

20 1° 24

NATIONALE 4 CLASSIC



SAMEDI 7 DÉCEMBRE 2024

RALLYE DE RÉGULARITÉ « MARATHON »

CHALLENGE VASAF 2024

DÉCOUVERTE / CLASSIC / EXPERT

INFORMATION PARTICIPANTS

UNE ORGANISATION



WWW.NATIONALE4CLASSIC.BE

DISCLAIMER : LA PRÉSENTE FICHE D'INFORMATIONS NE SE SUBSTITUE PAS AU RÈGLEMENT PARTICULIER À PARAÎTRE PROCHAINEMENT.

CES INFORMATIONS SONT PRÉSENTÉES À TITRE INDICATIF ET SONT SUSCEPTIBLES DE CHANGER.

I. TIMING

2024

1 juillet		Ouverture des pré-inscriptions.
1 octobre		Parution du Règlement Particulier approuvé par l'ASAF.
29 novembre		Clôture des inscriptions.
2 décembre		Attribution des numéros de départ et convocations.
7 décembre	11h00	Ouverture de l'accueil, du secrétariat et du contrôle administratif
	11h15	Ouverture du contrôle technique & placement Tripy
	13h45	Fermeture du contrôle administratif
	14h00	Fermeture du contrôle technique
	14h05	Affichage de la liste des voitures et équipages qualifiés
	14h10	Briefing et dernières instructions
	14h30	Départ de la première voiture pour la 1 ^{ère} section
(~)	16h50	Arrivée de la 1 ^{ère} section et lunch (CH 2 – Km 100)
		<i>Regroup à Arlon</i>
	17h20	Départ de la première voiture pour la 2 ^{ème} section
(~)	20h20	Arrivée de la 2 ^{ème} section (CH 29 – Km 225)
		<i>Regroup à Marbehan</i>
		<i>Fin du rallye et repas pour la catégorie « Découverte »</i>
	20h30	Départ de la première voiture pour la 3 ^{ème} section
(~)	21h30	Arrivée générale et repas (CH 30 – Km 275)
(~)	22h00	Affichage des résultats
(~)	22h25	Officialisation des résultats
(~)	22h30	Proclamation des résultats et remise des trophées

II. ORGANISATION

Art. 1 – Organisation

L'ASBL **COUPE DES SOURCES**, club reconnu par l'ASAF, immatriculation sportive CSAP **Lg04**, organise le **samedi 7 décembre 2024** la première édition du **Nationale 4 Classic**.

Cette épreuve sera disputée conformément :

- Aux dernières prescriptions sportives de l'ASAF :
https://production-asaf.inforius.be/wp-content/uploads/2022/12/23ter_ro_re_2021.pdf
- Aux Règlements Particuliers des Rallyes « Régularité Marathon » (*art. 30. et 30.26. du R.P.R.*)
- Au Règlement Particulier à paraître prochainement, auxquels les concurrents s'engageront à se soumettre par le seul fait de leur engagement.

Comité organisateur :

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| • Directeur de course | COLLARD, Thomas |
| • Relation concurrents | COLLARD, Pascal |
| • Responsable du parcours | COLLARD, Thomas |
| • Centre de calcul | MINGELS, Elizabeth |
| • Montage Tripy | MARECHAL, Olivier |

III. MODALITÉS GÉNÉRALES

Art. 2 – Éligibilité

Le Nationale 4 Classic est une épreuve de type « **Régularité Marathon** » (Art 30 et 30.26 du R.P.R.) comptant pour le **challenge des rallyes « Type A » de l'ASAF** et le **challenge VASAF « Marathon »**.

Art. 3 – Description du parcours

ASAF	1	2	3
VASAF	Découverte (N/A)	Classic Touring	Expert Marathon
	225 Km	275 Km	275 Km
	29 CH	30 CH	30 CH
	5 RT	5 RT + 2 Power RT	5 RT + 2 Power RT
	100% Asphalte	99.5 % Asphalte	99.5 % Asphalte

Art. 4 – Engagement – Procédure et participation aux frais

Le nombre de voitures admises est limité à 60.

