



# Belgian Touring Car Series (BTCS) 2010

## Règlement sportif

### INDEX DES PAGES

1.	DEFINITIONS – DESCRIPTION	2
2.	MODALITES DE PARTICIPATION	2-3
3.	LICENCES	4
4.	EPREUVES	4
5.	DIVISION ET CLASSES	5-6
6.	LA SERIE	6-9
7.	VEHICULES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS	9
8.	CHANGEMENT DE VEHICULE	9
9.	ORGANISATION	10
10.	ASSURANCE	11
11.	CONDITIONS GENERALES	11
12.	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURENENTS ET/OU CHEFS D'EQUIPE	12
13.	SANCTIONS	12-13
14.	INCIDENTS	13-14
15.	DIFFERENDS SPORTIFS	14
16.	PILOTES, CHANGEMENTS DE PILOTE ET CHEFS D'EQUIPE	14-15
17.	PUBLICITE OBLIGATOIRE ET PROMOTION	15-16
18.	NUMEROS DE COURSE	16
19.	DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR	16-17
20.	VERIFICATIONS TECHNIQUES	17-18
21.	VERIFICATIONS SPORTIVES	18
22.	SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND	18
23.	PNEUS	19-20
24.	PESAGE, POIDS ET HANDICAP DE POIDS	20-21
25.	SECURITE GENERALE	22-24
26.	COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS	24
27.	ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS	24-25
28.	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	25-26
29.	BRIEFING	26
30.	ESSAIS	26-28
31.	GRILLE DE DEPART	28-29
32A.	PROCEDURE DE DEPART (sauf 12 Heures de Spa-Francorchamps)	29-31
32B.	PROCEDURE DE DEPART (12 Heures de Spa-Francorchamps)	31-33
33.	COURSE	33
34A.	VOITURE DE SECURITE	33-35
34B.	CODE 60	35
35.	SUSPENSION DE LA COURSE	36
36.	REPRISE DE LA COURSE	36-37
37.	ARRIVEE	37
38.	PARC FERME	38
39.	DEMONTAGE	38-39
40.	CEREMONIE FINALE	39
41.	APPROBATION	39

ANNEXE 1 – Formulaire de participation

ANNEXE 2 – Pénalités standards 2010

## PRELIMINAIRE

Le Code Sportif National sera d'application pour toutes les épreuves comptant pour le BTCS 2010 à l'exception des articles modifiés y compris les modifications mentionnées par le biais du site web du RACB Sport.

### ART. 1: DEFINITIONS - DESCRIPTION

- 1.1 SpeedWorld Promotion, ci-après dénommée le promoteur, société sise Hoge Wei 37, 1930 Zaventem, organise le BTCS 2010, ci-après dénommé la Série. Ce nom BTCS est reconnu et sanctionné par le RACB Sport et il est la propriété du promoteur.
- Le promoteur est chargé de la diffusion des informations aux équipages avant les épreuves.
- 1.2 Le BTCS 2010 est régi conformément aux dispositions du code sportif international 2010 (le "Code") et ses annexes de la FIA, du règlement 2010 et ses annexes du RACB Sport, du présent règlement et, le cas échéant, du Règlement Particulier et/ou Additionnel, auxquels tous les concurrents, chefs d'équipe, pilotes, leurs préposés et mandataires se soumettent par leur participation. Toutes les parties concernées (FIA, RACB Sport, organisateur, promoteur, exploitants de circuits, Officiels ainsi que les concurrents, chefs d'équipe, pilotes et leurs préposés) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant la Série à tout moment.
- 1.3 Le présent Règlement Sportif a été publié le 01/02/2010 et entre immédiatement en vigueur. A partir de la date de publication, il remplace et annule tous les Règlements Sportifs précédents du BTCS.
- 1.4 Le promoteur se réserve le droit d'apporter une ou plusieurs modifications au présent règlement après délibération avec le RACB Sport. Les concurrents seront avisés de ces modifications au moyen d'une note affichée au tableau officiel d'affichage.
- 1.5 La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

### ART. 2: MODALITES DE PARTICIPATION

#### 2.1 Droit d'utilisation de l'infrastructure

- 2.1.1 Cette Série est réservée aux véhicules, engagés par un concurrent détenteur d'une licence valable et conformes au Règlement Technique du BTCS 2010. Le nombre maximum de véhicules admis aux essais et aux courses est déterminé conformément à l'annexe O du règlement FIA. Dans le cas des "12 Heures de Spa-Francorchamps", il s'agit de 92 véhicules autorisés à prendre le départ.

Toutefois, une dérogation peut être accordée par la Commission d'Homologation des Circuits, mais doit être approuvée par le RACB Sport.

- 2.1.2 Pour participer aux courses comptant pour le BTCS 2010, chaque concurrent versera un droit d'utilisation par véhicule qui couvre:

- Inscription automatique au BTCS;
  - Frais de participation à l'épreuve;
  - Forfait pour les frais d'organisation techniques et sportifs;
  - Participation dans les frais de promotion du BTCS et des services offerts aux participants;
- a) Par épreuve, par véhicule (sauf 12 Heures de Spa-Francorchamps) 1000 euros + TVA (classes T1, T2, T3, S3, D)
- b) Par épreuve, par véhicule (sauf 12 Heures de Spa-Francorchamps) 1500 euros + TVA (classes T4, S1 et S2)
- c) 12 Heures de Spa-Francorchamps, stand compris, 2750 euros + TVA (classes T1, T2, T3, S3, D)

- d) 12 Heures de Spa-Francorchamps, stand compris, 3500 euros + TVA (classes T4, S1, S2).
- e) Pour toute la saison, par véhicule : moins 20 %, si le paiement est effectué avant le 31 mars 2010.
- f) 24 Heures de Zolder (hors championnat)  
Classes T1, T2, T3, S3, D : 3000 euros + TVA si engagement à l'année  
Classes T1, T2, T3, S3, D : 4000 euros + TVA si engagement à la course  
Classes T4, S1 et S2 : 4000 euros + TVA si engagement à l'année  
Classes T4, S1 et S2 : 5000 euros + TVA si engagement à la course
- g) 10 Heures de Zolder (hors championnat)  
Classes T1, T2, T3, S3, D : 2000 euros + TVA si engagement à l'année  
Classes T1, T2, T3, S3, D : 2500 euros + TVA si engagement à la course  
Classes T4, S1 et S2 : 2560 euros + TVA si engagement à l'année  
Classes T4, S1 et S2 : 3200 euros + TVA si engagement à la course
- h) Les tarifs sont majorés de 10% lorsque le paiement est effectué sur le lieu de l'épreuve.

Les frais de participation seront versés sur le compte ING n° 363-0687009-95 de SpeedWorld Promotion avec mention BTCS 2010.

