Legend BOUCLES SERIES

2027 Legend BOUCLES BASTOGNE

@BASTOGNE

06 & 07/02 2027

RÈGLEMENT

CATÉGORIE CLASSIC

LEGEND BOUCLES 2027



R.A.C.B. SPORT

ROYAL AUTOMOBILE CLUB DE BELGIQUE SPA

Bastogne

SOMMAIRE

I. PROGRAMME - PALMARES **Pg 2**

II. ORGANISATION **Pg 3**
ARTICLE 1 : ORGANISATION **Pg 3**
1.1. DÉFINITION **Pg 3**
1.2. COMITÉ D'ORGANISATION **Pg 3**
1.3. OFFICIELS DE L'ÉPREUVE **Pg 3**

III. MODALITES GENERALES **Pg 4**
ARTICLE 2 : ELIGIBILITE **Pg 4**
ARTICLE 3 : DESCRIPTION **Pg 4**
ARTICLE 4 : VÉHICULES ADMIS **Pg 4**
ARTICLE 5 : EQUIPAGES **Pg 6**
ARTICLE 6 : DEMANDE D'ENGAGEMENT – INSCRIPTION **Pg 7**
ARTICLE 7 : MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT **Pg 9**
ARTICLE 8 : APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU REGLEMENT **Pg 9**

IV. OBLIGATIONS GENERALES **Pg 9**
ARTICLE 9 : CONDUITE **Pg 9**
ARTICLE 10 : PUBLICITÉ **Pg 10**
ARTICLE 11 : VÉRIFICATIONS SPORTIVES **Pg 11**
ARTICLE 12 : CONTROLE TECHNIQUE **Pg 11**
ARTICLE 13 : CHRONOMÉTRAGE **Pg 11**

V. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT **Pg 11**
ARTICLE 14 : ORDRE DE DÉPART – PLAQUES – NUMÉROS **Pg 11**
ARTICLE 15 : RECONNAISSANCES **Pg 12**
ARTICLE 16 : CIRCULATION – RÉPARATIONS **Pg 12**
ARTICLE 17 : PAS D'APPLICATION **Pg 14**
ARTICLE 18 : DÉPART **Pg 14**
ARTICLE 19 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES **Pg 14**
ARTICLE 20 : CONTRÔLES DE PASSAGES (CP) – SLOW ZONES (SZ) **Pg 14**
CONTRÔLES HORAIRES (CH) – MISE HORS COURSE – SPEED CONTROL ZONE **Pg 15**
ARTICLE 21 : CONTRÔLE DE REGROUPEMENT **Pg 17**
ARTICLE 22 : TESTS DE RÉGULARITÉ (RT) **Pg 17**
ARTICLE 23 : PARC FERMÉ **Pg 19**

VI. VERIFICATIONS **Pg 19**
ARTICLE 24. VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART ET PENDANT L'ÉPREUVE **Pg 19**

VII. RECLAMATIONS – CLASSEMENT – RECOMPENSES **Pg 19**
ARTICLE 25 : RÉCLAMATIONS **Pg 19**
ARTICLE 26 : CLASSEMENT **Pg 20**
ARTICLE 27 : REMISE DES PRIX **Pg 20**
ARTICLE 28 : PRIX ET TROPHEES **Pg 20**

ANNEXE I : TERMINOLOGIE **Pg 21**
ANNEXE II : CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS **Pg 21**
ANNEXE III : SIGNALISATION DES CONTROLES **Pg 23**
ANNEXE IV : COMPORTEMENTS EN CAS D' ACCIDENT **Pg 33**
ANNEXE V : PALMARES **Pg 34**

I. PROGRAMME - PALMARES

A. PROGRAMME

Dimanche 1er novembre 2026

Ouverture des demandes d'engagement

Vendredi 22 janvier 2027

Clôture des demandes d'engagement

Contacts concurrents : competitors@racspa.be

.

A.1. CLASSIC

Lundi 1er février 2027

19.00 Mise en ligne des vidéos de reconnaissances des RT.

Jeudi 4 février 2027

09.00 à 21.00 : Ouverture du secrétariat de la compétition

Rue du Fortin 3 – 6600 Bastogne

11.00 à 19.00 (sur convocation) : Mise en place par l'organisation des numéros de compétition et publicités obligatoires & Contrôle Sportif – *Parc d'Activités Economique 1 – Rue de l'Arbre, 6, à Bastogne (Service des Travaux)* &: Contrôle Sportif, Distribution des plaques de rallye et plan de service

12.00 à 20.00 : Contrôle Technique, *Place Mc Auliffe à 6600 Bastogne*

17.00 à 21.00 : Shakedown réservé exclusivement aux catégories Legend & Challenger

Vendredi 5 février 2027

07.30 à 20.00 : Ouverture du secrétariat de la compétition – *Rue du Fortin 3 – 6600 Bastogne*

07.30 à 13.30 (sur convocation) : Mise en place par l'organisation des numéros de compétition et publicités obligatoires & Contrôle Sportif – *Parc d'Activités Economique 1 – Rue de l'Arbre, 6, à Bastogne (Service des Travaux)* &: Contrôle Sportif, Distribution des plaques de rallye, plan de service

07.30 à 12.00 : Distribution des Roadbooks Etape 1 et Etape 2, des Map-Books 1&2 ainsi que du Sticker de reconnaissance, au secrétariat de l'événement – *Rue du Fortin 3 – 6600 Bastogne*

08.30 à 14.30 (sur convocation) : Contrôle Technique, *Place Mc Auliffe à 6600 Bastogne*

08.30 : Début des reconnaissances

17.00 : Fin des reconnaissances

17.30 : Regroupement des voitures, *Rue des Merciers à Bastogne (Zoning 1).*

19.00 – 21.00 : Parade Expo obligatoire, *Centre de Bastogne*

Samedi 6 février 2027

07.00 à 22.30 : Ouverture du secrétariat de la compétition – *Rue du Fortin 3 – 6600 Bastogne*

07.00 : Publication de la liste des ordres de départ, sur le TANO

07.45 : Ouverture du parc de départ des voitures où les participants de présentent au CH IN en respectant leur heure idéale publiée avec l'ordre de départ, *Rue des Merciers à Bastogne (Zoning 1).*

08.00 : Au CH OUT Parc de départ des voitures, chacun se rend de minute en minute sur la *Place McAuliffe, à Bastogne*.

20.15 : Arrivée de la première voiture (Catégorie Legend) – fin de l'étape 1, *Chapiteau, Place Mc Auliffe à Bastogne*

Dimanche 7 février 2027

06.30 : Publication de la liste des ordres de départ sur le TANO

07.00 à 17.30 : Ouverture du secrétariat de la compétition – *Rue du Fortin 3 – 6600 Bastogne*

07.45 : Ouverture du parc de départ des voitures où les participants de présentent au CH IN en respectant leur heure idéale publiée avec l'ordre de départ, *Rue des Merciers à Bastogne (Zoning 1).*

08.00: Au CH OUT Parc de départ des voitures, chacun se rend de minute en minute sur la *Place McAuliffe, à Bastogne*.

16.00 : Arrivée de la première voiture (Catégorie Legend) – fin de la compétition, Chapiteau, *Place Mc Auliffe à Bastogne*

17.00 : Affichage des résultats provisoires des 15 premiers de la catégorie Classic 65 sur le TANO

17.00 + Classic 65 + 10' : Affichage des résultats provisoires des 15 premiers de la catégorie Classic 50 sur le TANO

17.30 : Remise des prix catégorie Classic 65 sur base du classement provisoire – *Chapiteau, Place McAuliffe*

17.30 + Classic 65 + 10' : Remise des prix catégorie Classic 50 sur base du classement provisoire – *Chapiteau, Place McAuliffe*

Mardi 9 février 2027

20.00 Publication des classements provisoires complets Classic 65 et Classic 50 sur le site du RAC Spa www.racspa.be ainsi que sur l'application SPORTITY (TANO)

20.30 Fin du délai de réclamation .Les réclamations doivent être présentées uniquement par email à l'adresse competitors@racspa.be

Mercredi 10 février 2027

10.00 Publication des classements finaux complets Classic 65 et Classic 50 sur le site du RAC Spa www.racspa.be ainsi que sur l'application SPORTITY (TANO)

A.2. GENERAL

Tableau d' **A**ffichage **N**umérique **O**fficiel:

Tableau d' Affichage Numérique Officiel **(TANO)** est accessible sur le site web officiel **www.racspa.be** ainsi que sur l'application SPORTITY.

Permanence durant l'épreuve :

Secrétariat : *rue du fortin, 3 – 6600 Bastogne*
Tél +32.4.375.97.64
email : info@racspa.be, web : www.racspa.be

Salle de Presse

Hôtel de Ville, Salle des fêtes – *Rue du Vivier, 58 à 6600 Bastogne*

Vendredi 5 février 2027 :	de 16.00 à 19.00
Samedi 6 février 2027 :	de 07.00 à 22.00
Dimanche 7 février 2027 :	de 07.00 à 16.00

Accréditations uniquement samedi et dimanche

B. PALMARES : Voir annexe V

II. ORGANISATION

ARTICLE 1 : ORGANISATION

1.1. Définition

Le Royal Automobile Club de Spa organise les « Legend Boucles ® à Bastogne » qui se dérouleront les 6 & 7 février 2027.

Cet événement sera disputé conformément au C.S.I (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A), au Code Sportif National 2027 et au présent règlement visé par le RACB Sport le sous le n°xxxxxxxxxxx

REGULARITY CLASSIC

Réservée aux voitures conformes au code belge de la route et en ordre de certificat de contrôle technique civil. La présence d'un arceau de sécurité 6 points conforme à l'Annexe K FIA en vigueur est obligatoire en Classic 65 et fortement recommandée en Classic 50.

Les voitures ayant une carte rouge délivrée par le contrôle technique civil seront acceptées si les voitures ont une attestation pour véhicule de compétition (« carnet jaune ») en cours de validité.
Tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) existait au 31 décembre 1990, sont admis sans restriction.
La motorisation qui l'équipe devra être de la même marque que le « body cage » et avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA / CSI avant le 1er janvier 1992.

Toute voiture dont la motorisation a été modifiée par rapport à l'origine sera versée avec le coefficient d'année 1990.

Voir Art 4. Véhicules et Art.5. Equipages.

L'événement est organisé conformément au :
- C.S.I de la FIA de la FIA
- Règlement Technique National Historic (lorsque celui-ci s'applique)
- Présent règlement et ses additifs éventuels
- Code de la route belge

1.2. Comité d'Organisation

Organisateur et promoteur :

Royal Automobile Club de Spa
Rue Jules Feller, 1
B-4800 Ensival
Tél +32 87.79.50.00
Email info@racspa.be
Web www.racspa.be

Président :	Pierre DELETTRE
Coordinateur responsable parcours :	Eric CHAPA
Marketing Manager & Event Coordinator :	Pierre-Louis DELETTRE
Logistique & Administratif :	Véronique POLIS
Secrétaire du meeting :	Anne-Marie DE DONDER
Chargé de la sécurité:	Jean-Paul MALMENDIER
Chargé adjoint de la Sécurité :	André MATHIEU
Coordinateur local :	Laurent COPINE

1.3. Officiels de l'épreuve

Collège des Commissaires Sportifs:	
Président :	TBA
Membre :	TBA
Membre :	TBA
Secrétaire du collège :	Paulette GRENSON
RACB Safety Delegate:	Alain PENASSE
Directeur de la Compétition :	Etienne MASSILLON
Directeurs de la Compétition Adj :	Eric CHAPA
	Colin KOHL
Directeur de la Sécurité :	Jean-Paul MALMENDIER
Directeur de la Sécurité Adj :	André MATHIEU
Médecin-Chef :	Dr. Christian WAHLEN
Secrétaire Sportif :	Isabelle WAHALTERE
Responsable Parcs :	TBA
Délégué Technique :	TBA
Homologateur sécurité RACB :	Henri PETIT
Juges de faits délégués au contrôle des pneumatiques :	TBA
Relations avec les Concurrents :	Pascal COLLARD (BEL)
	Iwan DELHEZ (BEL)
Responsable des Relations avec la Presse – Directeur de la Communication :	Vincent FRANSSEN
TRACKING & prise de temps TRIPY :	Jean-Christophe SPRIMONT
Juges de faits délégués au respect des zones d'assistance interdites :	TBA

Classic 65 + Classic 50 : Chronométrage : JB Time concept
Bureau de Calcul : JB Time concept : José BAILLY & Gilles BAILLY

III. MODALITES GENERALES

ARTICLE 2 : ELIGIBILITE

Les Legend Boucles ® à Bastogne ne comptent pour aucun Championnat.

ARTICLE 3 : DESCRIPTION

Le parcours des LEGEND BOUCLES ® @ BASTOGNE est divisé en 2 ETAPES, il se déroulera sur routes fermées.
Il sera de type ''CONNU '' pour l'ETAPE 1 et l'ETAPE 2 pour les deux catégorie CLASSIC.

Pour les deux catégories, la distance prévue pour la compétition est d'environ 167 kms comprenant 12 RT pour approximativement 500 kms.

L'itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, les sections neutralisées etc. ... seront indiqués dans le carnet de contrôle et dans le roadbook, qui donnera à l'équipage toutes les informations nécessaires pour poursuivre correctement sa route. Le parcours sera représenté en flèche-métré. 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.

ARTICLE 4 : VEHICULES ADMIS

4.1. Une voiture sera datée en fonction de sa spécification, et si celle-ci est inconnue, de la date de l'homologation par la FIA/CSI du véhicule et non de sa propre année de construction, à toutes fins utiles lors de la compétition. Pour les véhicules n'ayant jamais été homologués, l'année du body cage type (type de carrosserie) sera prise en considération et devra être antérieure au 01/01/1991.

La motorisation et boite de vitesse qui l'équipe devra avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA/CSI avant le 01/01/1991 pour ce body cage type. Ces véhicules seront soumis à l'approbation de l'organisateur.

4.2 Catégorie d' âge

Les voitures seront réparties en cinq (5) catégorie d' âge et dans les classes suivantes :

4.2.1. Catégorie d' âge 1 : jusqu'au 31/12/1961
Classe 1 : jusque 1600 cc
Classe 2 : plus de 1600 cc

4.2.2. Catégorie d' âge 2 : du 01/01/1962 au 31/12/1971
Classe 3 : jusque 1300 cc
Classe 4 : de 1301 à 1600 cc
Classe 5 : de1601 à 2500 cc
Classe 6 : plus de 2500 cc

4.2.3. Catégorie d' âge 3: du 01/01/1972 au 31/12/1981
Classe 7 : jusque 1300 cc
Classe 8 : de 1301 à 1600 cc
Classe 9 : de 1601 à 2500 cc
Classe 10 : plus de 2500 cc

4.2.4. Catégorie d' âge 4: du 01/01/1982 au 31/12/1986
Classe 11 : jusque 1300 cc
Classe 12 : de 1301 à 1600 cc
Classe 13 : de 1601 à 2500 cc
Classe 14 : plus de 2500 cc

4.2.5. Catégorie d' âge 5: du 01/01/1987 au 31/12/1990
Classe 15 : jusque 1300 cc
Classe 16 : de 1301 à 1600 cc
Classe 17 : de 1601 à 2500 cc
Classe 18 : plus de 2500 cc

4.3. La cylindrée des moteurs suralimentés sera multipliée par un coefficient pour le calcul exact de la cylindrée de 1.4 ou 1.7, selon la fiche d'homologation.
La cylindrée d'un moteur de type Wankel sera multipliée par un coefficient de 4.