4.1 Engagement

Les participants peuvent remplir un formulaire simplifié en guise de pré-inscription.

Lorsqu'ils seront disponibles, le bulletin d'engagement lisiblement complété, le document « copies des licences » ainsi que l'éventuelle demande de Titre de Participation et le paiement de celui-ci (montant en fonction du type demandé) DEVRA parvenir à l'ASBL COUPE DES SOURCES :

- **Via le formulaire d'inscription officiel du site web de l'ASAF.**
Celui-ci sera communiqué en priorité aux équipages préinscrits.

Le montant de la participation aux frais devra être viré au crédit du compte bancaire suivant et s'y trouver en dépôt avant le 29 novembre 2024 à 18h00 :

BE15 0688 9106 1730 de la banque **BELFIUS** au nom de l'ASBL Coupe des Sources avec la communication « **Nationale 4 Classic [Nom Pilote – Nom Copilote]** »

Rappel : Le double d'un formulaire de virement n'est pas une preuve de paiement.

Si le nombre maximum des engagés repris ci-dessus n'est pas atteint, il sera encore possible, passé ce délai, de s'inscrire et/ou de payer le montant de la participation aux frais sur place, mais les services annexes de restauration ne pourront plus, avec certitude, être fournis par l'organisateur.

De même, les concurrents qui s'inscriront après ce délai ne pourront prendre part à l'attribution des numéros visant à déterminer l'ordre des départs (cf. Art. 12, ci-après).

L'organisateur dispose du droit de refuser n'importe quelle voiture au départ de l'épreuve, aussi bien pour des raisons de sécurité, de présentation du véhicule, de diversification du plateau, que pour n'importe quelle autre raison.

4.2 Frais d'inscription

Le montant de la participation aux frais – hors licence(s) – est de 250 € TVA comprise
--

La participation aux frais comprend la fourniture de tous les éléments nécessaires à l'organisation de l'épreuve (road-books, feuilles de route, panonceaux, numéros, trophées, repas, etc.) ainsi que les primes destinées aux assurances suivantes :

- R.C. de l'organisateur.
- P.J. y relative.
- Individuelle couvrant, en accidents corporels, les bénévoles prenant part à la manifestation.
- P.J. y relative (via la licence annuelle ou le « TP-L »).
- R.C. Circulation des concurrents durant l'épreuve.
- P.J. y relative.
- R.C. « Concurrents » couvrant le rachat de franchise applicable au montant des dégâts causés aux routes et aux infrastructures routières, en cas d'accident.

Art. 5 – Ravitaillement en carburant

Différents points de ravitaillement en carburant seront mentionnés dans le road-book. Les points de ravitaillement seront distants de maximum 120 km – paiement par carte.

Art. 6 – Admission des véhicules

L'épreuve est ouverte à toutes les voitures, immatriculées, assurées et conformes aux règles et lois en vigueur.

Les concurrents assument la pleine responsabilité des conséquences de leurs manquements éventuels, même si le départ leur a été accordé par l'organisateur, que ce soit par erreur, par absence partielle ou totale de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

6.1 Niveaux de difficulté

Les niveaux de difficulté de l'épreuve sont **DÉCOUVERTE**, **CLASSIC** et **EXPERT**.

Systèmes de lecture utilisés pour chaque catégorie :

- **Découverte** (ASAF uniquement) :
100 % Fléché métré, orienté
- **Classic** (ASAF) / **Touring** (VASAF) :
75 % Fléché métré, orienté ou non
15 % Carte tracée en ligne IGN couleur 1:25000 max (résolution 300ppi min)
10 % Fléché non-métré, orienté
- **Expert** (ASAF) / **Marathon** (VASAF) :
50 % Fléché métré, orienté ou non
30 % Carte tracée en ligne IGN couleur 1:25000 max (résolution 300ppi min)
20 % Fléché non-métré, orienté ou non

6.2 Contrôle technique automobile

La couleur du certificat du CTA doit être obligatoirement VERTE.

Immatriculation : Normale / plaque « O » / Compétition (catégorie 1).

