



Liege-Rome-Liege  
**Marathon de la Route**  
08-11 juin 2019

**Règlement particulier provisoire**





## Palmarès de l'épreuve de tous les temps

### LIEGE-ROME-LIEGE 1931 - 1960 (ORG :Royal Motor Union)

**1931:** Willy Toussaint-Alphonse Evrard (Bugatti 49);

**1932:** Baron Orban de Xivry-L.Havelange (Bugatti 46);

**1933:** Téléphore George-Collon (FN 3.2L), et Paul von Guillaume-Mme L.Bahr (Adler 2L Favorit);

**1934:** Alphonse Evrard-Jean Trasenster (Bugatti), et Peter Collin-Mme Collin (Bugatti), et Charles Lahaye-René Quatresous (Renault), et Paul von Guillaume-Mme L.Bahr (Impéria), et Van Naemen-Ferruccio Canciani (Lancia), et Max Thirion (père de Germaine)-Georges Bourianou (Bugatti), et Hans-Joachim Bernet-Max Sailer (Mercedes-Benz);

**1935:** Jean Trasenster-Franz Breyre (Bugatti), et Charles Lahaye-René Quatresous (Renault Nervasport);

**1936:** *Annulé, par contestation de dates par les autorités belges;*

**1937:** Karl Haeberle-Walter Glöckler (Hanomag - constructeur: K.Haeberle);

**1938:** Jean Trasenster-Franz Breyre (Bugatti);

**1939:** Jean Trasenster-Franz Breyre (Bugatti), et Jean Trévoux-Marcel Lesurque (Hotchkiss);

**1950:** Claude Dubois-Charles de Cortanze (Peugeot 203 Special 1490cc);

**1951:** Johnny Claes-Jacques Ickx (Jaguar XK 120);

**1952:** Helmut Polensky-Walter Schlüter (Porsche 356);

**1953** (9<sup>e</sup> épreuve du tout premier Championnat d'Europe des rallyes): Johnny Claes-Jean Trasenster (Lancia Aurélia GT);

**1954:** Helmut Polensky-Herbert Linge (Porsche 356);

**1955:** Olivier Gendebien-Pierre Stasse (Mercedes-Benz 300 SL)

**1956:** Willy Mairesse-Willy Genin (Mercedes-Benz 300 SL);

**1957:** Claude Storez-Robert Buchet (Porsche 356)

**1958:** Jean Hébert-Bernard Consten (Alfa Romeo Giulietta)

**1959:** Robert Buchet-Paul Ernst Strähle (Porsche 356 Carrera), et Jacques Féret-Guy Monraisse (Renault)

**1960:** Pat Moss-Ann Wisdom (Austin Healey 3000)

### LIEGE-SOFIA-LIEGE 1961 - 1965

**1961:** Lucien Bianchi-Georges Harris (Citroën DS 19)

**1962:** Eugen Böhringer-Hermann Eger (Mercedes-Benz 220 SE)

**1963:** Eugen Böhringer-Klaus Kaiser (Mercedes-Benz 230 SL)

**1964:** Rauno Aaltonen-Tony Ambrose (Austin Healey 3000)  
Quatre-Vingt-Deux Heures du Nürburgring (Marathon de la Route):

