



34^{ème} Tour de Belgique – 8^{ème} édition en régularité

Règlement Particulier Tour de Belgique 2017

Approuvé par l'ASN le 29/08/2017
numéro de Visa BRR3-TDB03

PROGRAMME TOUR DE BELGIQUE

19 juin 2017 : publication du règlement et ouverture des demandes d'engagement.

13 novembre 2017 : clôture des engagements.

17 novembre 2017 – TBD – Durbuy :

- à partir de 08h30 : vérifications administratives ;
- 13h00 : clôture des engagements des équipes ;
- 14h00 : publication de la liste des équipages admis au départ ;

17 novembre 2017 – Garage Ford DEVILLERS – Barvaux :

- à partir de 09h00 : vérifications techniques selon convocation ;

17 novembre 2017 :

- 14h00 : départ Prologue (Tour de Belgique Marathon et Tour de Belgique) ;
- 15h50 : arrivée du Prologue - Durbuy
- à partir de 16h00 : présentation des voitures et parc de départ Place aux Foires – Durbuy ;
- 18h30 : départ Etape 1 (Tour de Belgique Marathon) – Durbuy ;
- 22h55 : arrivée Etape 1 – Barvaux s/Ourthe ;
- 01h00 : publication du classement partiel officieux et des heures du départ de la 2^{ème} étape, Hôtel Azur-en-Ardenne, Barvaux s/Ourthe.

18 novembre 2017 :

- 08h00 : départ Etape 2 – Section 1, Durbuy ;
- 11h50 : arrivée Etape 2 – Section 1, Gare de Gendron - Lunch ;
- 13h00 : départ Etape 2 – section 2, Gare de Gendron ;
- 14h10 : arrivée Etape 2 – section 2, Circuit de Mettet ;
- 14h30 : départ Etape 2 – section 3, Circuit de Mettet ;
- 16h20 : arrivée Etape 2 – section 3, Circuit de Mettet ;
- 16h45 : départ Etape 2 – section 4, Circuit de Mettet ;
- 18h20 : arrivée de l'Etape 2 à Barvaux s/Ourthe, Hôtel Azur-en-Ardenne ;
- 21h00 : publication du classement partiel officieux et des heures du départ de la 3^{ème} étape, Hôtel Azur-en-Ardenne, Barvaux s/Ourthe.

19 novembre 2017 :

- 08h00 : départ Etape 3 – Section 1, Hôtel Azur-en-Ardenne, Barvaux s/Ourthe ;
- 12h35 : arrivée Etape 3 – Section 1, Circuit de Spa-Francorchamps – Lunch ;
- 14h00 : départ Etape 3 – section 2, Circuit de Spa-Francorchamps ;

- 16h20 : arrivée finale de l'épreuve, cour intérieure de l'Abbaye de Stavelot ;
- 18h30 : publication du classement final provisoire, salle de réception, Abbaye de Stavelot ;
- 19h30 : remise des prix, salle de réception, Abbaye de Stavelot

TABLEAU OFFICIEL D’AFFICHAGE

Du 17 au 19 novembre 2017 : Hôtel Azur-en-Ardenne, Barvaux s/Ourthe

19 novembre 2017 : salle de réception, Abbaye de Stavelot.

1 - ORGANISATION

1.1 Définition

DG Sport organise le « Tour de Belgique » qui se déroulera du 17 au 19 novembre 2017.

Deux catégories sont définies :

- Tour de Belgique Marathon, destinée aux équipages expérimentés ;
- Tour de Belgique, destinée aux équipages novices et/ou familiaux ainsi qu'aux équipages ne désirant pas effectuer l'étape nocturne du vendredi 17 novembre 2017.

Adresse du bureau permanent de l'organisation (jusqu'au 16 novembre 2017) : Avenue du Stade, 27, B4910, THEUX.

Tél. : 087 53 90 00 (07), Fax : 087 53 90 01.