6.3 Conformité

L'ensemble de ces véhicules devra être en conformité avec les impositions légales en matière de circulation routière, tant au niveau des documents, des équipements de sécurité qu'au niveau du bruit.

6.4 Classements

Un classement général, toutes voitures confondues, sera établi par catégorie.

6.5 Age des véhicules – Coefficients d'ancienneté

Des coefficients (**Ka**) seront attribués aux voitures, en fonction de leur ancienneté.

Ils seront déterminés de la manière suivante : les deux derniers chiffres du millésime **de la 1ère année d'immatriculation**, en prenant pour base l'année 1900.

$Ka = (\text{année du véhicule, moins 1900}), \text{ divisé par } 100.$

Exemples : 1975 ► $Ka = 0.75$ 2020 ► $Ka = 1.20$

Ce coefficient agira **uniquement sur les pénalités de retard**, que ce soit celles encourues aux divers CH ou celles encourues dans les RT. Il n'exerce donc aucune influence sur les pénalités relatives aux contrôles de passage (cf. Art. 13.1 et 13.2).

Art. 7 – Parc ouvert de départ

Truck Center - Zoning des Coeuvin 5 - 6720 Habay, Belgique

Art. 8 – Vérifications administratives - Licences

La participation au **Nationale 4 Classic** est accessible à tous les licenciés de l'ASAF et de la VAS.

La licence minimum pour pouvoir participer (conducteur et navigateur) est la licence annuelle « **L** » (ASAF) ou « **R** » (VAS).

Toute licence annuelle, en ce compris le licence « **L** » ou « **R** », peut être acquise auprès d'un club reconnu par l'ASAF ou la VAS.

Les concurrents non-licenciés annuels de la VAS ou de l'ASAF solliciteront un titre de participation journalier « TP-L » (15 €).

Les formulaires de demande de « **TP-L** » font partie intégrante du présent règlement.

Il existe deux possibilités pour solliciter ce « TP-L » :

1. **Soit** compléter le formulaire de demande de TP, joint au présent règlement, dûment complété, annexé à la demande d'engagement et renvoyé en même temps que celui-ci à l'organisateur. Le montant (15€ par « TP-L ») sera payé en même temps que l'engagement sur le compte repris ci-avant.

Rappel : pas d'impositions médicales pour les demandes de TP-L ; une déclaration sur l'honneur d'aptitude à la pratique du sport automobile est suffisante.

2. **Soit** effectuer toutes les formalités décrites ci-dessus, le jour de l'épreuve auprès du Commissaire Sportif désigné pour cette tâche.

Aucune expérience, ni formalités médicales ne sont requises pour obtenir les licences annuelles « **L** », ni pour les « **TP-L** ».

Toutes les licences de l'ASAF (y compris la « L ») et tous les TP (y compris le « TP-L ») comportent une couverture en « Accidents corporels » et une « Protection juridique ».

Les co-pilotes des voitures inscrites doivent également être âgés de **18 ans, au minimum**.

Aucune dérogation ne sera possible à cet égard (même en cas de filiation entre le pilote et le co-pilote).

Il est rappelé que toutes les licences annuelles émises par la VAS peuvent utilement servir.

Remarque importante

Au moment où les frais inhérents à la participation au sport automobile s'alourdissent considérablement, le fait de solliciter une licence annuelle du type « L » s'avère particulièrement indiqué, en tous cas, pour les demandeurs de TP désireux de participer à plus d'une épreuve (Licence annuelle = 30 € ; TP = 15 €).

En effet, dès la deuxième participation, « l'investissement » sera récupéré et toutes les épreuves de toutes les disciplines de l'ASAF où une licence « L » est requise (ainsi que les épreuves VAS requérant une licence « R ») seront accessibles, de même que les championnats ASAF éventuels y afférents, sans autres frais en la matière.

Il est à remarquer, en outre, que si les licences « R » de la VAS comportent bien une couverture d'assurance en Individuelle-Accident Corporels et une Protection Juridique, ses TP-R, eux, contrairement aux TP -L de l'ASAF, n'en comportent pas.

Il est donc préférable pour ceux qui désirent participer à ses épreuves, de posséder une licence annuelle VAS ou ASAF.