4.4. En cas de conditions de route extrêmes décidées unilatéralement par le Directeur de la Compétition notamment au vu des conditions météo et ce par ETAPE, les voitures 4 roues motrices recevront un coefficient multiplicateur de pénalités. Il sera de 1,20 pour les voitures de moins de 2.000 cc (après correction éventuelle vu suralimentation) et de 1,40 pour les véhicules à partir de 2.000cc. Les concurrents seront prévenus par SMS et communication de la direction de course au parc départ out.

4.5. Les classes ayant moins de 5 concurrents au départ après le contrôle technique pourront être ajoutées à la (aux) classe(s) supérieure(s).

4.6. L'organisateur peut refuser une voiture qui ne correspondrait ni à l'esprit ni à l'aspect de l'époque.
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.

4.7. Appareils de mesure de distance et de temps :

Tous les systèmes « tripmeters » qui ne sont pas repris dans la liste ci-dessous sont interdits d'utilisation pendant toute la durée de l'épreuve et ne peuvent à aucun moment se trouver dans le véhicule.
Cette liste n'est pas exhaustive mais tout appareil non repris dans la liste ci-dessous devra être approuvé par la direction de la compétition avant le départ de l'épreuve.

A n'importe quel moment, dans le déroulement de l'épreuve, **même en RT**, l'organisation peut désigner des juges de fait qui auront mission de vérifier à bord du véhicule TOUT équipement électronique et d'établir un rapport. Le temps utilisé au contrôle sera un temps neutre.
Sans pénalité dès que le véhicule sera autorisé à repartir avec une nouvelle heure de départ à l'endroit du contrôle après vérification du TRIPY et l'absence d'équipement électronique non autorisé à bord. L'attribution d'un nouveau temps forfaitaire pour parcourir la route restante jusqu'au CH suivant.
Le rapport sera transmis au Collège des commissaires Sportifs

qui pourront prononcer une pénalité allant jusqu' à la disqualification.
Tout refus, toute manœuvre d'intimidation, toute entrave à ce contrôle sera sanctionnée par une décision du Collège des Commissaires sportifs pouvant aller jusqu'à une disqualification.

Liste :

ATB
- VH Trip
- Cadenceur
- La Solution
- E Trip

Blunik
- I
- II
- II+ (module de recalage GPS « Rego App & GPS » interdite
- Trip

Brantz
- Retrotrip
- 1 Pro
- 2 Pro
- 2 ''S'' Pro
- 2 ''S'' Pro +
- 3 Pro
- Timer
- Laser 3
- Master 3

Crisartech :
Sera accepté uniquement avec la version du software qui permet le blocage de la fonction de recalage par gps. Tout concurrent qui souhaite utiliser un appareil de la marque devra le déclarer à la Direction de la compétition et s'y présenter pour effectuer la manipulation requise avant le départ de la course (en accord avec le fabricant Crisartech) entre 11:00 et 17:00 le vendredi 05/02/2027, *rue du Fortin, 24 à 6600 Bastogne.*

Coralba
- Mini
- Rally
- Giant

Chronopist
- Rally Pack 2 (télécommande ou extension Telepack GPS interdite

Halda

Korsmit
- Alma Rally
- Alma Rally Plus
- Alma 1 Monit Rally
- Q10
- Q20
- G100
- G200

Regularity Master

Terratrip / Belmog
- 101
- 202
- 303

Tripy
- II
- III

Waytec
- Reguleco
- Regulmaster (télécommande ou module gps interdits)

4.8. Les véhicules admis sont les suivants :
Tous les véhicules homologués par la F.I.A avant le 31 décembre 1986 pour les Classic 50 et avant le 31 décembre 1990 pour les Classic 65.

Les voitures non homologuées par la FIA après acceptation du RACB sur base d'un dossier technique complet. Dans tous les cas, le body cage type (type de carrosserie) devra être antérieure au 01/01/1991.

La liste des véhicules homologués par la FIA est disponible sur le site WEB de la FIA.
4.9. Les voitures doivent être conformes au code de la route.

4.10. Présentation des véhicules :

4.10.1. Les voitures doivent être conformes au code de la route.

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

4.10.3. Phares avant supplémentaires
Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non-inclus ceux d'origine. Le nombre de phares et de feux divers extérieurs doit toujours être pair. Les paires de phares doivent toujours être symétriques par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules au Xénon ne sont pas autorisées. Les ampoules LED sont autorisées à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque, **maximum 2 ampoules LED par phare**. (Les rampes LED ne sont pas autorisées).

4.10.4. Jantes
Le diamètre et la largeur des jantes utilisées devront être conformes aux données reprises dans la fiche d'homologation du véhicule. Si la voiture n'a pas été homologuée par la FIA ou si la fiche d'homologation ne comprend pas de dimension maximum, le diamètre et la largeur devront être conformes à l'annexe K du C.S.I de la FIA 2027.

1. Tolérance sur la largeur de la jante
   +3 '' Pénalisation **forfaitaire de 500 pts**

2. Tolérance sur le diamètre de la jante :
   +3'' (et max 17'') **Pénalisation forfaitaire de 500 pts**.

La pénalisation n'est pas cumulative.

4.10.5.1. Pneus
Les pneumatiques doivent être homologués suivant le règlement UNECE 117 et exhiber le marquage légal obligatoire constitué

- du marquage de type "E" Ex (le "X" est le chiffre désignant le pays dont l'autorité de vérification a procédé à l'homologation)
- ainsi que du ou des numéro(s) d'homologation y attenant

Ce marquage, y inclus les numéros d'homologation, devra être visible en permanence et à cette fin, recouverte d'une peinture jaune. Il est de la responsabilité exclusive de l'équipage que ce marquage soit visible en permanence depuis les vérifications techniques et durant toute l'épreuve.

Les commissaires techniques seront considérés comme juges de faits pour le contrôle des pneumatiques. Une voiture équipée de pneumatique(s) non conforme(s) sera refusée au départ des RT.
Les pneumatiques doivent aussi être conformes au code de la route belge. La profondeur des sculptures de la bande de roulement devra être au minimum de 1,6mm.


De plus, seuls les pneumatiques de type HIVER pourront être utilisés quelles que soient les conditions climatiques pendant l'épreuve.
Ceux-ci sont définis, conformément au Règlement UNECE 117 par un marquage spécifique, sur la partie basse du flanc du pneu, du logo ci-dessous qui doit être au minimum d'un format de minimum 15mm de base sur 15mm de haut adjacent au marquage "M+S" ou "M&S" si existante.


Ce logo devra être visible en permanence et, à cette fin, recouvert lui aussi d'une peinture jaune. Il est de la responsabilité exclusive de l'équipage que ce marquage soit visible en permanence depuis les vérifications techniques et durant toute l'épreuve.

Les codes-barres sur les pneus sont autorisés pour autant que le reste des prescriptions du présent règlement soit scrupuleusement suivi.

Sont strictement interdits :

- Les pneus rechapés (le n° d'homologation NE PEUT PAS commencer par "108R")
- Les pneus de type "Racing"
- Les pneus à clous
- Les chaînes ou tout dispositif similaire

Des contrôles seront effectués tout au long de l'épreuve.

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

4.10.7. Toutes les voitures devront être munies d'un extincteur manuel en cours de validité (2 Kg minimum), correctement fixé dans le véhicule à portée de main de l'équipage.

4.10.8. 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.

4.10.9. Les voitures de groupe B reprises à l'annexe VI-Art.1.4 de l'Annexe K de la FIA Audi Quattro S1, MG Metro 6 R4, Citroën BX 4TC, Ford RS 200, Peugeot 205 T 16, Lancia Delta S4, Subaru XT 4WD Turbo) ne sont pas autorisées.

4.10.10. Les voitures reprises dans l'Annexe VII de l'Annexe K de la FIA 2026 (voitures de 1982 à 1990) devront être conformes à l'Annexe VII (Lancia 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Renault 5 Turbo, Ferrari 308 GTB, Opel Ascona 400, Citroën Visa 1000 Pistes), excepté l'Article 2 et excepté mentions contraires dans le présent règlement (Classic 50 notamment).

4.10.11. Les voitures devront obligatoirement être équipées d'un toit rigide.

4.10.12. Les bavettes anti-boue et antiprojections devront être fixées obligatoirement à l'arrière de toutes les roues motrices.

4.10.13. Il est fortement recommandé d'équiper le véhicule d'un blindage de protection inférieure.

4.10.14. Il est fortement recommandé d'équiper le véhicule d'un arceau de sécurité en **Classic 50.** Cet équipement est obligatoire pour la catégorie « **Classic 65 » (arceau 6 points conforme FIA).**

4.10.15 : La présence d'un triangle de secours conforme est obligatoire à bord du véhicule ainsi que 2 gilets fluorescents conformément au Code la Route en vigueur en Belgique.

ARTICLE 5 : EQUIPAGES

5.1. L'équipage sera composé de deux personnes.

5.2. Le pilote doit être en possession d'un permis de conduire valable pour toute la durée de la compétition.

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

5.4. Les membres de l'équipage ne disposant pas d'une licence de RACB ou tout autre ASN devront remplir la demande d'un permis « One Event Regularity Pass 50/65» sur le site du RACB. La licence sera envoyée par la poste après réception du paiement qui s'élève à 60€/personne. Pour toutes questions supplémentaires, veuillez contacter le RACB : licence@racb.com

Toute licence doit être demandée pour le 20 janvier 2026 sur le site du RACB Sport

5.5. Equipement pilote et co-pilote :
Le port du casque adapté à la pratique du sport automobile (avec norme FIA même dépassée ou norme CE au minimum) et de la ceinture de sécurité (ou harnais) est obligatoire pour le pilote et copilote dans les sections de Régularité.

ARTICLE 6 : DEMANDE D'ENGAGEMENT – INSCRIPTION

6.1. Toute personne qui désire prendre part au rallye est invitée à renvoyer le Formulaire d'Inscription ONLINE, entièrement complété, sur le site internet www.racspa.be

6.2. Les équipages qui auront été retenus par le comité d'organisation seront avisés par e-mail et seront invités à participer à la compétition.

6.3. Les droits d'inscription par voiture (2 personnes) comprennent :

a. Toute la logistique sportive et technique : les roadbooks, les contrôles horaires et épreuves de régularité, les prestations des commissaires et du staff technique, calcul des résultats et classements, l'assurance obligatoire garantissant la responsabilité civile des concurrents et de l'organisation pour évènement historique de régularité. Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant sans limitation de valeur la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers en cas de dégâts corporels. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin de la compétition ou dès le moment de l'abandon, de la disqualification.

b. Couverture d'assurance : Description
L'organisateur a contracté des assurances en responsabilité civile en conformité avec le Chapitre 2 - Article 5 des Prescriptions Sportives Nationales, et avec la loi belge du 21 novembre 1989 article 8 en vigueur sur l'assurance obligatoire.
Cette assurance couvre la responsabilité civile du RACB, de l'organisateur de l'épreuve, de la Commission
Sportive Nationale, des Autorités intéressées et des agents, des services, des préposés ou membres (rétribués ou bénévoles) des précités ainsi que la responsabilité civile des propriétaires, détenteurs ou conducteurs des véhicules engagés et de leurs préposés.

RC Organisation couvre :
La responsabilité civile des organisateurs 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.
Capitaux assurés :
Dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs confondus : 5.000.000€ par sinistre
Franchise pour les dommages matériels : 125€ par Sinistre

RC Circulation couvre :
La responsabilité civile de tous les véhicules automoteurs engagés dans ladite course de vitesse, de régularité ou d'adresse, par un contrat conclu à l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
Capitaux assurés :
Dommages corporels : illimité
Dommages matériels : 100.000.000 € par sinistre
Les parcours de liaisons ne sont pas couverts dans le contrat d'assurance responsabilité civil de l'organisateur.

Couverture de responsabilité civile
La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers.
La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant à la compétition.
L'assurance devra être effective pour les participants parcourant l'itinéraire de la compétition depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin de la compétition ou dès le moment de l'abandon définitif ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

Exclusion de la couverture
Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance de la compétition.

Conformément à l'article 9.15 du CSI, le Concurrent sera responsable des agissements et des omissions de toute personne participant à, ou réalisant une prestation pour son compte en lien avec l'épreuve; sont notamment concernés ses préposés directs ou indirects, ses Pilotes, ses mécaniciens, ses consultants ou prestataires ou ses passagers ainsi que toute personne à laquelle le Concurrent a permis l'accès aux Espaces Réservés.

c. Un set de roadbook
d. Un carnet de contrôle
e. Deux plaques «rally»
f. Les numéros de portières.
g. La mise à disposition temporaire du dispositif de chronométrage et de tracking de la marque TRIPY

Catégories Classic 65 et Classic 50 :
La participation à l'événement est conditionnée par le paiement par chaque équipage de la somme de 1.600 euros TVAC (1509.43€ HTVA).

Tout paiement **après le 30/11/2026** sera majoré de 50€ TVAC (47.17€ HTVA), Tout paiement **après le 15/12/2026** sera majoré de 100€ TVAC (94.34€ HTVA), tout paiement **après le 31/12/2026** sera majoré de 150€ TVAC (141.51€ HTVA), tout paiement **après le 16/01/2027** sera majoré de 250€ TVAC (235.85€ HTVA).

Pour la date de paiement sera pris en considération la date de réception sur le compte du RAC Spa (date valeur).

Mode de paiement :
Par virement au compte n° 068-2450155-59
au nom du Royal Automobile Club de Spa
IBAN : **BE84 0682 4501 5559** BIC Code : GKCCBEBB

Le montant des droits d'inscription comprend 6% de TVA, suivant la décision n° ET119.653.

Si le gouvernement devait augmenter le taux de TVA, Les droits d' inscription seraient adaptés. Il est entendu que tout paiement avant l' entrée en vigueur de cet éventuel changement ne serait pas majoré.

6.4. Le montant total des droits d'inscription est payable au plus tard à la clôture des engagements, c'est-à-dire le samedi 16 janvier 2027.

Après cette date, le montant sera majoré de 250 €.

L'organisateur remboursera, avec déduction d'une retenue variable, les droits d'engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure, seraient dans l'obligation de déclarer forfait, sous réserve qu'une demande par écrite parvienne à l'organisateur.

La retenue sera de :

- 30 % pour les demandes reçues avant le jeudi 28 janvier 2027.
- 50 % pour les demandes reçues à partir du jeudi 28 janvier 2027 jusqu'au début des vérifications : jeudi 4 février 2027 à 11h. Au-delà de ce délai, les droits d'engagements seront conservés dans leur intégralité par l'organisateur.
- Aucun remboursement ne sera effectué pour les concurrents non admis à l'issue des vérifications administratives ou techniques pour non-conformité de la voiture ou non présentation des documents nécessaires, ou forfait après le jeudi 4 février 2027 à 11h.
- Du fait de leur engagement, les concurrents et membres des équipages déclarent connaître les risques inhérents aux rallyes et les assumer. Ils déclarent, en outre, connaitre et accepter tous les règlements applicables à ce rallye.

Les frais payés pour le "One Event Regularity Pass 50/65" ne sont pas inclus dans ce remboursement.

Le nombre maximum de partants est fixé à 160 en Catégories Classic. La première phase de la procédure sera arrêtée lorsque la 160ème demande d'engagement sera réceptionnée. Dès lors, le Comité Organisateur se réserve tout droit de sélection et de lancer une seconde phase.

6.5. S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ qu'un véhicule ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lequel il a été engagé, ce véhicule pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être reclassé par décision du Collège des Commissaires Sportifs dans un groupe et/ou classe rectificatifs.

6.6. 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 C.S.I de la FIA 2027, 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 C.S.I de la FIA 2027).

6.8. Par le fait de son engagement, le concurrent et/ou membres d'équipage, (conducteur et/ou navigateur) 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 « Legend Boucles ® » / « Boucles de Spa ® » en tout ou en partie, est subordonné à l'autorisation écrite du Conseil d'Administration de l'A.S.B.L. 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.