Lors de l'inscription, le concurrent désignera le(s) pilote(s) qui pilotera(ont) le véhicule pour l'épreuve.

- 2.1.3 Le promoteur peut admettre des véhicules par épreuve dans une division suivant l'identité technique du véhicule et après paiement du droit d'utilisation. Les teams doivent également renvoyer le formulaire de participation (voir Annexe 1) ainsi que la carte d'identité du véhicule (voir Annexe 1 du Règlement Technique BTCS 2010 pour la division Tourisme ou Annexe 2 du Règlement Technique BTCS 2010 pour la division Silhouette) dûment complétée, à SpeedWorld Promotion avant la date de clôture de l'épreuve en question.

Le promoteur et le RACB Sport peuvent exceptionnellement admettre un véhicule non conforme au Règlement Technique BTCS 2010; dans ce cas, le concurrent doit introduire une demande d'exception.

Le promoteur et le RACB Sport détermineront conjointement les modalités moyennant lesquelles ce véhicule sera éventuellement admis à une épreuve. Ce véhicule serait engagé en Division Guests (Invités).

- 2.1.4 Les droits d'utilisation restent la propriété du promoteur, même si le numéro de course du véhicule attribué ne prend pas le départ. Aucun remboursement, total ni partiel, ne sera fait à un véhicule exclu par la Direction de la Course. Le droit d'utilisation ne sera remboursé éventuellement qu'en cas d'annulation de la Série ou totalement en cas d'engagement refusé par le promoteur.

En cas d'un remboursement éventuel, la somme de € 100 sera déduite à titre de frais d'enregistrement.

## 2.2 Règlement pratique

- 2.2.1 Toute information complémentaire relative au BTCS 2010 sera envoyée à l'adresse postale ou mail, indiquée sur le formulaire de participation.
- 2.2.2 Toute dette généralement quelconque du team, d'un de ses membres ou d'un des pilotes impayée au promoteur doit être réglée avant la vérification des documents effectuée par le promoteur, sous peine d'exclusion de l'épreuve.
- 2.2.3 Tout dommage apporté au circuit ou aux installations impliquant le promoteur ainsi qu'aux biens matériels et/ou immatériels de/ou gérés par SpeedWorld Promotion doit être communiqué immédiatement. Les frais seront facturés à la personne ayant causé les dégâts.

## ART. 3: LICENCES

### 3.1 Concurrents

Chaque concurrent doit être titulaire d'une licence concurrent en cours de validité.

### 3.2 Pilotes

Le BTCS 2010 est ouvert aux:

- Titulaires d'une licence FIA A, B ou C.
- Titulaires d'une licence belge C-Circuit Stage (Tourisme et Silhouette < 2000 cc) au minimum.
- Titulaires d'autres licences européennes de même niveau, sans autorisation délivrée par leur ASN.
- Titulaires d'autres licences étrangères de même niveau, avec autorisation délivrée par leur ASN, et accord du RACB Sport.

Pour des courses nocturnes, une licence belge C-Circuit est obligatoire au minimum. Une licence belge C-Circuit Stage peut être acceptée uniquement après approbation du RACB Sport.

La licence pilote doit être en cours de validité et son titulaire ne peut être sous le coup d'une suspension effective par une instance compétente du sport automobile.

### 3.3 Contrôle des licences

Un contrôle des licences est organisé lors de la première épreuve de la saison. Tous les pilotes qui participent à cette épreuve doivent s'y présenter. Ensuite, ils en sont dispensés, sauf demande expresse du RACB Sport ou du promoteur.

Lors des vérifications sportives de la première épreuve de la saison, le promoteur s'assurera qu'il est en possession d'une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participant à la première épreuve du BTCS 2010.

Durant la saison, tous les nouveaux pilotes et/ou concurrents, ainsi que les pilotes qui changent de numéro de course, doivent se présenter aux vérifications sportives. L'organisateur-promoteur fait une copie des licences pilotes et concurrents qu'il conserve dans un dossier.

## ART. 4: EPREUVES

4.1 Le nombre maximal des épreuves pour la Série est fixée à 8, le minimum étant de 5. La liste définitive des épreuves sera publiée au plus tard le 2 mars 2010. SpeedWorld se réserve le droit de modifier l'une ou l'autre de ces dates ainsi que le format des épreuves.

4.2 Le calendrier provisoire (sous réserve de modifications) :

April 9, 10, 11	Kick Off	Zolder	2 x 90'
May 15, 16	X-Days	Zolder	2 x 90'
June 4, 5, 6	12 Heures de Spa	Francorchamps	721'
July 9, 10	25 Heures VW Fun Cup	Francorchamps	2 x 60'
September 17, 18, 19	Francorchampagne	Francorchamps	2 x 90'
October 8, 9, 10	FIA GT Championship	Zolder	2 x 60'

Not included in the Championship :

August 18, 19, 21, 22	24 Hours of Zolder	Zolder	1440'
November 13	10 Hours of Zolder	Zolder	600'

## ART. 5: DIVISIONS ET CLASSES

### 5.1 Répartition des divisions et classes

La participation au BTCS 2010 est réservée aux véhicules ayant été construits en 1990 ou après (sauf dérogation pour les véhicules ayant participé au BTCS en 2006) et appartenant aux divisions suivantes:

#### Division Tourisme :

Le BTCS 2010 est ouvert à toutes les voitures de Tourisme, berlines et coupé 4 places, figurant sur la liste publiée par la Revue Automobile Suisse. Elle peut être complétée par le RACB Sport. L'organisateur-promoteur et le RACB Sport pourront exiger qu'un concurrent présente un modèle issu de la circulation routière aux fins de comparaison.

Voitures de Tourisme de grande production de série modifiées par un kit (homologation FIA) art. 263 de l'Annexe J FIA en cours de validité (Super 2000 en Circuit).

Voitures de Supertourisme art. 262 de l'Annexe J annuaire FIA 2002 (Groupe ST).

La classification des modèles dans les Classes sera déterminée par l'organisateur-promoteur et par le RACB Sport, conformément au tableau repris dans le Règlement Technique du BTCS 2010.

#### Division Silhouette :

De plus, le BTCS 2010 est ouvert aux :

- Châssis tubulaires de type Silhouette, berlines, coupés 4 places et 2+2, tels qu'ils ont été utilisés dans le FFSA-Championnat de France Super Tourisme 2001-2005.
- Silhouette BTCS et Silhouette Light 2003-2009.
- Renault Mégane Trophy Endurance,
- Silhouette Solution F 2006-2009 conforme à sa fiche d'homologation.
- Silhouette utilisant une mécanique Solution F 2006-2009 et une carrosserie approuvée par le RACB Sport.
- Diester Cup 2004-2009 conforme à sa fiche d'homologation.
- Roadster Cup conforme à sa fiche d'homologation.
- Roadster Cup S conforme à sa fiche d'homologation.
- Châssis tubulaire de type Silhouette respectant le règlement BTCS 2010, sur approbation par le RACB Sport.