A noter que si la demande de licence annuelle doit transiter par un des 80 clubs automobiles reconnus par l'ASAF (quel qu'il soit et quelle que soit sa situation géographique au sein de la Fédération Wallonie Bruxelles), il en existe qui se contentent d'une cotisation symbolique (voire, gratuite), selon l'ampleur des services qu'ils offrent. A chacun de voir ce qu'il en attend.

Pour rappel, voici les possibilités offertes aux détenteurs de licence « L » annuelle :

- Pilote en Karting "Loisirs" –"Vintage" –"Régularité"– Endurance "4T"
- Conducteur ou passager en Montée/Sprint Historique
- Conducteur ou passager lors des Test Days
- Conducteur ou passager en Historic Rally Stage, Conducteur ou co-équipier en Historic Rally Festival
- Conducteur ou passager dans les Divisions "Histo - Démo" de toutes les disciplines
- Pilote en Division 1 et Conducteur en Division Access des Slaloms
- Conducteur en Division Access des CC/Sp
- Conducteur ou co-équipier en Rallyes d'orientation ou en Rallye de régularité
- Pilote ou co-pilote en « Regularity VHRS 50 et 65 » des Rallyes et Rallyes sprints (routes fermées)
- Pilote lors des manifestations non chronométrées ou de régularité, en Karting et en "Circuit"
- Participant aux manifestations Démo's Vintage et Incentives
- Accès à toutes les épreuves de la VAS où la licence "R" est suffisante

Art. 9 – Impositions techniques

9.1 Conformité

Les concurrents engagés attesteront par écrit sur leur bulletin d'engagement que leur véhicule est conforme à la législation en matière de circulation routière, les organisateurs, les CSAP et l'ASAF déclinant toute responsabilité en ce domaine.

9.2 Généralités

Tous les véhicules doivent être en règle vis-à-vis de la réglementation de leur pays d'immatriculation ainsi qu'avec les normes techniques du présent règlement.

Les véhicules participant à cette épreuve doivent être conformes à l'Art. 30.17 du R.P.R. et doivent être accompagnés des documents suivants :

- Le certificat d'immatriculation
- L'éventuel document (si requis pour ce véhicule) du contrôle technique automobile (couleur **verte**, pour rappel)
- La carte "verte" d'assurance
- Les documents relatifs aux plaques « Z », quant aux personnes habilitées à les utiliser

Les organisateurs pourront effectuer des vérifications portant essentiellement sur les points suivants et refuser le départ à tout véhicule qui n'y satisferait pas :

- L'aspect de présentation du véhicule
- La conformité (qui doit correspondre à celle portée sur le bulletin d'engagement)
- La présence d'un cric d'une roue de secours en état, d'un triangle de sécurité
- La présence d'un extincteur à poudre valide (minimum 1 kg), correctement fixé et facilement accessible
- La présence de ceintures de sécurité (pour les véhicules postérieurs au 1er septembre 1967 si les points d'ancrage ont été prévus par le constructeur)
- La vérification du niveau de liquide de frein et de la fixation de la batterie
- l'état des pneumatiques qui doivent être en bon état, ne pas dépasser de la carrosserie et avoir des sculptures d'au moins 1,6 mm à l'arrivée de l'épreuve ; Les pneus de type « Racing » non autorisés en usage routier, sont interdits.
- Le fonctionnement de l'éclairage, des feux (qui doivent être en conformité avec le Code de la Route) et des essuie-glaces

Le niveau de bruit pourra être contrôlé avant le départ ou pendant la manifestation et devra être conforme à la législation en vigueur (bruit émis, en marche ou à l'arrêt, aux $\frac{3}{4}$ de son régime moteur maximum, **inférieur à 95 décibels**).

À tout autre moment de l'épreuve, des vérifications supplémentaires pourront être organisées.

Art. 10 – Road Book

Le road Book comportera une copie de l'attestation d'assurance de l'épreuve et une déclaration d'accident. La mention d'un n° de téléphone où l'on peut joindre la « permanence » y figurera également.

