SOMMAIRE

I. PROGRAMME - PALMARES **Pg 2**

II. ORGANISATION **Pg 5**
ARTICLE 1 : ORGANISATION **Pg 5**
1.1. DÉFINITION **Pg 5**
1.2. COMITÉ D'ORGANISATION **Pg 5**
1.3. OFFICIELS DE L'ÉPREUVE **Pg 5**

III. MODALITES GENERALES **Pg 5**
ARTICLE 2 : ELIGIBILITE **Pg 5**
ARTICLE 3 : DESCRIPTION **Pg 5**
ARTICLE 4 : VÉHICULES ADMIS **Pg 6**
ARTICLE 5 : EQUIPAGES **Pg 8**
ARTICLE 6 : DEMANDE D'ENGAGEMENT – INSCRIPTION **Pg 9**
ARTICLE 7 : MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT **Pg 10**
ARTICLE 8 : APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU REGLEMENT **Pg 11**

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

V. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT **Pg 13**
ARTICLE 14 : PRE-DEPART - ORDRE DE DÉPART – PLAQUES – NUMÉROS **Pg 13**
ARTICLE 15 : RECONNAISSANCES **Pg 14**
ARTICLE 16 : CARNET DE ROUTE **Pg 14**
ARTICLE 17 : CIRCULATION – RÉPARATIONS **Pg 14**
ARTICLE 18 : DÉPART **Pg 16**
ARTICLE 19 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES **Pg 16**
ARTICLE 20 : CONTRÔLES DE PASSAGES (CP) – SLOW ZONE (SZ) - CONTRÔLES HORAIRES (CH) **Pg 17**
ARTICLE 21 : CONTRÔLE DE REGROUPEMENT **Pg 19**
ARTICLE 22 : REGULARITY TESTS **Pg 19**
ARTICLE 23 : PARC FERMÉ **Pg 21**

VI. VERIFICATIONS **Pg 21**
ARTICLE 24. VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART ET PENDANT L'ÉPREUVE **Pg 21**

VII. RECLAMATIONS – CLASSEMENT – RECOMPENSES **Pg 21**
ARTICLE 25 : RÉCLAMATIONS **Pg 21**
ARTICLE 26 : CLASSEMENT **Pg 21**
ARTICLE 27 : REMISE DES PRIX **Pg 22**
ARTICLE 28 : PRIX ET TROPHEES **Pg 22**

VIII. PENALISATIONS **Pg 22**
ARTICLE 29. RÉCAPITULATION DES PÉNALISATIONS **Pg 22**

ANNEXE I : TERMINOLOGIE **Pg 26**
ANNEXE II : CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS **Pg 26**
ANNEXE III : LISTE DES VOITURES NON-AUTORISÉES **Pg 27**
ANNEXE IV : SIGNALISATION DES CONTROLES **Pg 32**
ANNEXE V : COMPORTEMENT EN CAS D'ACCIDENT

I. PROGRAMME - PALMARES

A. PROGRAMME

- Mercredi 1er mars 2023

Ouverture des demandes d'engagement

- Vendredi 26 mai 2023

Clôture des demandes d'engagement

A.1. CLASSIC

Vendredi 9 juin 2023

10.30 à 21.30 : Ouverture du secrétariat de la compétition – Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix

16.00 à 21.00 (sur convocation) : Mise en place par l'organisation des numéros de compétition et publicités obligatoires – Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

16.00 à 21.00 (sur convocation) : Contrôle Sportif, Distribution des plaques de rallye et plan de service - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

16.00 à 21.30 (sur convocation) : Contrôle Technique, Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

Samedi 10 juin 2023

08.00 à 22.30 : Ouverture du secrétariat de la compétition – Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix

08.00 à 14.00 (sur convocation) : Mise en place par l'organisation des numéros de compétition et publicités obligatoires - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

08.00 à 14.00 (sur convocation) : Contrôle Sportif, Distribution des plaques de rallye et plan de service - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

08.00 à 14.00 (sur convocation) : Contrôle Technique, - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

10.30 : Début des reconnaissances pour les Classic 65

15.00 : Fin des reconnaissances pour les Classic 65

16.00 : Publication de la liste des ordres de départ, Direction de Course, Bertrix Hall, Place des 3 Fers, 6880 Bertrix

17.00 : Départ de la première voiture (BRC).

21.00 : Arrivée de la première voiture (BRC) et fin de l'étape 1.

Dimanche 11 juin 2023

07.00 à 17.30 : Ouverture du secrétariat de la compétition – Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix

06.30 : Publication de la liste des ordres de départ, Direction de Course, Bertrix Hall, Place des 3 Fers, 6880 Bertrix

08.00 : Départ de la première voiture. (BRC)

15.30 : Arrivée de la première voiture (BRC) – fin de la compétition.

17.00 : Affichage des résultats provisoires des 15 premiers catégorie Classic au secrétariat de la compétition – Direction de Course, Bertrix Hall, Place des 3 Fers, 6880 Bertrix

17.30 : Remise des prix catégorie Classic sur base du classement provisoire – Podium, Place Des Trois Fers à Bertrix

Mardi 13 juin 2023

20.00 Publication des classements provisoires complets Classic sur le site du RAC Spa www.racspa.be ainsi que sur l'application smartphone dédiée

20.30 Fin du délai de réclamation, les réclamations doivent se faire impérativement par email à l'adresse info@racspa.be

Mercredi 14 juin 2023

10.00 Publication des classements finaux complets Classic sur le site du RAC Spa www.racspa.be ainsi que sur l'application smartphone dédiée.

A.2. GENERAL

- Tableau Officiel d'affichage :

Direction de Course, Bertrix Hall, Place des 3 Fers, 6880 Bertrix . Un panneau d'affichage virtuel sera également accessible sur le site web officiel www.racspa.be ainsi que sur l'application smart phone dédiée.

- Permanence durant l'épreuve :

Secrétariat : Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix Tél +32.4.375.97.64
email : info@racspa.be, web : www.racspa.be

- Salle de Presse

Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix

Samedi 10 juin 2023 : de 14.00 à 22.00
Dimanche 11 juin 2023 : de 07.00 à 18.00
Accréditations uniquement samedi et dimanche

II. ORGANISATION

ARTICLE 1 : ORGANISATION

1.1. Définition

Le Royal Automobile Club de Spa organise le Rally Of Bertrix qui comprend une annexe « Legend Boucles ®» qui se dérouleront les 10 et 11 juin 2023.

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 2023 et au présent règlement visé par le RACB Sport le sous le n° **VISA :**

R-REG6/CLA-M36 du 17/04/2023

L'annexe Legend Boucles ® du Rally Of Bertrix ne compte pour aucun championnat.

REGULARITY CLASSIC

Réservée aux voitures conformes au code belge de la route et en ordre de certificat de contrôle technique civil. Les voitures ayant une carte rouge « autosécurité » seront acceptées si les voitures ont une attestation pour véhicule de compétition (« carnet jaune ») en cours de validité.

Sont admis tous les véhicules dont le « body cage » (type de carrosserie) existait au 31 décembre 1990, sans restriction.
La motorisation qui l'équipe devra être de la même marque que le « body cage » et aussi avoir été commercialisée ou homologuée par la FIA/CSI avant le 1er janvier 1992.
La présence d'un arceau de sécurité 6 points est obligatoire en Classic 65 et fortement recommandé en Classic 50.

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 : Lindsay GOFFINET

Responsable de la sécurité : Jean-Paul MALMENDIER

Responsable de la sécurité-adjoint : André MATHIEU

Contact concurrents : Alain WALEFFE/Roland DEBANDE

Coordinateur local : Christian FANALI

1.3. Officiels de l'épreuve

Collège des Commissaires Sportifs :
Président : Laurent NOEL
Membre : Andy LASURE
Membre : Astrid MARECHAL
Secrétaire du Collège : Paulette GRENSON

RACB Safety Sport : Alain PENASSE
Directeur de course : Etienne MASSILLON
Directeurs de course adjoints :

Eric CHAPA
Colin KOHL

Responsable Parc : TBA

Délégué Technique : TBA

Relations avec les Concurrents :
Boudewijn BAERTSOEN (BEL)
Simone SCHLEIMER (LUX)
Roland DEBANDE (BEL)
Pascal COLLARD (BEL)

Responsable des Relations avec la Presse – Directeur de la Communication : Vincent FRANSSEN

Directeur de la Sécurité : Jean-Paul MALMENDIER

Directeur de la Sécurité-adjoint : André MATHIEU

Médecin-Chef : Docteur Pierre LOMBET

Secrétaire du meeting : Anne-Marie DE DONDER

Chronométrage/Tracking : Tripy – Jean-Christophe SPRIMONT
Bureau de calcul : JB Time Concept – José BAILLY

Juges de faits délégués au respect des zones d'assistance interdites : Alain LEFEVRE

III. MODALITES GENERALES

ARTICLE 2 : ELIGIBILITE

Le Rally Of Bertrix comprend une annexe Legend Boucles qui ne compte pour aucun championnat.

ARTICLE 3 : DESCRIPTION

Le parcours du Rally Of Bertrix ® est divisé en 2 journées. Il se déroulera sur routes fermées.
Il sera de type "SECRET" pour la Catégorie Regularity Classic 50 pour le DAY1 et pour le DAY2 et connu pour le DAY 1 & DAY 2 de la catégorie 65.

La distance prévue pour l'événement est d'environ 120 kms comprenant 9 RT pour approximativement 200 kms.

L'itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, les sections neutralisées etc ... seront indiqués dans le carnet de route et dans le Road-book, qui 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 Road-Book présentera tous les changements de directions. Certaines notes seront ajoutées pour garantir la sécurité ou pour confirmer certains points de passage.