E-Mail : dh@dgsport.eu ; rv@dgsport.eu.

Site Internet : www.tourdebelgique.com.

Permanence pendant la compétition :

- les 17 et 18 novembre 2017 : Hôtel Azur-en-Ardenne, Barvaux-sur-Ourthe.
- le 19 novembre 2017 : Abbaye de Stavelot.

Cette épreuve sera disputée conformément :

- au Code Sportif International de la FIA,
- au Code Sportif National,
- au présent règlement et à ses Additifs éventuels,
- au Code de la Route belge.

1.2 Comité d'Organisation

Président : Christian JUPSIN.

Membres :

- Robert VANDEVORST : coordinateur et responsable du parcours,
- Dominique HENSGENS : secrétaire,
- Fabienne DECONINCK : responsable du bureau de calcul et de la mise en place des solutions de chronométrage.

1.3 Officiels pendant l'épreuve

Observateur national :

Commissaires Sportifs :

Jean-Claude MENUT

Alain ADAM

Commissaires Techniques :
Directeur de Course :
Directeur de Course Adjoint :
Chargé des Relations avec les Concurrents :

Robert VANDEVORST
Bernard HERMAN

Secrétaire de la Compétition :
Service Résultats :
Chronométrage :

Natacha MENTEN
Pierre DEFOSSEZ
Dominique HENSGENS
Fabienne DECONINCK
Tripy – Thierry BERTE

1.4 Additifs

Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin.

Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.

Tout additif diffusé après le début des vérifications administratives doit être signé par les Commissaires Sportifs.

Ces additifs seront affichés au Secrétariat, et sur le tableau d'affichage officiel. Il seront en outre communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible, pendant le déroulement 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 les Commissaires Sportifs, seuls habilités 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 du Tour de Belgique comptent pour le RACB Regularity Trophy 2017.

3 - DESCRIPTION

Le **Tour de Belgique Marathon** comporte un parcours de 1.042 km dont 37 secteurs de tests de régularité d'une distance totale de 470 km. Il est divisé en un Prologue, 3 étapes et 7 sections.

Le **Tour de Belgique** comporte un parcours de 835 Km dont 31 secteurs de tests de régularité d'un distance totale de 377 Km. Il est divisé en un Prologue, 2 étapes et 6 sections.

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

Le **parcours du Tour de Belgique Marathon** sera représenté en fléché-métré, fléché non métré orienté et cartes tracées au 1/25.000^e.

Le **parcours du Tour de Belgique** sera intégralement représenté en fléché-métré avec de nombreuses indications de direction et de situation.

Le **parcours et le road-book du Prologue, des étapes 2 (samedi) et 3 (dimanche) sont identiques pour les deux catégories. Seule l'étape 1 sera particulière à la catégorie Marathon et fera appel aux techniques du fléché non métré et de la carte tracée.**

D'une manière générale, le Road-Book présentera tous les changements de direction. 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 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.

4.2.1 Tour de Belgique Marathon

Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) est antérieur au 1^{er} janvier 1987, à condition que la

motorisation qui l'équipe ait aussi été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1^{er} janvier 1987.

Exemple : une Golf 2 GTI 16V de 1989 peut participer au Tour de Belgique Marathon puisque son body cage date de 1983 et que sa motorisation a été introduite en 1985.

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

4.2.1 Tour de Belgique

Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) est antérieur au 1^{er} janvier 1992, à condition que la motorisation qui l'équipe ait aussi été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1^{er} janvier 1992.

4.3 L'organisateur peut 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 un engagement, sans devoir se justifier.

4.4 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.

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 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.

4.7 Les classes ayant moins de 5 concurrents au départ pourront être ajoutées à la (aux) classe(s) supérieure(s).

4.8 Présentation des véhicules

4.8.1 Les voitures doivent être conformes au Code de la Route belge. Les véhicules de compétition, accompagnés d'un certificat de contrôle technique rouge, ne peuvent prendre part à l'épreuve.