Art. 11 – Temps maximaux impartis

11.1 Délai de mise hors course (Art. 30.15 du R.P.R.)

Les délais de mise hors course sont fixés par l'organisateur. Ils seront communiqués lors du briefing.

Si l'organisateur était amené à les modifier pour quelque motif que ce soit, il ne pourrait le faire qu'à la condition que tous les concurrents en soient avertis avant le départ de la section concernée, **par une communication écrite de la direction de course et une feuille d'émargement signée par chaque concurrent.**

L'exclusion sera prononcée dès l'atteinte du délai de mise hors course.

Important :

L'emplacement des regroupements, nom de la rue et commune, ainsi que la position GPS et les heures d'ouverture / fermeture du poste seront mentionnés dans le road-book.

11.2 Conseil général

En conséquence de ce qui est stipulé au point 11.1 ci-dessus, les concurrents qui pourraient se voir exclus pour retard trop important, ont intérêt (s'ils veulent prendre le départ de la section suivante ou être repris au classement de l'épreuve), à « court-circuiter » ce qu'il faut du parcours imposé pour se rendre dans les délais, à l'endroit de l'arrivée de la section en cours.

Une pénalité en points correspondant aux contrôles manquants leur sera, alors, appliquée en plus des éventuelles pénalités d'avance ou de retard.

Il est à noter que l'avance ne sera pas pénalisée aux CH de fin de section.

Art. 12 – Ordre des départs

L'ordre des départs est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Il sera communiqué en même temps que les n° attribués aux concurrents et consultable dans votre convocation et sur le site.

Art. 13 – Contrôles

13.1 Contrôles de passage « secrets » (CP)

Les panneaux « **organiseurs** » à relever seront de taille minimum A4, à fond blanc, munis de bandeaux supérieurs et inférieurs d'une largeur de 4 à 5 cm, de couleur rouge ou orange. Ils seront présentés lors du briefing.

Leur unique fonction est de constater le passage du concurrent et/ou de faire en sorte qu'il ralentisse ou s'arrête à leur endroit.

Ces panneaux ne pourront se trouver **à moins de 10 cm du sol (base du panneau), ni à plus de 2m de haut (faîte du panneau). De plus, ils devront être situés à moins de 2m du bord de la route.**

Si la taille des panneaux doit répondre à un minimum, la mention à y collecter (écrite en couleur noire et d'un libellé sans équivoque) peut, elle, être très réduite, à la discrétion de l'organisateur, qui peut user de cette faculté pour obliger le concurrent à s'arrêter pour la déchiffrer (pour des raisons de sécurité, uniquement).

Toutefois, dans des endroits bien spécifiques et seulement dans les cas où la taille standard des panneaux les rendrait trop visibles même si le concurrent n'empruntait pas la bonne route (dans certains « décomposés », par exemple), la taille de ces panneaux pourra être réduite (12 x15 cm, au minimum) mais ils devront, malgré leur taille réduite, être totalement visibles par les concurrents qui circulent sur CETTE route (taille réduite mais mêmes caractéristiques de présentation que les panneaux A4).

Il ne pourra être fait usage de ces panneaux réduits qu'en cas de nécessité avérée.

Les CP collectés devront être inscrits au fur et à mesure sur la feuille de route.

13.2 Contrôles de passage « humains » (CPH)

Postes de contrôle (pré-signalés et signalés, respectivement par des panneaux jaunes et rouges comportant le dessin d'un cachet - Style FIA/Rallyes ou inscription CP) tenus par des délégués de l'organisateur, qui apposeront une marque ou un cachet dans la première case libre de la feuille de route.