Contrôle Technique : - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)
Permanence durant la compétition : Syndicat Initiative Bertrix, Place des 3 Fers, 12, 6880 Bertrix

ARTICLE 4 : VEHICULES ADMIS

4.1. Il est expressément pris en considération la date de l'homologation par la FIA/CSI du véhicule et non sa propre année de construction à toutes fins utiles lors de la compétition. Pour les véhicules n'ayant jamais été homologués, l'année de la première immatriculation du véhicule sera prise en considération, et ils seront soumis à l'approbation du Comité Organisateur.

4.2 Catégorie d'Age

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

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

4.2.2. Catégorie d'Age 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'Age 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'Age 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'Age 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. 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.

4.5. Les classes ayant moins de 5 concurrents au départ 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 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 course 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 donc de 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 disqualification.

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 Course et s'y présenter pour effectuer la manipulation requise avant le départ de la course (en accord avec le fabricant Crisartech) entre 15.00 & 17.00 le vendredi 9/06/2023.

Liste :

Brantz

- Tables de moyennes
- Retrotrip
- 1 Pro
- 2 Pro
- 2 ''S'' Pro
- 2 ''S'' Pro +
- 3 Pro
- Timer
- Laser 3
- Master 3

Blunik

- I
- II
- II+
- Trip

Terratrip + equivalents Belmog

- 101
- 202
- 303

ATB

- VH Trip
- Cadenceur
- La Solution
- E Trip

Chronopist

- Rally Pack 2 (télécommande ou extension Telepack GPS interdite!)

Monit Rally

- Q10
- Q20
- G100
- G200

Regularity Master

Waytec

- Reguleco
- Regulmaster (sans télécommande ou module gps !)

Halda

Tripy II

Coralba

- Mini
- Rally
- Giant

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, à l'exception de ceux repris dans la liste en annexe 3.
La liste des véhicules homologués par la FIA est disponible sur le site WEB du RACB.

En plus, les voitures suivantes seront interdites en catégorie **« Classic »** :

A	5268	Honda	Civic 3 Door (AT)	1/04/1985
N	5268	Honda	Civic 3 Door (AT)	1/11/1986
A	5099	Honda	Civic SL	1/01/1983
A	5270	Toyota	Starlet 1300 EP71	1/05/1985
N	5270	Toyota	Starlet 1300 EP71	1/07/1985
A	5022	Toyota	Starlet 1300 KP 61	1/04/1982

4.9. Les voitures doivent être conformes au code de la route belge.

4.10. Présentation des véhicules :

4.10.1. Les voitures doivent être conformes au code de la route. Chaque voiture recevra un "2023" Legend Boucles ® -

Car Pass " fourni par l'Organisateur, inclus dans les droits d'engagement.

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

4.10.3. Le montage de maximum 4 phares supplémentaires est autorisé, non-inclus ceux d'origine.
Pour respecter l'esprit de l'époque, les ampoules au Xénon ne sont pas autorisées. Les ampoules LED sont autorisées à la condition expresse d'être insérées dans les optiques d'époque. (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 2023.

1. Tolérance sur la largeur de la jante
- +2'' pas de pénalisation,
- +3 '' Pénalisation **forfaitaire de 500 pts**

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

La pénalisation n'est pas cumulative.

4.10.5. 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.

Sont strictement **interdits**:
- Les pneus rechapés (à ce titre, 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.

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 K de la FIA art 7.4.1 -2022 (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 XI de l'Annexe K de la FIA 2023 devront être conformes entièrement à l'Annexe XI (Lancia 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Renault 5 Turbo, Ferrari 308 GTB, Opel Ascona 400, Citroën Visa 1000 Pistes).

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

4.10.12. Des 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).**

4.10.15 : La présence d'un triangle de secours conforme est obligatoire à bord du véhicule ainsi que 2 gilets fluorescents.

ARTICLE 5 : EQUIPAGES

5.1. L'équipage sera composé de deux personnes.

5.2. Le pilote et le co-pilote doivent être en possession d'un permis de conduire valable.

5.3. Pendant toute la durée de l'événement 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 » 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

Toutes les demandes de licence doivent être introduites pour le 24 mai 2023 sur le site du RACB Sport

5.5. Le port du casque 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 à l'événement est invitée à renvoyer le Formulaire d'Inscription, entièrement complété, annexé au présent règlement à l'adresse :
Rue Jules Feller 1 – 4800 Ensival, tel : 087/79 50 00, e-mail : Roland.debande@racspa.be ou remplir le formulaire d'inscription on-line 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 l'événement.

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

a. Toute la logistique sportive et technique : les road-books, 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. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon, de la disqualification.
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, services, 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 :
  Dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs confondus : 5.000.000 € par sinistre
  Franchise pour les dommages matériels : 125 € par sinistre

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.

- RC Circulation couvre:
  Dommages corporels : illimité
  Dommages matériels : 100.000.000 € par sinistre

Les reconnaissances et les parcours de liaisons ne sont pas couverts dans le contrat d'assurance responsabilité civile de l'organisateur.

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

b. Un set de road-book
c. Un carnet de route
d. Deux plaques «rally»
e. Les numéros de portières.
f. La mise à disposition temporaire du dispositif de chronométrage et de tracking

Catégorie Classic:
La participation à l'événement est conditionnée par le paiement par chaque équipage de la somme de 650 euros TVAC (613.27€ HTVA) à titre de droits d'inscription.

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 décision n° ET119.653.

6.4. Le montant total des droits d'inscription est payable au plus tard à la clôture des engagements, c'est-à-dire le vendredi 26 mai 2023.

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

Les organisateurs rembourseront les montants acquittés en dehors des montants versés pour les One event Regularity pass, moins 200 € pour "Frais Administratifs", à tout concurrent, notifiant par écrit ou par mail, son forfait avant le dimanche 4 juin 2023 à 20.00 et ce pour une raison de force majeure dûment vérifiée.

Le nombre maximum de partants est fixé à 150 toutes catégories confondues (BRC, Legend, Youngtimers, Challenger, Classic 65 & Classic 50). Priorité sera donnée aux concurrents du BRC, les concurrents « Legend Boucles » compléteront la liste des engagés ***par ordre d'inscription et de paiement complet.*** *Une réserve de 20 suppléants sera établie pour combler les forfaits dans l'ensemble des catégories. Ces suppléants seront les vingt concurrents suivants après les retenus dans l'ordre précité.*

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 2023, 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 2023).

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

6.9. Tout usage généralement quelconque du titre de l'épreuve « Legend Boucles ® » / « Boucles de Spa ® » et « Rally Of Bertrix » 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), +32877950000
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 2023.

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 affichés à la Direction de Course, à la permanence et au tableau officiel d'affichage et publié sur le panneau d'affichage virtuel 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. La Direction de la

compétition communiquera via « SMS » 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 course 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. 11.9 du C.S.I de la FIA 2023).

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 la disqualification.

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

IV. OBLIGATIONS GENERALES

ARTICLE 9 : EQUIPAGES

9.1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes

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. Dans la catégorie Classic, si le co-pilote est en possession d'un permis de conduire valable

9.4. L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée de l'événement, 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 du transport d'un blessé) entraînera la 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) où **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) – - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix)

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.

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 Bertrix 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 noms « Legend Boucles® », « Boucles de Spa® » et « Rally Of Bertrix » sont des marques déposées et ne peuvent être utilisées à des fins commerciales et de promotion commerciale par quiconque sans l'autorisation écrite du Comité d'Organisation.

10.6 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 à 4800 Ensival (Belgique), +3287795000
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 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) du permis de conduire
c) de la 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.

11.3. Les pilotes et copilotes recevront :

a) deux plaques «rally»
b) la fiche de contrôle technique
c) 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 transpondeur TRIPY également.

ARTICLE 13 : CHRONOMÉTRAGE ET TRACKING

13.1. Les prises de temps et le tracking seront réalisées par le système TRIPY

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

13.3. Le chronométrage des épreuves de régularité sera fait de façon automatique, au moyen du système TRIPY (par satellite), qui entrainera le montage d'une unité de contrôle (transpondeur) sur chaque voiture participante.

13.4. Le chronométrage des épreuves de régularité des RT est réalisé à la seconde.

13.5. A chaque contrôle d'une épreuve de régularité, la prise de temps correspond au passage du transpondeur au point satellite référencé par le traceur sur la route.

13.6. Aux vérifications administratives, l'équipage recevra un bon pour son boitier TRIPY après avoir réglé les formalités relatives à la caution (cfr art 13.11.)

13.7. Les transpondeurs seront mis en place sur les voitures lors du pré-contrôles et avant les vérifications techniques et retirées à la fin de l'épreuve par des éléments de l'organisation.
Normalement, le transpondeur sera fixé sur l'intérieur du parebrise.

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 au secrétariat ou à la direction de course aussi vite que possible, au plus tard jusqu'à l'heure de départ de l'étape suivante pour la première voiture ou la remise des prix.

13.10. Dans le cas où une panne est vérifiée sur l'équipement installé dans la voiture due à une utilisation incorrecte ou frauduleuse par l'équipage, il y aura une pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

13.11 Une caution de 500€ TTC au moyen du formulaire téléchargeable sur le site internet officiel est exigée.

Le concurrent marque expressément, et de manière irrévocable, son accord sur le fait que l'organisateur pourra prélever, sans avertissement préalable, à partir du compte bancaire associé à la carte de crédit dont les coordonnées ont été communiquées par le concurrent :

- La somme de 500 € correspondant au coût du transpondeur TRIPY confié au concurrent si ce dernier n'est pas restitué pour le dimanche 11/06/2023 à 18h00.
- La somme de 500€ si le transpondeur TRIPY est endommagé lors de sa remise.

V. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT

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

14.1 Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.

14.1.1 Pour le DAY 2, l'ordre de départ sera déterminé par le classement provisoire du DAY 1 hors pénalités routières avec possibilité d'application de l'article 14.3.