**1965:** Henri Greder-Johnny Rives (Ford Mustang), et Rainer Ising-Bernd Degner (Porsche)

### MARATHON DE LA ROUTE 1966 - 1971

#### • 84 Heures du Nürburgring :

**1966:** Julien Vernaev-Andrew Hedges (MGB GT), et Jacky Ickx-Gilbert Staepelaere (Ford)

**1967:** Edgar Herrmann-Jochen Neerpasch-Vic Elford (Porsche 911R)

**1968:** Herbert Linge-Dieter Glemser-Willi Kauhsen (Porsche 911)

**1969:** Harry Källström-Sergio Barbasio-Tony Fall (Lancia Fulvia HF)

#### • 86 Heures du Nürburgring :

**1970:** Gérard Larrousse - Helmut Marko - Claude Haldi (VW-Porsche 914/6)

#### • 96 Heures du Nürburgring :

**1971:** Jacques Henry-Maurice Nusbaumer-Jean-Luc Thérier (Alpine-Renault A110)

### LIEGE-ROME-LIEGE 1991 - 2002 (ORG: RMU Classic Race)

**1991:** Didi- Moray (Mini Marcos)

**1992:** Didi- Moray (Fiat Abarth)

**1993:** Didi - Joseph Lambert (Alfa Romeo SZ)

**1994:** Mintiens - Van Oosten

**1995: Liège-Sofia-Liège**  
Honrath- Potjans (Porsche 356)

**1996:**

**1997: Liège-Istanbul-Liège**  
Paul Vignal - Colin Francis (Volvo PV 544)

**1998:**

**1999:** Philippe Burckhardt – Joseph Lambert (BMW 328)

**2000:** Alexia & Stephan Schrauwen (BMW 328)

**2001:** Michael Darcey – Steve Hutginson (Austin Healey)

**2002:** Alexia & Stephan Schrauwen (BMW 328)

### Organisations par trajectoire depuis 2015

**2015: Liège-Sofia-Liège**  
Jean-Jacques Martens - Aswin Pick (Porsche 356)

**2016: Liège-Rome-Liège**  
Ruben Maes - Aswin Pick (Porsche 914/6)

**2017 : Liège-Rome-Liège**  
Christian Crucifix – Yves Noelanders (Ford Anglia)

**2018: Liège-Rome-Liège**  
Michel Decremer – Yannick Albert (Opel Ascona)



Approuvé par l'ASN le : **en attente**

Numéro de Visa : **en attente**

## PROGRAMME MARATHON DE LA ROUTE ®

**01 octobre 2018**: ouverture des demandes d'engagement

**15 novembre 2018**: publication du règlement.

**15 novembre 2018** : fin de la période d'engagement avec premier tarif préférentiel

**15 janvier 2019** : fin de la période d'engagement avec deuxième tarif préférentiel

**09 mai 2019** : clôture des engagements.

**08 juin 2019** : NANCY

12 :00 – 15 :00

Briefing

15 :01h : Départ première voiture

**08 juin 2019** : Etape 1 : SPA - NANCY

Etape 2 : NANCY - BESANCON

**09 juin 2019** : Etape 3 : BESANCON - GRENOBLE

**10 juin 2019** : Etape 4 : GRENOBLE - VALS-LES-BAINS

**11 juin 2019** : Etape 5 : VALS-LES-BAINS - BEAUNE

## TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE

L'affichage officiel se fera comme suit :

**08 juin 2019** : **Radisson Blu Palace Hotel, Spa**  
Place Royale, 39 - 4900 SPA (BE)

**08-11 juin 2019** : Dans chaque hôtel de l'étape

L'application « Trajectoire » fera aussi office de tableau d'affichage officiel pendant toute la durée de l'épreuve. Les modalités de téléchargement seront fournies lors du contrôle administratif.

## 1 - ORGANISATION

### 1.1 Définition

Trajectoire Evénements Automobile SPRL organise le « Liege-Rome-Liege, Edition Marathon de la Route ® » qui se déroulera du 8 au 11 juin 2019.

Deux catégories sont définies :

- **Regularity**, destinée aux amateurs de rallyes de régularité jusqu'à 50 km/h de moyenne horaire ;
- **Club**, destinée aux équipages novices et/ou désireux de réaliser ce parcours d'exception sans moyenne horaire à respecter.

Adresse du bureau permanent de l'organisation (jusqu'au 08.06.2018) : rue Les Communes, 38a, B-4840 OMBRET  
administration@trajectoire.be - +32 479 204 360  
www.liege-rome-liege.org

Permanence pendant la compétition :

**08 juin 2019** : **Radisson Blu Palace Hotel, Spa**  
Place Royale, 39 - 4900 SPA (BE)

**08 au 11 juin 2019** : Dans chaque hôtel de l'étape

Cette épreuve sera disputée conformément :

- au Code Sportif International de la FIA,
- au Code Sportif National,
- au présent règlement et à ses Additifs éventuels,
- aux codes de la route belge et français.

### 1.2 Comité d'Organisation

**Promoteur du rallye et gestion hôtelière :**

Trajectoire management sàrl  
Rue Glesener 20, L-1630 Luxembourg  
administration@trajectoire.lu | +32 479 204 360

**Gestion sportive du rallye :**

Trajectoire Evénements Automobiles sprl  
Rue Les Communes, 38a - B-4540 OMBRET  
if.devillers@trajectoire.be | +32 474 660 144  
www.liege-rome-liege.org

Directeur de la manifestation :	Jean-François DEVILLERS
Coordinateur responsable parcours :	Joseph LAMBERT
Coordinateur resp. parcours adjoint :	Eric CHAPA
Secrétaire de la compétition :	Monika LUDWIGS
Contacts concurrents :	Monika LUDWIGS

### 1.3 Officiels pendant l'épreuve

Directeur de la manifestation :	Eric CHAPA
Directeur adjoint à la manifestation :	Jean-François DEVILLERS
Délégué technique RACB :	tbd
Commissaire sportif :	tbd
Relation avec les concurrents :	Georges DESSART Pierre Wyzen
Responsable des relations presse :	Vincent FRANSSSEN
Secrétaire du meeting :	Monika LUDWIGS
Chronométrage :	Tripy SA
Bureau de calcul :	José BAILLY
Médecin-chef :	Docteur Laurent GAUTHIER

### 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 le directeur de course.

Ces additifs seront affichés au Secrétariat, et sur le tableau 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 du rallye.

### 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 la direction de course, seule habilitée à prendre une décision.

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

## 2 - DESCRIPTION

Le **Marathon de la Route** comporte un parcours de 2100 km dont 51 secteurs de tests de régularité d'une distance totale de 980 km. Il est divisé en 4 étapes.

Le **Marathon de la Route Club** comporte un parcours de 2100 km dont aucun secteur de tests de régularité. Il est divisé en 4 étapes.