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

4.8.3 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.

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

4.8.5 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.

4.8.6 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.**

4.9 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.**

4.10 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.

5 - EQUIPAGES

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

5.2 Le pilote doit être en possession d'un permis de conduire. Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être en possession d'un permis de conduire. Les deux membres de l'équipage devront être âgés de 18 ans au minimum.

5.3 Pendant toute la durée du rallye, les concurrents devront se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.

5.4 Licence

Les membres de l'équipage devront être détenteurs :

- soit d'une licence internationale FIA 2017 ;
- soit d'une licence RACB Sport 2017 (Rallye ou Circuit) ou d'une licence nationale 2017 équivalente émanant d'une autre 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 ou sur www.tourdebelgique.com).

5.5 Equipement sécuritaire

Le port du casque auto ou moto et des ceintures de sécurité (harnais) est obligatoire pour le pilote et le navigateur dans les sections de régularité sur routes fermées (circuits et courses de côte). Le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire pour les véhicules homologués à l'époque sans ceinture et qui en sont dépourvus.

5.6 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.

6 – DEMANDE D'ENGAGEMENT – DROIT D'ENGAGEMENT – ASSURANCES

6.1 Toute personne souhaitant participer au 34^{ème} Tour de Belgique doit compléter le formulaire en ligne sur le site Internet www.tourdebelgique.com.

L'organisateur doit avoir reçu le formulaire le 13 novembre 2017 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. Seuls les Commissaires Sportifs peuvent autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage.

6.2 Inscription d'Equipes

Des équipes de marque ou de club peuvent se déclarer pour le classement « par équipe » jusqu'à la fin des vérifications administratives. **Une équipe doit être composée de 3 véhicules minimum à 5 véhicules maximum concourant dans la même catégorie.** Le formulaire d'inscription d'une équipe se trouve sur le site www.tourdebelgique.com, rubrique Concurrents.

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

6.4 Engagement

6.4.1 Tour de Belgique Marathon

Le montant des droits d'engagement s'élève à 1.950 € par voiture. Il comprend la restauration pendant le rallye à l'exception du repas du samedi soir. Ce montant est cependant réduit à 1.840 € si les droits d'engagement sont versés avant le 15/09/2017.

Les droits d'engagement sont assortis d'options, non obligatoires, sous forme de prestations d'hôtellerie et de restauration :

- pack All Inclusive – Hôtels le vendredi et le samedi (chambres Twin), repas le samedi soir : montant total (avec engagement) de 2.390 €. Ce montant est réduit à 2.190 € s'il est versé avant le 15/09/2017 ;
- chambre supplémentaire :
 - o uniquement double : 125 € ;

- repas supplémentaire samedi soir : 65 € (boissons comprises) ;
- pack assistance : 695 €. Cette option comprend :
 - o la plaque d'assistance et le road-book ;
 - o une chambre Twin pour les nuits de vendredi et de samedi ;
 - o deux repas de midi lors des regroupements ;
 - o deux repas le samedi soir ;
 - o deux vestes officielles de l'événement ;
 - o deux accès à la remise des prix officielle.

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.

6.4.2 Tour de Belgique

Le montant des droits d'engagement s'élève à 1.850 € par voiture. Il comprend la restauration pendant le rallye à l'exception du repas du samedi soir. Ce montant est cependant réduit à 1.740 € si les droits d'engagement sont versés avant le 15/09/2017.

Les droits d'engagement sont assortis d'options, non obligatoires, sous forme de prestations d'hôtellerie et de restauration :

- pack All Inclusive – Hôtels le vendredi et le samedi (chambres Twin), repas le samedi soir : montant total (avec engagement) de 2.290 €. Ce montant est réduit à 2.090 € s'il est versé avant le 15/09/2017 ;
- chambre supplémentaire :
 - o uniquement double : 125 € ;
- repas supplémentaire samedi soir : 65 € (boissons comprises) ;
- pack assistance : 695 €. Cette option comprend :
 - o la plaque d'assistance et le road-book ;
 - o une chambre double pour les nuits de vendredi et de samedi ;
 - o deux repas de midi lors des regroupements ;
 - o deux repas le samedi soir ;
 - o deux vestes officielles de l'événement ;
 - o deux accès à la remise des prix officielle.