Le châssis doit rester conforme à la réglementation spécifique Silhouette FFSA ou être approuvé par la FIA ou le RACB Sport. Le châssis doit être pourvu d'une carrosserie appartenant à une marque et un type figurant sur la liste des véhicules de Tourisme étant / ayant été homologués par la FIA ou être approuvés par le RACB Sport. Tout concurrent est obligé de communiquer la provenance du châssis sur le formulaire de participation.

Les demandes en vue de nouvelles homologations ou d'extensions d'homologation pour la saison 2010 doivent être introduites simultanément auprès de SpeedWorld Promotion et du RACB Sport.

Les demandes d'homologations de carrosseries n'ayant pas participé aux éditions précédentes du BTCS ou d'extensions d'homologations pour la saison 2010 doivent être introduites simultanément auprès de SpeedWorld Promotion et du RACB. Le demandeur devra communiquer l'accord écrit du titulaire des droits sur le dessin de la carrosserie originale, ou de son représentant légal, dont la Silhouette est copiée ou inspirée.

#### Division Guests (Invités)

Les véhicules invités sont des véhicules qui ne sont pas totalement conformes au Règlement Technique du BTCS 2010 mais qui, sur base d'un dossier technique, sont acceptés exceptionnellement pour une épreuve par le RACB Sport et le promoteur.

S'il faut organiser des qualifications pour déterminer le nombre maximal de véhicules admis au départ (voir Art. 2.1.1), les véhicules invités seront classés dans la Classe, à laquelle ils appartiendraient s'ils étaient rigoureusement conformes au Règlement Technique du BTCS 2010. Ces véhicules et leurs pilotes ne marquent aucun point pour les différents Titres.

## 5.2 Suralimentation

Handicaps pour moteurs :

- Moteur suralimenté essence : cylindrée x 1.7
- Moteur suralimenté diesel : cylindrée x 1.5
- Moteur suralimenté < 1600cc : cylindrée x 1.2
- Pistons ou rotors alternatifs: (volume déterminé entre la capacité maximale et minimale de la chambre de combustion) x 1.5

## ART. 6: LA SERIE

### 6.1 Titres

- 6.1.1 Le titre de **Belgian Touring Car Driver Champion 2010** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront effectivement eu lieu, sauf un (\*).
- 6.1.2 Le titre de **Junior Trophy 2010** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points en fonction d'un classement spécifique moins de 2 litres, réservé aux T1, T2 et S3, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront effectivement eu lieu, sauf un (\*).
- 6.1.3 Les titres de **Belgian Touring Car Class winners 2010** (par classe, 8 en total) seront attribués aux pilotes totalisant le plus grand nombre de points dans leur classe respective, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront effectivement eu lieu, sauf un (\*).
- 6.1.4 Et un **Trophée des Marques**. Pour l'attribution du Trophée des Marques, tous les résultats comptent.
- 6.1.5 Chacun des titres fera l'objet d'un classement distinct.

### 6.2 Points

- 6.2.1 Par course, un résultat général de la course ainsi qu'un classement par classe est rédigé.

Les points pour le titre de **Belgian Touring Car Driver Champion 2010** (comme décrit dans l'Art. 6.1.1) sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup> :	20 points	6 <sup>e</sup> :	10 points	11 <sup>e</sup> :	5 points
2 <sup>e</sup> :	17 points	7 <sup>e</sup> :	9 points	12 <sup>e</sup> :	4 points
3 <sup>e</sup> :	15 points	8 <sup>e</sup> :	8 points	13 <sup>e</sup> :	3 points
4 <sup>e</sup> :	13 points	9 <sup>e</sup> :	7 points	14 <sup>e</sup> :	2 points
5 <sup>e</sup> :	11 points	10 <sup>e</sup> :	6 points	15 <sup>e</sup> :	1 point

Les points pour tous les titres de **Junior Trophy 2010** et **Belgian Touring Car Class winners 2010** (comme décrits dans les Art. 6.1.2 & 6.1.3) sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup> :	20 points	6 <sup>e</sup> :	10 points	11 <sup>e</sup> :	5 points
2 <sup>e</sup> :	17 points	7 <sup>e</sup> :	9 points	12 <sup>e</sup> :	4 points
3 <sup>e</sup> :	15 points	8 <sup>e</sup> :	8 points	13 <sup>e</sup> :	3 points
4 <sup>e</sup> :	13 points	9 <sup>e</sup> :	7 points	14 <sup>e</sup> :	2 points
5 <sup>e</sup> :	11 points	10 <sup>e</sup> :	6 points	15 <sup>e</sup> :	1 point

Pour l'établissement du **Trophée des Marques**, seuls les points au classement officiel comptent : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1. Seul le premier véhicule de chaque marque, tous modèles confondus, totalise des points. Si la marque Z est 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup>, elle totalise 20 points. La marque Y est 3<sup>ème</sup>, elle prend 15 points.

Les points pour l'épreuve des "12 Heures de Spa-Francorchamps" :

L'épreuve de "12 Heures de Spa Francorchamps" est considérée comme une seule et même épreuve durant laquelle des classements intermédiaires après 3 et 6 heures seront extraits, donnant lieu aux attributions des points. Seul le classement à l'issue des 12 Heures sera considéré

comme le classement officiel de l'épreuve. Les attributions de points aux classements intermédiaires après 3 heures et après 6 heures seront affectées à égalité à tous les pilotes de l'équipage quelque soit leur temps de conduite.

Une double attribution de points en trois parties sera effectuée pour les titres décrits en Art. 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3.

La moitié des points sera attribué conformément aux classements intermédiaires après trois heures de course, la moitié après six heures de course et l'intégralité des points conformément au classement officiel.

Aux 12 Heures de Spa-Francorchamps, le double des points d'une course dite classique sera donc accordé.

