clermont » (RT 1, 11 et 21).

11.4.6 Classement « Teams »

Le team le mieux classé par addition des résultats des 3 équipages les mieux classés dans le classement général recevra la Coupe des Teams.

11.5 Remise des Prix

La remise des prix aura lieu le 14 mai 2016 à 22h30 au Pavillon d'accueil de la Central Nucléaire de Tihange.

11.6 Réclamations

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

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

11.6.2 Toute décision du (des) Commissaire(s) Sportif(s) est finale.

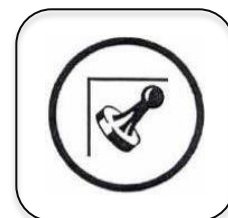
11.6.3 Le montant du droit de réclamation fixé par RACB Sport est de 500 euros.



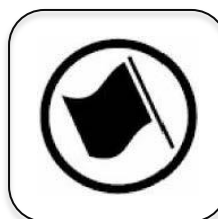
Annexe 1 : Panneaux de contrôle des Rallyes de Régularité



Contrôle horaire



Contrôle de passage



Départ du Test de Régularité



Fin du Test de Régularité