13.3 Contrôles horaires (CH)

- Les **CH** ont pour but de vérifier le respect du temps imposé.
- Les **CH** seront pré-signalés par un panneau (A3 ou A4) jaune comportant le dessin d'une horloge et suivis, entre 50m et 100m plus loin, par le même panneau de couleur rouge.
- Les temps sont relevés en Heures et Minutes.
- L'avance et le retard au contrôle horaire seront pénalisés.
- Le pointage de l'heure devra se faire, sous peine de pénalisation, **durant le déroulement de la minute idéale de pointage**.
- Sous peine de pénalisation, l'entrée dans la zone de contrôle horaire (franchissement du panneau jaune) ne pourra avoir lieu avant le début de la minute idéale de pointage.
- A ces contrôles, le contrôleur inscrira, sur le carnet de contrôle, l'heure à laquelle le participant lui aura présenté sa feuille de route.
- L'heure de pointage appartient à la seule responsabilité de l'équipage.
- Un pointage en avance sur le temps idéal ne permettra jamais de réduire le nombre de minutes de retard enregistrées précédemment.
- Aucun CHS (Contrôle Horaire Seconde) n'est prévu pour le Nationale 4 Classic 2024.

Art. 14 – Regularity Tests (RT)

Un RT est un tronçon routier sur route « ouverte à la circulation publique », où le concurrent devra maintenir autant que possible une vitesse moyenne imposée jusqu'à l'arrivée de l'épreuve de régularité.

Un RT doit cependant être parcouru dans le plus strict respect du code de la route.

Il peut y avoir plusieurs prises de temps dans le même tronçon de régularité.

14.1 Départs

Les départs des RT se donneront, soit à un CH Humain (suivre les instructions du contrôleur) soit selon le système « **Autostart** » :

Au départ du RT, à un endroit renseigné dans le Road-Book et par un panneau « organisation » sur le terrain, le concurrent calcule lui-même son temps de départ en ajoutant à son heure de passage au CH précédant l'autostart, le nombre de minutes prévues par la feuille de route.

Exemple : Autostart RT 1 = CH 3 + 11'

Vous avez pointé au CH 3 à 15h27'.

Votre heure de départ en autostart pour le RT1 = 15h 27' + 11' = 15h38.

Vous vous engagez donc dans le RT1 à 15h38'00".

Important :

Un autostart n'est pas un free start. Tout retard au départ d'un RT en autostart se répercutera sur les prises de temps du RT jusqu'à ce que l'équipage soit « recalé ».

L'organisation veillera cependant à allouer un délai raisonnable en cas d'autostart.

14.2 Contrôles

Il pourra y avoir plusieurs prises de temps dans le même RT, lors du passage devant les **CSR** (Contrôle **S**ecret de la **R**égularité).

Ces prises de temps secrètes se prennent grâce au système Tripy et sont exprimées en Heures, Minutes et Secondes. Ces prises de temps étant « secrètes » il n'y a aucune mention de la position des CSR dans le road-book ni sur le terrain.

Art. 15 – Pénalités

15.1 Départ refusé

- Véhicule déclaré non conforme ou dangereux par l'organisateur ou la commission sportive.
- Non-paiement de la totalité des frais d'inscription.
- Reconnaissance préalable du parcours.

15.2 Exclusion

- Conduite dangereuse.
- Impolitesse ou menace envers un commissaire.
- Acte non fair-play.
- Bruit excessif (+ de 95 dB).
- Infraction grave au code de la route.
- Tentative de tricherie ou acte antisportif.

15.3 Pénalités courantes (Art. 30.22.3 du R.P.R.)

<i>Points</i>	<i>Coeff.</i>	<i>Description</i>
1200		Par CH manquant, excédentaire, pris en dehors de l'ordre attendu ou passé à l'envers
120		Par minute d'avance sur le routier
60	x Ka	Par minute de retard sur le routier
300		Par CPH / Tripy manquant, excédentaire, ou en dehors de l'ordre attendu
100		Par CP manquant, excédentaire, ou en dehors de l'ordre attendu
600		Pénalité maximale cumulée pour un RT (après application du coeff. Ka et hors CP/CPH/Tripy)
100		Par CSR manquant ou excédentaire (en RT)
60		Pénalité maximale pour retard à un CSR (après application du coeff. Ka)
2		Par seconde d'avance en RT
1	x Ka	Par seconde de retard en RT

15.4 Pénalités spéciales

<i>Points</i>	<i>Description</i>
600	Par tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des CP constatée
1800	Par tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des CPH constatée
3600	Par tentative de falsification, rature, surcharge au niveau des temps des CH ou des RT sur la feuille de route (<i>non contresignée</i>)
15000	Perte ou altération du carnet de route
100	Retard sur l'heure de convocation

15.5 Excès de vitesse

Des contrôles de vitesse seront réalisés avec le système Tripy.