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.

6.4.3 Les droits d'engagement comprennent :

- le road-book de chaque étape ;
- le système de chronométrage Tripy ;
- la logistique sportive et technique : les contrôles horaires, les épreuves de régularité sur routes ouvertes, sur circuits et sur routes fermées (courses de côte), les prestations des commissaires, des contrôleurs et du staff technique ainsi que le calcul des résultats et l'affichage des classements ;
- 2 plaques de l'événement ;
- 2 jeux de numéros de portières ;
- 2 vêtements ;
- 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 collations des samedi et dimanche midi ;
- l'accès à la remise des prix ;
- les trophées.

6.4.4 Mode de paiement

Par virement sur le compte ING : BE 20 3630 3062 4556 – BIC : BBRUBEBB au nom de DG Sport avec la communication : Tour de Belgique + noms pilote et navigateur.

6.4.5 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé ;
- en cas d'annulation du rallye.

6.4.6 Le montant total des droits d'inscription est payable au plus tard à la clôture des engagements, c'est-à-dire le 13 novembre 2017.

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

6.4.7 Les organisateurs rembourseront les montants acquittés, moins 200 € pour « Frais administratifs », à tout concurrent notifiant, par écrit ou par courriel, son forfait avant le lundi 13 novembre 2017 à 12h00 et ce, pour une raison de force majeure dûment vérifiée.

6.4.8 Le nombre maximum d'engagés est fixé à 100, Tour de Belgique Marathon et Tour de Belgique confondus.

6.5 Assurances

6.5.1 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.

6.5.2 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.

6.5.3 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.

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

6.5.5 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.

6.6 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.

6.7 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).

6.8 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.

6.9 Tout usage généralement quelconque du titre de l'épreuve « Tour de Belgique ® » en tout ou en partie, est subordonné à l'autorisation écrite de DG Sport. 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.

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 six 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 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.

8 – OBLIGATIONS GENERALES

8.1 Equipages

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

8.1.2 L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner l'exclusion de la voiture.

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

8.1.4 Ils seront libres de se répartir le temps de conduite s'ils sont en possession de leur permis de conduire

8.2 Ordre de Départ - Plaques - Numéros

8.2.1 Le départ des première et deuxième étapes sera donné dans l'ordre des numéros de compétition. Le départ de la troisième étape sera donné dans l'ordre du classement général officieux à l'issue de la deuxième étape.

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.

8.2.2 L'organisateur fournira à chaque équipage deux 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 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).

8.2.4 L'équipage qui se retire de l'épreuve 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 du Prologue, de la première étape et de chaque section des deuxième et troisième étapes.

8.3.2 Le carnet de route devra être disponible à toute réquisition, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où 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 route 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 Lorsque les secteurs de tests de régularité utilisent des routes fermées où les limites de vitesses légales ne s'appliquent pas, la vitesse maximale sera décidée par les organisateurs. Pour ce qui concerne les pénalités, cette vitesse maximale aura même force de loi que la limite de vitesse légale.

8.4.3 A tout moment d'une épreuve, incluant donc les sections de test de régularité, le dépassement à deux reprises de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera l'exclusion. Il en est de même pour la limitation de vitesse réglementant les tests de régularité sur circuit.

8.4.4 Sur demande des officiels, un contrôle de vitesse a 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.

8.4.5 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.

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

8.4.6.1 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.