Position	Après 3 heures	Après 6 heures	Après 12 heures
1 <sup>ère</sup>	10	10	20
2 <sup>ème</sup>	8,5	8,5	17
3 <sup>ème</sup>	7,5	7,5	15
4 <sup>ème</sup>	6,5	6,5	13
5 <sup>ème</sup>	5,5	5,5	11
6 <sup>ème</sup>	5	5	10
7 <sup>ème</sup>	4,5	4,5	9
8 <sup>ème</sup>	4	4	8
9 <sup>ème</sup>	3,5	3,5	7
10 <sup>ème</sup>	3	3	6
11 <sup>ème</sup>	2,5	2,5	5
12 <sup>ème</sup>	2	2	4
13 <sup>ème</sup>	1,5	1,5	3
14 <sup>ème</sup>	1	1	2
15 <sup>ème</sup>	0,5	0,5	1

6.2.2 Pour tous les véhicules et pilotes en Division "Guests", aucun point ne sera attribué.

6.3 Si une course est suspendue conformément à l'article 35, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le véhicule de tête a effectué moins de deux tours ; la moitié des points sera attribuée si le véhicule de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la distance (ou du temps) prévu(e) à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le véhicule de tête a effectué plus de 75% de la distance (ou du temps) prévu(e) à l'origine pour la course.

Si la course des "12 Heures de Spa-Francorchamps" est suspendue conformément à l'article 35, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le véhicule de tête a effectué moins de deux tours. Entre 2 tours et 3 heures, la moitié des points des trois premières heures sera accordée. Ensuite, après les trois premières heures et avant les six premières heures, seuls les points accordés après trois heures seront accordés. Et après les six premières heures et avant les neuf premières heures, seuls les points accordés après trois et six heures seront accordés. La totalité des points sera attribuée si le véhicule de tête a effectué les neuf premières heures de la durée prévue à l'origine pour cette course.

6.4 Les équipes gagnantes doivent être présentes avec leurs pilotes lors de la cérémonie de clôture annuelle "BTCS Festivity", qui aura lieu en janvier ou février 2011 et aux "RACB AWARDS". Tous les concurrents devront faire tout leur possible pour assurer que leurs pilotes respectent cette obligation.

6.5 En cas d'ex æquo, les pilotes seront départagés en fonction des critères suivants, pris dans l'ordre :

- plus grand nombre de premières places,
- si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places,
- si le nombre de deuxièmes places est identique, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage,
- si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, le RACB Sport, en concertation avec le promoteur, désignera le vainqueur en fonction des critères qu'elle jugera appropriés,
- cas particulier : les pilotes d'un même véhicule terminant avec le même nombre de points partageront la même place à la Série.

## 6.6 Equipages

**Pour toutes les épreuves de 2 courses**, il y a lieu de noter que :

- Un, deux, trois ou quatre pilotes pourront composer un équipage.
- Lorsqu'un pilote roule seul, il doit simuler le changement de pilote lors de la fenêtre pit stop, à savoir se détacher, s'extraire du véhicule, fermer la porte conducteur, la rouvrir, se réinstaller en s'attachant à nouveau
- Lorsque deux ou trois pilotes forment un équipage, ils obtiendront les mêmes points pour autant que chaque pilote ait au moins pris part à un relais d'au moins deux tours d'une course durant le week-end de deux courses. Règlement particulier pour les «12 Heures de Spa-Francorchamps ».
- Lorsque quatre pilotes forment un équipage, les deux pilotes engagés lors de la première course d'un week-end prendront les points de cette seule première course; les deux pilotes engagés lors de la deuxième course d'un week-end prendront les points de cette seule deuxième course.
- Lorsque deux, trois ou quatre pilotes forment un équipage, les deux départs d'un week-end de courses ne peuvent être pris par le même pilote. Les noms des pilotes prenant le départ 1 et le départ 2 ainsi que les noms des pilotes assurant les deuxième relais de la course 1 et le deuxième relais de la course 2 doivent être spécifiés auprès du délégué SpeedWorld Promotion au moins deux heures avant le départ de la course 1.
- Lorsque minimum deux pilotes forment un même équipage, ils sont obligés de se relayer lors de la fenêtre pit stop.

**Pour toutes les épreuves de 3 courses**, se référer au **Règlement Particulier de l'épreuve**.

**Pour l'épreuve des "12 Heures de Spa-Francorchamps"**, il y a lieu de noter que :

- Deux, trois ou quatre pilotes pourront composer un équipage.

Les pilotes se relayent aussi souvent qu'ils le souhaitent. La durée maximum de pilotage consécutif d'un seul pilote (arrêts compris) ne peut cependant excéder trois heures et dix minutes.

Sur la durée totale de l'épreuve, un même pilote ne peut effectuer plus de huit heures de course s'ils sont deux, et plus de six heures de course s'ils sont trois ou quatre (voir tableau des pénalités).

**Pour toutes les épreuves**, il y a lieu de noter que:

Seuls les équipages des véhicules classés marquent des points.

Un pilote ne peut s'inscrire que sur un véhicule par épreuve. Les pilotes, ne disposant pas d'une licence belge, prendront les points et par conséquent les comptabiliseront pour les divers Titres.

## 6.7 Modalités

- 6.7.1 En cas de non-conformité technique d'un véhicule contrôlé en fin de l'épreuve, la décision du Collège des Commissaires Sportifs s'appliquera automatiquement aux résultats de la ou des courses entrant en ligne de compte pour ladite épreuve.
- 6.7.2 En cas d'exclusion d'un ou plusieurs véhicules d'une course, ces points seront attribués aux véhicules suivants dans le classement; pour le (les) véhicule(s) en question, un résultat nul sera enregistré.
- 6.7.3 En aucun cas, un résultat annulé par le RACB Sport, suite à une exclusion ou autre, ne peut être considéré comme plus mauvais résultat, mais sera un résultat nul.
- 6.7.4 Il est interdit de pousser, tirer ou faire pousser ou faire tirer un véhicule dans le but de franchir la ligne d'arrivée ou de rejoindre la voie des stands. Les résultats des contrevenants seront annulés. Toutefois, le Directeur de Course peut ordonner le CODE 60 et ce jusqu'à 30 minutes de l'arrivée d'une course d'au moins 90 minutes et jusqu'à 60 minutes de l'arrivée pour l'épreuve des 12 Heures de Spa-Francorchamps.