L'itinéraire ainsi que les contrôles horaires, les sections neutralisées etc. seront indiqués dans le carnet de route et dans le roadbook, qui donnera aux équipages toutes les informations nécessaires pour poursuivre correctement sa route.

**Les Roadbooks des 2 catégories, Regularity et Club, seront intégralement représentés en fléché-métré avec de nombreuses indications de direction et de situation.**

**Le parcours sera identique pour les deux catégories. Le roadbook en catégorie Club pourra être simplifié.**

D'une manière générale, le Roadbook présentera tous les changements de directions. Certaines notes seront ajoutées pour garantir la sécurité ou pour confirmer certains points de passage.

### 3 - VEHICULES ADMIS

**3.1** Tout pilote qui voudrait inscrire son véhicule à cette épreuve doit s'assurer que, à la date des vérifications techniques et pour toute la durée de l'épreuve, sa voiture est conforme à la législation routière du (des) pays dans lequel (lesquels) se déroulera l'épreuve.

**Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) existait au 31 décembre 1979, sans restriction.**

**La motorisation qui l'équipe devra aussi avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1er janvier 1982.**

Exemple : une Golf GTI de 1982 peut participer au Liege-Rome-Liege puisque son *body cage* date de 1974 et que sa motorisation a été introduite en 1976.

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

**Sont également admis, tous les véhicules repris dans les catégories J1 et J2 de l'annexe K au CSI de la FIA, homologués entre le 01/01/1982 et le 31/12/1990 (voir liste sur le site de la FIA) sans autre restriction, et tout véhicule non repris dans cette liste mais immatriculé avant le 31 décembre 1990, avec accord du comité d'organisation.**

**3.2** L'organisateur peut refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait 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 un engagement, sans devoir se justifier.

**3.3** Il est souhaitable qu'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, soit présenté aux commissaires techniques aux vérifications techniques.

**Les véhicules possédant une attestation du Contrôle Technique limitée au compétition automobile et une Attestation pour Véhicules de Compétition « carnet jaune » en cours de validité délivré par le RACB sont autorisés à s'engager à l'épreuve et devront satisfaire au contrôle technique du rallye pour les équipements réglementaires (phares...).**

**3.4** Les voitures seront réparties en 7 groupes d'âge selon les catégories FIA en fonction de la date de la première immatriculation:

- Catégorie A > E : jusqu'à 1961
- Catégorie F : de 1962 à 1965
- Catégorie G : de 1966 à 1971
- Catégorie H : de 1972 à 1976
- Catégorie I : de 1977 à 1981
- Catégorie J1 : de 1982 à 1985
- Catégorie J2 : de 1986 à 1990

Chacun de ces groupes comprendra lui-même 3 classes de cylindrée :

- Classe 1 : jusque 1.300 cc ;
- Classe 2 : de 1.301 à 2.000 cc ;
- Classe 3 : à partir de 2.001 cc.

**3.5** La cylindrée des moteurs suralimentés sera multipliée par un coefficient de 1,7 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée. La cylindrée des moteurs rotatifs (Wankel) sera multipliée par un coefficient de 2,0 et ce, pour le calcul exact de la cylindrée.

**3.6** Les classes ayant moins de 3 concurrents au départ pourront être ajoutées à la (aux) classe(s) supérieure(s).

#### 3.7 Présentation des véhicules

**3.7.1** Les voitures doivent être conformes au Code de la Route des pays traversés par le rallye. Les véhicules de compétition, accompagnés d'un certificat de contrôle technique rouge, ne peuvent prendre part à l'épreuve.

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

**3.7.3** Les pneus devront être conformes au Code de la Route belge. La profondeur des sculptures devra être minimum de 1,6 mm.. Les pneus pouvant être utilisés sont limités aux pneus estampillés « E » ou « DOT ». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite. Cette interdiction inclut les découpes des rainures.

Les pneus de type « Racing » sont strictement interdits. Les pneus à clous, ainsi que tout dispositif similaire, sont interdits. Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.

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

**3.7.5** En cas de doute ou de litige, c'est au concurrent à fournir la preuve que les modifications apportées au véhicule sont conformes aux spécifications de période.

**3.7.6** Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non inclus ceux d'origine. Pour respecter l'esprit de l'époque, **les ampoules au Xénon ainsi que les phares LED ne sont pas autorisés.**

**3.8** L'utilisation de compteurs et autres équipements électroniques est libre. **Tout système GPS est interdit, à l'exception des distance-mètre (Tripmaster) utilisant cette technologie.**

**3.9** 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.

### 4 - EQUIPAGES

**4.1** Tout équipage est composé d'un pilote et d'un navigateur, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.

**4.2** Le pilote doit être âgé de 18 ans et en possession d'un permis de conduire. Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être également âgé de 18 ans et être en possession d'un permis de conduire.

**4.3** Le copilote devra être âgé de 16 ans au minimum. Pendant toute la durée du rallye, les concurrents devront se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.