6.10 GDPR (Règlement Générale sur la Protection des Données de l'Union Européenne)

Lorsque des données à caractère personnel relatives à une personne concernée sont collectées auprès de cette personne, le Royal Automobile Club de Spa ASBL lui fournit, au moment où les données en question sont obtenues, toutes les informations suivantes:

a) L'identité et les coordonnées du responsable du traitement : Royal Automobile Club de Spa ASBL, Rue Jules Feller, 1 à4800 Ensival (Belgique), +32 87 795 00 00
b) Les finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel : les données sont conservées dans le but de communiquer en rapport à l'épreuve
c) Les intérêts légitimes poursuivis par le Royal Automobile Club de Spa ASBL est d'utiliser les données personnelles aux fins d'une efficacité de communication, efficacité d'organisation
d) Le Royal Automobile Club de Spa ASBL ne transfère pas les données personnelles qu'il a reçu des concurrents à d'autres opérateurs de données ;
e) Le Royal Automobile Club de Spa ASBL n'a pas l'intention de transférer les dites données à aucun pays tiers.

En plus des informations visées précédemment, le Royal Automobile Club de Spa ASBL fournit à la personne concernée :
a) les données à caractère personnel seront conservées jusqu'à l'annulation de l'épreuve
b) l'existence du droit de demander au Royal Automobile Club de Spa ASBL l'accès aux données à caractère personnel, la rectification ou l'effacement de celles-ci, ou une limitation du traitement relatif à la personne concernée, ou du droit de s'opposer au traitement et du droit à la portabilité des données;
c) lorsque le traitement est fondé sur la base du consentement, l'existence du droit de retirer son consentement à tout moment, sans porter atteinte à la licéité du traitement fondé sur le consentement effectué avant le retrait de celui-ci;
d) le droit d'introduire une réclamation auprès d'une autorité de contrôle;
e) des informations sur la question de savoir si l'exigence de fourniture de données à caractère personnel a un caractère réglementaire (plus particulièrement pour les services de la Région Wallonne) ou contractuel ou si elle conditionne la conclusion d'un contrat et si la personne concernée est tenue de fournir les données à caractère personnel, ainsi que sur les conséquences éventuelles de la non-fourniture de ces données;

Lorsqu'il a l'intention d'effectuer un traitement ultérieur des données à caractère personnel pour une finalité autre que celle pour laquelle les données à caractère personnel ont été collectées, le Royal Automobile Club de Spa ASBL fournit au préalable à la personne concernée des informations au sujet de cette autre finalité et toute autre information pertinente visée au paragraphe 2.

ARTICLE 7 : MODIFICATION DU RÈGLEMENT

7.1. Les dispositions du présent règlement ne pourront être modifiées que dans le cadre des Art. 3.6 et 11.9 du C.S.I de la FIA 2027.

7.2. Toutes les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées par des additifs, datés et numérotés, qui feront partie intégrante du présent règlement.

7.3. Ces additifs seront publiés sur le **T**ableau d' **A**ffichage **N**umérique **O**fficiel sera également accessible sur le site web officiel www.racspa.be ainsi que sur l'application smart phone dédiée. Ils seront également communiqués dans les délais les plus brefs directement aux participants et ceux-ci devront en accuser réception par émargement, sauf en cas d'impossibilité pendant le déroulement de la compétition.

7.4. Chaque équipage désignera sur le bulletin ad hoc, un numéro de téléphone portable d'urgence aux fins de communications lors de la compétition et une personne de contact sur le site du rallye. La Direction de la compétition communiquera via l'application SPORTITY notamment les neutralisations, annulations de RT et les instructions d'urgence aux équipages. Ces communications auront la même valeur que toute communication « papier ».

ARTICLE 8 – APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

8.1. Le Directeur de compétition est chargé de l'application du présent règlement et de ses dispositions pendant le déroulement de la compétition.

8.2. Néanmoins, il devra informer le Collège des Commissaires Sportifs de toute décision importante qu'il aura été amené à prendre en application de la réglementation générale ou particulière de la compétition.

8.3. De même, tout cas non prévu dans ledit règlement sera étudié par le Collège des Commissaires Sportifs qui a seul pouvoir de décision (Art. 11.7.3 du C.S.I de la FIA 2027).

8.4. En cas de contestations au sujet de l'interprétation du présent règlement seul le texte en langue française fera foi.

8.5. Pour l'exacte interprétation de ce texte seront admis les mots : « équipage » utilisé pour le pilote, et pour le co-pilote.

8.6. Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse entreprise par le Concurrent ou les membres de l'équipage sera jugée par le Collège des Commissaires Sportifs qui pourra prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à disqualification

8.7. A tout contrôle horaire, La disqualification pourra être signalée à l'équipe incriminée.

IV. OBLIGATIONS GENERALES

ARTICLE 9 : CONDUITE

9.1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés des 2 membres de l'équipage inscrit

9.2. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et Co-pilote.

9.3. Ils seront libres de se répartir le temps de conduite si les 2 pilotes possèdent la licence adéquate et un permis de conduire valable.

9.4. L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement.

9.5. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de force majeur ou du transport d'un blessé) entraînera disqualification

ARTICLE 10 : PUBLICITÉ

10.1. 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, les règlements de la F.I.A.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- N'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

10.2. La publicité de l'organisation occupera au maximum six emplacements de 50 cm x 14 cm, dont quatre situés respectivement au-dessus et au-dessous des numéros de compétition latéraux (portières) et deux à l'emplacement choisi par le concurrent en dehors des surfaces vitrées où toute publicité est interdite (à l'exception du bandeau de pare-brise (max 10cm de hauteur)
L'organisateur se réserve une publicité obligatoire sur les deux extrémités de la bande de pare-brise (20 x 10 cm) et du bandeau de lucarne arrière de maximum 10cm de hauteur. Au cas où les emplacements se révèleraient insuffisants, la publicité peut être placée à côté du numéro sans toutefois entrer en contact avec le fond. L'emplacement supérieur contigu à chaque numéro de compétition sera réservé à la publicité du partenaire officiel de l'organisateur, sans que le concurrent puisse s'y opposer.

L'organisateur apposera les numéros de compétition pourvus de fond de couleurs différenciées avec des publicités obligatoires (bandeau de pare-brise inclus sur convocation) avant les autres contrôles – ***Parc d'Activités Economique 1 – Rue de l'Arbre, 6, à Bastogne (Service des Travaux)***

10.3 Une voiture peut concourir dans sa livrée publicitaire d'origine, suivant la règlementation en vigueur.

10.4. Les espaces publicitaires qui se trouvent immédiatement au-dessus ou au-dessous des numéros sur les panneaux de compétition, ainsi que les plaques «rally» sont réservés pour la publicité des organisateurs. Les concurrents ne peuvent pas refuser cette publicité obligatoire. La publicité apposée sur les numéros et les plaques «rally» fait partie intégrante de ceux-ci. Toute dégradation à cette publicité entraînera d'office une amende fixée à 500 € par publicité manquante. Les plaques «rally» seront remises à tous les concurrents lors des vérifications sportives. Les concurrents devront se rendre aux vérifications techniques avec les numéros et la publicité de l'Organisateur apposés par l'organisation, et les plaques «rally» déjà appliquées par le concurrent. Les véhicules n'ayant pas suivi cette procédure ne seront pas vérifiés.

10.5 Droits commerciaux & publicités
La publicité (voitures & vêtements) doit respecter les règlements du RACB.

Toute publicité & action promotionnelle ou de relations publiques doit faire l'objet d'une autorisation écrite préalable du Comité d'Organisation.

Les emplacements dans le parc d'assistance sont uniquement à vocation sportive, sont exclus l'organisation de relations publiques, repas sponsors, réception d'invités, hospitality units, etc…

Chaque infraction à cette règle sera facturée au prix de 125€ le m^2. Toutes structures ou aménagements devront être enlevées sans accord de dérogation avec l' Organisation.

Seule une dérogation du Comité d'Organisation peut être prise en considération.

Toute publicité aérienne, toute publicité ou action promotionnelle se déroulant dans l'espace aérien au-dessus du parcours des RT et de l'ensemble du territoire de la Ville de Bastogne est aussi interdite sans l'accord préalable du Comité d'Organisation et dans tous les cas sujets à l'autorisation des autorités locales concernées et l'Administration Générale de l'Aéronautique.

Toute prise de photographie à des fins commerciales de l'intérieur et/ou de l'extérieur des voitures participantes est sujette à l'accord écrit du Comité d'Organisation. En tout état de cause, toute photographie prise et/ou produite sur la compétition est et reste la propriété de l'Organisateur, excepté accord préalable de celui-ci. La diffusion, transmissions d'images, copie sur internet est interdite, excepté l'accord préalable de l'Organisateur.

Toute captation TV, photographie et similaire pris par des journalistes, photographes, cameramen, etc. sera la propriété exclusive de l'Organisateur/Promoteur, quel que soit leur initiateur.

L'Organisateur/Promoteur & ses partenaires officiels se réservent le droit d'utiliser les noms, portraits (photographie et TV) ainsi que les résultats des pilotes participants à la compétition tant en Belgique qu'à l'étranger à des fins promotionnelles et ou de publicité, sans notification ni paiement.

Les concurrents, participants, leurs représentants & leurs sponsors sont avertis que la loi belge « interdiction de la publicité & du sponsoring pour les produits du tabac & dérivés » promulguée par le Roi le 10 février 1998 est strictement d'application. Ils doivent la respecter scrupuleusement.

L'Organisateur, le Promoteur ainsi que tout membre de près ou de loin de l'organisation de la compétition refusent d'accepter la moindre responsabilité quant à l'application et au résultat des précités & des possibles sanctions que cela pourrait engendrer.

Les Articles 6.9 et 6.10 sont entièrement applicables

ARTICLE 11 : VÉRIFICATIONS SPORTIVES

11.1. Le contrôle des documents se fera sur convocation.

11.2. Les pilotes et copilotes doivent être en possession :
a) de leur convocation
b) de leur permis de conduire
c) de leur carte d'identité ou du passeport
d) de la carte verte d'assurance du véhicule valable pour la durée de l'événement
e) des licences valables le cas échéant
f) des documents officiels du véhicule.
g) L'autorisation écrite de l'utilisation en cas de location ou de mise à la disponibilité du véhicule.
h) Formulaire de Reconnaissance

11.3. Les pilotes et copilotes recevront :
a) deux plaques «rally»
b) la fiche de contrôle technique
c) un bon pour son boitier TRIPY
d) et les autres documents nécessaires.

ARTICLE 12 : CONTRÔLE TECHNIQUE

12.1. Le contrôle technique se fera sur convocation et succédera au contrôle sportif.

12.2. Pour le contrôle technique, les numéros, plaques «rally» et publicités obligatoires de l'organisation devront être apposés sur le véhicule aux endroits définis. Le TRIPY de tracking-chronométrage sera installé lors de ce contrôle technique

ARTICLE 13: CHRONOMÉTRAGE

13.1 Les prises de temps seront réalisées par le système TRIPY placé lors des vérifications techniques.

13.2 L'heure officielle de l'événement sera l'heure satellite affichée sur le transpondeur TRIPY de tracking, cette heure s'affiche à la demande lors d'une pression sur la touche « Time » du transpondeur.

13.3. Le chronométrage des Tests de Régularité sera fait de façon automatique, au moyen du système TRIPY, qui entrainera le montage d'une unité de contrôle (transpondeur) sur chaque voiture participante lors du Contrôle technique et suivant la fiche de montage disponible sur le site de la compétition.

13.4. Le chronométrage lors des Tests de Régularité est réalisé au dixième de seconde.

13.5. A chaque contrôle d'un Test de Régularité, la prise de temps correspond au passage du transpondeur au point satellite référencé par le traceur de route.

13.6. Aux vérifications administratives, l'équipage recevra un bon pour le montage de son boitier TRIPY.

13.7. Les transpondeurs seront retirés à la fin de la compétition par des membres de l'organisation.

Normalement, le transpondeur sera fixé au-dessus de la face intérieure du pare-brise devant le copilote au moyen de velcros.

13.8. L'équipage est responsable pour maintenir le transpondeur dans la position dans laquelle il est placé, y compris en cas d'accident si le concurrent reprend la route ensuite, et pour sa remise à la fin de l'épreuve.

13.9. **En cas d'abandon,** l'équipage devra retourner le transpondeur à la direction de course aussi vite que possible, au plus tard à l'heure de départ de l'étape suivante de la première voiture **en CLASSIC.**

13.10. Dans le cas d' une anomalie vérifiée sur l'équipement installé dans la voiture due à une utilisation incorrecte ou frauduleuse par l'équipage, une sanction prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

13.11. Le concurrent devra restituer le transpondeur à l'organisation dans les lieux et les délais suivants :
- Soit immédiatement en cas d'abandon définitif durant l'épreuve à *l'accueil du bâtiment IPF, rue du Fortin, 24 à Bastogne* de 09.30 à 22.30 le samedi 6/02/2027 et le dimanche 07/02/2027 de 09.30 à 16.00.

- Soit à la fin de l'épreuve, le dimanche 07/02/2027 de 15.30 à 18.00 au CH d'arrivée.

13.11 Les dégâts éventuels, la dégradation, le vol et la perte du système de suivi restent sous l'entière responsabilité de l'équipage jusqu'à sa restitution conforme même en cas de sortie de route, abandon, disqualification ou autre fait de course. Le concurrent marque expressément, et de manière irrévocable, son accord sur le fait que l'organisateur facturera Un boitier TRIPY à la personne communiquée par le concurrent sur le document de réception du TRIPY en cas de non-restitution et/ou dégât occasionné.

V. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT

ARTICLE 14 : DEPART – ORDRE DE DÉPART – PLAQUES – NUMÉROS

14.1 Une exposition / parade obligatoire se déroulera le **vendredi 5/02/2027 de 19h00 à 21h00**. Présence obligatoire des voitures sous peine d'une pénalité de 100pts. Les détails feront l'objet d'une communication ultérieure.

14.2 Le départ pour l'ETAPE 1 sera donné dans l'ordre de l'attribution de l'heure de départ publiée sur le TANO.

14.2.1 Pour l'Etape 2, l'ordre de départ sera déterminé par le classement provisoire de l'Etape 1 avec possibilité d'application de l'article 14.4. **hors pénalités**.

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

14.4 Le Directeur de la Compétition a toute liberté de repositionner tout équipage au cours de la compétition.

14.5. Les plaques «rally» fournies par l' organisation devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de la compétition. La plaque avant ne devra en aucun cas recouvrir, même partiellement, la plaque d'immatriculation de la voiture sous peine d'une pénalisation de 50 €.

14.6. Les panneaux de portières fournis par les organisateurs devront obligatoirement être apposés pendant toute la durée de la compétition, sur chacune des 2 portières avant de la voiture.

14.7. À tout moment de la compétition, la constatation de :

14.7.1. L'absence d'un seul panneau de portière ou d'une plaque «rally» entraînera une pénalisation de 50€ .

14.7.2. L'absence simultanée des deux panneaux de portières ou plaques de rallye pourra entrainer la disqualification

14.8. L'équipage qui se retire de la compétition doit retirer ou masquer les plaques «rally» et les numéros.

14.9. Les noms du premier pilote, et du co-pilote ainsi que le drapeau de la nationalité du passeport des membres d'équipage, devront être apposés sur chaque aile avant du véhicule sous peine d'une pénalisation de 50 €.

ARTICLE 15 : RECONNAISSANCES

La reconnaissance du parcours sera autorisée le vendredi 5 février 2027 de 08h00 à 17h00, seul UN passage par RT est admis. Cette reconnaissance se fera à bord d'une voiture de série. Les voitures de rallye et/ou participantes sont interdites. Les reconnaissances de certains RT seront contrôlés par un CP. Un Additif en précisera le déroulement.