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

14.3 Le Directeur de la course a toute liberté de repositionner tout équipage au cours de la compétition.

14.4. Les plaques «rally» 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 €

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

14.6. A tout moment de la compétition, la constatation de :
- 14.6.1. L'absence d'un seul panneau de compétition ou d'une plaque «rally» entraînera une pénalisation de 50€

- 14.6.2. L'absence simultanée des deux panneaux de compétition ou plaques de la compétition entraînera la disqualification

14.7. L'équipage qui se retire de l'événement doit retirer ou masquer les plaques «rally» et les numéros.

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

ARTICLE 15 : RECONNAISSANCES

Pour la catégorie «Classic 50», il n'y aura pas de reconnaissance. Toute infraction entraînera une interdiction de participation et sans remboursement.

Il est donc interdit à tout membres inscrits dans la catégorie Classic 50 de se trouver à bord d'un véhicule d'un concurrent d'une autre catégorie pendant les reconnaissances du samedi 10/06/2023.

Des contrôles sévères seront effectués par les Administrations Communales, les autorités, les agents ou fonctionnaires de police et par l'Organisation.

Pour la catégorie «Classic 65 », une reconnaissance de certaines RT sera autorisée le samedi 10 juin 2023 de 10h30 à 15h00, seuls deux passages par RT sont admis. **Cette reconnaissance se fera à bord d'une voiture de série. Les voitures de rallye et/ou participantes sont interdites. Seuls les deux membres de l'équipages inscrits pourront être à bord de la voiture utilisée pour les dites reconnaissances.**

TOUTE RECONNAISSANCE EN DEHORS DU 10 juin 2023 EST STRICTEMENT INTERDITE. Des contrôles sévères seront effectués par les Administrations Communales, les autorités, les agents ou fonctionnaires de police 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.

Des vidéos des reconnaissances seront mises en ligne lundi 5/06/2023 à 19h00.

Les concurrents de la catégorie Classic 65 devront remplir un formulaire de reconnaissance, via le document téléchargeable sur le site internet.

ARTICLE 16 : CARNET DE ROUTE

16.1. Au départ de la compétition, chaque équipage recevra un carnet de route sur lequel figureront les temps impartis, pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la boucle et remplacé au départ par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de route.

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

16.3. A moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de route entraînera la disqualification.

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

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

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

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

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

ARTICLE 17 : CIRCULATION – RÉPARATIONS

17.1. 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 :

Contrôle de vitesse :
+ 10% : 150 pts + 20% : 300 pts + 30% : 450 pts
+ 40% : 600 pts + 50% : disqualification

Autres infractions au Code de la Route
17.1.1. 1ère infraction : 150 pts
17.1.2. 2ème infraction : 300 pts
17.1.3. 3ème infraction : 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. Les informations fournies par le système de tracking TRIPY, conformément à l' article 11.9.3.2 du code Sportif de la FIA, pourront avoir valeur de « juge de fait » au près du collège des Commissaires Sportifs

17.2. 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.

17.3. 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 :

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

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

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

17.4. 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.

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

17.5.1. De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser.

17.5.2. De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

17.6. Assistance :

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

17.6.2.1. Les réparations et le ravitaillement sont seulement autorisées dans le parc d'assistance.

17.6.2.2. En dehors du parc d'assistance, 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.

17.6.2.3. 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 d'assistance.

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

17.6.3. 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 boucle en encourant les pénalités correspondantes.

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

17.6.5. 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.

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

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

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

17.7. 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 Bertrix. 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.

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

17.9. 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
- 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 abandonnées proprement. 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 vendredi 09.06.2023 à 09h00. L'évacuation doit se faire pour le dimanche 11.06.2023 à 20h00 au plus tard.

ARTICLE 18 : DÉPART

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

18.2. Le départ sera donné de 30 secondes en 30 secondes à l'exception des 20 premiers numéros Classic 65 pour le Day 1 et les 20 premiers du classement Classic 65 hors pénalités routières du Day 1 pour l'ordre du départ Day 2. Ces équipages partiront toute la journée avec 1 minute d'écart par rapport au concurrent qui les précède.
Les 20 équipages retenus parmi les 20 premiers Classic 65 pour le Day 1 seront sélectionnés sur base de leur classement des éditions 2020, 2022 et 2023 en catégorie Classic Régularity des Legend Boucles Bastogne.

Ces véhicules seront identifiés par un autocollant spécifique qui sera posé par l'organisateur dans le parc de pré-départ.
L'heure de présentation au parc de pré-départ sera spécifiée sur la fiche du carnet de contrôle, ainsi que l'heure du parc de pré-départ 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 parc de pré-départ.

18.4. Tout retard imputable à l'équipage pour se présenter au départ de la compétition, d'un jour, d'une boucle ou d'un parc de regroupement sera pénalisé à raison de 5 points par 30 secondes de retard 10 points par minute 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 course pour demander à poursuivre le rallye au départ d'une des sections suivantes.

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 d'énumération.

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

18.7. Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes périodes de 30 secondes révolues étant seules comptées.

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

18.9 L'ordre de départ du Day 2 sera déterminé sur base du classement provisoire hors pénalités routières du Day-1.

ARTICLE 19 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

19.1. Tous les contrôles, c'est-à-dire : contrôles horaires et de passages, départ 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 :

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 re-pénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet 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 course, 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)

20.1. Contrôles de passage

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

L'équipage est seul responsable de sa feuille de pointage.

20.1.2. La feuille de pointage 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.

20.1.3. A moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur la feuille de pointage entraînera la disqualification.

20.1.4. L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle à chaque poste de contrôle (horaire, de passage), poste de regroupement ou à l'arrivée, entraînera une pénalité de 300 pts.

20.1.5. La présentation de la feuille de pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

20.1.6. Il appartient dont à ce dernier de présenter en temps voulus sa feuille de pointage au Commissaire responsable et de vérifier que l'inscription est faite correctement.

20.1.7. Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire sur la feuille de pointage, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

20.1.8. Toute divergence entre les inscriptions portées, d'une part, sur la feuille de pointage de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels de la compétition fera l'objet d'une enquête du collège des commissaires sportifs qui jugera en dernier ressort.

20.1.9 L'absence systématique ou répétée de présentation du carnet aux contrôles de passage pourra entrainer la disqualification de l'équipage. Ceci est laissé à l'appréciation de la Direction de Course.

20.1.10. Les contrôles de passage peuvent se situer dans les épreuves de régularité ou sur le parcours routier de liaison.

20.1.10.a. Les contrôles de passage dans les étapes de régularité sont tous renseignés dans le roadbook.

20.1.10.b. 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 F.I.A. et forcément rencontrés si le concurrent respecte le parcours du roadbook.

20.1.10.c. Les contrôles de passage secrets dans les épreuves 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.

20.2. Slow zones

Les Slow Zones remplacent les CP dans les épreuves de régularité (RT) là où c'est possible de les installer.

20.2.1. 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).

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

20.2.3. Vitesse moyenne à respecter : 36 km/h soit 10 secondes par 100 m, 20 secondes pour 200 m et 30 secondes pour 300 m. Le temps à respecter est toujours indiqué dans le roadbook.

20.2.4. 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 peu gérer différemment la Slow Zone.

20.2.5. Pénalités : les prises de temps sont effectuées par satellite avec le système Tripy.

Pour non-respect du temps imposé pour parcourir la Slow Zone : 300 points de pénalité.
Ces pénalités ne sont pondérées par aucun coefficient.

20.2.6. L'absence systématique ou répétée du respect du temps imposé dans les Slow Zones pourra entraîner la disqualification de l'équipage. Ceci est laissé à l'appréciation de la Direction de Course.

20.3. Contrôles horaires

A ces contrôles, les Commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord son heure de présentation.

20.4. Procédure de pointage

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

20.4.2. 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.

20.4.3. Le pointage du carnet 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.

20.4.4. 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.
L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné se situe 30 secondes avant ou après l'heure idéale de pointage.

Exemple : Un équipage devant passer à un contrôle de 18h58'30'' sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18h58'00 et 18h58'59''. Pour un pointage à 17h32'00'', entre 17h31'30'' et 17h32'29''.

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

20.4.5. Celui-ci inscrit alors sur ce carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

20.4.6. 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.

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

20.4.8.a. 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 30pts sera appliquée par périodes de 30 secondes et/ou fraction de 30 secondes 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 boucle suivante.

L'omission de pointage à un contrôle horaire entraînera 600 points de pénalité. Néanmoins les Art. 20.5 et Art.22.4 pourront s'appliquer.

20.4.8.b. Pour toute avance : 60 pts par 30 secondes ou fraction de 30 secondes.

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

20.4.10. Au contrôle horaire final de la journée DAY 1 et DAY 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. 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 la feuille de route. Les équipages qui n'ont pas franchi le dernier CH du DAY 1 doivent prévenir la Direction de Course s'ils souhaitent reprendre le départ du DAY 2. La notification par écrit (enquiry form et/ou e-mail à legendracecontrol@gmail.com) doit être adressé pour le samedi 10/06/2023 à 22h au plus tard.

20.4.11. Enfin, toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du Chef de Poste du contrôle, d'un rapport écrit, immédiatement retransmis par le Directeur de course au Collège des Commissaires Sportifs, qui prononcera toute sanction convenable.

20.5. Heure de départ des contrôles

20.5.1. Si le secteur de liaison ne débute pas par une épreuve de régularité, l'heure de pointage portée sur le carnet de route constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

20.5.2. Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve de régularité, la procédure suivante sera appliquée :

20.5.2.a. Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle, dont les panneaux suivants seront disposés comme suit :

20.5.2. a.1. Panneau avertisseur jaune (début de zone)
20.4.2. a.2. Après 25 m environ, panneau rouge avec cadran (contrôle horaire)
20.5.2. a.3. A une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve de régularité)

20.5.2.b. Au CH d'arrivé du secteur de liaison, le Commissaire en poste inscrira sur le carnet 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 3' 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.

20.5.2.c. Après son pointage au CH, l'équipage se rendra immédiatement au poste de départ de l'épreuve de régularité. Le Commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche

d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ à l'équipage selon la procédure réglementaire.