#### 4.4 Licence

Les membres de l'équipage devront être détenteurs :

- soit d'une licence internationale FIA 2019 ;
- soit d'une licence RACB Sport 2019 (Rallye ou Circuit) ou d'une licence nationale 2019 équivalente émanant d'une autre ASN ;
- soit d'une licence du type « One event regularity ».
- Pour l'obtenir, la demande doit être faite à : [cb.sport@racb.com](mailto:cb.sport@racb.com)
- Les participants étrangers pourront l'obtenir sur place auprès du délégué du RACB lors des contrôles administratifs.

#### 4.5 Equipement sécuritaire

Le port des ceintures de sécurité est obligatoire pendant toute l'épreuve pour le pilote et le navigateur sauf pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

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 de la direction de course dans la classe adéquate.

### 5 DEMANDE D'ENGAGEMENT – DROIT D'ENGAGEMENT – ASSURANCES

5.1 Toute personne souhaitant participer au Marathon de la Route doit compléter le formulaire en ligne sur le site Internet [www.liege-rome-liege.org](http://www.liege-rome-liege.org).

L'organisateur doit avoir reçu le formulaire le 9 mai 2019 au plus tard.

Un membre de l'équipage ou la voiture pourra être remplacé jusqu'au moment des vérifications administratives, avec l'accord des organisateurs. Seule la direction de course peut autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage.

5.2 Par le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, tous les pilotes se soumettent aux dispositions du présent règlement.

#### 5.3 Engagement

##### 5.3.1 Les droits de participation:

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

- **2345 €** par voiture pour toute inscription parvenue au plus tard le 15 novembre 2018
- **2395 €** par voiture pour toute inscription au plus tard le 15 janvier 2019.
- **2495€** par voiture pour toute inscription parvenue à partir du 16 janvier 2019.

Cela inclut :

le **roadbook de chaque étape** ; le système de **chronométrage Tripy** ; la **logistique sportive et technique** (les contrôles horaires, les épreuves de régularité sur routes ouvertes, les prestations des commissaires, des contrôleurs et du staff technique ainsi que le calcul des résultats et l'affichage des classements) ; les **plaques et numéros de portières** ; l'**assurance obligatoire** (l'assurance comprend l'assurance responsabilité civile, sans limitation de valeur, du concurrent à l'égard des tiers pendant la manifestation ainsi qu'une assistance juridique) ; les **repas et les boissons du midi** (hors extra) durant le rallye **sauf le premier jour** pour raison sportive; **2 accès à la soirée de remise des prix; les trophées.**

##### 5.3.2 L'hébergement fait l'objet d'un package séparé :

- **980 €** pour 2 personnes en chambre double ou twin, inclus les repas le soir et le transport des bagages.

Ces tarifs sont garantis jusqu'au 1er avril 2019. Passé ce délai, les tarifs seront ajustés en fonction de la disponibilité des hôtels et des prix pratiqués par chacun d'entre eux au moment de votre demande.

##### 5.3.3 Les droits d'engagement sont assortis d'options, non obligatoires :

- Chambre single supplémentaire :550€
- Assistanes mécaniques
  - Assistance officielle « Standard » : 275 € si elle est contractée avant le départ ; 500 € si vous la contractez durant le rallye.
  - Assistance privée, hôtels et repas : 1200 €
  - Assistanes privée, hôtels, repas et diners de gala : 1380 €
- Accès supplémentaire au diner de remise des prix : 95 €

##### 5.3.4 Mode de paiement

Chaque prestation fera l'objet d'une facture en bonne et due forme émanant de : Trajectoire Management sàrl,  
rue Glesener 20 - L-1630 LUXEMBOURG  
TVA : LU 2797 0769

**Les prestations sont soumises au régime particulier d'imposition de la marge bénéficiaire (art. 56bis du code tva luxembourgeois). La TVA n'est pas récupérable**

Chaque facture devra être payée sur le compte bancaire repris sur la facture avec la communication structurée qui y est mentionnée.

##### 5.3.5 Acomptes et soldes

Les délais de paiement sont les suivants :

1. **Pour les inscriptions avant le 15 janvier 2019 :**
  - a. Acompte de 1000€ à payer dès réception de la facture pour bénéficier du tarif préférentiel.
  - b. Solde correspondant aux hôtels et options à payer au plus tard pour le 31 mars 2019.
  - c. Toute autre commande par la suite devra être payée dès réception de la facture pour être prise en compte.
2. **Pour les inscriptions à partir du 16 janvier 2019 :**
  - a. Acompte correspondant aux "frais de participation" à payer dès réception de la facture.
  - b. Solde correspondant aux hôtels et options à payer au plus tard pour le 31 mars 2019.
  - c. Toute autre commande par la suite devra être payée au comptant pour être prise en compte.
3. Pour les inscriptions à partir du 1er avril 2019, la facture devra être payée dans son intégralité dès réception de celle-ci.