TOUTE RECONNAISSANCE EN DEHORS DU 5 FÉVRIER 2027 EST STRICTEMENT INTERDITE. Des contrôles sévères seront effectués par les Administrations Communales, les autorités, les agents ou fonctionnaires de police et du DNF et par l'Organisation. Les reconnaissances doivent se faire à allure modérée en respectant le code de la route belge sous peine de se voir infliger les sanctions/amendes prévues. Il est interdit d'apposer tout type de repères sur quelque support que ce soit. L'organisation peut utiliser des moyens de contrôle électronique. **Seuls les deux membres de l'équipages inscrits pourront être à bord de la voiture utilisée pour lesdites reconnaissances.**
Des vidéos des reconnaissances seront mises en ligne **lundi 1er février 2027 à 19h00**.

Les concurrents devront remplir un formulaire de reconnaissance, via le document téléchargeable sur le site internet qui sera repris lors des Vérifications Sportives .

ARTICLE 16 : CIRCULATION – RÉPARATIONS

16.1. Pendant toute la durée de la compétition, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les communes traversées. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :

1ère infraction : 10 points de pénalité par tranche de 5 km/h entamée.
2ème infraction : 20 points de pénalité par tranche de 5 km/h entamée.
Une pénalité financière de 300 EUR sera appliquée lors de 20 % et plus de la vitesse autorisée.
Une pénalité financière de 500 EUR sera appliquée lors de 40 % de plus et plus de la vitesse autorisée.
3ème infraction: Le Collège des commissaires sportifs pourra prononcer la disqualification.

Autres infractions au Code de la Route
16.1.1. 1ère infraction : 50 pts
16.1.2. 2ème infraction : 150 pts
16.1.3. 3ème infraction : Le Collège des commissaires sportifs pourra prononcer la disqualification.

Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long de la compétition.
Ces contrôles auront principalement lieu lors de la traversée des agglomérations et aux endroits réputés dangereux, mentionnés dans le roadbook. Le système de tracking TRIPY, conformément à l'art. 11.7.3. du Code Sportif de la FIA, les données transmises par ces systèmes pourront avoir valeur de « juge de fait » au près du collège des Commissaires Sportifs.

16.2. Les agents ou fonctionnaires de police et/ou de la DNF qui constateraient une infraction aux règles de circulation, commise par un équipage de la compétition, devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route.

16.3. 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 :

16.3.1. La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du Classement Final.

16.3.2. Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.

16.3.3. Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétation diverses.

16.4. Il est interdit, sous peine de disqualification, de remorquer, transporter, ou faire pousser les véhicules si ce n'est pour les ramener sur la chaussée, ou pour libérer la route.

16.5. Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification :

16.5.1. De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou des manœuvres susceptibles de gêner les autres participants.

16.5.2. De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif. Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres participants.
16.5.3 Si une voiture s'arrête en dehors de la voirie utilisée et gêne le passage même à allure lente, elle devra être dégagée le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres participants.

16.5.4 Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture, les commissaires en poste pourront prêter assistance. Si du fait de cette assistance, le pilote rejoint la course, ceci doit se faire dans le respect total du règlement et sans tirer un quelconque avantage.

16.6. Assistance :

16.6.1. Les concurrents sont responsables de leur approvisionnement en carburant, huile, eau, etc...

16.6.2.1. Les réparations et le ravitaillement sont seulement autorisées dans les endroits prévus à cet effet et signalées dans les roadbook comme assistance autorisés.

16.6.2.2. Dans les zones reprises comme zones d'assistance interdites, toute réparation ou ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et **exclusivement** par l'équipage. La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de fait et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les stations-services sont considérées comme zones de ravitaillement en carburant autorisé mais sauf indication contraire dans le roadbook, les assistances y sont interdites.

16.6.2.3. Définition de l'assistance interdite.

1°) Toute personne autre que le pilote et/ou copilote d'une voiture concurrente particulière travaillant ou agissant sur cette voiture.
2°) L'utilisation ou la réception par le pilote ou le copilote de tous les matériaux (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autre que celui transporté à bord de cette voiture concurrente.
3°) Le stationnement d'un véhicule d'assistance identifié ou le positionnement ou l'installation de tous matériaux, pièces détachées, outils ou matériel en dehors d'un parc ou zone d'assistance.

16.6.2.4. Interdiction totale d'intervention ou ravitaillement dans les RT.

16.6.3. En cas de panne importante nécessitant l'immobilisation momentanée du véhicule, le concurrent aura la faculté de rejoindre la compétition au départ d'une autre section en encourant les pénalités correspondantes.

16.6.4. Les points de ravitaillements seront signalés dans le Road book.

16.6.5. Chaque véhicule devra être pourvu d'un tapis de sol ou d'une bâche à pouvoir placer sous la voiture lors de chaque assistance et regroupement. Le manquement, constaté par un officiel en poste, entraînera une pénalité de 150 pts.

16.6.6. Les équipages et leur voiture pourront se faire apporter de l'aide extérieure dans les conditions suivantes :

16.6.6.a. Le véhicule de service reçoit un plan détaillé de l'itinéraire avec indication des points de service autorisés.

16.6.6.b. L'entrée d'un véhicule de service sur un test de régularité pendant la durée de l'épreuve entraînera la disqualification du participant correspondant.

16.7. Le Royal Automobile Club de Spa est tenu d'assurer dans le parc d'assistance l'ordre public et d'y régler la circulation, sans assumer la responsabilité de son gardiennage. Des dispositions particulières sont prévues pour le parc d'assistance privilégié à Bastogne. Le Royal Automobile Club de Spa y organisera un parc de relations publiques.

Tous les emplacements, dans ce parc de relations publiques, doivent être négociés et réservés auprès du promoteur. Celui-ci donnera sur demande les tarifs pratiqués suivant les dimensions et le degré de privilège des emplacements.

Tout emplacement non commandé et non payé conformément aux conditions générales de vente et de la convention particulière pour les emplacements dans le parc de relations publiques à Bastogne, du et au promoteur sera révoqué. Toute infraction à cette disposition est passible des sanctions prévues.

16.8. Le concurrent est responsable de ses véhicules d'assistance et de son personnel. Tout acte ou non observance des directives sera sanctionné au détriment de la voiture concurrente :
1ère infraction : 500 €
2ème infraction : 750 €
3ème infraction : 1250 €

16.9. Les véhicules d'assistance doivent être pourvus de :
Une bâche de 3x3 m minimum ;
Un récipient pour liquide d'environ 50x50 cm ;
Un moyen de recueillir le carburant, s'il y a risque de répandre du carburant lors du ravitaillement ;
Un conteneur pour déchets liquides avec un contenu de 10 litres au minimum et un sac pour déchets solides ;
Un extincteur de 6 Kg.

Les opérations de service, s'opéreront de la manière suivante :
Sur tous les endroits de service, la voiture doit se trouver sur la bâche lors des travaux sur la voiture ;
Dans tous les cas où on risque de répandre du carburant, on doit employer un bac récepteur ou un autre moyen de récupération ;
À tout moment, les zones de service doivent être libérées

propres. Les déchets et toutes les autres pièces, matériels et objets, doivent être emportés dans le véhicule de service ;
Dans le cas où il y a eu de la pollution du sous-sol, l'équipe est obligée d'en informer la direction de la compétition en donnant toutes les données importantes relatives à cette pollution ;
Les tonnelles et auvents devront être lestés de poids de 5 kg par M2 de surface de toile ;
Ce qui précède est aussi d'application pour les réparations provisoires en dehors des zones de service.
L'installation peut se faire dès jeudi 05.02.2027 à 09h00. L'évacuation doit se faire pour le dimanche 07.02.2027 à 20h00 au plus tard.

ARTICLE 17 : pas d' application

ARTICLE 18 : DÉPART

18.1. L'heure officielle de l'événement sera l'heure satellite affichée sur le transpondeur de tracking TRIPY cette heure s'affiche à la demande lors d'une pression sur la touche « Time » du transpondeur.

18.2 Durant l'ensemble de chaque Etape, les équipages devront respecter l'écart en temps qui leurs seront alloués lors de l'ordre de départ.
Ces véhicules seront identifiés par un autocollant spécifique qui sera posé par l'organisateur dans le parc de départ.

L'heure de présentation au TC 1A et TC TBDA Start Park IN correspond à la publication de l'ordre de départ et doit être respectée.

L'heure de présentation au parc de départ sera spécifiée sur la fiche du carnet de contrôle, ainsi que l'heure du CH Park OUT.

18.3. L'heure idéale de départ figure sur le carnet du contrôle de chaque équipage qui aura été visé par le commissaire à l'entrée du CH Start Park IN

18.4. Tout retard imputable à l'équipage pour se présenter au départ de la compétition, de l'Etape 1 ou 2, sera pénalisé à raison de 5 points par 30 secondes de retard. Au-delà de 15 minutes de retard, le départ à ce contrôle horaire sera refusé à l'équipage. L'équipage devra se mettre en rapport avec la direction de Compétition pour demander à poursuivre le rallye au départ d'une des sections suivantes. L'article 20.4.8a n'est pas d'application dans ce cas

18.5. Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de disqualification, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans leur ordre de départ.

18.6. Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.

18.7. Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les périodes de 1 minute révolues étant seules comptées.

18.8. Tous les équipages recevront un carnet d'itinéraire (roadbook) décrivant en détail le parcours à suivre, lequel est obligatoire sous peine de disqualification.

18.10 L'ordre de départ de l'Etape 2 sera déterminé sur base du classement provisoire hors pénalités de l'Etape 1.

ARTICLE 19 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

19.1. Tous les contrôles, c'est-à-dire : contrôles horaires et de passages, départ et Flying Finish , point STOP et arrivée des épreuves de régularité, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés F.I.A

19.2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge.

19.3. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

19.4. Il est strictement défendu, sous peine de disqualification prononcée par les Commissaires Sportifs :

19.4.1. De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire de l'événement

19.4.2. De retraverser ou de repénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet de contrôle a déjà été pointé à ce contrôle.

19.5. L'heure idéale de pointage appartient à la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter l'heure officielle sur le transpondeur TRIPY en appuyant sur la touche « Time ».

19.6. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

19.7. Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale du premier équipage.

19.8. Sauf décision contraire du Directeur de la Compétition, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier.

19.9. Les équipages sont tenus de suivre les instructions du Commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 20 : CONTROLES DE PASSAGES (CP) – SLOW ZONES - CONTROLES HORAIRES (CH) – MISE HORS COURSE - SPEED CONTROL ZONE

20.1. Contrôles de passage et contrôles horaires

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

20.1.2. La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage. Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulus son carnet de contrôle au Commissaire responsable et de vérifier que l'inscription est faite correctement.

20.1.3. 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 de 300 pts.

20.1.4. Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante. A moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la disqualification.

20.1.5. Toute divergence entre les inscriptions portées, d'une part, sur le carnet de contrôle de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels de la compétition fera l'objet d'une enquête du Directeur de la Compétition transmise au collège des commissaires sportifs qui jugera en dernier ressort.

20.2 Contrôles de passage

20.2.1 A ces contrôles, les Commissaires en poste doivent simplement apposer un cachet ou un visa sur le carnet de contrôle, dès que celui-ci est présenté par l'équipage. L'absence de ce cachet ou visa entraînera une pénalité de 300 points.

20.2.2 Les contrôles de passage peuvent se situer sur le parcours routier de liaison.

20.2.3 Les contrôles de passage avec arrêt obligatoire pour le pointage sur le parcours routier de liaison peuvent être soit signalés dans le roadbook, soit de type secret, toujours indiqués au moyen de panneaux standardisés FIA et forcément rencontrés si le concurrent respecte le parcours du roadbook.

20.2.4 Les contrôles de passage secrets dans les Tests de Régularité ou sur le parcours de liaison peuvent aussi être virtuels, par contrôle satellite au moyen du système de tracking TRIPY. Dans ce cas, il n'y a pas lieu de marquer l'arrêt et ils ne sont pas renseignés dans le roadbook.
Un contrôle de passage TRIPY manquant sur le parcours routier entrainera une pénalité de 50 points.

20.3. Contrôles horaires

20.3.1. La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée (panneau jaune) dans la zone de contrôle horaire.

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

20.3.4. Le pointage du carnet de contrôle ne peut être effectué que si les 2 membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

20.3.5. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage autour du temps idéal ou de celle qui précède (c'est la responsabilité du copilote de présenter son carnet de contrôle dans la minute idéale).

Exemple : Un équipage devant passer à un contrôle de 18h20' sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18h20'00 et 18h20'59''.

Il appartient à l'équipage de préciser l'heure de pointage idéale pour autant qu'il soit dans l'intervalle réglementaire.

20.3.6. Le commissaire inscrit alors sur le carnet de contrôle, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

20.3.7. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

20.3.8. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet de contrôle au Commissaire en poste correspond au déroulement de la période idéale de pointage.

20.3.9. Si un équipage pointe à un contrôle horaire après son temps idéal, son retard est ajouté à celui déjà accumulé. Il n'y aura pas de pénalité de retard pour **les 15 premières minutes** de l'étape (journée), au-delà une pénalité de 10pts sera appliquée par minute de retard entamée par étape (journée).

Les contrôles fermeront 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent. Au-delà obligation à l'équipage de se présenter au départ de la Section suivante.

L'omission de pointage à un contrôle horaire entraînera 600 points de pénalité. Néanmoins les Art. 20.6 et Art.22.4 pourront s'appliquer.

20.3.10. Pour toute avance : 60 pts par minute ou fraction de minute.

20.3.11. Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du Directeur de la Compétition être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale.

20.3.12. Au contrôle horaire final de l'Etape 1 et Etape 2 ou lorsqu'il est écrit « early check in » sur la feuille de route, il sera permis de pointer en avance sans encourir de pénalité.

20.3.13 Si un commissaire ou un officiel donne l'injonction de rentrer dans la zone de pointage en avance, l'équipage n'encourt pas de pénalité mais doit indiquer au commissaire, sous sa propre responsabilité, l'heure idéale à reporter sur le carnet de contrôle.

Les équipages qui n'ont pas franchi le dernier CH de l'Etape 1 doivent prévenir la direction de la compétition s'ils ne souhaitent pas reprendre le déroulement de la Compétition à l'Etape 2. La notification par écrit (Document d'abandon et/ou e-mail à **legendracecontrol@gmail.com**) doit être adressée pour le samedi 6/02/2027 à 22h au plus tard. Le retour du boitier TRIPY devra être effectué en même temps.

20.4. Heure de départ des contrôles

20.4.1. Si le secteur de liaison ne débute pas par un test de régularité, l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

20.4.2. Cependant, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ de test de régularité, la procédure suivante sera appliquée :

- Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle, dont les panneaux suivants seront disposés comme suit :
  Panneau avertisseur jaune (début de zone)
  Après 25 m environ, panneau rouge avec cadran (contrôle horaire)

A une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ du test de régularité)

20.4.3. Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le Commissaire en poste inscrira sur le carnet de contrôle d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant.
Celle-ci devra respecter un écart de 5' pour permettre à l'équipage de se préparer au départ de la RT. De plus, en cas de crevaison il sera également octroyé à l'équipage un temps maximum de 5' supplémentaires.

20.4.5. Après son pointage au CH, l'équipage se rendra immédiatement au poste de départ du test de régularité. Le Commissaire en charge de ce poste inscrira sur le carnet de contrôle l'heure prévue pour le départ de ce test, qui correspondra normalement à l'heure de départ à l'équipage selon la procédure réglementaire.