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

20.6. Interruption volontaire au cours d'une section.

Tout équipage qui pour motif technique ou tout 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 1er C.H de la section suivante et se fera autant que possible dans l'ordre de son numéro. En sus, pour tout contrôle(s) ainsi manqué(s), les pénalités prévues seront appliquées.

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 & 23). 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 regroupement.
Ils devront alors éteindre le moteur. Les organisateurs peuvent leur distribuer un nouveau carnet de route soit à l'entrée soit à la sortie du parc fermé.

ARTICLE 22 : REGULARITY TESTS

22.1. Des RT seront organisées dans chacune des sections. Elles se dérouleront sur routes fermées à usage privatif. **Elles seront de type secret pour la catégorie classic 50.**

22.2. Pour la catégorie Regularité Classic, [vitesse moyenne ne dépassant pas les 65 km/h pour le classement Classic 65 et vitesse moyenne ne dépassant pas les 50 km/h pour le classement Classic 50] un ou plusieurs contrôles de moyenne seront prévus, le concurrent devra se rapprocher autant que possible de cette moyenne et de son temps idéal.

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. Épreuve de régularité manquante : 600 pts de pénalité.
Suivant l'article 20.5, tout équipage qui pour motif technique ou tout autre raison n'est pas à même de poursuivre l'intégralité d'une boucle, après accord de la Direction de la compétition, pourra reprendre part à la compétition. Le nouveau départ se fera seulement au 1er C.H de la boucle suivante et se fera autant que possible dans l'ordre de son numéro.

Cette pénalité forfaitaire de 600pts prévaut sur les pénalités relatives aux contrôles ainsi manqués.

22.5. Respect de la moyenne
Au sein d'une 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.

22.6. Au cours de ces épreuves, le port de l'équipement de sécurité est obligatoire suivant l'art. 5 pour tous les occupants de la voiture, sous peine de disqualification.

22.7. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves, sous peine d'exclusion.

22.8. Les départs des RT seront donnés comme suit :

22.8.1. 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 route 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.

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

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

22.9.b. 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.

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

22.11. 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.

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

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

22.13.2. Pour chaque équipage, 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.

22.14. A une distance de 100 à 1000 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle («STOP») signalé par un panneau rouge « STOP».

22.15. L'équipage devra faire signer son carnet de route.

22.16. Si par la faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

22.16.1. Pour le départ : disqualification

22.16.2. Pour l'arrivée (« STOP ») : pénalisation de 300 pts.

22.17. Chronométrage en RT :

- **Par seconde de retard en RT : 1 pt**
- **1ère seconde d'avance en RT : 1 pt**
- **2ème seconde d'avance et suivantes en RT : 2 pts**
- Pénalité maximale pour une prise de temps intermédiaire : 60pts
- Pénalité par prise de temps non effectuée (le concurrent ne termine pas la RT ou le transpondeur n'est plus visible) : 100pts
- Pénalité maximale par RT parcourue (total des prises de temps) : 500pts,
- Pénalité par RT non effectuée : 600pts

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 une moyenne afin d'obtenir un classement significatif même après le déroulement de la RT (par exemple dans le cas où tous les concurrents se verraient attribuer la pénalité forfaitaire).

22.18. Au cours d'une RT, l'assistance extérieure est interdite. Toute infraction sera sanctionnée par le Collège des Commissaires Sportifs qui prononcera la disqualification de l'équipage fautif. Toute réparation ou ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage. (cf art. 17.6.2.2.)

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

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

22.21. Tout équipage refusant de partir dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera poussé de manière à libérer la zone de chronométrage et immédiatement mis hors classement. Les Art. 20.5 et Art.22.4 seront appliqués.

22.22. Interruption d'une RT :

22.22.1. Lorsque le déroulement d'une RT est définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement de l'épreuve 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 de l'épreuve sur décision du Directeur de course.

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

22.22.3. L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive du Directeur de course.

22.22.4. 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.

22.22.5 Si l'utilisation du drapeau rouge s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :
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 de l'épreuve spéciale 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.

22.23. Une pénalité de 300 pts sera appliquée et ajoutée à la pénalité normale de la RT pour le non-respect de tours ou du parcours de la RT dans les épreuves de régularité. Cette pénalité sera cumulable en fonction du nombre de tours manquants ou du nombre de non-respect du parcours.

22.24. 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 de la 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

Lorsque les voitures sont soumises au régime de parc fermé, elles ne peuvent être déplacées que par les équipages et les officiels. Toutes assistances ou travaux sur le véhicule est interdit. L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente est interdite. Les parcs de regroupement sont sous régime de parc fermé.

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, - Bertrix Hall Place des 3 Fers 12 à Bertrix) aux convocations qui leur seront envoyées avec la confirmation de l'engagement, **le respect des heures étant obligatoire**. Toute avance sur l'horaire imposé pourra être sanctionnée d'une pénalité de 125 points.
Tout retard sera 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 vérifications, au-delà de 30 minutes de retard par rapport à l'heure individuelle de convocation, sauf en cas de force majeure acceptée par le Directeur de course.

24.3. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'un véhicule, une nouvelle heure de présentation pourra être donné par les Commissaires Sportifs 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 du rallye, 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.

24.7. Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'événement, leur absence entraînant la disqualification immédiate. Il appartient également à l'équipage de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.

24.8. Toute fraude constatée, et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'indentification retouchées, entraînera également la disqualification de l'équipage, ainsi que celle de tout équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci, sans préjudice de sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'autorité Sportive Nationale dont relève le concurrent ou le complice.

VII. RECLAMATIONS – CLASSEMENT – RECOMPENSES

ARTICLE 25 : RÉCLAMATIONS

Les décisions du Directeur de course sont définitives.
Toute décision des Commissaires Sportifs est finale.

ARTICLE 26 : CLASSEMENT

26.1. A l'issue de l'événement, seront établis plusieurs classements l'un pour la sub-catégorie Classic 65 et l'autre pour la sub-catégorie Classic 50

a) Classement général
b) Classement par catégorie d'âge
c) Classement par classe
d) Classement équipage féminin

26.2. Un classement général provisoire sera établi à la fin de chaque boucle.

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. 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.

26.6. /

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 Directeur de course.
La remise des prix aura lieu le dimanche 11 juin 2023 à 17.30 – Podium, Place des Trois Fers, à Bertrix.

ARTICLE 28 : PRIX ET TROPHEES

28.1. Classement Général : l'un pour la sub-catégorie Classic 65 et l'autre pour la sub-catégorie Classic 50

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

28.2. Classement par catégorie d'âge

28.3 Classement équipages féminin :
1er équipage féminin : 2 trophées

VIII. PENALISATIONS

Les pénalités financières infligées par le Collège des Commissaires Sportifs, le directeur de course et le comité organisateur seront versées au RACB Sport.

ARTICLE 29 : RECAPITULATION DES PENALISATIONS

Pour une irrégularité, même sanctionnée via le tableau de récapitulation des pénalités à titre d'information, les commissaires sportifs sont toujours habilités à donner d'autres sanctions :

Art. & Par.	Objet	Départ refusé	Disqualification / mise hors course	Pénalisation Points	Pénalisation Argent €
Le départ ne sera pas permis					
4.6, 8, 9, 10	Équipement du véhicule	X			
6.3	Droit d'engagement	X			
6.3, 4	Non-paiement des sommes dues	X			
10.2, 4	Publicité de l'organisation manquante	X			
11.2.	Absence de licence de conducteur F.I.A./RACB Sport	X			
15	Reconnaissance du parcours (Classic 50)	X			

Art. & Par.	Objet	Départ refusé	Disqualification / mise hors course	Pénalisation Points	Pénalisation Argent €
15	Reconnaissance préalable au 9 juin 2023 du parcours (Classic 65) – 2ème infraction	X			
15	Reconnaissance avec la voiture de course	X			
18.4	Retard au départ de la compétition (+30')	X			
24	Défaut de documents	X			
24	Non-conformité des documents	X			
24.5, 6, 7	Contrôle technique	X			
Disqualification					
4.8, 9, 10	Véhicule et pneus non conformes		X		
9.5	Abandon d'un membre de l'équipage-Admission à bord d'un tiers		X		
16.3	Rectification sur carnet de contrôle		X		
17.1	Contrôle de vitesse + de 50%		X		
17.1.3	Code de la Route 3ème infraction		X		
17.4	Remorquage du véhicule		X		
17.5.1&2	Esprit sportif, blocage volontaire du parcours		X		
17.6.2.2	Assistance interdite		X		
17.6.2.4	Assistance interdite en R.T.		X		
18.4	Retard du départ (+30')		X		
19.9	Ne pas suivre les instructions des commissaires		X		
22.5	Catégorie Classic, + de 20% + rapide entre deux prises de temps		X		
22.5	Comportement dangereux et/ou inapproprié		X		
22.6	Absence d'équipement de sécurité en R.T.		X		
22.7	Circulation en sens inverse dans une R.T		X		
22.15	Absence de l'inscription du temps de départ sur le carnet		X		
22.18	Assistance dans R.T.		X		
22.20	Refus de partir à l'heure et dans l'ordre et aux injonctions		X		
24.6.2	Non-conformité équipage et technique du véhicule		X		
24.8	Absence des marques d'identification		X		
24.9	Falsification des marques d'identification		X		
Départ					