##### 5.3.6 Annulation et remboursements

En cas d'annulation de sa participation par un concurrent, la règle suivante sera d'application :

1. Si annulation avant le 31 décembre 2018 : Remboursement total
2. Si annulation avant le 15 janvier 2019 : Remboursement de la participation à 75%
3. Si annulation entre le 16 janvier 2019 et 31 mars 2019 : Remboursement de la participation à 50 %
4. Si annulation à partir du 1er avril 2019 : Aucun remboursement

Par ailleurs, aucun montant ne sera remboursé en cas d'annulation due à une cause extérieure à la volonté de l'organisateur.

Toute facture émise sera considérée comme due.

Si une annulation devait intervenir avant le non-paiement de la



facture, elle resterait due à hauteur des conditions d'annulation reprises ci-dessus.

En cas de litige, le dossier sera confié à notre service juridique et les frais de récupération de créance seront portés à charge du participant.

**5.3.7** Le nombre maximum d'engagés est fixé à 100.

## 5.4 Assurances

**5.4.1** 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.

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

**5.4.3** 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.

**5.4.4** Les parcours de liaison libre ne sont pas couverts par le contrat d'assurance RC de l'organisateur.

**5.4.5** 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.

**5.5** Par le fait d'apposer leurs signatures 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.

**5.6** Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur sans avoir à en donner les raisons (Art. 3.14 du Code Sportif International de la FIA et art.8 des prescriptions générales applicables à tous les championnats, challenges, trophées et coupes de la FIA et à leurs épreuves qualificatives autres que celles se déroulant sur le circuit.

**5.7** 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 des dits Organisateurs, Promoteurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du R.A.C.B, et/ou de la F.I.A.

**5.8** Tout usage généralement quelconque du titre de l'épreuve « Marathon de la Route ® » en tout ou en partie, est subordonné à l'autorisation écrite de Trajectoire. 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 premier pilote, est tenu de les en informer.

## 6 - PUBLICITE

**6.1** 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.

**6.2** Le concurrent ne pourra s'opposer à l'obligation d'arborer la publicité de l'organisation. Elle pourra être spécifiée par un schéma communiqué aux concurrents.

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

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

**6.5** Les espaces publicitaires immédiatement au-dessus et au-dessous des numéros de porte 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 porte 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.

## 7 - OBLIGATIONS GENERALES

### 7.1 Equipages

**7.1.1** Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d'engagement, composés exclusivement de deux personnes, seront admis au départ.

**7.1.2** L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner l'exclusion de la voiture, sauf cas particulier examiné et accordé par le comité organisateur avant le départ du rallye.

**7.1.3** Les deux membres de l'équipage seront désignés comme Pilote et Navigateur.

**7.1.4** Ils seront libres de se répartir le temps de conduite s'ils sont en possession de leurs permis de conduire

### 7.2 Ordre de Départ - Plaques - Numéros

**7.2.1** Le départ de la première étape sera donné dans l'ordre des numéros attribués par l'organisateur. Le départ des autres étapes sera donné dans l'ordre du classement de l'étape précédente.

Tout retard au départ du rallye ou d'une étape ou d'une section (nouveau départ après un regroupement) sera pénalisé (voir Art 10.3).



L'attribution des numéros se fera à la discrétion de l'organisation, les 15 premiers numéros seront attribués en priorité aux 10 premiers pilotes du classement général du Liège-Rome-Liège 2017 et 2018 s'ils sont au départ de l'édition 2019. Les numéros suivants seront attribués en fonction de l'année d'homologation de la voiture, de la plus ancienne à la plus récente.

L'étape 1 sera coupée en 2 parties avec une pause repas entre les 2, les concurrents repartiront ensuite dans l'ordre du classement de la première partie de l'étape 1.

**7.2.2** L'organisateur fournira à chaque équipage deux plaques de rallye.

**7.2.3** 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 l'épreuve. 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. Dans certains cas, l'organisateur pourra demander aux compétiteurs 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 ou d'une plaque du rallye entraînera une pénalité en temps (voir Art 10.3). L'équipage qui se retire de l'épreuve doit retirer ou masquer les plaques de rallye et les numéros de compétition.

### 7.3 Carnet de Contrôle

**7.3.1** 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 chaque étape.

**7.3.2** Le carnet de route 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.

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

**7.3.4** 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.

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

**7.3.6** Il appartient donc 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.

**7.3.7** 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.

**7.3.8** 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 de la direction de course qui jugera en dernier ressort.

### 7.4 Circulation – Réparations

**7.4.1** Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés.

**7.4.2A** tout moment d'une épreuve, incluant donc les sections de test de régularité, le dépassement à 3 reprises de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera l'exclusion.

**7.4.3** 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.

**7.4.4** Les agents ou officiels, qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier comme à des 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.

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

**7.4.5.1** En cas de dépassement de la vitesse autorisée, hors zone sensibles (voir 8.4.5.3):

- + de 10 km/h : 100 points
- + de 20 km/h : 250 points

**7.4.5.2** Autres infractions au Code de la Route :

- 1<sup>ère</sup> infraction : 150 points ;
- 2<sup>ème</sup> infraction : 300 points ;
- 3<sup>ème</sup> infraction : mise hors course.