20.4.6. Si en cas d'incident, il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ du test de régularité fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

20.5. Interruption volontaire au cours d'une section

Tout équipage qui pour motif technique ou toute autre raison n'est pas à même de poursuivre l'intégralité d'une section, après accord de la Direction de la compétition, pourra reprendre part à la compétition. Le nouveau départ se fera seulement au CH désigné par la Direction de la compétition ou le Relation-Concurrents. En sus, pour tout contrôle(s) ainsi manqué(s), les pénalités prévues seront appliquées.

20.6. Slow Zones - SZ

Les Slow Zones servent à diminuer la vitesse avant une zone à sécuriser.

20.6.1. Matérialisation des Slow Zones : une Slow Zone est toujours indiquée dans le roadbook avec la distance d'entrée et de sortie de la zone.

Un panneau rouge à droite (au minimum) et à gauche (dans la mesure du possible) de la route délimitera l'entrée de la Slow Zone (voir descriptif en annexe).

Un panneau vert à droite (au minimum) et à gauche (dans la mesure du possible) de la route délimitera la fin de la Slow Zone (voir descriptif en annexe).

20.6.2. Distance des Slow Zones : suivant les cas, 200 m ou 300 m, la distance est précisée dans le roadbook.

20.6.3. Vitesse moyenne à respecter : 36 km/h soit 20 secondes pour 200 m et 30 secondes pour 300 m. Le temps à respecter est toujours indiqué dans le roadbook.

20.6.4. Méthodologie : la seule mesure à respecter, c'est le temps entre l'entrée et la sortie de la Slow Zone. Il appartient à l'équipage de gérer son évolution entre les 2 panneaux, soit rester en mouvement ou marquer l'arrêt dans la zone pendant un laps de temps. Nous recommandons néanmoins la prudence car vous n'êtes pas seuls sur la route, un autre concurrent peut gérer différemment la Slow Zone.

20.6.5. Pénalités : les prises de temps sont effectuées par satellite avec le système TRIPY.

Pour non-respect du temps imposé pour parcourir la Slow Zone : 50 points de pénalité par tranche de 5'' d'avance entamée.
Ces pénalités ne sont pondérées par aucun coefficient.

20.6.6. L'absence systématique ou répétée du respect du temps imposé dans les Slow Zones fera l'objet d'un rapport à l'appréciation du Directeur de la Compétition qui sera transmis aux Commissaires Sportifs pour une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage.

20.8. Speed Control Zone – SCZ **Nouveauté 2027**

Les organisateurs peuvent établir des Speed Contrôle Zones (zones de contrôle de vitesse) lorsqu'un tracé sur route fermé passe en général dans une agglomération ou à d'autres endroits à leur appréciation.

20.8.1. Description (schémas disponibles dans le descriptif en annexe)

Une SCZ est une zone dans un RT pendant laquelle **le chrono est neutralisé**.
A l'entrée de la SCZ, il y a une zone de décélération de +/- 200 m puis la traversée de l'agglomération qui sera suivie d'une zone d'accélération de +/- 100 m.

Un premier panneau rouge ''**Neutral IN**'' indique l'endroit précis où le chrono s'arrête.
+/- 200 m après, un panneau rouge ''**DZ**'' indique le début de la zone de vitesse contrôlée.

La fin de la zone de vitesse contrôlée est matérialisée par un panneau vert ''**FZ**''
+/- 100 m après, un panneau vert ''**Neutral OUT**'' indique l'endroit précis où le chrono reprend.

Les panneaux seront toujours placés à droite (au minimum) et à gauche (si possible) de la route.
Les emplacements de ces panneaux seront indiqués précisément dans les roadbooks et feront l'objet d'un marquage pour les reconnaissances.

20.8.2 Consignes à respecter :

20.8.2.1 La vitesse entre DZ et FZ **ne peut JAMAIS dépasser 50 km/h** (contrôle de vitesse instantanée par satellite avec le transpondeur TRIPY).
En cas de dépassement même ponctuel de la vitesse, une pénalité de **50 points par tranche de 5 km/h** entamée sera appliquée.

Pour un excès de plus de 20 km/h ou à partir de la 3ème pénalité pour dépassement dans une SCZ, un rapport sera transmis aux Commissaires Sportifs pour une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification.

20.8.2.2 Les panneaux ''Neutral IN'' et ''Neutral OUT'' doivent toujours être franchis à une vitesse de minimum 30 km/h, sans cela la précision de la mesure GPS ne peut être garantie, aucune réclamation ne sera recevable en cas de vitesse inférieure.

20.8.2.3 Entre les panneaux ''Neutral IN'' et ''Neutral OUT'', tout arrêt complet est interdit sous peine d'une pénalité de 150 points sauf cas de force majeure ou arrêt forcé par un commissaire.

20.8.2.4 Entre les panneaux ''Neutral IN'' et ''Neutral OUT'', il est interdit de dépasser un autre concurrent sous peine d'une pénalité de 50 points sauf cas de force majeure qui sera analysé sur base des relevés Tripy.

20.8.3 Spécificités pour la catégorie Classic

20.8.3.1 Le panneau ''**Neutral IN**'' sera toujours la **fin** d'une section de RT et qui pourra être un point de chronométrage ou pas selon les choix du traceur.

20.8.3.2 Le panneau ''**Neutral OUT**'' sera l'équivalent d'un nouveau **Flying Start** où la distance et le chrono seront remis à 0 (roadbook spécifique pour Classic).
Cela signifie que le résultat du secteur précédent la SCZ n'influence pas le secteur suivant. Un RT sera donc l'équivalent de plusieurs petits RT entrecoupés d'une ou plusieurs SCZ.

Sauf indication contraire dans le briefing, la moyenne à respecter reste la même que pour le secteur précédent.

ARTICLE 21 : CONTROLE DE REGROUPEMENT

21.1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Leurs contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôles (Art. 19 & 20). A l'intérieur d'un parc de regroupement, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure. Cette batterie ne peut ensuite être embarquée dans la voiture.

21.2. Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importantes qui ont pu se créer entre les équipages à la suite de retards et/ou abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.
21.3. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au Commissaire du poste leur carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement selon les instructions des commissaires, leur voiture au parc de regroupement.
Ils devront alors éteindre le moteur. Les organisateurs peuvent leur distribuer un nouveau carnet de contrôle soit à l'entrée soit à la sortie du parc regroupement.

ARTICLE 22 : REGULARITY TESTS (TESTS DE REGULARITE)

22.1. Des RT seront organisées dans chacune des sections. Elles se dérouleront sur routes fermées à usage privatif.

22.2. Pour la catégorie Regularité Classic 65, (vitesse moyenne ne dépassant pas les 65 km/h pour le classement Classic 65) et pour la Catégorie régularité Classic 50 (vitesse moyenne ne dépassant pas les 50 km/h) un ou plusieurs contrôles de moyenne seront prévus, l'heure idéale de passage à un contrôle de régularité est fixée en fonction de l'heure de départ de l'épreuve de régularité, de la distance à parcourir jusqu'à ce point et de la vitesse moyenne imposée, laquelle sera communiquée par la voie officielle, elle ne dépend donc pas d'un retard ou une avance lors des contrôles de régularité précédents. le concurrent devra se rapprocher autant que possible de cette moyenne et de son temps idéal.

Les contrôles de régularité sont secrets, ils ne sont pas indiqués sur la route.

22.3. Un parcours d'étalonnage sera prévu et son tracé sera disponible au contrôle des documents ainsi que sur le site de l'organisation.

22.4. Test de régularité manquante :
Tout équipage qui pour un motif technique ou toute autre raison n'est pas à même de poursuivre l'intégralité d'une section, après accord de la Direction de la compétition, pourra reprendre part à la compétition. Le nouveau départ se fera seulement au CH désigné par la Direction de la compétition ou le Relation-Concurrents.

Les pénalités pour RT manqués seront des forfaits en points, identiques pour tous les concurrents dans le cas (non soumis à un éventuel coefficient).

22.5. Au cours de ces Tests de Régularité, le port de l'équipement de sécurité est obligatoire suivante l'article. 5.5 pour les membres de l'équipage de la voiture, sous peine de disqualification.

22.6. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des tests de régularité, sous peine de disqualification.

22.7. Les départs des RT seront donnés comme suit :

22.7.1. Lorsque la voiture, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le Commissaire en poste recopiera sur le carnet de contrôle l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minute). Il remettra ce document à l'équipage dans les 30 secondes précédant le départ et lui annoncera à haute voix les 30" - 15" - 10" et les 5 dernières secondes une à une.

22.7.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat du véhicule.

22.8.1. Le départ d'une RT à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne pourra être retardé par le Commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.

22.8.2. Les RT show auront un départ donné au vol qui sera signalé pour le début de prise de temps par un panneau avec drapeau à fond vert.

22.9.1. En cas de retard de la part de l'équipage, le Commissaire en Poste inscrira une nouvelle heure sur le carnet de contrôle, le retard étant alors considéré comme un retard sur un secteur de liaison.

22.9.2. Tout équipage ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera déplacé de manière à libérer la zone de chronométrage.

22.10. Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de 60 pts. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par les commissaires sportifs, notamment en cas de récidive.

22.11. L'arrivée des RT sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP étant interdit sous peine de disqualification.

22.12. Pour les deux catégories Classic , à une distance de 100 à 1000 mètres après le Flying Finish Rouge, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle («STOP») signalé par un panneau rouge « STOP».

22.13. Pour les deux catégories Classic, au STOP, l'équipage devra faire parapher le carnet de contrôle.

22.14. Si par la faute de l'équipage, l'apposition du paraphe ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

22.14.1. Pour le départ : disqualification
22.14.2. Pour l'arrivée (« STOP ») : pénalisation de 150 pts.

22.15. Pénalités

22.15.1. Sur les tests de régularité, les pénalités seront :

- **0,1pt par 0,1 seconde de retard supérieur à 0,3 seconde, multipliés par les coefficients repris à l'article 26.5.1**
- **0,2pt par 0,1 seconde d'avance supérieur à 0,3 seconde.**
- Pénalité maximale pour une prise de temps intermédiaire : 60pts, pour un RT Powerstage : 120 pts.
- Pénalité par prise de temps non effectuée (le concurrent ne termine pas la RT ou le transpondeur n'est plus visible) : 100pts, pour un RT Powerstage : 200 pts.
- Pénalité maximale par RT parcouru (total des prises de temps) : 250pts, pour un RT Powerstage : 500 pts
- Pénalité par RT non effectué : 500pts, pour un RT Powerstage 1000 pts

22.15.2. **Respect de la moyenne**
Au sein d'un RT, tout concurrent qui dépasse de plus de 20% la moyenne imposée entre deux prises de temps, pourra être exclu de la compétition suivant décision du collège des commissaires sportifs.
Tout comportement dangereux et/ou inapproprié pourra faire l'objet d'une disqualification de la compétition selon décision du collège des commissaires sportifs.

22.15.3. En cas de moyennes inappropriés notamment à cause des conditions climatiques, le Collège des Commissaires sportifs pourra, sur base d'une proposition de la Direction de Course, fixer un temps cible / moyenne afin d'obtenir un classement significatif même après le déroulement de le RT (par exemple dans le cas où tous les concurrents se verraient attribuer la pénalité forfaitaire).
Pour les 2 catégories Classic, si un RT était parcouru en Powerstage, la pénalité maximale (total des prises temps) serait adaptée.

22.16. Les intervalles de départ pour les équipages devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

22.17. Tout équipage refusant de partir au départ d'un RT à l'heure et au rang qui lui a été attribué se verra infliger par le Directeur de la Compétition une pénalisation minimale de 500 pts. Une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification sur demande du Directeur de la Compétition qui pourra être introduite au collège des Commissaires Sportifs, que le RT soit disputée ou non.

22.18. Interruption d'un RT :
22.18.1. Lorsque le déroulement d'un RT est définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement du RT pourra cependant être obtenu en affectant à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption, un temps équitable effectivement réalisé avant l'arrêt du RT sur décision du Directeur de la Compétition.

Si un RT n'a pu être parcouru entièrement, sur décision du Directeur de la Compétition, un classement pourra être établi sur la base d'un chrono intermédiaire, identique pour tous les concurrents, calculé avec le système TRIPY.

22.18.2. Ce classement pourra être établi même si un seul équipage seulement a pu effectuer le parcours dans des circonstances normales.

22.18.3. L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive du Directeur de la Compétition.

22.19.4. Tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité de l'écart de temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages.

22.19.5 Si l'utilisation du drapeau rouge s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

Un drapeau rouge sera déployé (physiquement) ou électroniquement sur le système de géolocalisation embarqué (TRIPY)

Un drapeau rouge devra être disponible à des intervalles d'environs 5km. Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement.
Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin du Test de Régularité et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes de voitures de sécurité qu'il rencontre.

Tout non-respect de cette règle entrainera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.

22.20. Une pénalité de 300pts sera appliquée et ajoutée à la pénalité normale du RT pour non-respect de tours ou du parcours du RT dans les tests de régularité. Cette pénalité sera cumulable en fonction du nombre de tours manquants ou du nombre de non-respect du parcours au cas où un concurrent coupe dans un RT.

22.21. Pendant le déroulement des RT, tout incident dû à un concurrent parti avant (sortie sans gravité, embourbement, tête à queue…) n'entrainant pas d'interruption du RT sera traité par la Direction de Course comme un fait de course et ne fera pas l'objet d'une quelconque compensation forfaitaire.

ARTICLE 23 : PARC FERMÉ

L'accès est libre au parc de départ & de regroupement, néanmoins les assistances sont interdites dans ces parcs ainsi que Parc Place Mc Auliffe à Bastogne. Il n'y aura pas de parc fermé d'arrivée.

VI. VÉRIFICATIONS

ARTICLE 24 : VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART ET PENDANT L'EPREUVE

24.1. : Tout équipage participant à l'événement doit se présenter au complet aux vérifications sportives avant les vérifications techniques, *Parc d'Activités Economique 1 – Rue de l'Arbre, 6, à Bastogne (Service des Travaux)* conformément aux convocations qui leur seront envoyées dans la confirmation de l'engagement. Le respect des horaires étant obligatoire. Toute avance sur l'horaire imposé pourra être sanctionnée d'une pénalité de 125 points.
Tout retard pourra être pénalisé d'un point par minute de retard. Ces mesures sont prises afin de respecter le bon déroulement des vérifications.

24.2. Le départ pourra être refusé à tout équipage qui se présenterait aux différentes vérifications, au-delà de 30 minutes de retard par rapport à l'horaire individuel de la convocation, sauf en cas de force majeure accepté par le Directeur de la Compétition.

24.3. A la suite des vérifications techniques et en cas de non-conformité d'un véhicule, un nouvel horaire de présentation pourra être donnée par les Commissaires Techniques pour la mise en conformité de ce véhicule.

24.4. Le départ sera refusé à tout véhicule non conforme.

24.5. Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle des licences, permis de conduire valable de la marque et du modèle de véhicule, conformité apparente du véhicule avec le groupe dans lequel il est engagé, des éléments de sécurité essentiels, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc…)

24.6. Il sera procédé à :
24.6.1. L'identification du véhicule
24.6.2. A tout instant au cours de la compétition, des vérifications complémentaires pourront être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule. L'équipage est responsable à tout moment de la compétition, de la conformité technique de sa voiture sous peine de disqualification.