8.4.6.2 Autres infractions au Code de la Route :

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

8.4.6.3 Les contrôles de vitesse dans les zones sensibles sont effectués par l'intermédiaire du système Tripy.

Entre deux points clairement identifiés sur le terrain, le concurrent doit respecter le temps prescrit dans le road-book, dans la case « Instruction ». Si, sur le secteur déterminé par les deux points, le concurrent réalise un temps inférieur au temps indiqué, la pénalisation suivante sera appliquée :

- pour une seconde de différence : 2 points ;
- pour plus d'une seconde, la différence élevée au carré.
Exemple : temps indiqué : 2' 13". Temps réalisé : 2' 09".
Différence : 4 secondes. Pénalité : 4², soit 16 points ;
- plus de 10 secondes de différence :
 - o 1^{ère} infraction : 300 points ;
 - o 2^{ème} infraction : 600 points ;
 - o 3^{ème} infraction : mise hors course.

Aucune prise de temps en RT ne peut être effectuée dans le secteur de contrôle de vitesse. De même, aucune prise de temps n'est effectuée à moins d'un kilomètre après un secteur de contrôle de vitesse.

8.4.7 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. Elle est cependant strictement interdite sur le parcours des tests de régularité sur circuit et sur routes fermées. Si une panne ou un accident devait survenir lors de ces tests, le dépannage de l'organisation est le seul habilité à déplacer le véhicule jusqu'à un endroit où l'équipage ou son équipe d'assistance pourront intervenir.

8.4.8 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. Lors de certaines sections cependant, l'intervalle de départ entre les voitures du Tour de Belgique pourra être réduit à 30 secondes. Le départ sera donné en conformité avec le Programme.

9.1.2 L'heure idéale de départ figurera sur la liste des concurrents qualifiés établie 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.

9.1.3 L'heure officielle de l'évènement sera l'heure légale belge (Tel : 078 05 13 00).

9.1.4 Tout retard imputable à l'équipage pour se présenter au départ de l'évènement, d'une étape, d'une section ou d'un parc de regroupement sera pénalisé à raison de 60 points par minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard, le départ sera refusé à l'équipage.

9.1.5 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.

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 1000 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.

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 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".

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 ;
- absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points ;
- délai maximum autorisé entre deux contrôles horaires consécutifs : 15 minutes.

9.3.3 - Contrôles Horaires Secondes (CHS) (Uniquement Tour de Belgique Marathon)

9.3.3.1 A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation par un membre de l'équipage à la seconde près. L'heure de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé, en minutes et secondes, pour parcourir le secteur précédent à l'heure de départ de ce secteur.

9.3.3.2 Les CHS 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.

9.3.3.3 A un CHS, 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) 30 secondes avant l'heure idéale. L'équipage sera pointé à la seconde lorsqu'il donnera sa feuille de route au commissaire. Il est préférable de stationner à côté de la voiture du commissaire au moins cinq secondes à l'avance et de faire le décompte avec lui cinq secondes avant l'heure idéale.

9.3.3.4 Si deux CHS se suivent, l'équipage doit additionner les temps impartis pour pointer correctement.

Exemple :

- heure idéale de pointage au CH 4 : 20h05 ;
- temps impartis pour pointer au CHS 5 : 3' 05". Heure idéale de pointage au CHS 5 : 20 h 08' 05" ;
- temps impartis pour pointer au CHS 6 : 5' 26". Il convient de sommer les temps, donc 20h 08' 05" (pointage au CHS 5) + 5' 26" = 20h 13' 31".

9.3.3.5 Lorsqu'un CH suit un CHS, il convient de ne pas tenir compte des secondes pour calculer le pointage au CH.

Exemple :

- en fonction de l'exemple ci-dessus, l'équipage doit pointer au CH 7 en tenant compte du temps impartis de 4'. Le temps de référence pour définir l'heure de pointage est 20h 13' 31" sans tenir compte des secondes, soit 20h13. L'équipage doit donc pointer au CH7 à 20h17.