**7.4.5.3** Les contrôles de vitesse dans les zones sensibles agglomération, village, portion de route dangereuse) sont effectués par l'intermédiaire du système Tripy.

- Ces zones sensibles sont clairement définies dans le roadbook et identifiables sur le parcours puisque située entre 2 repères (panneau, poteau, ...)
- En cas de dépassement de la vitesse autorisée, une pénalité en points sera attribuée comme suit :
- • Jusqu'à 20 % au-dessus de la vitesse autorisée : 1 point par km/h.
- • Entre 21 % et 35 % au-dessus de la vitesse autorisée : 2 points par km/h.
- • Entre 36 % et 50 % au-dessus de la vitesse autorisée : 5 points par km/h.
- • Au-dessus de 51 % au-dessus de la vitesse autorisée : pénalisation forfaitaire de 200 points et exclusion en cas de récidive.
- Aucun coefficient ne sera appliqué à ces pénalités.

**7.4.6** Les réparations et le ravitaillement sont libres pendant toute la durée de l'épreuve. Les concurrents sont responsables de leur approvisionnement en carburant, huile, eau, etc....

L'assistance est autorisée sur tout le parcours, dans les parcs de regroupement et dans les parcs d'arrivée.

L'assistance et le passage sur le parcours des test de régularité sont strictement interdite avant le passage du véhicule "damier" de l'organisation.

1<sup>ère</sup> infraction : 300 pts  
2<sup>ème</sup> infraction : 1000 pts



- 7.4.7** 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.

## **8 DEROULEMENT DU RALLYE**

### **8.1 Départ**

- 8.1.1** L'intervalle de départ entre les voitures sera de 1 minute. Le départ sera donné en conformité avec le Programme.
- 8.1.2** L'heure idéale de départ figurera sur la liste des concurrents qualifiés établies après les vérifications, liste visée par le Directeur de course et affichée au tableau officiel d'affichage de l'épreuve. L'heure idéale de départ figurera également sur le carnet de contrôle de chaque équipage.
- 8.1.3** L'heure officielle de l'événement sera l'heure Tripy (affichage sur l'écran Tripy).
- 8.1.4** Tout retard imputable à l'équipage pour se présenter au départ de l'événement ou d'une étape sera pénalisé à raison de 60 points par minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard, l'équipage devra demander l'autorisation de la Direction de Course pour continuer.
- 8.1.5** 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.

### **8.2 Contrôles - Dispositions Générales**

- 8.2.1** 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.
- 8.2.2** 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.
- 8.2.3** 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.
- 8.2.4** 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 de la direction de course.

### **8.3 Contrôles de Passage et Contrôles Horaires – Abandon**

#### **8.3.1 Contrôles de Passage**

- 3 types de contrôles de passage pourront être utilisés :
- Avec Tripy : la procédure est automatique et pilotée par GPS
  - Avec des panneaux alfa-numériques. L'équipage devra reprendre la lettre ou le chiffre inscrit sur le panneau
  - Avec un commissaire en poste qui doit 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 100 points. Les contrôles de passage sur l'itinéraire seront tenus secrets et ne seront donc pas signalés dans le roadbook.

#### **8.3.2 Contrôles Horaires**

- 8.3.2.1** 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.
- 8.3.2.2** Les contrôles horaires pourront être également réalisés au moyen du système Tripy (GPS). L'endroit du contrôle horaire sera bien identifié dans le roadbook et un panneau rouge y sera déposé par la voiture ouvreuse. En l'absence de commissaire à un contrôle horaire, le concurrent doit additionner les temps de la feuille de route pour déterminer l'heure de pointage du contrôle horaire suivant.
- 8.3.2.3** Au contrôle horaire, les véhicules avec l'équipage sont autorisés à pénétrer dans la zone de contrôle (c'est-à-dire dépasser le panneau dit « de zone », de couleur jaune) à leur heure idéale de pointage (pas à la minute précédente). L'heure de pointage est celle où un membre de l'équipage remet son 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 où 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 votre heure idéale : vous ne pouvez passer le panneau jaune d'entrée de zone qu'à partir de 10 h 36' 00" ;
- si le contrôle horaire est réalisé par un commissaire en place : vous devez remettre votre carnet de contrôle avant 10 h 36' 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 10 h 36' 59" .

**8.3.2.4** 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.

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

- pour tout retard au-delà de la 15<sup>ème</sup> minute : 60 points par minute ;
- pour toute avance : 120 points par minute ;
- absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points par contrôle ;
- délai maximum autorisé sans pénalité entre deux contrôles horaires consécutifs : 15 minutes.

#### **8.3.3 Rattrapage**

Si, lors d'une étape, pour des motifs techniques, un équipage n'est pas à même de poursuivre l'intégralité d'une section ou d'une étape, il pourra être autorisé à participer à la section ou à l'étape suivante après accord du Directeur d'épreuve.





Il lui sera attribué une pénalité en fonction des RT non effectuées et des CH manqués selon les pénalités prévues dans les articles 9.3.2.5 et 9.5.3.