VII. RECLAMATIONS – CLASSEMENT – RECOMPENSES

ARTICLE 25 : RÉCLAMATIONS

Toute décision du Directeur de la Compétition et/ou des Commissaires Sportifs seront conformes aux prescriptions juridiques du Code Sportif de la FIA

ARTICLE 26 : CLASSEMENT

26.1. A l'issue de l'événement, seront établis plusieurs classements :

a) Classement FINAL
b) Classement par catégorie d' âge
c) Classement par classe
d) Classement équipage féminin
e) Classement équipage mixte

26.2. Un classement Officieux Partiel sera établi à la fin de chaque section.

26.3. En cas d'ex-æquo, 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.

26.4. Les pénalisations seront exprimées en points. Le classement final sera établi par addition des points réalisés dans les épreuves de régularités avec les pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et avec toute autre pénalisation, exprimée en points.

26.5. Coefficients multiplicateurs

26.5.1 Pour tous les classements, les pénalités données aux voitures pour chaque seconde de retard dans les épreuves de régularité, seront multipliées par un coefficient réducteur de 0,XY. (XY étant les deux derniers chiffres de l'année d'homologation de la voiture si celle-ci a été homologuée par la FIA/CSI ou de la première immatriculation si celle-ci n'a pas été homologuée par la FIA/CSI.)

26.5.2 Les pénalités données aux voitures pour chaque seconde d'avance dans les épreuves de régularité ne seront multipliées par aucun coefficient.

26.5.3. En cas de conditions de route extrêmes, Les voitures 4 roues motrices recevront un coefficient multiplicateur de pénalités selon l'article 4.4.

26.6. Pour le dimanche 7 février 2027, un ou plusieurs RT pourront être parcouru en **Powerstage.** Toutes les pénalités (pénalités forfaitaires y compris) seront multipliées par deux, à l'exception des pénalités de contrôles horaires (CH). Le(s) RT en Powerstage seront communiqués par additif et dans le briefing écrit.

26.7. Le concurrent doit pointer au contrôle horaire final de l'épreuve pour être classé.
26.8. Celui qui aura le plus petit total sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupes et classes seront établis de la même façon.

26.9. Les résultats seront affichés conformément au programme de la compétition.

26.10 Le classement est provisoire à la fin de la compétition. Il devient final après approbation par le collège des commissaires sportifs.

ARTICLE 27 : REMISE DES PRIX

L'équipage ou son représentant absent à cette remise des prix verra son ou ses prix annulés, sauf dérogation accordée par le Comité Organisateur.

La remise des prix aura lieu le dimanche 7 février 2027 à 17.30 – *Chapiteau, Place McAuliffe à Bastogne.*

ARTICLE 28 : PRIX ET TROPHEES

28.1. Classement Final :

1er équipage	2 trophées
2ème équipage	2 trophées
3ème équipage	2 trophées

28.2 Classement équipages féminin ou mixte si pas d'équipage féminin :
1er équipage féminin-mixte : 2 trophées

VISA : XXXXXXXXXXXX

ANNEXE I : TERMINOLOGIE

Secteur de liaison :
Tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

Section :
Ensemble des secteurs compris :
- entre le Contrôle Horaire de Départ et le premier parc de regroupement
- entre deux regroupements successifs
- entre le dernier regroupement et l'arrivée de la section ou de la compétition

Neutralisation :
Temps pendant lequel des équipages sont arrêtés par l'organisation de la compétition, pour quelque raison que ce soit.

Regroupement :
Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.

Additif :
Bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement particulier de la compétition et destiné à modifier, -préciser ou compléter ce dernier.
Les additifs doivent être numérotés et datés.
Les additifs seront publiés sur le Tableau d' Affichage Numérique Officiel
Quel que soit le mode de publication, les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement de l' organisation.
Les additifs sont établis :
- Par l'organisation, jusqu'au jour des vérifications. Ils sont soumis à l'approbation du RACB Sport, sauf en ce qui concerne d'éventuelles modifications - apportées à l'itinéraire.
- Par les Commissaires Sportifs de l'épreuve pendant toute la durée de la compétition.

Carnet de contrôle :
- Carnet destiné à recueillir les Visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.
- Il doit être prévu un carnet de contrôle par section

Tests de Régularité :
Des parcours de Tests de régularité seront organisées dans chacune des sections. Elles se dérouleront sur routes fermées. Pour la catégorie « Legend », et « Challenger », elles seront de type « connu » le samedi et le dimanche.

Disqualification
Une (des) personne(s) ne peut (peuvent) pas continuer de participer à une compétition.

ANNEXE II : CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

Missions principales :
Informer les équipages et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation.
Ce poste doit être obligatoirement confié à un Officiel de la Compétition possesseur d'une licence, délivrée par son ASN car il implique une connaissance certaine de la réglementation générale. Il peut être invité aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs afin d'être informé de toutes décisions prises. Les chargés des relations avec les concurrents doivent être rapidement identifiable par les compétiteurs. Pour ce faire, il convient :

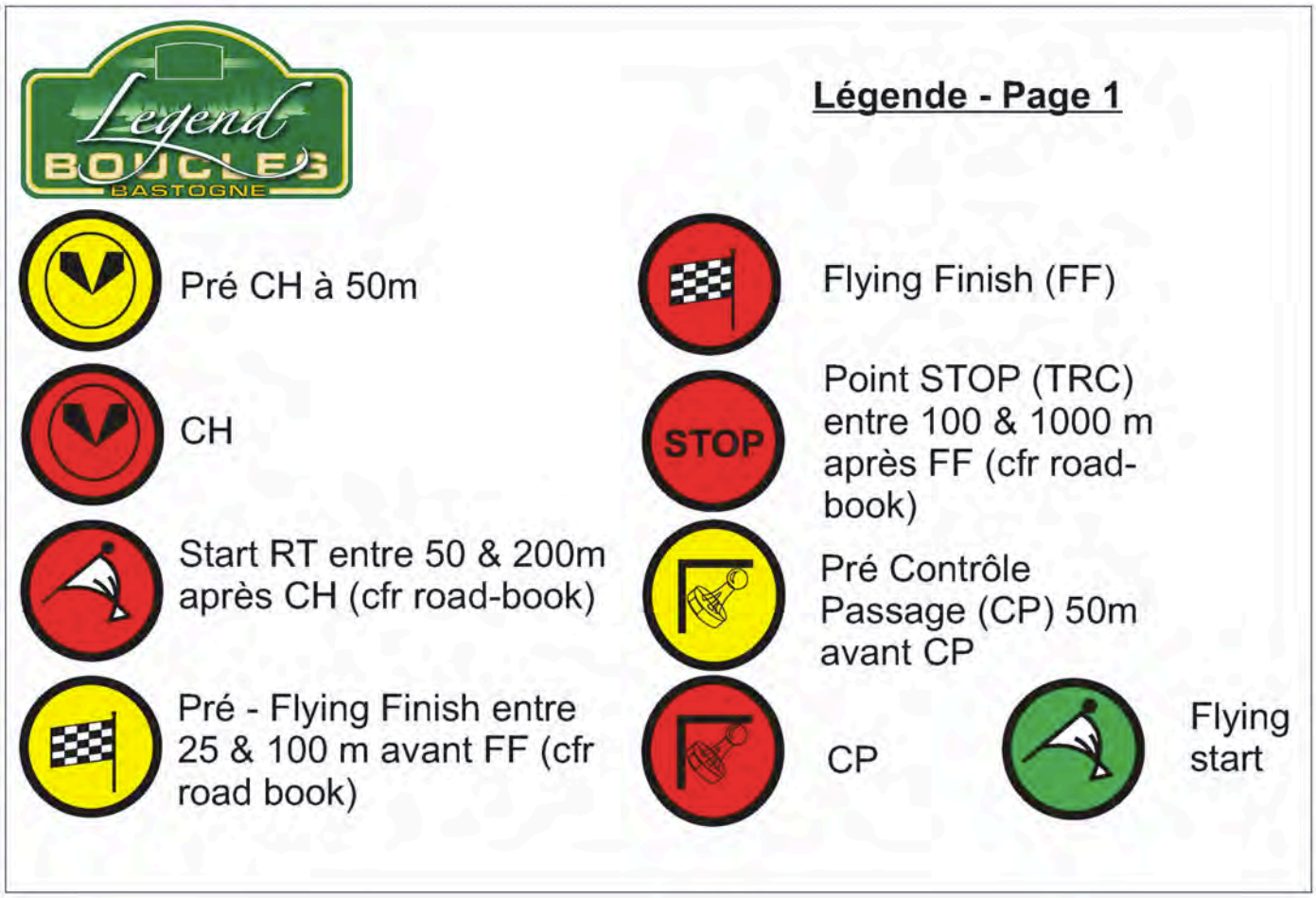
- Qu'il porte un badge ou/et un signe distinctif très apparent
- Qu'il soit présenté aux concurrents d'un éventuel briefing des pilotes
- Que sa photographie soit incluse dans le règlement particulier ou dans un additif lorsque cela est possible

Présence lors du déroulement de la compétition
À l'ouverture du secrétariat, il doit faire établir par le secrétaire du meeting un planning de ses permanences qui sera publié au Tableau d'Affichage Numérique Officiel et qui comportera obligatoirement :
- Présence aux vérifications techniques
- Au secrétariat du meeting
- Aux parcs de regroupement
- Aux parcs de fin d' Etape
- A proximité du podium d'arrivée (ceci dans la mesure des possibilités laissées par l'horaire de la compétition).

Fonction
- Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées.
- Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de la compétition.
- Signifier les décisions individuelles prises à l' équipage (ceci dans la mesure des possibilités laissées par l'horaire de la compétition).

Concertation
Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes demandes qui peuvent trouver dans le cadre d'explications précises une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation (ex. fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométreurs). Le Chargé des Relations avec les Concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions pouvant susciter des protestations.