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

Il est donc conseillé aux équipages, sous peine d'être pénalisés pour avance, de ne pas entrer dans la zone (après le panneau jaune) plus de 15 secondes avant l'heure idéale de pointage. Pour des raisons techniques, le passage à hauteur du panneau blanc doit se faire avec une certaine vitesse (10 Km/h). Il ne sert à rien d'attendre juste devant le panneau blanc de CHS sous peine d'être contrôlés électroniquement en avance.

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

- pour tout retard : 1 point par seconde ;
- pour toute avance : 2 points par seconde ;
- absence d'un visa de CHS ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points ;
- délai maximum autorisé entre deux CHS consécutifs : 15 minutes.

9.3.4 - 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 de 5.000 points.

La voiture pourra devoir subir un contrôle technique supplémentaire.

Afin d'être classée, la voiture doit se présenter au contrôle final.

9.4 Contrôles de Regroupement

9.4.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur les 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 minimale 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.

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

- par seconde de retard : 1 point ;
- par seconde d'avance : 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 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 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). **Chaque concurrent pourra prendre le départ d'un RT dans une fourchette comprise entre 5 minutes avant son heure idéale et 15 minutes après son heure idéale sans encourir de pénalité. En dehors de cette fourchette, les pénalités pour avance ou retard à un CH seront appliquées (Art 9.3.2.5).**

9.5.6 Les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 500 m après le départ du RT.

9.5.7 Les concurrents bénéficieront d'un « JOKER » par étape. Ce « JOKER » correspondra à la plus haute pénalité encourue dans les RT.

9.5.8 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 moyennes des pénalités encourues par les trois derniers équipages ayant parcouru ledit tronçon.

9.5.9 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.

9.5.10 Secteurs de tests de régularité sur circuit ou routes fermées

9.5.10.1 Le nombre de tours à effectuer sur les secteurs de tests de régularité sur circuit sera prescrit dans le road-book.

9.5.10.2 Sur les circuits automobiles permanents, la vitesse moyenne maximale autorisée pour la réalisation d'un RT à vitesse constante pourra être portée à 70 km/h.

9.5.10.3 Sur les circuits automobiles permanents, des épreuves de régularité par secteurs (ERS) pourront être organisées (Uniquement Tour de Belgique Marathon).

- Le parcours de chaque ERS sera divisé en deux ou plusieurs secteurs, selon l'indication dans le road-book et le carnet de contrôle. Tous les secteurs d'une ERS doivent être parcourus dans le même temps.
- Le départ et l'arrivée d'une ERS sont lancés.
- La ligne d'arrivée de chaque secteur sera signalée le long du circuit par des panneaux normalisés FIA (montre sur fond rouge).
- L'heure réelle de départ d'une ERS correspond au moment du passage de la ligne de départ.
- Le temps réalisé par l'équipage pour parcourir le premier secteur d'une ERS sera considéré comme son temps de référence pour cette épreuve. Toute différence entre le temps réalisé par l'équipage pour parcourir n'importe lequel des secteurs suivants et son temps de référence sera pénalisée à raison d'UN point par seconde.
- Le temps nécessaire à la réalisation de l'épreuve, déduit du temps de l'équipage le plus rapide, sera converti en points à raison de 0,25 point par seconde.
- **Il est interdit aux équipages, sous peine d'une pénalité de 300 points, de freiner ou de diminuer considérablement la vitesse de leur voiture sur les 200 mètres qui précèdent la ligne d'arrivée de chaque secteur d'une ERS.**

9.5.10.4 Si, sur un circuit automobile permanent, la vitesse moyenne maximale d'un RT est supérieure à 50 km/h ou si le test de régularité est une ERS, le port du casque de protection est obligatoire.

9.5.10.5 Lors de la réalisation d'un RT sur un circuit automobile permanent, à vitesse constante ou en ERS, la vitesse linéaire maximale autorisée est de 130 km/h. En cas de dépassement de cette vitesse maximale autorisée, une pénalité sera appliquée, comme prévue à l'article 8.4.5.1. En tout cas, un dépassement de la vitesse linéaire maximale de plus de 30 km/h entraînera la mise hors course du concurrent.