Art. & Par.	Objet	Départ refusé	Disqualification / mise hors course	Pénalisation Points	Pénalisation Argent €
18.2	Retard au parc de départ (par 30 secondes)			5	
18.4	Pour chaque période de 30 secondes de retard jusque limite et tolérance			5	
Équipement de la voiture					
4.10.12	Absence de bavette anti-boue et anti-projection aux départs des sections			600	
Code de la route					
17.1	Contrôle de vitesse + de 10%			150	
17.1	Contrôle de vitesse + de 20%			300	
17.1	Contrôle de vitesse + de 30%			450	
17.1	Contrôle de vitesse + de 40%			600	
17.1.1	1er infraction			150	
17.1.2	2ème infraction			300	
Contrôles horaires					
16.4	Absence de Visa ou de Carnet de contrôle			600	
18.2	Retard au parc de départ (par 30 secondes)			5	
20.1	Non-respect de l'arrêt complet du véhicule au contrôle de passages			300	
20.2	Non-respect de la Slow Zone			300	
20.3	Contrôle Horaire manquant			600	
20.4.8.a	De 0 à 15 minute de retard par étape (journée) (au-delà obligation à l'équipage de se présenter au départ de la boucle suivante) A partir de la 16ème minute de retard par étape, chaque période de 30 secondes			0 30	
20.4.8.b	Chaque période de 30 secondes d'avance			60	
Epreuve de Régularité					
15	Reconnaissance préalable (Classic 65) – 1ère infraction			600	
22.4	Épreuve de régularité manquante			600	
22.11	Faux départ			60	
22.16.2	Fiche non pointée			300	
22.17	Pour chaque seconde de retard			1	
22.17	Pour chaque seconde d'avance			1	

Art. & Par.	Objet	Départ refusé	Disqualification / mise hors course	Pénalisation Points	Pénalisation Argent €
22.20	Refus de partir à l'heure et dans l'ordre			600	
Divers					
9.6	Absence des deux membres de l'équipage au briefing			100	
10.4	Dégradation des publicités				500
14.4	Pour chaque plaque de la compétition absente				50
14.7	Pour un panneau de compétition absent				50
14.8	Absence des noms du 1er conducteur et du co-équipier ainsi que le drapeau de nationalité des conducteurs				50
17.6.2.2.	Assistance interdite			250	
24.1	Avance au contrôle technique/sportif			125	
24.1	Par minute de retard au contrôle technique / sportif			1	
Code de la route					
17.8	Service d'assistance : 1ère infraction			100	
17.8	Service d'assistance : 2ème infraction			250	
17.8	Service d'assistance : 3ème infraction			500	

Pénalisations laissées à la discrétion des Commissaires Sportifs					
5B/11.2, 3	Défaut de documents				
8.6	Manœuvre déloyale, incorrecte, frauduleuse				
17.5.1, 2	Esprit sportif, blocage volontaire du parcours				
17.6.2.3	Assistance interdite				
19.9	Ne pas suivre les instructions des commissaires				
20.4.11	Inobservation des règles de pointage				
22.11	Faux départ (RT-) récidive				
22.20	Refus de départ				
	Conduite dangereuse				
	Irrégularité dans la composition de l'équipage				
	Impolitesse ou menace envers un commissaire				

Art. & Par.	Objet	Départ refusé	Disqualification / mise hors course	Pénalisation Points	Pénalisation Argent €
	Bruit excessif après deux avertissements				
	Comportement contraire à l'esprit de la compétition				
	Perte du Carnet de Contrôle				

Les pénalités financières infligées par le directeur de course, le comité Organisateur et par le Collège des Commissaires Sportifs seront payables au RACB Sport.

VISA :

ANNEXE I : TERMINOLOGIE

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

Boucle :
Ensemble des secteurs compris :
- entre le départ et le premier regroupement
- entre deux regroupements successifs
- entre le dernier regroupement et l'arrivée de boucle ou de la compétition

Neutralisation :
Temps pendant lequel des équipages sont stoppés 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 membres de l'équipage doivent en accuser ce dernier.
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 route :
- Carnet destiné à recueillir les Visas des différents - contrôles prévus sur l'itinéraire.
- Il doit être prévu un carnet de route par boucle

Epreuves de Régularité :
Des épreuves de régularité seront organisées dans chacune des sections. Elles se dérouleront sur routes fermées. Elles seront de type secret.

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 course 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. Le chargé des relations avec les concurrents doit être rapidement identifiable par les compétiteurs. Pour ce faire, il convient :
- Qu'il porte un badge 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 affiché au tableau officiel d'affichage et qui comportera obligatoirement :
- Présence aux vérifications techniques
- Au secrétariat du meeting
- Aux parcs de regroupement
- Aux parcs de fin de jour
- A proximité du parc fermé lors de l'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.

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.

Disqualification

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

ANNEXE III : LISTE DES VOITURES NON AUTORISEES EN CATEGORIE CLASSIC

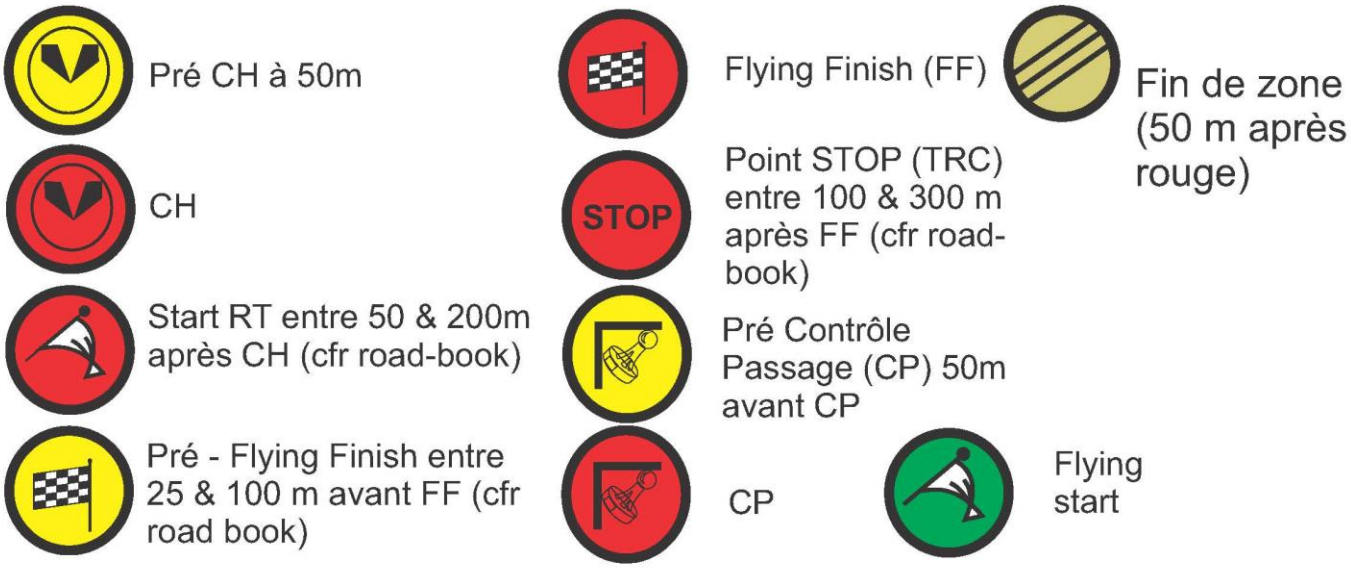
Groupe	# homologation	Marque	Type	Date homologation
A	5264	Alfa Roméo	Alfa 33 4x4 1,5	1/04/1985
N	5264	Alfa Roméo	Alfa 33 4x4 1,5	1/07/1985
A	5300	Alfa Roméo	Alfa 75 Quadrifoglio	1/05/1986
A	5307	Alfa Roméo	Alfa 75 Turbo	1/08/1986
N	5307	Alfa Roméo	Alfa 75 Turbo	1/08/1986
A	5265	Alfa Roméo	Alfa 90 - 2,5 Quadrifoglio	1/04/1985
A	5063	Alfa Roméo	Giuilleta 1,8	1/09/1982
A	5194	Alfa Roméo	Giulietta Turbodiesel	1/02/1984
A	5294	Audi	200 Quattro	1/02/1986
N	5294	Audi	200 Quattro	1/02/1986
A	5006	BMW	528i	1/02/1982
1	5812	Fiat	Panda 30 (141A)	1/12/1980
A	5812	Fiat	Panda 30 (141A)	1/12/1980
A	5008	Fiat	Panda 45	1/02/1982
1	5813	Fiat	Panda 45	1/12/1980
A	5813	Fiat	Panda 45	1/12/1980
A	5155	Fiat	Panda 45 (141 A1)	1/07/1983
N	5155	Fiat	Panda 45 (141 A1)	1/08/1983
1	5717	Fiat	Ritmo 60L (138 A/3)	1/10/1978
A	5105	Fiat	Ritmo 60L (138 A/3/5)	1/02/1983
1	5757	Fiat	Ritmo 65 L (138 A 1/3)	1/04/1979
A	5103	Fiat	Ritmo 75 L (138 A 2/3)	1/02/1983
1	5716	Fiat	Ritmo 75 L (138 A 2/3)	1/10/1978
A	5208	Fiat	Uno 45S	1/04/1984
N	5208	Fiat	Uno 45S	1/04/1984
A	5234	Fiat	Uno 55S	1/07/1984
N	5234	Fiat	Uno 55S	1/07/1984
A	5207	Fiat	Uno 70S	1/04/1984
N	5207	Fiat	Uno 70S	1/04/1984
A	5278	Fiat	Uno Turbo IE	1/10/1985
N	5278	Fiat	Uno Turbo IE	1/10/1985
A	5236	Ford	Fiesta 1,1	1/07/1984
N	5236	Ford	Fiesta 1,1	1/07/1984
A	5237	Ford	Fiesta 1,3	1/07/1984
N	5237	Ford	Fiesta 1,3	1/07/1984
B	286	Ford	Sierra Cosworth RS	1/08/1986
A	5302	Fuji	Subaru 1,8 4WD S/W AL AW	1/07/1986
A	5121	Fuji	Subaru 4 D/S - 1 AB AF AM	1/03/1983