Ces contrôles se feront en **vitesse instantanée** sur des secteurs clairement définis dans le road-book.

Les pénalités encourues équivalent en points au carré de la différence entre la vitesse instantanée maximale enregistrée et la vitesse maximale autorisée.

Exemples :	Vitesse maximale autorisée	30 km/h		
	Vitesse maximale enregistrée	31 km/h	1 point	(= 1 ²)
		35 km/h	25 points	(= 5 ²)
		40 km/h	100 points	(= 10 ²)
	(Si dépassement de 2x la vitesse maximale autorisée)	60 km/h	<u>exclusion</u>	

NB : Outre les sanctions éventuelles de la Fédération et des autorités de police, tout concurrent qui se sera rendu responsable de dégâts à un tiers ou aux biens d'un tiers et qui n'aura pas pris toutes les dispositions nécessaires, à savoir laisser ses coordonnées à la partie adverse et rentrer le document "déclaration de sinistre" dès son retour à un point de regroupement, sera exclu définitivement de la manifestation et ne pourra plus y prendre part les années suivantes.

Pour rappel, l'organisation paye une assurance qui couvre ces sinistres !

Art. 16 – Réclamations / Appels

- Toute réclamation concernant la section parcourue devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'arrivée de l'équipage.
- Toute réclamation concernant les classements devra être présentée au Directeur de Course dans la demi-heure qui suivra l'affichage des résultats.
- Seules les réclamations écrites et individuelles seront prises en compte.
- Il est toujours possible de déposer réclamation contre la décision du comité organisateur auprès des Commissaires Sportifs de l'ASAF ou se pourvoir en appel contre une décision de ces derniers.

Dans ce dernier cas, le classement sera totalement ou partiellement suspendu jusqu'au verdict rendu par le Tribunal Sportif de l'ASAF. Tout "fol appel", jugé comme tel par le Conseil d'administration, ne sera pas pris en considération.

Art. 17 – Généralités

17.1 Appareillage embarqué

Tous les appareils de mesure ou de guidage sont autorisés.

17.2 Étalonnage

Un processus d'étalonnage des appareils de mesure de la distance sera mis en place par l'organisateur sur une distance de **5 km** minimum.

17.3 Catering & hôtellerie

Hormis ceux inclus dans le rallye, des repas non-inclus avec l'engagement seront disponibles le samedi midi moyennant réservation au préalable par l'équipage lui-même auprès de l'établissement d'accueil.

Sur le même principe, l'établissement dispose de chambres doubles pour loger du samedi au dimanche sous réserve de disponibilité et moyennant réservation par l'équipage à ses frais auprès de l'ASBL Coupe des Sources.

Art. 18 – Classes de cylindrée

Les véhicules de chaque catégorie seront répartis dans les classes suivantes :

- A** **0 à 1300cc**
- B** **1301cc à 2000cc**
- C** **plus de 2000cc**

L'organisateur pourra, éventuellement, regrouper les classes ne comportant pas 5 concurrents, avec la classe directement supérieure.

IV. DOTATION

Art. 19 – Proclamation des résultats

La proclamation des résultats et la remise des trophées se dérouleront 10' après l'officialisation des résultats.

Des trophées seront distribués comme suit :

- Première dame par catégorie
- 3 premiers par catégorie
- Premiers de classe par catégorie

V. POINT DE CONTACT

Art. 20 – Permanences

Jusqu'à la publication du règlement particulier :

- Thomas Collard info@nationale4classic.be

Pour toute information, consulter www.nationale4classic.be

VI. APPROBATIONS

Art. 21

En ce qui concerne les articles non repris au présent règlement, les textes des dernières prescriptions de l'ASAF seront d'application.

Art. 22

Tous les cas non prévus, tout litige et toute contestation seront tranchés par la Direction de course en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs de l'ASAF.