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

#### 8.4 Contrôles de Regroupement

**8.4.1** 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.

**8.4.2** 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.

#### 8.5 Secteurs de Tests de Régularité (RT)

**8.5.1** 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.

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

**8.5.3** Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établi de la façon suivante :

- par seconde de retard : 1 point ;
- la 1ère seconde d'avance : 1 point ;
- par seconde d'avance au-delà de la 1ère : 2 points ;
- par prise de temps manquante : 100 points ;
- La pénalité maximale par prise de temps effectuée sera de 60 points;
- La pénalité maximale encourue lors d'un RT EFFECTUE sera de 2.000 points
- La pénalité pour tout RT NON EFFECTUE est de 2.500 points.

**8.5.4** Les secteurs de régularité seront tous mesurés par l'intermédiaire du système Tripy. Les départs des RT seront du type « Self Start » et seront indiqués dans le road-book de manière très précise soit donnés par un commissaire.

**8.5.5** Si, pour une raison quelconque, un concurrent se présente en retard au départ d'un RT, il ne peut 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.

**8.5.6** Les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 250 m après le départ du RT.

**8.5.7** Les concurrents bénéficieront d'un nombre limité de « JOKERS » par étape. Ces « JOKERS » correspondront aux plus hautes pénalités encourues dans les RT de cette étape. Les modalités d'applications des « Jokers » seront communiquées dans le briefing et leur nombre sera donné avant le départ de l'étape concernée.

**8.5.8** Si, pour une cause étrangère à l'événement, 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.

**8.5.9** 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.

**8.5.10** Tous les départs de RT sont des Self-Starts, l'heure de départ calculée sur la feuille de route est indicative. Le concurrent peut prendre le départ à tout moment aux conditions suivantes :

- . Jamais en avance (sauf instructions de la Direction de course, communication officielle ou instruction dans le roadbook ou la feuille de route).
- . En cas de retard, respecter l'ordre d'arrivée au départ de la RT.
- . Départ à la minute 0 seconde.
- . Une seule voiture par minute.

**8.5.11** Les tables avec les moyennes à respecter en RT seront remises soit au CH/TC d'une section soit avant un départ de RT par un commissaire soit à n'importe quel endroit du parcours. Si un commissaire n'était pas en place et par conséquent le concurrent n'avait pas reçu les moyennes à réaliser, la(les) RT devra(ont) être parcourue(s) à une **vitesse moyenne de 45 km/h**. Attention, les zones de vitesses réduites indiquées dans le roadbook devront malgré tout être respectées et il n'y aura pas de prise de temps à moins d'un km de la fin de zone de vitesse réduite.

#### 8.6 Parc fermé

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

### 9 VERIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES – PENALITES

#### 9.1 Vérifications avant le Départ

**9.1.1** Tous les équipages participant au rallye doivent se présenter aux vérifications administratives et techniques à Spa, conformément au programme du rallye, à l'heure indiquée dans la confirmation d'engagement, le respect de l'horaire étant obligatoire. Toute avance ou tout retard, non signalé au directeur de course et pour lequel un accord aura été convenu avec lui, 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 étrangères) valables.

**9.1.2** Les vérifications 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 des pays traversés, etc.).

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

#### 9.2 Contrôle final

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



### 9.3 Récapitulatif des pénalisations

#### Exclusion :

- 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<sup>ème</sup> infraction aux prescriptions réglementant la circulation.

#### Exclusion possible : à la discrétion de la direction de course

- Art. 8.1.2 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. 8.4.7 Obstruction, comportement antisportif.  
Art. 9.3.3 Absence du visa du dernier contrôle horaire de l'étape.

#### Pénalisations en points :

- Art. 8.2.1 Retard au départ du rallye, d'une étape : 60 points par minute.  
Art. 8.2.3 Absence d'un numéro de compétition ou d'une plaque du rallye : 60 points.  
Art. 8.4 Prescriptions réglementant la circulation :  
Art. 8.4.5.1 En cas de dépassement de la vitesse autorisée en dehors des RT :  
- + de 10 Km/h : 200 points ;  
- + de 20 Km/h : 350 points.  
Art. 8.4.5.2 Autres infractions au Code de la Route :  
- 1<sup>ère</sup> infraction : 150 points ;  
- 2<sup>ème</sup> infraction : 300 points ;  
-  
Art. 8.4.5.3 En cas d'excès vitesse dans une zone sensible (radar) : Chaque km/heure au carré.  
Art 9.1.4 Retard à un CH/TC : 60 points par minute au-delà de la 15<sup>ème</sup> minute.  
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 : 100 points.  
Art. 9.3.2.5 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :  
• pour tout retard au-delà de la 15<sup>ème</sup> minute : 60 points par minute ;  
• pour toute avance : 120 points par minute ;  
• absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points par contrôle ;  
• délai maximum autorisé sans pénalité entre deux contrôles horaires consécutifs : 15 minutes  
Art. 9.5.3 : Regularity test :  
Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établi de la façon suivante :  
• par seconde de retard : 1 point ;  
• la 1<sup>ère</sup> seconde d'avance : 1 point ;  
• par seconde d'avance au-delà de la 1<sup>ère</sup> : 2 points ;  
• par prise de temps manquante : 100 points ;  
• La pénalité maximale par prise de temps effectuée sera de 60 points ;  
• La pénalité maximale encourue lors d'un RT EFFECTUE sera de 2000 points ;  
• La pénalité pour tout RT NON EFFECTUE est de 2.500 points.  
- ;

