Ecrit par Bernard LEFEVRE Copilote de la DAF 66 Marathon.



Les Boucles de Bastogne ont un fonctionnement un peu inhabituel. Le roadbook est très simple, du fléché métré uniquement, qui nous conduit de CH en CH sans aucun piège de navigation et de RT en RT (Regularity Test), sur routes fermées à la circulation.

Il y a trois catégories : les "CLASSIC", les "CHALENGER" et les "LEGEND".

Les "CLASSIC", la catégorie dans laquelle les deux équipages du RSC78 sont engagés, ont une moyenne maximum de 60 Km/h en RT. Seule la licence "Regularity" est demandée et le casque est obligatoire. En pratique, nous n'aurons qu'une RT avec une moyenne de 54 Km/h et deux RT à 60 Km/h avec changement ponctuel à 49 Km/h. Toutes les autres seront à 60 Km/h.

Les "CHALENGER" fonctionnent de la même manière, mais avec une moyenne maxi de 80 Km/h. C'est un peu du VHRS, moyenne haute. Là, il faut une licence internationale pour l'équipage, un passeport technique pour la voiture avec la sécurité FIA qui va avec.

Enfin les "LEGEND", la catégorie reine et spectaculaire, ont un "Target Time", un temps cible,

LEGEND BOUCLES DE BASTOGNE 2018

Écrit par Patrick DECOEN - Mis à jour Dimanche, 08 Avril 2018 13:50

par RT. C'est à dire qu'ils doivent s'approcher le plus possible d'un temps idéal, tellement idéal qu'il est très court... trop court! En clair, ils doivent rouler le plus vite possible, c'est du VHC.

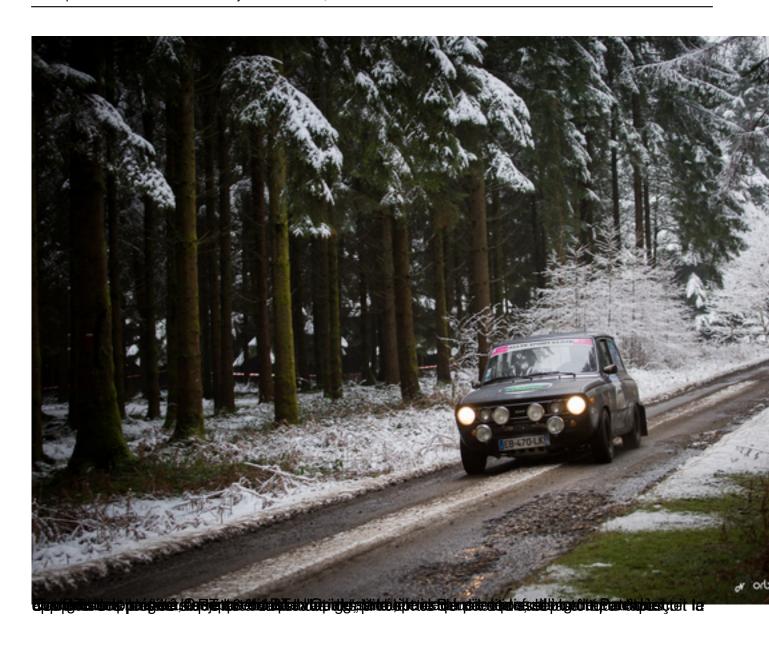
Autre fonctionnement inhabituel : les CP. Pour tous les équipages, il y a des Contrôle de Passage humain et uniquement dans les RT. Sur le Roadbook, il est annoncé clairement leur position. Vous devez vous arrêter, présenter au commissaire votre carton, qu'il va poinçonner, puis vous repartez réguler. Ca peut paraître aberrent cet arrêt en cours de RT, mais ils étaient judicieusement placés au bout d'une ligne droite et avant un passage critique : une épingle, un virage masqué, l'entrée d'un village... Ca permettait de casser la vitesse et de faire un peu de spectacle sur un gros freinage et un départ arrêté.