- 6.7.5 Lorsque le vainqueur franchit la ligne d'arrivée, le feu rouge à la fin de la voie des stands sera allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.
- 6.7.6 Un véhicule engagé pour le BTCS 2010 ne peut pas participer à d'autres essais ou courses pendant la même épreuve, sauf après demande introduite par écrit et approbation par le Directeur de Course. Cette demande doit être adressée au promoteur avant la fin des vérifications sportives de l'épreuve en question.
- 6.8 Classements**
- Les classements officiels reprendront un classement BTCS (général de l'épreuve) et des classements par Classes.
- 6.8.1 Pour être déclaré vainqueur du classement officiel d'une course, il est indispensable de franchir le drapeau à damier côté piste. Tous les véhicules seront classés compte tenu du nombre de tours complets qu'ils auront accomplis et, pour ceux qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel ils ont franchi la ligne d'arrivée, ce qui n'est obligatoire que pour le premier du classement officiel. Le dernier tour du leader doit être accompli en moins de 15 minutes.
- 6.8.2 Pour être classé, chaque véhicule devra avoir accompli au moins 60% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance couverte par le premier déclaré vainqueur de sa Classe et au moins 50 % du nombre de tours réalisés par le véhicule classé premier du classement officiel. En outre, pour être classé, chaque pilote régulièrement inscrit devra avoir accompli au moins deux tours complets lors de l'une des courses d'un week-end ou au minimum un relais de 45 minutes aux 12 Heures de Spa-Francorchamps.
- 6.8.3 Le classement officiel sera publié après la course. Le seul classement valable sera celui signé et officialisé par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 6.8.4 (\*) Le moins bon résultat sera donc supprimé, soit une manche, soit une absence, soit la moitié de la totalité des points engrangés à la course "12 Heures de Spa Francorchamps".
- 6.8.5 Si un véhicule tourne en course plus de 2 (deux) secondes au tour plus rapidement que le temps pivot, les pilotes du véhicule concerné (dans tous les classements) et le véhicule concerné (challenge des Marques) écotent d'une pénalité de 5 points (première infraction), de 10 points (deuxième infraction), de 15 points (troisième infraction) et ainsi de suite. Plusieurs infractions peuvent avoir lieu dans la même course. Ces points sont transformés en secondes, à ajouter aux classements de l'épreuve considérée, pour les pilotes et les véhicules qui ne disputent pas l'intégralité de la Série.

#### **ART. 7 : VEHICULES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS**

La liste "Véhicules et pilotes admis aux essais" est publiée au tableau officiel d'affichage, au moins une heure avant le début des premiers essais qualificatifs d'une épreuve.

S'il faut organiser des qualifications pour déterminer le nombre maximal de véhicules admis au départ, les véhicules "Guests" ne sont pas admis, sauf si ceux-ci prennent la place des véhicules qui ne sont pas conformes à l'Art. 11.1.

#### **ART. 8 : CHANGEMENT DE VEHICULE**

Si un équipage désire changer de véhicule pendant une épreuve, il doit adresser une demande à cet effet au Collège des Commissaires Sportifs au moins deux heures avant le début de la première course. Après l'acceptation éventuelle par le Collège des Commissaires Sportifs, le véhicule doit être approuvé par la Commission Technique et doit prendre le départ des courses de l'épreuve, de la voie des stands.

## ART. 9: ORGANISATION

### 9.1 Direction de la course (permanents)

Directeur de Course :	Laurent Voogt	: Lic. N° 1426
Secrétaire du Meeting:	Valérie De Backer	: Lic. N° 1991
Promoteur:	Christian Lahaye	: Lic. N° 2211

### 9.2 Temps pivot

Il y aura deux temps pivots, un pour les essais officiels qualificatifs et un pour la course.

- Les temps pivots du Circuit de Francorchamps sont fixés à 2'27"00 pour les essais qualificatifs et à 2'28"50 pour les courses.
- Les temps pivots du Circuit de Zolder sont fixés à 1'34"00 pour les essais qualificatifs et à 1'35"00 pour les courses.
- Les temps pivots des éventuels autres circuits seront communiqués ultérieurement.

Si lors d'une séance d'essais officiels qualificatifs, un véhicule est plus rapide que ces chronos de référence (les temps pivots), chaque infraction sera sanctionnée par un recul de 20 places sur la grille de départ et son temps sera annulé. C'est le meilleur chrono au-dessus du temps pivot qui sera la référence pour l'établissement de la nouvelle grille de départ en cas d'infraction (+ 20 places par infraction).

A noter qu'il n'y a pas de temps pivot lors des 15 dernières minutes des essais qualificatifs, réservés aux S1, S2, T4 et T3. Il y aura un règlement particulier pour les 12 Heures.

Si lors d'une course, un véhicule est plus rapide que ces chronos de référence (les temps pivots), chaque infraction sera sanctionnée par une pénalité « Drive Through ».

Pendant chaque course, chaque véhicule aura droit à un joker. Ce joker sera automatiquement utilisé lors du premier franchissement du temps pivot pendant la course. L'utilisation du joker sera signifiée au team et affichée par une note de Direction de Course. Ce joker n'est pas utilisable pour le franchissement du temps pivot de plus de 5 dixièmes de seconde. Cette règle s'applique également aux "12 Heures de Spa-Francorchamps", considérées dans ce cas de figure comme une seule course.

Les temps pivots de Francorchamps, de Zolder et de Dijon pourront être adaptés en fonction des essais privés et seront définitivement communiqués avant le début de l'épreuve.

Il n'y a pas de temps pivot lors des épreuves hors championnat (24 Heures de Zolder, 10 Heures de Zolder).

### 9.3 Organisation des épreuves

#### 9.3.1 Essais

- Une séance d'entraînements libres peut être organisée.
- Chaque épreuve comporte au moins 2 séances d'essais qualificatifs.

#### 9.3.2 Course

Chaque course durera au moins 60 minutes, sauf spécification contraire reprise dans un Règlement Particulier.

9.4 Les essais et la(les) course(s) peuvent être répartis sur une durée totale de trois (3) jours, sauf spécification contraire reprise dans un Règlement Particulier.

9.5 En fonction des exigences du timing, le promoteur pourra admettre certaines exceptions. Le timing définitif d'une épreuve sera confirmé par le RACB Sport.

## **ART. 10: ASSURANCE**

- 10.1 Le promoteur d'une épreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes sont couverts par une assurance de responsabilité civile aquilienne à l'égard de tiers.
- 10.2 L'assurance responsabilité civile souscrite par le promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, la police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'épreuve.
- 10.3 Les pilotes participant à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.
- 10.4 Les certificats d'assurance seront tenus à la disposition des concurrents auprès du promoteur lors des épreuves.

## **ART. 11: CONDITIONS GENERALES**

### **11.1 Fonction du chef d'équipe ou du propriétaire du véhicule**

Chaque team doit désigner par écrit un chef d'équipe (il peut être le propriétaire du véhicule) par numéro de course engagé et lui donner procuration pour accomplir toutes les activités mentionnées ci-après qui se rapportent au BTCS 2010.

Le chef d'équipe peut avoir la qualité de pilote.

Il/elle doit assurer personnellement et conjointement avec le team que toutes les conditions du présent règlement sont observées et remplies à tout moment de l'épreuve.