A	5130	Fuji	Subaru 4 D/S 2 AB AF AM	1/04/1983
A	5257	Fuji	Subaru 4 WD (1,0) KA KD	1/02/1985
A	5306	Fuji	Subaru 4 WD (1,2) KA	1/07/1986
N	5306	Fuji	Subaru 4 WD (1,2) KA	1/07/1986
A	5122	Fuji	Subaru H/B - 1 AB AF AM	1/03/1983
A	5126	Fuji	Subaru H/B - 1 AB AF AM	1/04/1983
A	5131	Fuji	Subaru H/B - 2 AB AF AM	1/04/1983
A	5132	Fuji	Subaru H/B - 2 AB AF AM	1/04/1983
A	5124	Fuji	Subaru H/B AB AF AM	1/03/1983
A	5119	Fuji	Subaru H/T - 1 AB AF AM	1/03/1983
A	5127	Fuji	Subaru H/T - 2 AB AF AM	1/04/1983
A	5128	Fuji	Subaru H/T - 3 AB AF AM	1/04/1983
A	5129	Fuji	Subaru S/W - 2 AJ AM AW	1/04/1983
A	5120	Fuji	Subaru Station Wagon - 1 AJ AM AW	1/03/1983
A	5259	Fuji Heavy	Subaru 4 WD Turb,4d sedan	1/03/1985
N	5259	Fuji Heavy	Subaru 4 WD Turb,4d sedan	1/03/1985
B	257	Honda	Ballade Sports CR - X (AF)	1/02/1984
B	281	Honda	Ballade Sports CR - X (AF)	1/02/1986
A	5171	Honda	City (AA)	1/10/1983
A	5268	Honda	Civic 3 Door (AT)	1/04/1985
N	5268	Honda	Civic 3 Door (AT)	1/11/1986
A	5099	Honda	Civic SL	1/01/1983
A	5291	Honda	Prelude (BA1)	1/02/1986
A	5290	Honda	Quint Integra (AV)	1/02/1986
A	5280	Isuzu	Gemini Hatch Back JT150	1/10/1985
A	5279	Isuzu	Gemini Sedan JT 150	1/10/1985
A	5309	Isuzu	Gemini Turbo JT 150	1/10/1986
A	5281	Lancia	Y10 Turbo	1/11/1985
N	5281	Lancia	Y10 Turbo	1/11/1985
T	1062	Lloyd	LP Arabella de Luxe	12/04/1961
A	5286	Mazda	Familia 4WD BFMR	1/01/1986
N	5286	Mazda	Familia 4WD BFMR	1/08/1986
A	5183	Mazda	Familia 1300 BD1031	1/01/1984
A	5182	Mazda	Familia 1500 BD1051	1/01/1984
A	5181	Mazda	Familia Turbo	1/04/1984
B	256	Nissan	Datsun Sunny Pickup B120	1/02/1984
3	3088	Nissan	Datsun Sunny Pickup B120	1/10/1981
A	5228	Nissan	Pick-up Y720	1/05/1984
A	5106	Opel	Corsa A 1,0 L	1/02/1983
A	5161	Opel	Kadett D - 1,8 E	1/08/1983
N	5161	Opel	Kadett D - 1,8 E	1/07/1984

A	5243	Opel	Kadett E - 1,3	1/11/1984
A	5242	Opel	Kadett E - GSI	1/11/1984
N	5242	Opel	Kadett E - GSI	1/11/1984
A	5073	Opel	Kadett 1,3	1/10/1982
A	5074	Opel	Kadett 1,6	1/10/1982
A	5267	Renault	5TSE Type C403	1/04/1985
N	5267	Renault	5TSE Type C403	1/04/1985
1	5822	Renault	Fuego GTL	1/02/1981
A	5822	Renault	Fuego GTL	1/02/1981
1	5823	Renault	Fuego GTS	1/02/1981
A	5823	Renault	Fuego GTS	1/02/1981
A	5164	Renault	Fuego GTX	1/08/1983
N	5164	Renault	Fuego GTX	1/10/1983
A	5090	Renault	Fuego TX	1/12/1982
1	5824	Renault	Fuego TX	1/02/1981
A	5824	Renault	Fuego TX	1/02/1981
1	5843	Renault	R18TD	1/07/1981
A	5843	Renault	R18TD	1/07/1981
1	5830	Renault	R20TX	1/04/1981
A	5830	Renault	R20TX	1/04/1981
B	244	Seat	Fura Crono	1/05/1983
B	271	Seat	Ibiza 1,5 GLX	1/04/1985
1	5821	Seat	Panda 45	1/02/1981
A	5821	Seat	Panda 45	1/02/1981
1	5775	Seat	Ritmo 75 CL	1/01/1980
A	5775	Seat	Ritmo 75 CL	1/01/1980
B	212	Seat	Ritmo Crono 100 T	1/04/1982
A	5229	Seat	Ronda 1,6 GLX	1/06/1984
B	223	Seat	Ronda Crono 100 TC	1/10/1982
2	1660	Seat	Sport 1430	1/07/1978
A	5310	Suzuki	Cultus 1300 (AA33S)	1/10/1986
A	5186	Suzuki	SA310 (AA41S)	1/01/1984
A	5296	Toyota	Celica 2,0 GT Coupe (ST 162)	1/04/1986
A	5297	Toyota	Celica 2,0 GT Liftback (ST162)	1/04/1986
A	5270	Toyota	Starlet 1300 EP71	1/05/1985
N	5270	Toyota	Starlet 1300 EP71	1/07/1985
A	5022	Toyota	Starlet 1300 KP 61	1/04/1982
A	5136	Toyota	Starlet 1200 KP 62	1/04/1983
A	5076	Vauxhall	Astra 1,3	1/10/1982
A	5075	Vauxhall	Astra 1,6	1/10/1982
B	246	Vauxhall	Astra 1,8 GTE	1/07/1983

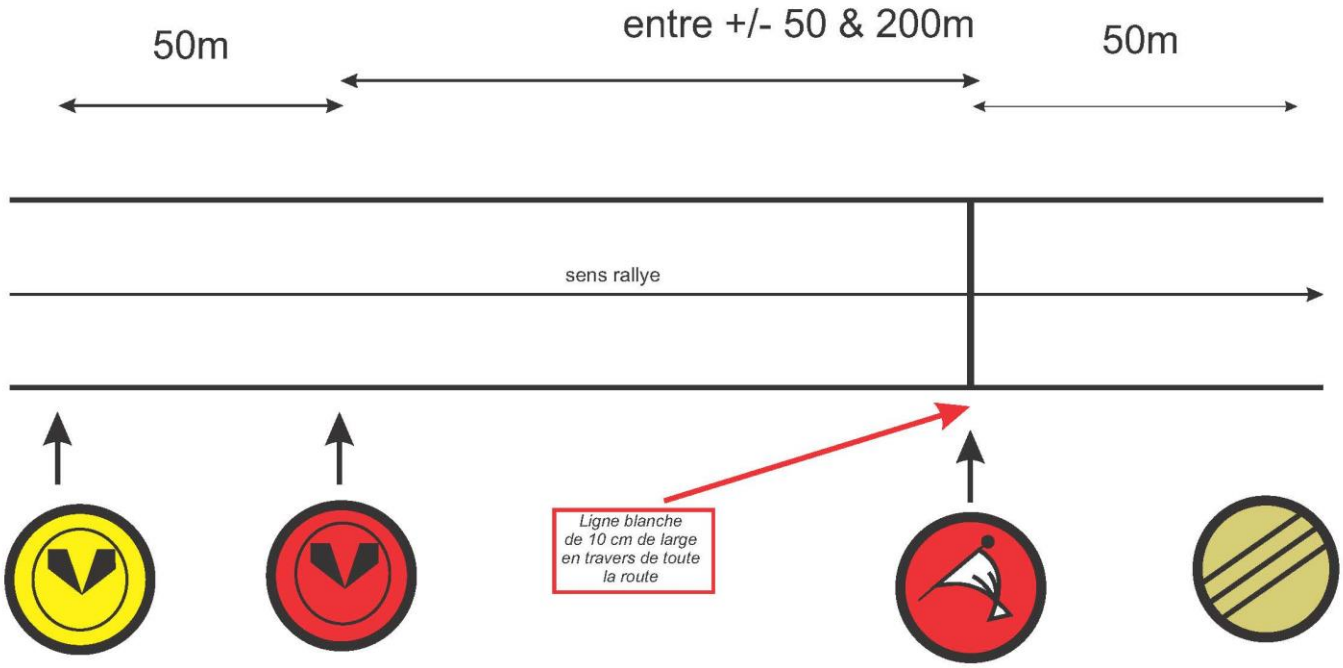
A	5190	Vauxhall	Astra 1,8 GTE	1/01/1984
N	5190	Vauxhall	Astra 1,8 GTE	1/01/1984
A	5255	Vauxhall	Astra 1,8 GTE (modèle 84)	1/02/1985
N	5255	Vauxhall	Astra 1,8 GTE (modèle 84)	1/04/1985
A	5192	Vauxhall	Nova 1,3	1/01/1984
N	5254	Vauxhall	Nova saloon	1/04/1985
N	5354	Vauxhall	Nova saloon	1/04/1985
A	5249	Vauxhall	Nova swing	1/12/1984
N	5249	Vauxhall	Nova swing	1/04/1985
1	5848	Volkswagen	113/1600	1/08/1981
A	5848	Volkswagen	113/1600	1/08/1981
A	5028	Volkswagen	86 Polo	1/05/1982
A	5042	Volkswagen	Golf Diesel 17	1/06/1982
1	5733	Volkswagen	Golf Diesel Typ 17	1/01/1979
A	5733	Volkswagen	Golf Diesel Typ 17	1/01/1979
A	5069	Volkswagen	Golf Diesel Typ 17	1/10/1982
1	5805	Volkswagen	Iltis Typ 183	1/08/1980
A	5805	Volkswagen	Iltis Typ 183	1/08/1980
		Hawk	Stratos	
		Hawk	HF2000	
		Hawk	HF3000	
		Hawk	289	
		Litton	Stratos	
		Cradley	SPD200	
		GMR	037	
			Porsche 356 replica	