ANNEXE III: SIGNALISATION DES CONTROLES



Légende - page 2



3/4 de la distance avant
STOP depuis FF



1/2 de la distance avant
STOP depuis FF



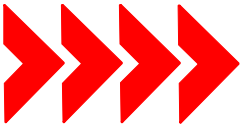
1/4 de la distance avant
STOP depuis FF



à droite suivant angle



à gauche suivant angle



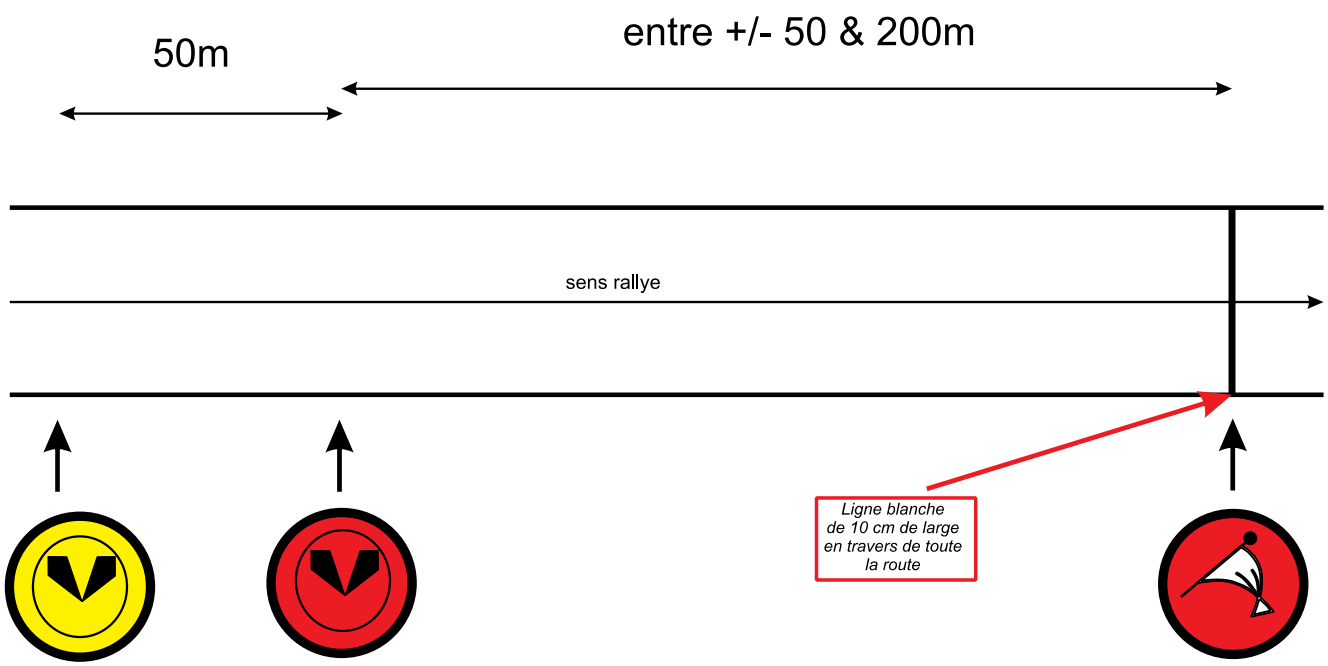
chicane tenez droite

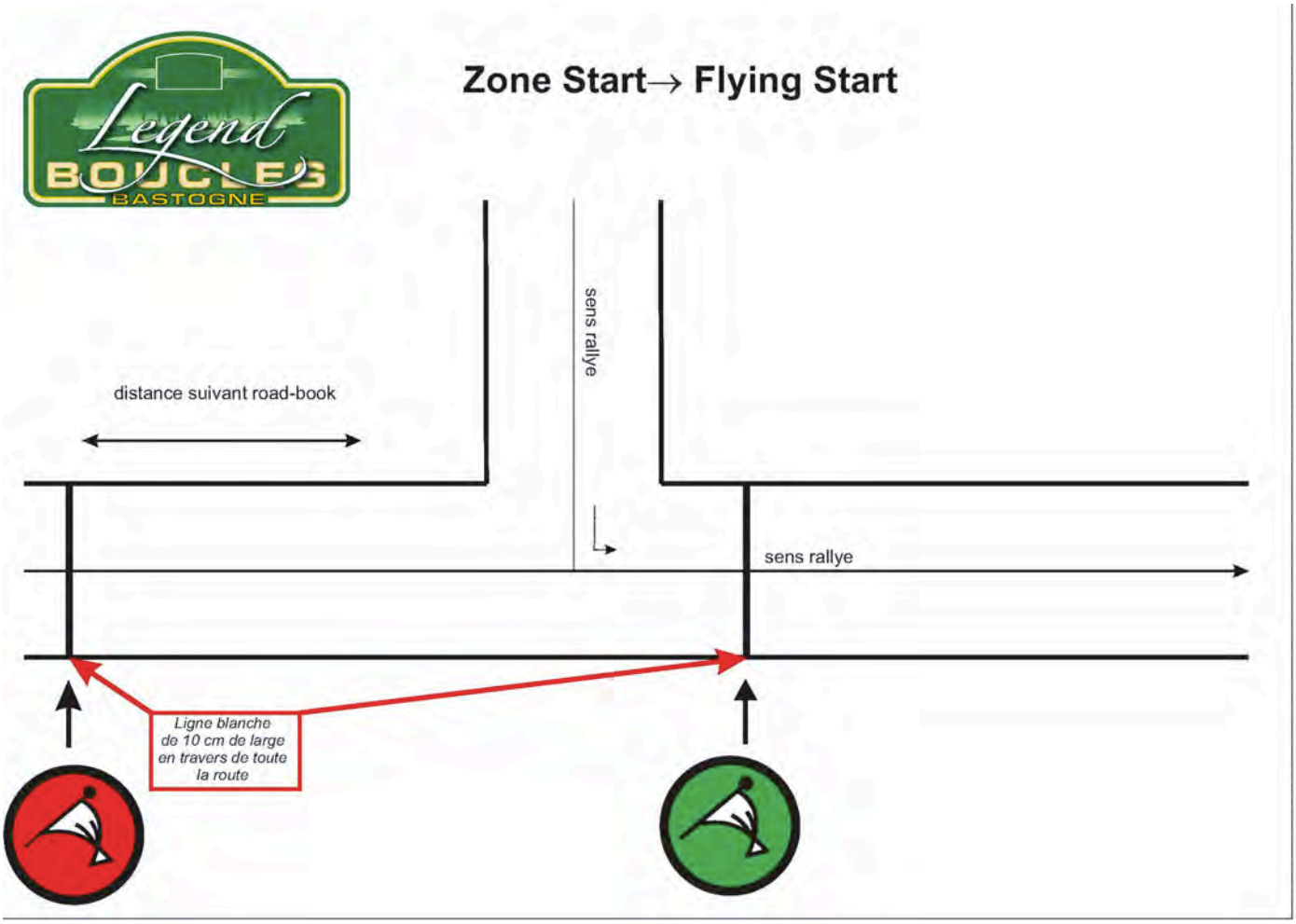


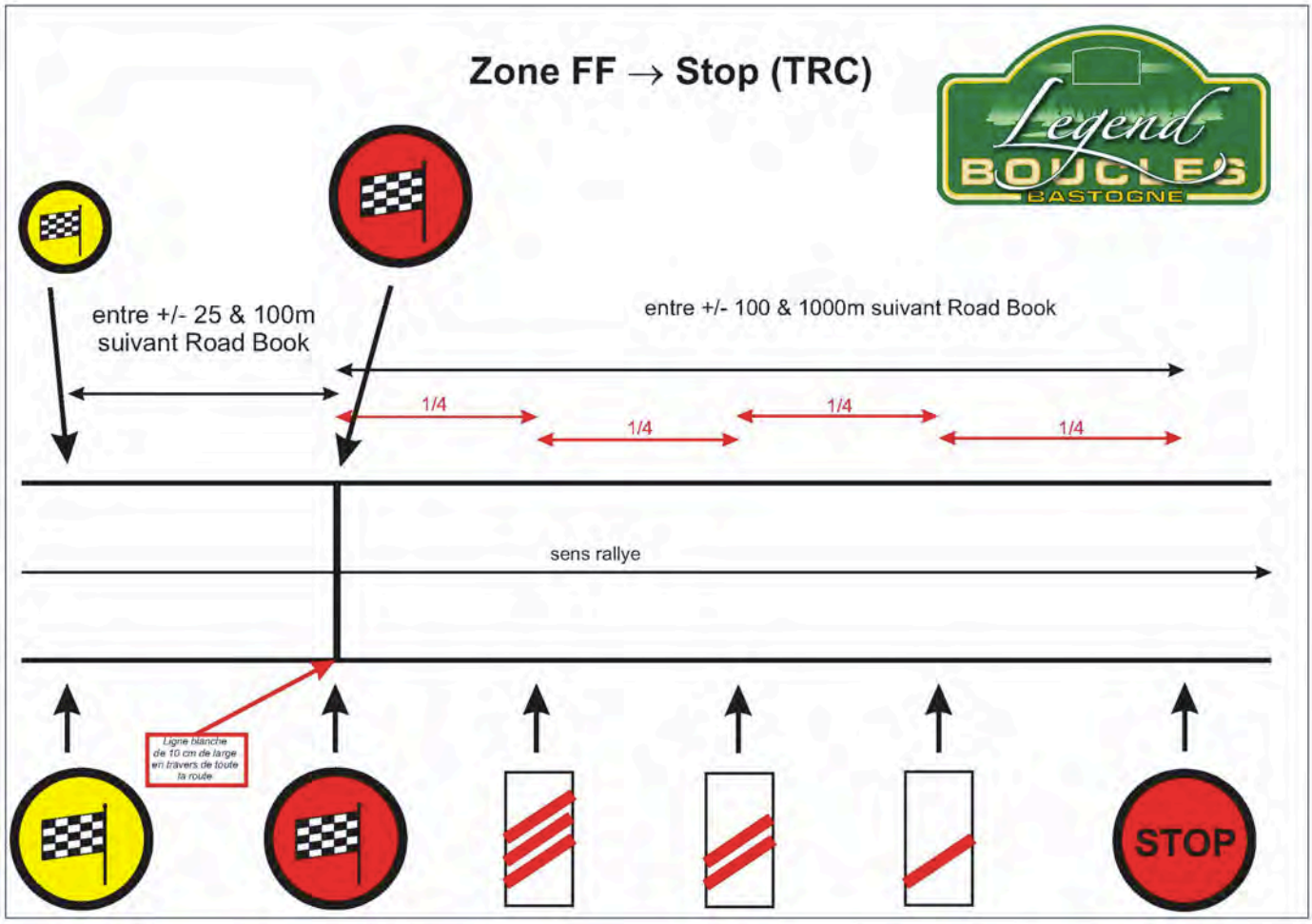
chicane tenez gauche

mur de pneus, ballots paille, new jersey, mofil, big bags

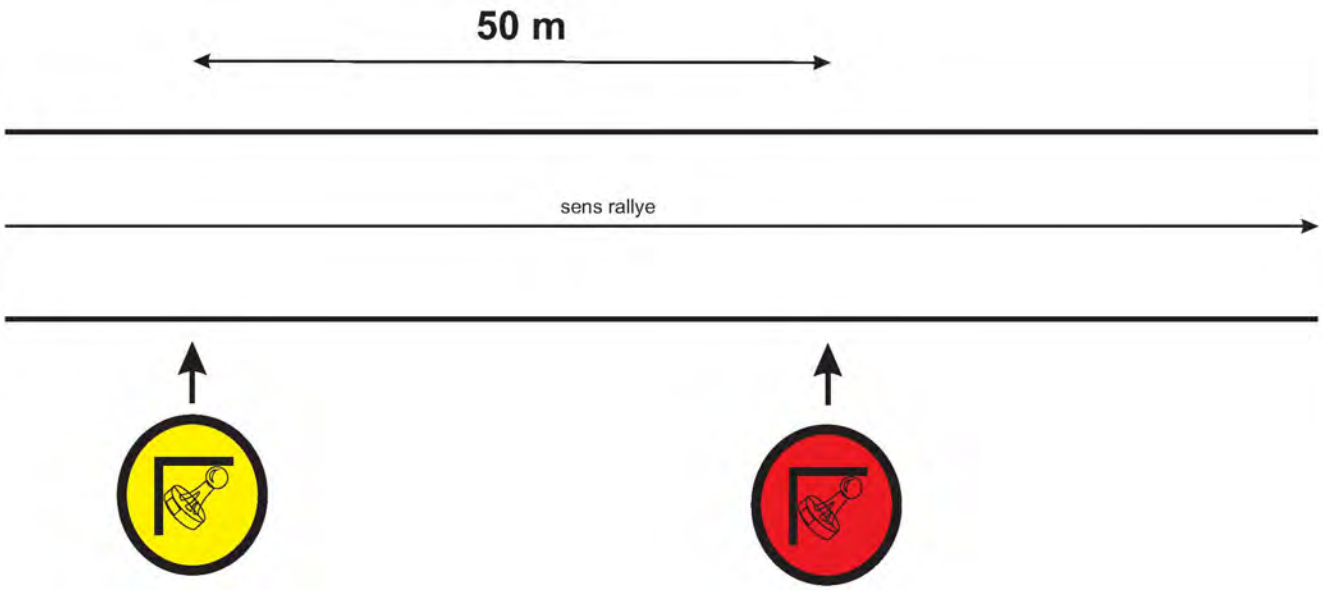
Zone CH → Start



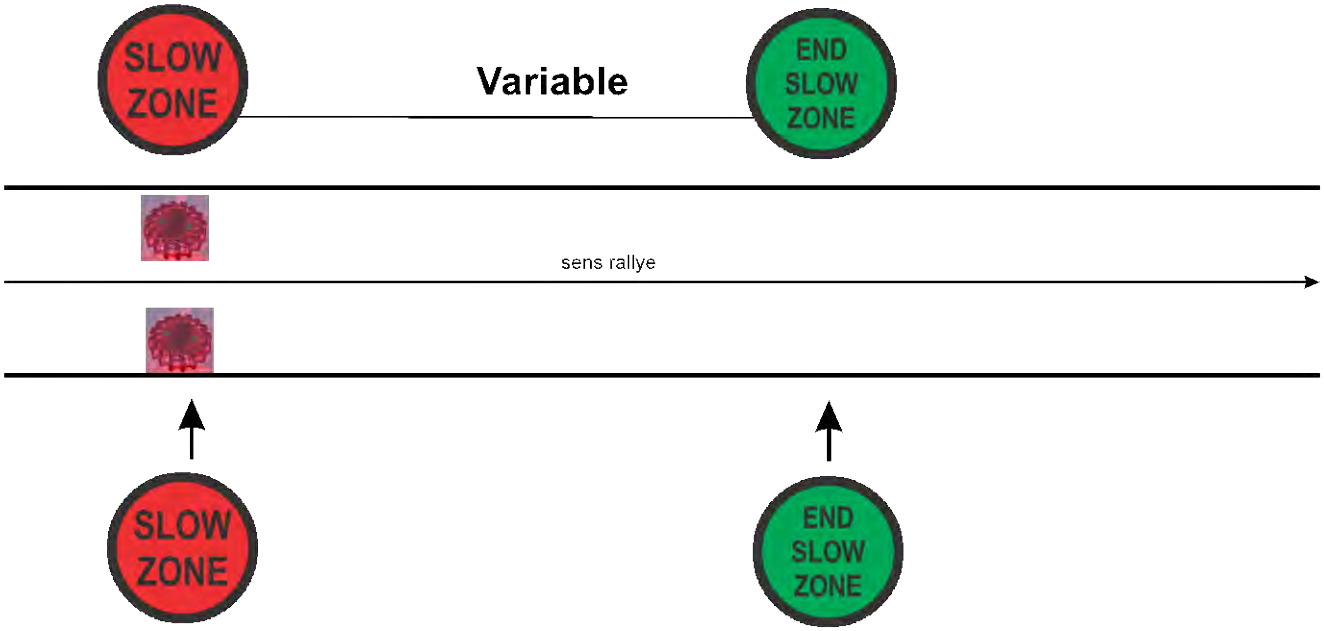

Zone Start→ Flying Start
distance suivant road-book
sens rallye
sens rallye
Ligne blanche de 10 cm de large en travers de toute la route


Zone FF → Stop (TRC)
entre +/- 25 & 100m suivant Road Book
entre +/- 100 & 1000m suivant Road Book
1/4
1/4
1/4
1/4
sens rallye
Ligne blanche de 10 cm de large en travers de toute la route
STOP

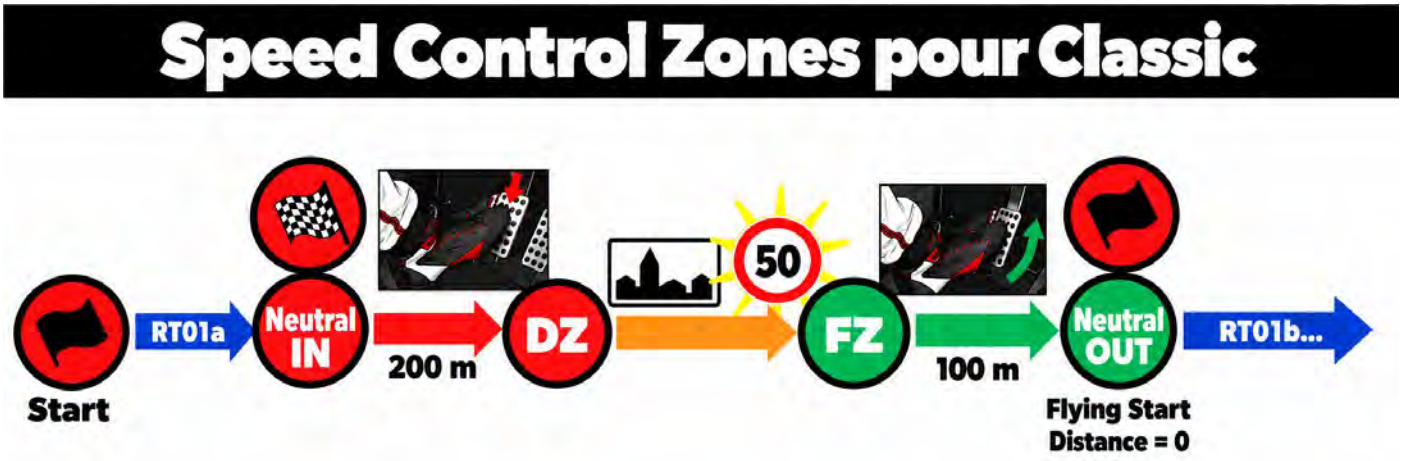
Zone CP



Slow Zone



Speed Control Zones (SCZ)



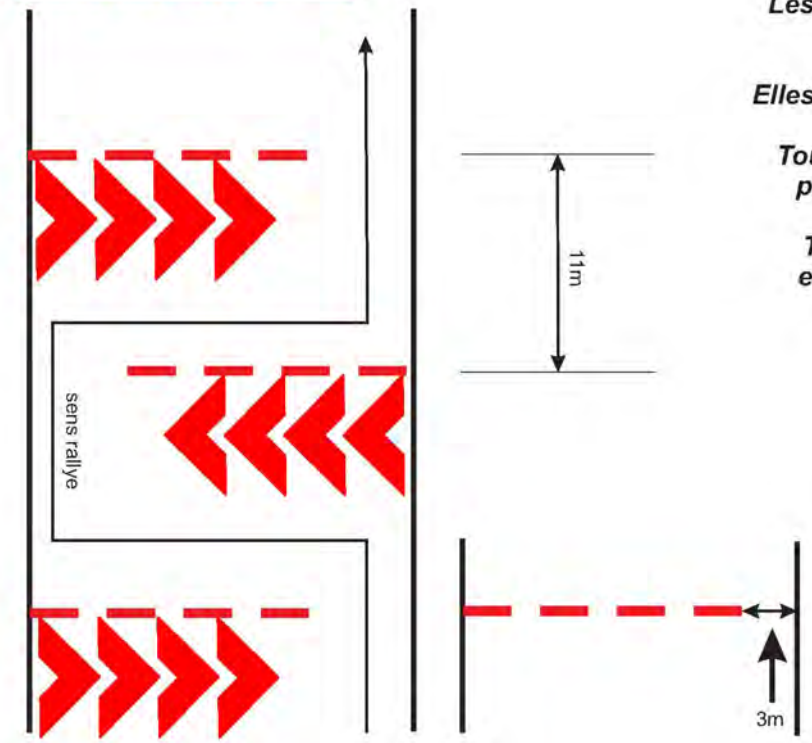
Chicanes

Les chicanes peuvent être inversées gauche/droite.

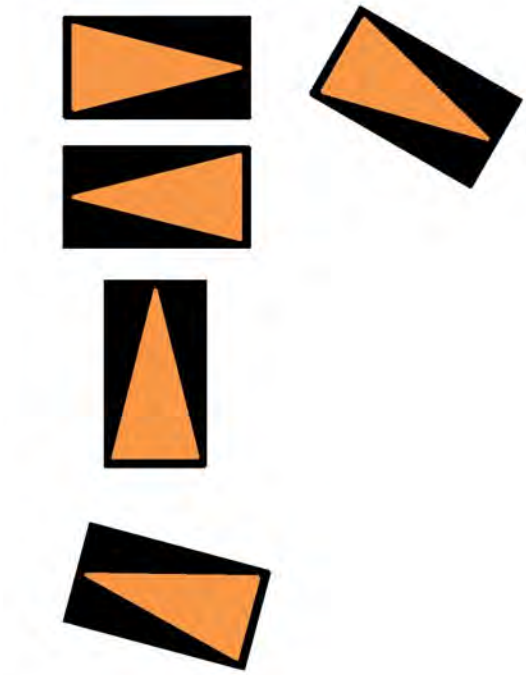
Elles peuvent avoir un dessin différent.