La tâche du chef d'équipe comprend entre autres :

- Dûment compléter la carte d'identité du véhicule (voir annexe 1 ou 2 au Règlement Technique BTCS 2010) avant la date de clôture de la première épreuve, sous peine d'une pénalité financière.
- Garder le passeport technique d'épreuve; la perte ou l'impossibilité de produire le passeport technique d'épreuve pendant une épreuve du BTCS 2010 sera sanctionnée par une pénalité financière de maximum € 150.
- Dûment compléter la carte d'identité du véhicule (voir annexe 1 ou 2 au Règlement Technique BTCS 2010) en cas de modifications apportées au véhicule et/ou au team.
- Au moins 3 jours ouvrables avant une épreuve (sauf obtention d'une dérogation écrite par le promoteur au plus tard la veille de l'événement), confirmer la participation du/des véhicule/véhicules. L'envoi de l'engagement confirme la participation. Si la participation n'est pas confirmée, le véhicule en question ne pourra pas participer à l'épreuve. Si la participation a été confirmée et que le pilote en question ne se présente pas ou n'annule pas sa participation avant 10 heures le vendredi matin (jeudi pour les 12 Heures de Spa et les 25 Heures VW Fun Cup) précédant l'épreuve, il sera sanctionné par une pénalité financière de € 500. Toute correspondance relative à une épreuve sera exclusivement transmise aux teams ayant confirmé leur participation avant la date de clôture.
- Assurer, dans la mesure du possible, que le véhicule et/ou ses pilotes sont à tout moment d'une épreuve conformes au présent règlement ainsi qu'au Règlement Technique du BTCS 2010.
- Avant la fin des vérifications sportives, communiquer au promoteur la composition du team qui participera à l'épreuve, s'il y a un changement par rapport au formulaire de participation.
- Prendre livraison de la publicité obligatoire.
- Prendre livraison du transpondeur pour l'enregistrement du temps et le respect strict des instructions relatives à l'installation et au traitement.
- Prendre livraison et accuser réception des instructions ou communications émanant des Officiels.
- A tout moment de l'épreuve, rester à la disposition du Directeur de Course, du Collège des Commissaires Sportifs et de la Commission Technique.
- Retirer le passeport technique d'épreuve auprès de la Commission Technique, qui assurera une permanence d'une heure à partir de l'heure officielle de fin d'épreuve.

## ART. 12: INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS ET/OU CHEFS D'EQUIPE

- 12.1 Les Officiels peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents par le moyen de circulaires spéciales conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents et/ou chefs d'équipe qui devront en accuser réception en signant de leur nom.
- 12.2 Les Officiels sont les Commissaires Sportifs, le Secrétaire Général du meeting, le Directeur de Course, les Délégués de la Commission de Contrôle Technique, de la Commission de Chronométrage, de la Commission Médicale, de la Commission des Commissaires de Stand et de la Commission des Commissaires de Piste, les Relations Concurrents.
- 12.3 Un Relation Concurrents sera l'agent de liaison entre toutes les parties concernées, instances sportives et instances techniques. Toute question ou réclamation de quelque ordre et de qui qu'elle soit, devra passer par son unique intermédiaire. Ce dernier exercera, si le besoin est évident, également la fonction de Conseiller auprès du Collège des Commissaires Sportifs et ne pourra donc être ni un pilote du BTCS ni avoir de lien contractuel avec l'un des teams du BTCS.
- 12.4 Tous les classements et résultats des essais et de la course ainsi que toutes les décisions des Officiels seront affichés au tableau officiel-d'affichage.
- 12.5 Toute décision ou communication concernant un numéro de course sera communiquée immédiatement et par écrit.

## ART. 13: SANCTIONS

- 13.1 Le Directeur de Course doit infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif et les additifs approuvés par le RACB Sport.
- Pour tout cas non prévu dans ce présent Règlement Sportif, il fera rapport au Collège des Commissaires Sportifs, qui appliquera en présence du Directeur de Course la réglementation prévue au Code Sportif International ou au Code Sportif National.
- 13.2 Pendant la course, tout dépassement au moment du déploiement du drapeau jaune et/ou toute infraction à une procédure Voiture de Sécurité, ainsi que le dépassement de la vitesse maximale autorisée de 60 km/h dans la voie des stands - *la voie des stands est la partie comprise entre les panneaux "Entry Pitlane" et "Exit Pitlane"; la voie des stands est divisée en trois parties: la partie contre le mur est la zone de signalisation, la partie contre le mur des stands est la voie de travail, la seule zone où les interventions sur le véhicule sont autorisées, et la partie intermédiaire est la voie rapide* - et/ou toute négligence du feu rouge à la fin de la voie des stands et/ou tout dépassement pendant le tour de formation et/ou tout franchissement de la ligne jaune ou blanche sur la piste d'accélération - *la piste d'accélération est la partie comprise entre le panneau ou le pictogramme "Exit Pitlane" et la piste* - entraînera les pénalités et sanctions suivantes:
- 1ère infraction: pénalité "Stop and Go" de 10 secondes dans la zone "Stop and Go".
  - 2ème infraction: pénalité "Stop and Go" de 3 minutes dans la zone "Stop and Go".
  - 3ème infraction: pénalité "Stop and Go" de 10 minutes jusqu'à exclusion éventuelle du pilote ou véhicule.
  - Pendant l'arrêt du véhicule dans la zone "Stop and Go" personne, à l'exception des Officiels de la course, ne pourra toucher au véhicule, sauf dans les cas spécifiés à l'Art. 25.7.4.
- 13.3 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les essais qualificatifs, elles seront sanctionnées comme suit :
- 1ère infraction: recul de 20 places sur la grille de départ.
  - 2ème infraction: renvoi à la dernière place de départ.
  - 3ème infraction: exclusion éventuelle du pilote ou véhicule.
- 13.4 Si l'infraction est commise à trois tours ou moins de l'arrivée de la course, pour que ce point puisse être respecté, une pénalité en temps d'une minute sera infligée (cf. article 14.4.6).
- 13.5 Si une pénalité "Stop and Go" est imposée à un véhicule, le signal "Stop and Go" sera présenté en même temps que le numéro de course du véhicule en question.
- 13.6 Une pénalité "Stop and Go" ne peut pas être combinée avec un arrêt aux stands ou un ravitaillement dans la zone de ravitaillement. Dans ce cas, le véhicule ne pourra s'arrêter dans la voie des stands qu'après l'autorisation expresse du Directeur de Course et ce pour des raisons de sécurité. Toute infraction sera sanctionnée par une nouvelle pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

- 13.7 Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération - *la piste de décélération est la partie comprise entre la piste et la voie des stands* - dans les trois tours:
- Après déploiement d'un drapeau noir accompagné du numéro de course;
  - Ou après déploiement d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné du numéro de course;
  - Ou après déploiement du signal "Stop and Go" accompagné du numéro de course.
- 13.8 Le non respect du signal "Stop and Go", du drapeau noir ou du drapeau noir avec cercle orange entraînera des sanctions sportives additionnelles.
- 13.9 Pour toute autre irrégularité, pour tout comportement anti-sportif même en dehors des essais et des courses, les sanctions applicables sont répertoriées au tableau des pénalités. Si une infraction n'est pas prévue à ce tableau, les sanctions sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs qui statuera en présence du Directeur de Course.