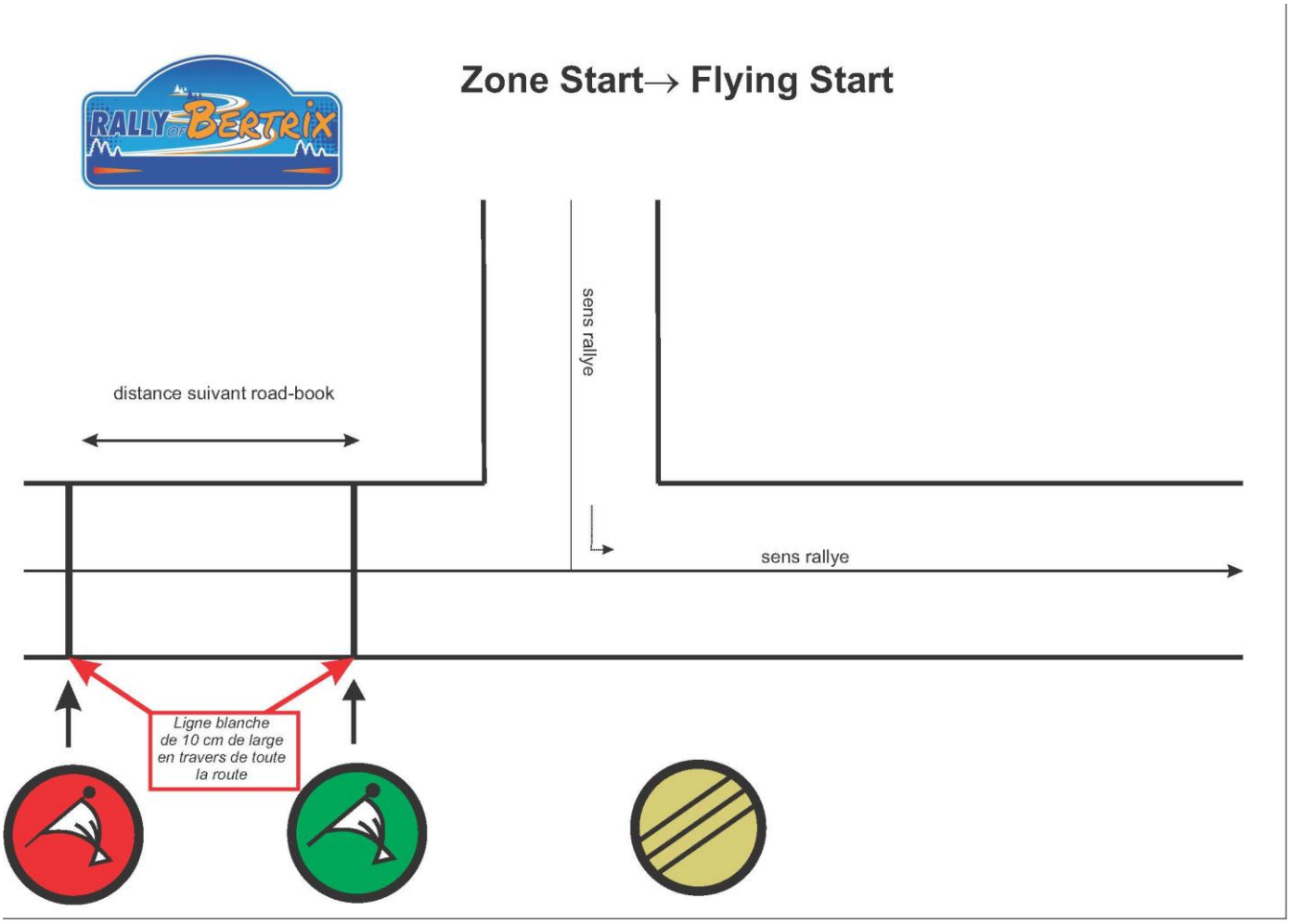
ANNEXE IV : SIGNALISATION DES CONTROLES

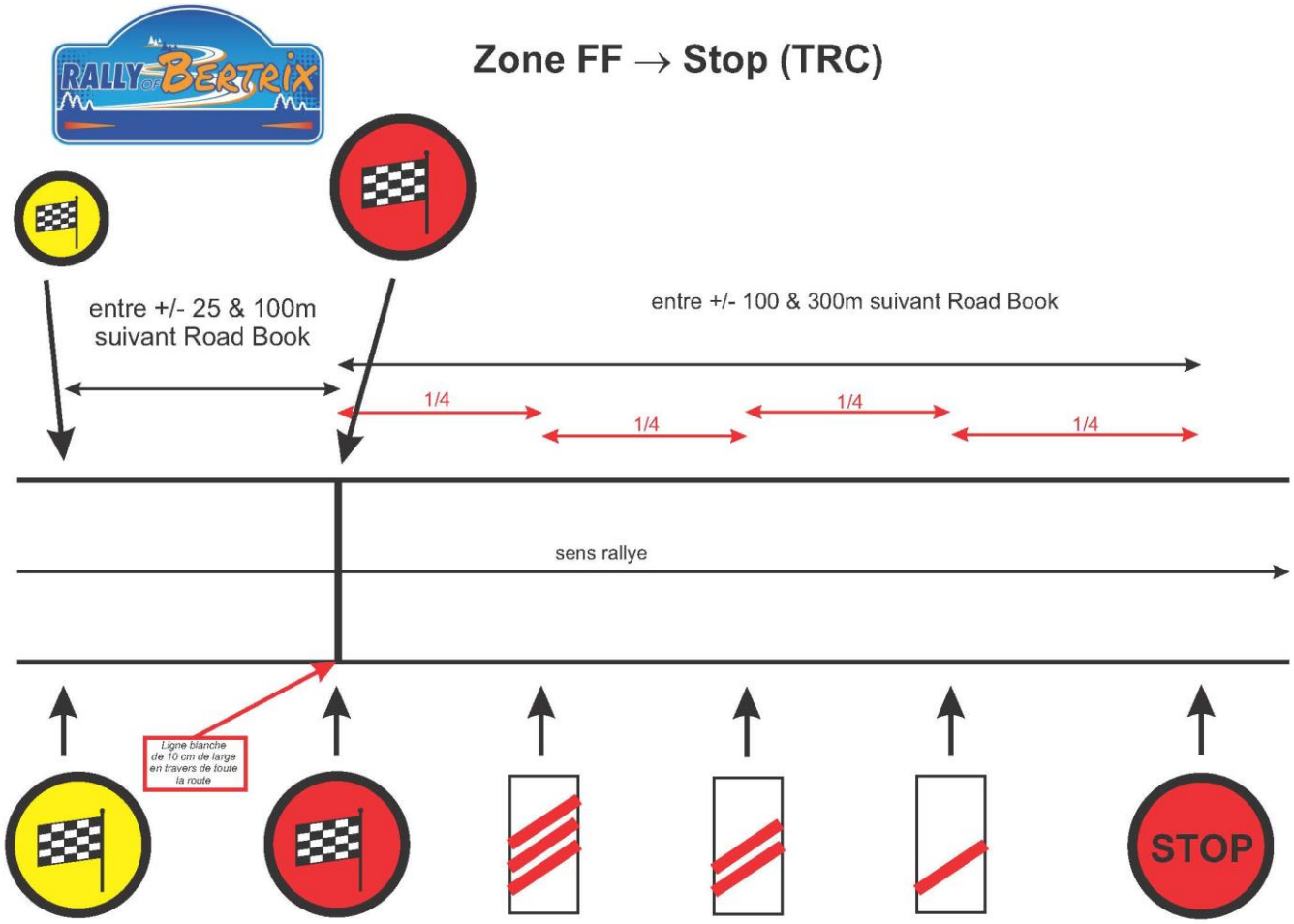


Légende - page 2

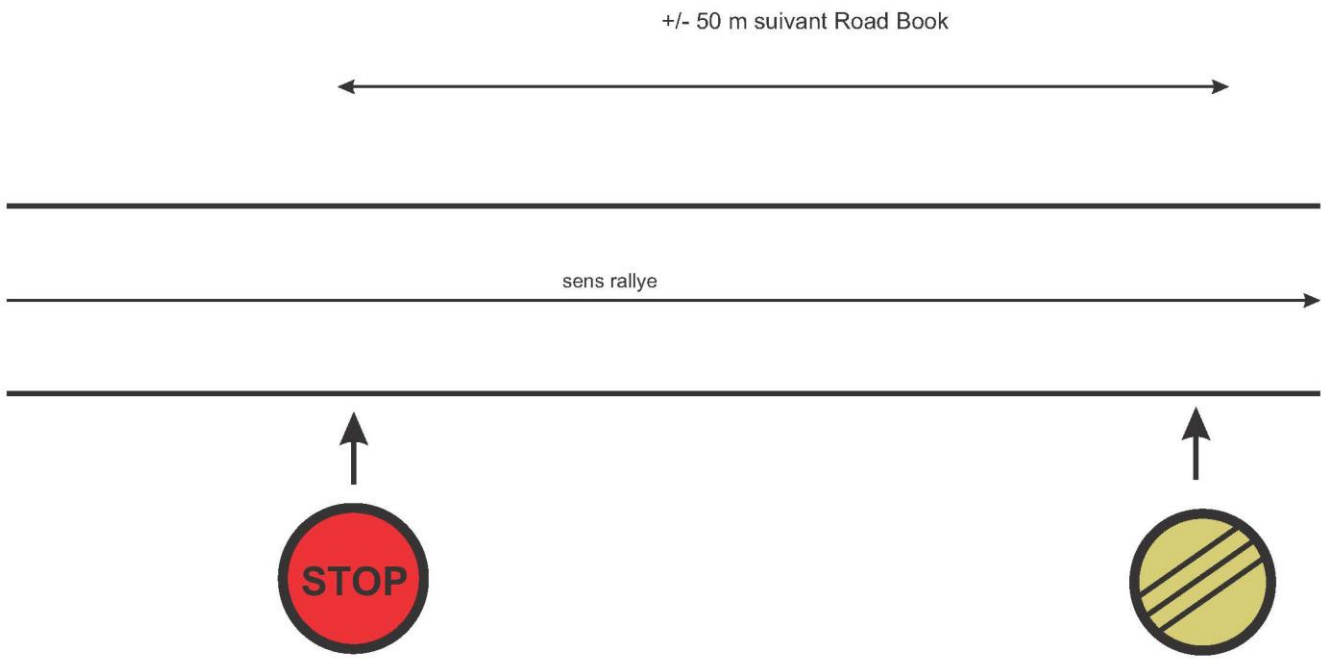
Zone CH → Start

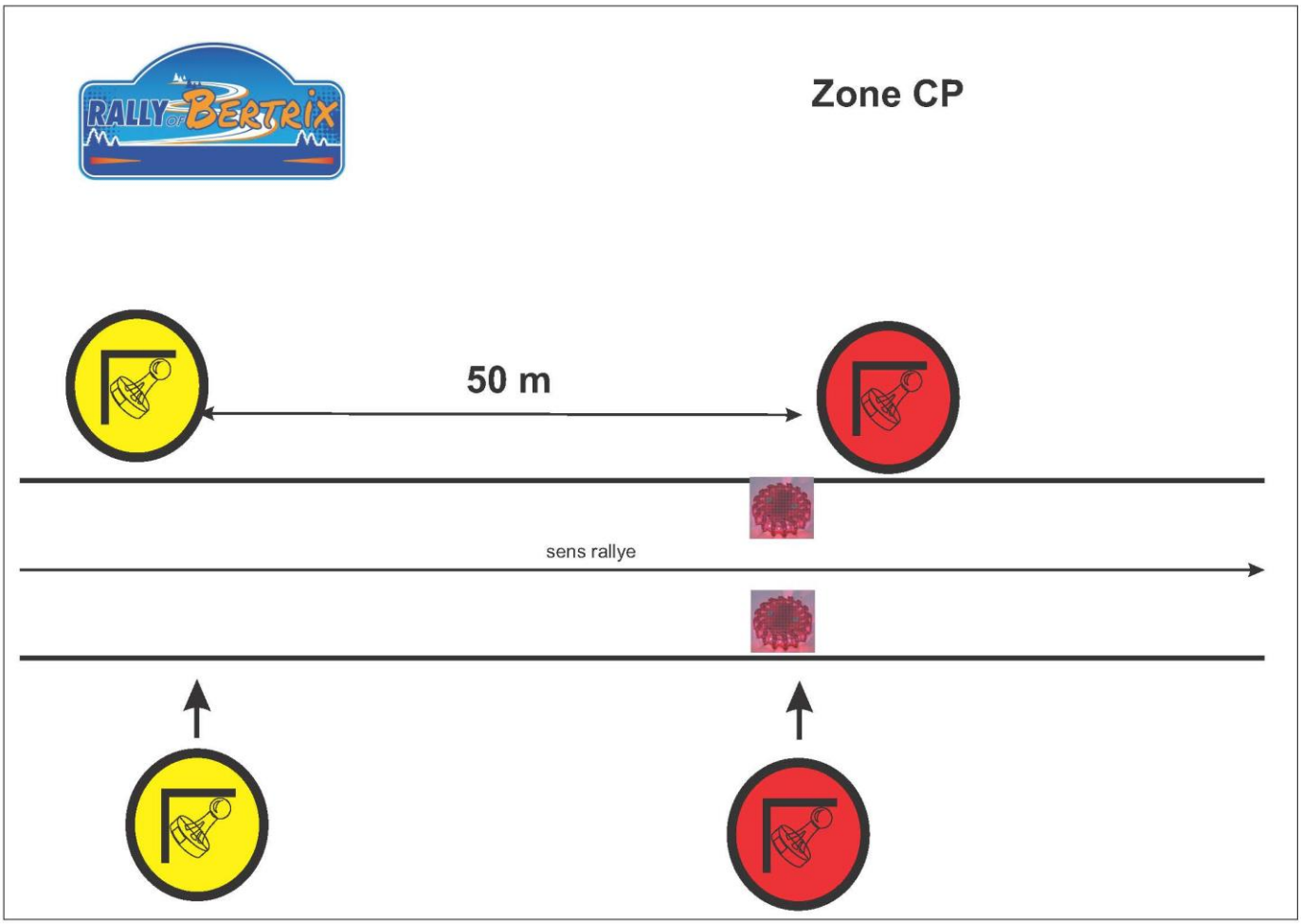



Zone Start→ Flying Start
sens rallye
distance suivant road-book
sens rallye
Ligne blanche
de 10 cm de large
en travers de toute
la route

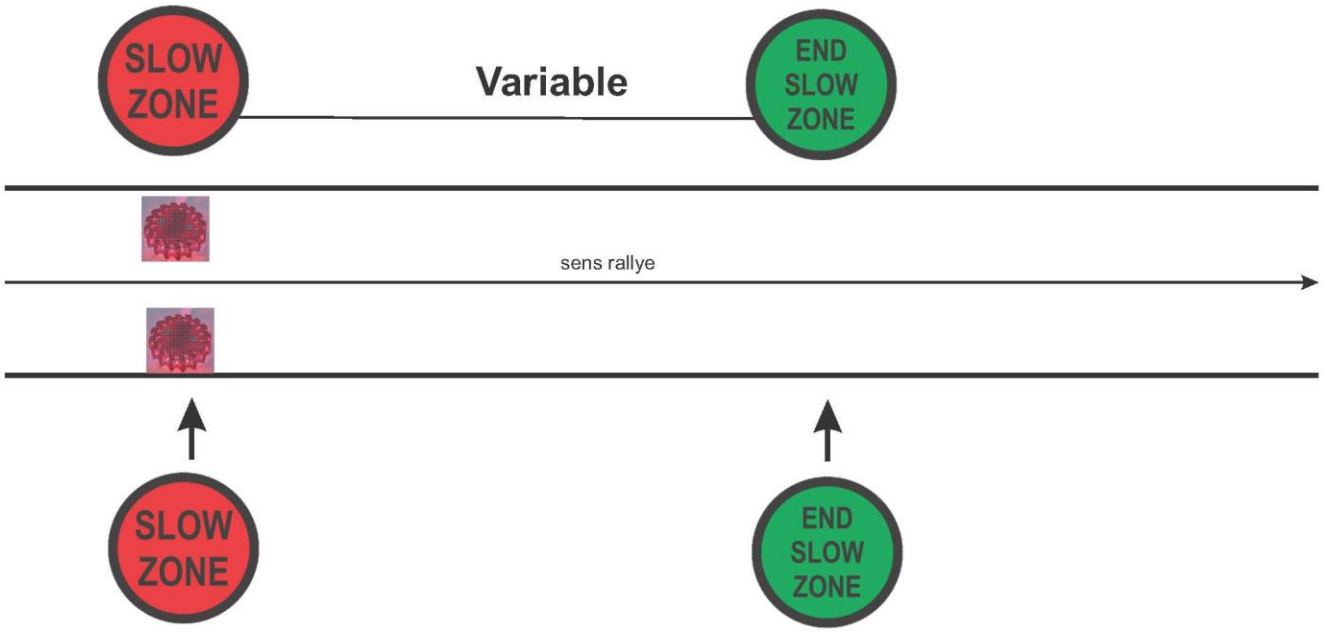

Zone FF → Stop (TRC)
entre +/- 25 & 100m
suivant Road Book
entre +/- 100 & 300m suivant Road Book
1/4
1/4
1/4
1/4
sens rallye
Ligne blanche
de 10 cm de large
en travers de toute
la route
STOP

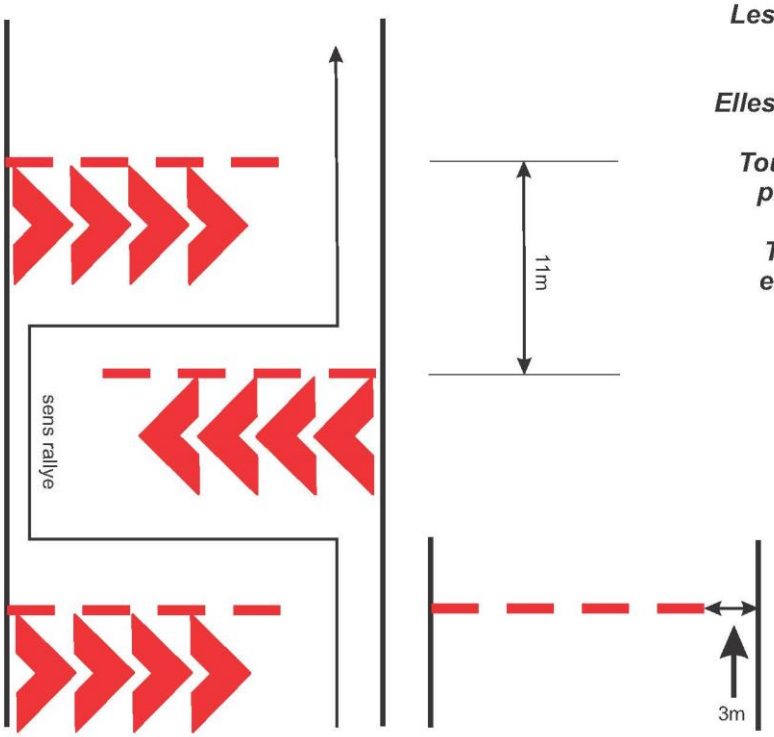
Zone Stop (TRC)




Zone CP
50 m
sens rallye

Slow Zone


SLOW ZONE
Variable
END SLOW ZONE
sens rallye
SLOW ZONE
END SLOW ZONE



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.

ANNEXE V

1) Comportement en cas d'accident (code de la route national)

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 course 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 course sur le numéro d'urgence imprimé au dos des carnets de bord.

Si un pilote participant est impliqué pendant le rallye dans un accident dans lequel un membre du public ou n'importe quelle autre personne, est blessé, le pilote et/ou le copilote concerné(s) doi(ven)t 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 constitue 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 l'épreuve spéciale 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.