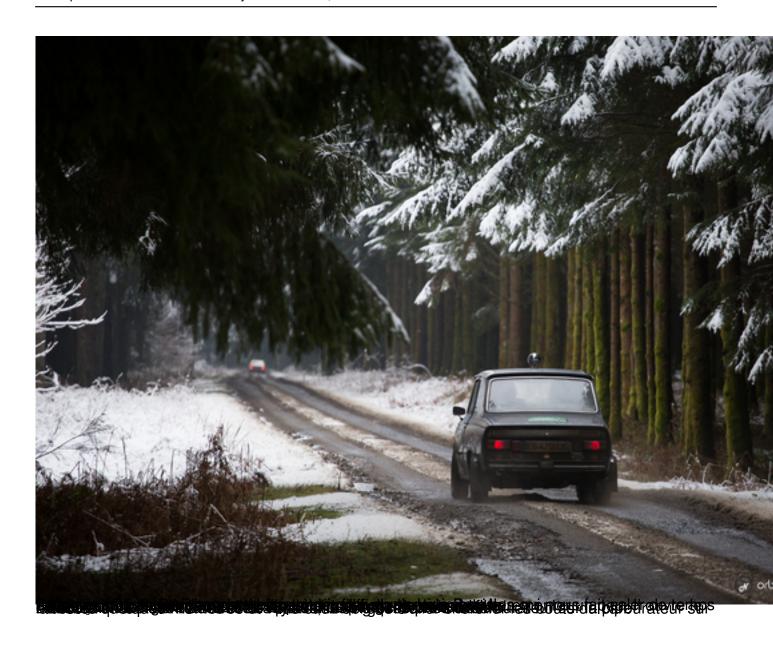
Il faut se lever tôt le samedi matin pour être au pré-départ. Il n'y a pas de parc fermé sur ce rallye. La bonne idée de l'organisation est de convoquer les voitures dans une vaste zone industrielle (déserte le samedi matin) selon un horaire de pré-départ. Puis, sous forme de liaison, au roadbook, nous allons au podium de départ toutes les 30 secondes. Ainsi, si c'est un peu le bazar dans cette zone industrielle, les voitures arrivent au podium en ville dans le bon ordre et à horaire régulier. L'autre bonne idée est de faire partir simultanément les CLASSIC et les LEGEND / CHALENGER. Pendant que les uns font une boucle, les autres en font une autre, et vice-versa. Ceci permet de faire les 450 km du samedi sans faire une queue leu-leu de 4 heures (281 voitures!) et d'arriver le soir à une heure raisonnable.

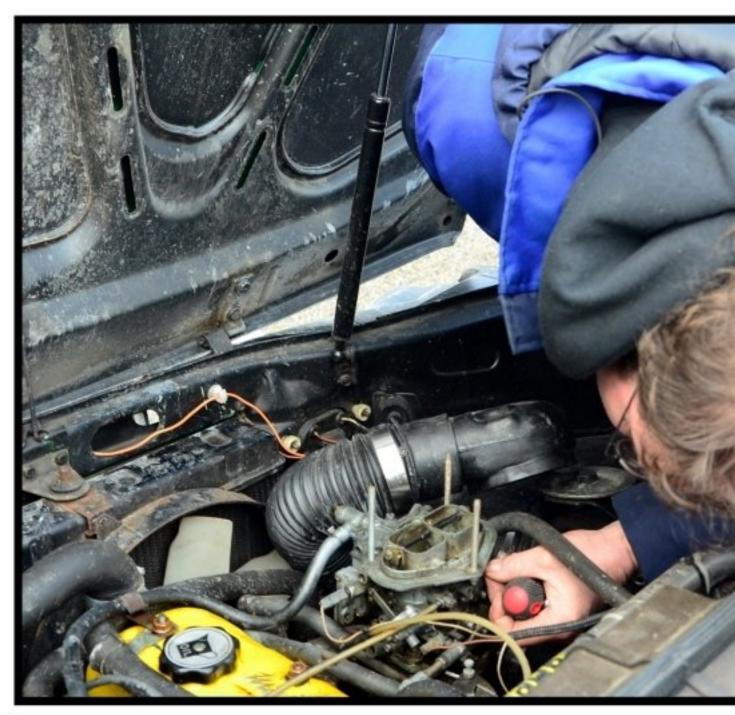
Nous prenons le départ vers 8h30. 10 min plus tard, nous sommes déjà à la première RT, c'est court. Cette première RT est en grande partie asphaltée et quelques portions terre. Oui, c'est un rallye atypique, sur les 210 Km de RT, la moitié est sur pistes et chemins en terre! Les reconnaissances n'étant pas autorisées pour les CLASSIC, nous n'avons que les notes du roadbook : les changements de direction et quelques virages appuyés.











And instruction of the control of th



Salay distribution of the company of