#### **ART. 14: INCIDENTS**

- 14.1 Le terme "incident" s'entend d'un fait ou d'une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote qui est rapporté(e) au Collège des Commissaires Sportifs par le Directeur de Course (ou noté(e) par le Collège des Commissaires Sportifs et rapporté(e) au Directeur de Course pour enquête) ayant :
- 1) provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course en vertu de l'Art. 35;
  - 2) constitué une violation du présent Règlement Sportif ou l'un des autres règlements;
  - 3) fait prendre un faux départ à un ou plusieurs véhicules;
  - 4) volé le départ;
  - 5) provoqué une collision évitable;
  - 6) entraîné la sortie de piste d'un pilote;
  - 7) tiré avantage d'un non-respect du parcours;
  - 8) illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime;
  - 9) illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
  - 10) un comportement anti-sportif durant l'épreuve, même en dehors des essais et des courses.
- 14.2 a) Il appartiendra au Collège des Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doit(vent) être pénalisé(s).  
b) Si le Collège des Commissaires Sportifs enquête sur un Incident, un message informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).  
c) Si un pilote est impliqué dans une collision ou un Incident (cf. Art. 14.1) et qu'il en a été informé par le Collège des Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.
- 14.3 Le Collège des Commissaires Sportifs peut infliger une des trois pénalités ci-dessous (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident :
- a) Une pénalité de passage par la voie des stands. Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.
  - b) Une pénalité en temps de 10 secondes. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité pendant au moins 10 secondes et rejoindre immédiatement la course.
  - c) Un recul de dix places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote et/ou le numéro de course du véhicule sur lequel le pilote est engagé.
- 14.4 Au cas où le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs déciderai(en)t d'imposer une pénalité ou une pénalité prévues à l'article 14.3 a) et b), la procédure suivante devra s'appliquer : Un pilote doit se diriger dans la piste de décélération dans les trois tours après déploiement:
- D'un drapeau noir accompagné de son numéro de course;
  - D'un drapeau noir avec cercle orange accompagné de son numéro de course;
  - Du signal "Stop and Go", accompagné de son numéro de course.
- 14.4.1 Après le moment où s'est produit l'incident, le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs, par l'intermédiaire du relation concurrent, notifieront à l'équipe concernée la pénalité en temps qui lui a été imposée et un panneau "Stop and Go" assorti du numéro de course du véhicule concerné sera présenté à la ligne d'arrivée ou à l'endroit notifié dans le règlement particulier de l'épreuve, soit lors du briefing.

- 14.4.2 La notification de la pénalité devra être faite au concurrent, voire à son chef d'équipe ou son préposé et elle spécifiera le nom du pilote et le numéro de course de son véhicule, ainsi que l'heure et la durée de la pénalité en temps.
- 14.4.3 Sous réserve des dispositions du point 14.4.6 ci-dessous, une fois le concurrent, voire le chef d'équipe ou son préposé avisé en application du point 14.4.1 ci-dessus, le pilote concerné ne pourra couvrir plus de deux tours complets avant de se rendre dans la zone désignée sans s'arrêter à son stand; il devra rester dans la zone désignée pendant la durée de la pénalité en temps.
- 14.4.4 Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote devra rejoindre la course.
- 14.4.5 Tout non respect ou toute violation de l'Article 13 impliquera que le véhicule sera arrêté au drapeau noir. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger une pénalisation supplémentaire.
- 14.4.6 Si un incident, du type 3), 4), 5), 6), 7), 8) ou 9) pour lequel une pénalité en temps est infligée se produit à un moment tel que l'application du "Stop and Go" n'est plus possible avant l'arrivée de la course, la pénalité du "Stop and Go" sera automatiquement transformée en une pénalité de 60 secondes qui sera ajoutée par le Collège des Commissaires Sportifs au temps réalisé par le pilote concerné.
- 14.4.7 Dans tous les autres cas, le Collège des Commissaires Sportifs aura le droit d'ajouter une pénalité en temps au temps réalisé par le pilote concerné ou une pénalité financière, en application des règlements généraux du RACB Sport.

Aucune décision prise ou pénalité imposée conformément à l'Article 13 ne pourra restreindre l'effet de l'Article 14.

#### **ART. 15: DIFFERENDS SPORTIFS**

- 15.1 Pour régler un différend sur le plan sportif ou un différend découlant d'une question sportive, les concurrents pourront s'adresser exclusivement à un tribunal sportif, instauré par le RACB Sport.
- 15.2 En premier lieu, ils doivent observer et respecter les règlements, se comporter impeccablement et se conformer à tout moment aux standards applicables, tels que décrits dans les annuaires applicables du RACB Sport et de la FIA.
- 15.3 Par leur participation, le concurrent et/ou chef d'équipe et/ou pilote et/ou son préposé déchargent les Commissaires Sportifs, le promoteur et leurs représentants, préposés et chacun d'entre eux en particulier de toute responsabilité pour les réclamations, frais, dépenses, revendications et plaintes se rapportant aux blessures mortelles et autres, blessures physiques et dégâts matériels, pour quelque cause que ce soit, provenant ou résultant de sa participation ou de sa participation à la course, ceux-ci étant oui ou non le résultat direct ou indirect d'une négligence ou d'une faute de la part dudit promoteur, de ses représentants ou de son préposé ou de l'autorité sportive.

#### **ART. 16: PILOTES, CHANGEMENTS DE PILOTE ET CHEFS D'EQUIPE**

- 16.1 Pendant toute la durée de l'épreuve, un même véhicule peut être conduit par maximum quatre pilotes (cf. article 6.6). Pour l'épreuve des "12 Heures de Spa-Francorchamps", un véhicule doit être conduit par minimum deux pilotes et maximum quatre.
- 16.2 Après la fin des vérifications sportives, la composition de l'équipage participant à l'épreuve ne pourra plus changer. Sauf en cas de force majeure, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs.
- 16.3 Seul le chef d'équipe ou propriétaire du véhicule pourra agir comme représentant autorisé de son/ses véhicule(s).
- 16.4 Pendant une épreuve, un pilote ne pourra pas passer d'un véhicule à un autre.
- 16.5 Un pilote doit conduire le véhicule seul et sans aide. Dans le cas de pilotes moins valides, les aides à la conduite devront être approuvées par le RACB Sport.