### 9.4 Application de coefficients correctifs :

#### 9.4.1 Coefficient d'âge des véhicules

**Pour l'établissement du classement, 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 = (année de construction du véhicule - 1900) / 100

Exemple :

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

#### 9.4.2 Coefficient modérateur

Afin de tenir compte des grandes différences importantes d'âges et de cylindrées des véhicules engagés, et pour garantir une meilleure équité dans les pénalités encourues, un second facteur, le coefficient modérateur (CM), sera appliqué selon le barème suivant :

VOIR TABLEAU ANNEXE EN FIN DE REGLEMENT

#### 9.4.3 Changement 2019 !

La première seconde de retard ne sera pas multipliée par un coefficient correctif.

Exemple :

- 1 seconde de retard = 1 point.
  - 2 secondes de retard = 1 point + 1 x coef. d'âge x coef. Modérateur
- 3 secondes de retard = 1 point + 2 x coef. d'âge x coef. Modérateur

## 10 CLASSEMENTS – PRIX – RECLAMATIONS

### 10.1 Classements

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

- classement général ;
- classement par groupe
- classement par classe ;
- Prix Sander (2 générations de la même famille)
- Prix Moss-wisdom (équipage féminin)
- Challenge "by night" (cumul des 2 sections nocturnes)

10.1.1 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 point sera déclaré vainqueur.

10.1.2 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 le coefficient modérateur (CM)

10.1.3 Ces coefficients CA & CM ne sont pas appliqués aux pénalités encourues pour avance à un contrôle horaire ou dans une épreuve de régularité.

10.1.4 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.



**10.1.5** Un classement général provisoire sera établi à la fin de chaque section.

## **10.2 Prix – Coupes**

### **10.2.1 Classement général**

- 1<sup>ère</sup> équipage : 2 coupes ;
- 2<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes ;
- 3<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes ;
- 4<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes ;
- 5<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes.

### **10.2.2 Classement de groupe**

Dans chaque groupe :

- 1<sup>ère</sup> équipage : 2 coupes ;
- 2<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes ;
- 3<sup>ème</sup> équipage : 2 coupes.

### **10.2.3 Classement de classe**

Dans chaque classe :

- 1<sup>ère</sup> équipage : 2 coupes ;

### **10.2.4 Prix Moss-Wisdom**

L'équipage exclusivement féminin le mieux classé dans le classement général recevra le prix.

### **10.2.5 Prix Sander**

L'équipage composé de 2 membres d'une même famille et de générations différentes, recevra le prix

### **10.2.6 Prix "by night"**

L'équipage qui au cumulé des 2 sections nocturnes (Etape 1, section Planche des Belles Filles - Besançon et Etape 3, Section Vals - Vals) aura le moins de pénalités sera déclaré vainqueur.

### **10.2.7 Prix « by day »**

Les équipages qui n'auront pas effectué l'intégralité des RT de nuit seront intégrés à un classement particulier. Sera déclaré vainqueur l'équipage qui au cumulé des RT de jour aura le moins de pénalités.

## **10.3 Remise des Prix**

La remise des prix aura lieu lors du dîner de remise des prix :

Mardi 11 juin 2019, à partir de 21:00

**La Comédie du Vin à Beaune**

## **10.4 Réclamations**

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.

Toute décision des Commissaires Sportifs est définitive.



ANNEXE 1

Point 9.4.2

Tableau des coefficients modérateurs

FIA	A > E	F	G	H	I	J1	J2
<b>Years &gt;</b>		<b>1962</b>	<b>1966</b>	<b>1972</b>	<b>1977</b>	<b>1982</b>	<b>1986</b>
<b>Engines</b>	<b>Until</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>v</b>	<b>1961</b>	<b>1965</b>	<b>1971</b>	<b>1976</b>	<b>1981</b>	<b>1985</b>	<b>1990</b>
<b>&lt; 1300 cc</b>	<b>0.800</b>	<b>0.850</b>	<b>0.875</b>	<b>0.900</b>	<b>0.925</b>	<b>0.950</b>	<b>0.975</b>
<b>1301 - 2000 cc</b>	<b>0.850</b>	<b>0.900</b>	<b>0.925</b>	<b>0.950</b>	<b>0.975</b>	<b>1,000</b>	<b>1,025</b>
<b>&gt; 2001 cc</b>	<b>0.900</b>	<b>0.950</b>	<b>0.975</b>	<b>1.000</b>	<b>1,025</b>	<b>1.050</b>	<b>1.075</b>