9.5.10.6 En Belgique, seuls trois circuits répondent au terme générique de circuit automobile permanent : METTET, SPA-FRANCORCHAMPS et ZOLDER. A l'étranger, tous les circuits ayant reçu une homologation nationale répondent au terme générique de circuit automobile permanent.

9.5.10.7 Si le RT est à vitesse constante, la moyenne unique à réaliser sera communiquée au départ du RT et devra être maintenue, autant que possible, durant l'intégralité de l'épreuve de régularité. Plusieurs points de contrôle seront disposés par tour de circuit.

9.5.10.8 Pendant l'exécution d'une épreuve de régularité sur circuit, il est absolument interdit de marquer l'arrêt et d'attendre le temps idéal à un quelconque endroit du circuit.

9.5.10.9 Lors d'un test de régularité sur routes fermées, la vitesse moyenne maximale pourra être portée à 60 km/h.

9.5.10.10 Le principe du « JOKER » décrit à l'Art. 9.5.7 ne s'applique pas aux secteurs de régularité sur circuit ou routes fermées.

9.5.10.11 **Les pénalités encourues lors des tests de régularité sur circuit ou routes fermées seront doublées pour l'établissement du classement général.**

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 à Durbuy et techniques au Garage DEVILLERS à Barvaux s/Ourthe, 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.

10.1.2 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 belge, etc.).

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

10.2 Contrôle final

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

10.3 Récapitulation des Pénalisations

Exclusion :

- Art. 8.4.3 : Dépassement à deux reprises de la vitesse maximale autorisée.
- Art. 8.4.6.1 : Dépassement de la vitesse autorisée + de 30 Km/h.
- Art. 8.4.6.2 : 3^{ème} infraction aux prescriptions réglementant la circulation.
- Art. 8.4.6.3 : Réalisation d'un temps inférieur à plus de 10 secondes au temps donné dans une zone sensible (secteur de contrôle de vitesse) contrôlée par Tripy – 3^{ème} infraction.

Exclusion possible : à la discrétion des Commissaires Sportifs

- 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. 8.4.8 : Obstruction, comportement antisportif.
- Art. 9.3.4 : Absence du visa du dernier contrôle horaire de l'étape.

Pénalisations en temps :

- Art. 8.2.1 : Retard au départ du rallye, d'une étape ou d'une section : 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. 8.4.6.1 : En cas de dépassement de la vitesse autorisée :
- + de 10 Km/h : 300 points ;
 - + de 20 Km/h : 600 points.
- Art. 8.4.6.2 : Autres infractions au Code de la Route :
- 1^{ère} infraction : 150 points ;
 - 2^{ème} infraction : 300 points ;
- Art. 8.4.6.3 : En cas de réalisation d'un temps inférieur au temps prescrit dans un secteur de contrôle de vitesse :
- 1 seconde : 2 points ;
 - entre 2 et 10 secondes : la différence élevée au carré exprimée en points.
 - plus de 10 secondes :
 - o 1^{ère} infraction : 300 points ;
 - o 2^{ème} infraction : 600 points.
- Art 9.1.4 : Retard au départ du rallye, d'une étape ou d'une section : 60 points par 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 : 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 : 900 points.

Art 9.3.3.7 : Retard à un CHS : 1 point par seconde.

Art 9.3.3.7 : Avance à un CHS : 2 points par seconde.

Art 9.3.3.7 : Absence de visa d'un CHS ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 900 points

Art. 9.5.3 : Regularity test :

- par seconde de retard : 1 point ;

- par seconde d'avance par rapport au temps idéal au-delà de la première 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. 9.5.10.3 : Freiner ou diminuer considérablement la vitesse de la voiture sur les 200 mètres qui précèdent la ligne d'arrivée de chaque secteur d'une ERS : 300 points.