Toujours se reporter et respecter le plan de sécurité et le road-book.

Toujours mettre les banderoles en feutrine devant l 'obstacle en respectant la direction.



Flèches type « RAC »



50 mètres avant un virage, toujours à droite mais peuvent être mises de chaque côté en cas de grosses difficultés.
L 'inclinaison de la flèche doit représenter l 'angle du virage comme sur une montre, plus vers le bas = plus serré, plus vers le haut = plus ouvert.

La flèche tout droit est sensée représentée un sommet aveugle sans virage qui le suit immédiatement.

ANNEXE IV

1) Comportement en cas d'accident

En cas d'accident avec uniquement des dommages matériels, le concurrent ou son représentant devra obligatoirement (obligation légale) en faire déclaration verbalement au Contrôle Horaire suivant et par écrit avec rapport détaillé au plus tard avant la fin de l'Étape au bureau de la direction de la Compétition auprès de l'Officier des Abandons, si non une peine d'amende de € 500 est due. En plus, en cas de dommages corporels, le pilote est tenu d'informer immédiatement les autorités de police qualifiées ainsi que le PC Organisation sur le numéro d'urgence imprimé au dos des carnets de bord.

Si un pilote participant est impliqué pendant l' événement dans un accident dans lequel un membre du public ou n'importe quelle autre personne, est blessé, le pilote et/ou le copilote concernés doivent rester sur place et arrêter la voiture suivante qui doit ensuite signaler l'accident au prochain point radio indiqué dans le road book ou au prochain contrôle horaire (secteur routier).

Le délit de fuite est un crime correctionnel dans le cadre de la législation belge. Tout concurrent arrêté par cette procédure recevra un temps équitable.

- Les procédures de sécurité et d'accident pour les concurrents seront également reprises dans le roadbook.

2) Dépannage

Pour assurer la sécurité, la voiture qui n'arrive pas à terminer le Test de Régularité sera transportée par les soins de l'Organisation à la fin de l'épreuve spéciale ou à un endroit sécurisé pour être évacuée.

3) Clause dérogatoire

L'Organisateur décline toute responsabilité en relation avec les conséquences de toute infraction aux lois, règlements et prescriptions en vigueur dans le pays commises par les Pilotes ou Concurrents. Ces conséquences seront assumées par le(s) contrevenant(s).

L'Organisateur décline également toute responsabilité en cas de cataclysme, démonstrations, manifestations, d'actes de vandalisme, émeutes, assauts, sabotage, terrorisme, catastrophe naturelle, etc. dont les Concurrents, Pilotes, membres d'équipe ou occupants d'un véhicule pourraient être les victimes et dont les conséquences (matérielles, pénales et sportives) devront être prises à charge par eux-mêmes.

ANNEXE V – PALMARES

Hall of Fames Routes Blanches - Boucles de Spa - Legend Boucles de Spa - Legend Boucles Bastogne	
1953	RICHARD (B): Volkswagen
1954	GENDEBIEN - WASHER (B): Aston Martin
1955	No classification, all crews were outside the time limit
1956	EVRARD - COLLIGNON (B): Ford Anglia
1961	BOUVY – ROLAND (B): Porsche 356
1962	SANDER - SANDER (B): Daf
1963	Event cancelled
1964	STAEPELAERE - MEEUWISSEN (B): Ford Cortina Lotus
1965	MOMBAERTS - MOSBEUX (B): Lotus Elan
1966	STAEPELAERE - CHRISTIAENS (B): Ford Cortina GT
1967	HAXHE - TRICOT (B): Lotus Elan
1968	JACQUEMIN - CHAVAN (B): Renault 8 Gordini
1969	JACQUEMIN - DEMAY: Alpine A110
1970	CHAVAN - VANGUTSHOVEN (B): Alfa Roméo Duetto
1971	PEDRO - JIMMY (B): BMW 2002 TI
1972	ADRIAENSENS - DAEMERS (B): BMW
1973	HAXHE - DELFERRIER (B): Daf 66
1974	BRINK - "GERD IDEL" (D): Porsche C
1975	STAEPELAERE - VAILLANT (B): Ford Escort
1976	BLOMQVIST - SYLVAN (S): Saab 99
1977	POND - GALLAGHER (GB): Triumph TR 7
1978	DUMONT - MATERNE (B): Opel Kadett GTE
1979	KLEINT - WANGER (D): Opel Ascona
1980	BLOMQVIST - CEDERBERG (S): Saab 99 Turbo
1981	SNYERS - SYMENS (B): Ford Escort RS
1982	COLSOUL - LOPES (B): Opel Ascona
1983	DUEZ - LUX (B): Audi Quattro
1984	CAPONE - CRESTO (I): Lancia 037
1985	WALDEGAARD - THORZELIUS (S): Audi Quattro A2
1986	PROBST - DE CANCK (B): Ford Sierra XR 4X4
1987	SNYERS - COLEBUNDERS (B): Lancia Delta 4WD T
1988	SNYERS - COLEBUNDERS (B): BMW M3
1989	SNYERS - COLEBUNDERS (B): Toyota Celica 4WD
1990	SABY - GRATALOUP (F): Lancia Delta Integrale 16 V
1991	SNYERS - COLEBUNDERS (B): Ford Sierra Cosworth 4X4
1992	VERREYDT - BIAR (B): Toyota Celica GT4

1993	de MEVIUS - LUX (B): Nissan Sunny GTI-R
1994	CHATRIOT - GIRAUDET (F): Toyota Celica 4WD
1995	SNYERS - COLEBUNDERS (B): Ford Escort Cosworth
1996	de MEVIUS - FORTIN (B): Ford Escort Cosworth
1997	VERREYDT - JAMAR (B): Toyota Celica
1998	de MEVIUS - FORTIN (B): Subaru Impreza WRC
1999	MUNSTER - VERGALLE (B): Subaru Impreza
2000	VERREYDT - ELST (B): Seat Cordoba
2001	PRINCEN - COLEBUNDERS (B): Peugeot 206 WRC
2002	COLS-LOPES (B): Mitsubishi Lancer Evo VII
2003	TJOEN-CHEVAILLIER (B): Toyota Corolla WRC
2004	TJOEN-CHEVAILLIER (B): Toyota Corolla WRC
2005	Event cancelled to the calendar elaboration
2006	TIMMERS - SMETS (B): BMW 325ix
2007	DUEZ - MUTH (B): Porsche 911
2008	SNIJERS – SOENEN (B): Ford Escort BDA
2009	SNIJERS – SOENEN (B): Porsche 911 Gr. 4
2010	THIRY – GILSOUL (B): Audi Quattro A2 Gr. 4
2011	STOUFF – ERARD (B): Ford Escort Mk 1
2012	VAN DE WAUWER – MARNETTE (B): Lancia Beta Monte Carlo
2013	DUVAL – BOURDEAUD HUI (B): Ford Escort Mk II Gr. 4
2014	DUVAL – BOURDEAUD HUI (B): Ford Escort Mk II Gr. 4
2015	DUVAL – BOURDEAUD HUI (B): Ford Escort RS
2016	MUNSTER – HANSEN (B): Porsche Carrera RS
2017	NEUVILLE – GILSOUL : Porsche Carrera RS
2018	BOUFFIER (F) – ALNET (F) : Ford Escort RS
2019	HIRVONEN (FIN) – OTTMAN (FIN) : Ford Escort RS
2020	MEEKE (GBR) – MARSHALL (GBR) : Ford Escort RS
2021	Event cancelled -COVID 19
2022	LEFEBVRE (FRA) – PORTIER (BEL): Ford Escort RS
2023	STOUFF – ERARD (B) : Ford Escort MkI
2024	STOUFF – ERARD (B) : Ford Escort Mk2
2025	CHERAIN – WITHERS (B): Ford Escort MK2
2026	LEFEBVRE (FRA) – MALFOY (FRA): BMW M3

LEGEND BOUCLES - CLASSIC	
2007	1. LAUSBERG-PIROTTE: Opel Kadett GTE
	2. VAN PEER-LAMBERT: BMW 202 Tii
	3. PAISSE-GULLY: Porsche 914/6
2008	1. PENDERS/LIENNE: Alfa Roméo Bertone
	2. PAISSE-GULLY: Porsche 914/6
	3. BERTRAND-CHAPA: Ford Escort Mexico
2009	1. LOPES-LAMBERT: Porsche 911
	2. VERHELLE-THIRIONNET: Ford Cortina GT
	3. CHABALLE-DELVENNE: Bmw 2002
2010	1. LAREPPE-LAMBERT: Opel Ascona B
	2. HOLVOET-VANOVERSCHELDEN: Toyota Celica 1600 GT
	3. VERHELLE-THIRIONNET: Ford Cortina GT
2011	1. VAN ROMPY-PIROTTE: Opel Kadett GT/E
	2. DELINCE-MINGUET: Ford Escort RS 2000
	3. BERTRAND-CHAPA: Ford Escort Mexico
2012	1. HORGNIES–ALBERT: Lancia Fulvia 1.6 HF
	2. DE MUNCK-VANOVERSCHELDE: Lada 1600
	3. TANNIER-PANIER: Lancia Fulvia 1.6 HF
2013	1. HOLVOET - VANOVERSCHELDE: Toyota Celica 1600 TA23
	2. VERELLE – THIRIONET: Ford Cortina GT
	3. VAN ROMPUY-VANOVERSCHELDE: Opel Ascona I 2000
2014	1. CRUCIFIX – CALDEIRA: Porsche 911 Carrera
	2. VAN ROMPUY – VANOVERSCHELDE: Opel Ascona B 1900
	3. REUTER – VANDEVORST: Porsche 914 /6
2015	1. BERTELOOT – CANCEL: Porsche 911 SC
	2. PIRAUX – MONARD: Renault 5 Alpine
	3. BAILLET – BAILLET: Porsche 911
2016	1. DEFLANDRE – LIENNE: Porsche 911
	2. REUTER – VANDEVORST: Porsche 914/6
	3. MAGDZIAREK – LHOMME: BMW2800C5
2017	1. PIRAUX – MONARD : Renault 5 Alpine Gr2
	2. CHABALLE – CHALSECHE : Volvo 122 5 2P
	3. REUTER – VANDEVORST : Porsche 914/6
2018	1. VANDALEN – MINGUET : Gord Escort RS2000 MKII
	2. GENGOU – GATHY : Volvo 142 B20
	3. DELHEZ A – DELINCE : Ford Escort RS2000 MKII
2019	1. VAN DALEN - MINGUET : Ford Escort RS2000 MKII
	2. DELHEZ - DEFLANDRE: Ford Escort RS
	3. GENGOU – GATHY : Volvo 142 S B 20

CLASSIC

LEGEND BOUCLES - CLASSIC	
2020	1. LAMBERT – LAMBERT : BMW 2002 TI
	2.VAN DALEN – MINGUET : Ford Escort RS2000
	3. PIRAUX – MONARD : RENAULT 11 TURBO
2021	Event cancelled -COVID 19
2022	1. LAMBERT – ALBERT : BMW 2002 TI
	2.BERTELOOT – GENGOUX : PORSCHE 924
	3.SCHOONBROODT – GEHLEN : Ford Escort MK1
2023	1. SCHOONBROODT – GEHLEN : Ford Escort MkI
	2. GENGOU – GATHY : Volvo 142
	3. NINANE – SIMON : Opel Kadett C
2024	1. BARTHOLEMY – LIENNE : Ford Escort Mk1
	2. LOUYS – LEJEUNE : MG B V8
	3. LAMBERTY – FRANKENBER : Opel Ascona B 2.0 S
2025	1. DELFLANDRE – DEFLANDRE : Porsche 911
	2. BAILLET – BRIGNON (F) : Ford Escort MK2
	3. UGNON – DESMET : BMW 320
2026	1.NINANE - CARA: Opel Kadett GT/E
	2. GEORGES - LAHAYE: VW Golf Gti
	3. VAN LOOCKE - VANBECELAERE: Citroen Visa GTI

LEGEND BOUCLES - CHALLENGER	
2018	1. DEFLANDRE – LAMBERT : Ford Escort RS2000 MKII
	2. LAUSBERG – LAUSBERG : Porsche 911 SC 2.7 GR3
	3. OLIVIER – MAGNIETTE : Ford Escort RS2000 MKII
2019	1. BLEROT – DAUBY : BMW 325 i
	2. KENIS – BJORN : BMW 2002 Ti
	3. LAUSBERG – LAUSBERG : Porsche 911 2.7 SC Gr.3
2020	1.VAN HOVE – WINDEHAUSEN: ALFA ROMEO ALFETTA GTV6
	2.CAPRASSE – KAIRIS: AUDI QUATTRO
	3. MAGEROTTE – HENNUY: FORD ESCORT RS
2021	Event cancelled -COVID 19
2022	1. THEIS – PERREE: Ford Escort MK1
	2. MAUROIT – DODION: Bmw 325i
	3. VAN HOVE – WINDEHAUSEN : Alfa Romeo Alfetta GTV6
2023	1. MAGEROLLE – HENNUY: Ford Escort Mk2
	2. THEIS – PERREE: Ford Escort MkI
	3. MONSEUR – HANQUET: BMW 325i
2024	1. JAUMIN – GODFRIN: BMW 325i
	2. NIELEN – NIELEN: BMW 325i
	3. MAGEROTTE – HENNUY: Ford Escort Mk2
2025	1. KETTELS – SULBOUT: Ford Escort MK2
	2. NIELEN – NIELEN: BMW 325
	3. VAN HOVE – WINDERHAUSEN: Alfa Romeo GTV6
2026	1. MARTINY - LEJEUNE: BMW 325i
	2. GLAUDE G - ALLARD: Volvo 142
	3. JAUMIN - GODFRIN: BMW 325i

CLASSIC

LEGEND BOUCLES - CLASSIC 50	
2020	1. BARTHOLEMY – BARTHOLEMY: PORSCHE 911S
	2. EVRARD – COLIN : AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70HP
	3. COLLIGNON – VANDERMEULEN: VOLVO 122 2 PORTES
2021	Event cancelled -COVID 19
2022	1. DUFRASNE – DOGNE DUFRASNE: DAF MARATHON
	2. BARRES – LEGAL: Mercedes Benz 450 SLC 5.0
	3. RORIFE – PEIGNEUX: Volvo 122
2023	1. DUFRASNE – DOGNE: BMW 323I
	2. SIMON – BERNARD: PORSCHE 924
	3. VINETTE – VINETTE: BMW 2002 Ti
2024	1. LEGENNE – LEGENNE (F): OPEL COMMODORE GS 2.0 S
	2. AMBROSINI – ABEL (F): Audi 80 GT
	3. NEUVILLE – NEUVILLE: PORSCHE 944
2025	1. SIMON – BERNARD: Porsche 924
	2. VARREWAERE – CRACCO: Nissan Sunny
	3. AMBROSINI – ABEL (F): Audi 80 GT
2026	1. VARREWAERE - CRACCO: Nissan Sunny
	2. HENDRICKX - HENDRICKX: Alfa Romeo Giulia GT1300 Junior
	3. SENTE - ANTOINE: VW Gold Gti

LEGEND BOUCLES - YOUNGTIMERS	
2022	1. BLEROT – DAUBY: Bmw 325i
	2. BLEROT – HENKINET: Bmw 325i
	3. DELVIGNE – MINGUET: Nissan Sunny GTI-R
2023	1. BLEROT – DAUBY: BMW 323i
	2. HUBIN – DEFOURNY: Opel Omega A30 24
	3. PUYPE – PUYPE: BMW 320i
2024	1. de MEVIUS – BARJOU (B/F): Nissan Sunny Gti-R
	2. HUBIN – DEFOURNY: Opel Omega A 3.0 24V
	3. MARCY – PODGORNY: Porsche 911 Carrera