Art. 9.5.10.8 : Arrêt et/ou attente pour le temps idéal dans un secteur de test de régularité sur circuit : 300 points.

Art. 9.5.10.11 : Doublement des pénalités encourues lors des tests de régularité sur circuit ou sur routes fermées.

10.4 Application du coefficient d'âge

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 référence - 1900) / 100.

L'année de référence est déterminée par la date d'homologation du véhicule par la FIA/CSI. Si aucune fiche d'homologation n'a été délivrée, l'année de référence sera celle de la première année de production du modèle de la voiture considéré.

Les véhicules des classes 1 et 2, dont la date d'homologation ou, à défaut, la date de la première année de construction, est antérieure au 1^{er} janvier 1973 seront en outre gratifiés d'un coefficient correcteur de 0,9.

Exemples :

Ford Escort Mk1 RS 2000 – voiture homologuée en 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.

Ford Cortina GT – voiture homologuée en 1966 :

- CA = (1966 – 1900) / 100 = 0,66

- Voiture de classe 2 avant 1973 : 0,66 x 0,9 = 0,59

- 1 minute de retard au CH : 60 points x 0,59 = 35,4 points ;

- 1 seconde de retard en RT : 1 point x 0,59 = 0,59 point.

11 – CLASSEMENTS – PRIX – RECLAMATIONS

11.1 Classements

11.1.1 Plusieurs classements seront établis à l'issue de l'événement et ce, aussi bien pour le Tour de Belgique Marathon que pour le Tour de Belgique :

- classement général ;
- classement par classe ;
- classement équipages féminins ;
- Trophée des Circuits ;
- Trophée des équipes.

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.

11.1.4 Le coefficient d'âge n'est pas appliqué 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.

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

11.1.7 Trophée des Circuits et courses de côte

Le Trophée des Circuits et des courses de côte sera attribué à l'équipage ayant totalisé le moins de points lors des RT réalisés sur circuit (RTC) ou sur routes fermées (RTCC). L'article 11.1.5 s'appliquera en cas d'ex-aequo.

11.2 Prix – Coupes

11.2.1 Classement Général

- 1^{ère} équipage : 2 coupes ;
- 2^{ème} équipage : 2 coupes ;
- 3^{ème} équipage : 2 coupes ;
- 4^{ème} équipage : 2 coupes ;
- 5^{ème} équipage : 2 coupes.

11.2.2 Classement de Classe

Dans chaque classe :

- 1^{ère} équipage : 2 coupes ;

11.2.3 Classement des Dames

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

11.2.4 Trophée des Circuits

- 1^{ère} équipage : 2 coupes ;
- 2^{ème} équipage : 2 coupes ;
- 3^{ème} équipage : 2 coupes.

11.2.5 Trophée des équipes

L'équipe recueillant le moins de points en additionnant les places des trois premières voitures la composant au classement général recevra le Trophée des équipes.

11.2.4 Prix spécial « Tour de Belgique »

Le prix de la plus belle voiture respectant l'esprit d'époque et semblable à une voiture ayant effectivement disputé le Tour de Belgique de 1948 à 1974 sera attribué par le Comité d'Organisation.

11.3 Remise des Prix

La remise des prix aura lieu le 19 novembre 2017, à 19h30, dans la salle de réception de l'Abbaye de Stavelot.

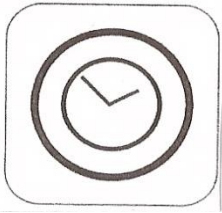
11.4 Réclamations

11.4.1 - 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.

11.4.2 - Toute décision des Commissaires Sportifs est finale.

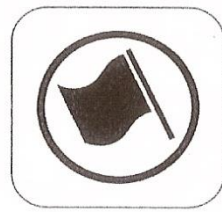
Annexe 1 : Panneaux de contrôle des Rallyes de Régularité



Contrôle horaire



Contrôle de passage



Départ du Test de Régularité



Fin du Test de Régularité