16.6 Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe. Le pilote doit sortir du véhicule par ses propres moyens. Le dispositif de retenue de la tête (système Hans®) peut être soutenu par le pilote entrant ou une tierce personne afin d'aider le pilote à sortir de son véhicule. Le pilote sortant et une deuxième personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher. Le pilote sortant peut être remplacé par une tierce personne.

16.7 Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements et casque spécifiés dans le Règlement Technique BTCS 2010 et doivent attacher leurs ceintures.

L'emploi correct d'un dispositif de retenue de la tête (système HANS®) est obligatoire. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée. La sanction peut aller jusqu'à l'exclusion du pilote de l'épreuve.

## **ART. 17: PUBLICITE OBLIGATOIRE ET PROMOTION**

17.1 A partir du 1er avril 2010, le promoteur renseignera les chefs d'équipe sur la publicité obligatoire et il la mettra à leur disposition au plus tard lors de la première épreuve.

17.2 Cette publicité doit être apposée avant de présenter le véhicule aux vérifications techniques. Elle doit rester sur le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve.

### **17.3 Espaces réservés au promoteur**

Les espaces suivants du véhicule sont réservés à cet effet :

- Les bandeaux supérieurs de pare-brise avant et de lunette arrière;
- Les plaques minéralogiques avant et arrière. Si elles ne peuvent être apposées, elles seront remplacées par des autocollants de mêmes dimensions;
- Les bandeaux supérieurs et inférieurs (50 cm X 10 cm) des numéros de portières ou des espaces équivalents au-dessus et en dessous des numéros;
- Logo d'un sponsor (30 cm X 10 cm ou surface équivalente) sur les deux côtés des véhicules;
- Logo d'un sponsor (30 cm X 10 cm ou surface équivalente) sur les quatre coins des véhicules.

17.4 En cas d'absence (en tout ou en partie, sauf en cas de force majeure) de cette publicité obligatoire aux endroits prévus sur le véhicule, les sanctions suivantes seront infligées:

- Pendant les essais qualificatifs, les temps de la/des session(s) en question seront annulés et le véhicule sera renvoyé à la dernière place de la grille de départ;
- Pendant la course, le véhicule sera irrévocablement exclu de la course.

### **17.5 Caméra à bord**

Si le promoteur installe des caméras à bord de véhicules pour la captation de la course ou si un concurrent installe des caméras à bord d'un véhicule pour la captation de la course, il faut prévoir un espace sur le tableau de bord, dans l'axe de la caméra, pour l'emblème officiel de la Série et/ou un sponsor, apposé par le promoteur. Le promoteur fournit la plaquette officielle sur laquelle un espace est réservé aux partenaires du concurrent. Toute apposition de publicité par l'équipe, en dehors de cette plaque, doit être faite auparavant par demande écrite au promoteur et la publicité ne peut être apposée que moyennant l'accord du promoteur.

Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs se réservent le droit de requérir les images de toutes les caméras installées à bord par le promoteur ou par des concurrents afin de les visionner et de les copier.

### **17.6 Rachat de la publicité imposée**

En cas d'incompatibilité d'un sponsor avec les sponsors du BTCS 2010, un concurrent pourra introduire une demande auprès du promoteur afin d'obtenir une exception pour une partie ou la totalité des espaces libres obligatoires susmentionnés. En cas d'approbation, les indemnités suivantes pour ce droit d'exception seront appliquées par véhicule, par sponsor et par saison :

- Bandeaux de pare-brise € 4.000;
- Bandeau de lunette arrière € 1.500 ;
- Numéros de départ à gauche et à droite et sur le toit: € 1.500 par sponsor;
- Plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière: € 1.500 par sponsor;
- Logo sur les deux côtés ou les quatre coins (ou équivalent): € 1.500.

Le droit d'exception par meeting est de 50 % du droit annuel.

- 17.7 Cette indemnité doit être payée au promoteur et/ou sponsor au plus tard 72 heures avant le début de l'épreuve.
- 17.8 L'organisateur-promoteur se réserve le droit d'organiser des séances photos, des séances de dédicaces et toutes autres actions de promotion. Chaque pilote et chaque concurrent devront se conformer à ces obligations, communiquées par l'organisateur-promoteur. Tout pilote ou équipe engagé en BTCS est obligé de reprendre le logo officiel dans toute sa communication (site web, book, flyers, communiqués de presse, cartes postales, posters, ...). Tout support internet (site web, e-newsletter, ...) sera accompagné d'un lien vers le site officiel : [www.btcseries.be](http://www.btcseries.be). Une sanction financière peut être appliquée.
- 17.9 Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité devront apparaître de chaque côté de la voiture.

## **ART. 18: NUMEROS DE COURSE**

- 18.1 Le promoteur du BTCS 2010 attribue à l'année un numéro de course par véhicule, après paiement des droits et lors de la publication de la liste officielle des participants.

### **18.2 Numéros réservés**

- 18.2.1 En 2010, le numéro 1 sera attribué automatiquement au(x) premier(s) classé(s) du Belgian Touring Car Driver Champion 2009.

Si les pilotes et/ou les concurrents ne participent plus au BTCS 2010, le numéro 1 sera attribué au team ayant engagé le véhicule triomphant.

Si cette équipe ne participe plus au BTCS 2010, le numéro 1 sera attribué au premier et ensuite au deuxième pilote du véhicule triomphant.

Si personne ayant droit au numéro 1 ne se dégage, ce numéro sera attribué au(x) deuxième(s) classé(s) du Belgian Touring Car Driver Champion 2009 et ainsi de suite.

- 18.2.2 Si possible, les vainqueurs de classe en titre reçoivent un numéro se terminant par 1.

- 18.2.3 L'ordre des autres numéros de course sera déterminé de préférence par le classement final du Belgian Touring Car Driver Champion 2009.

### **18.3 Installation**

- 18.3.1 Chaque concurrent doit prévoir une espace de 50 x 50 cm sur les deux portes avant et sur le toit.

- 18.3.2 Les numéros et les fonds, de même que la publicité obligatoire, seront mis à disposition par le promoteur. Ils seront disponibles auprès du préposé SpeedWorld Promotion. Ils doivent être apposés en leur totalité avant la vérification technique et pendant toute la durée de l'épreuve:

- Sur les portes avant du véhicule.
- Sur le toit, orienté en oblique vers l'avant droit.

Si un concurrent n'utilise pas les numéros et les fonds du promoteur, les numéros doivent être parfaitement lisibles. Les numéros de portes doivent être apposés sur les portes avant et le numéro de toit doit être orienté en oblique vers l'avant droit.

Pour les courses nocturnes, l'utilisation de fonds lumineux est recommandée.

- 18.3.3 Du côté droit de la bande pare-brise, un espace de 10 x 10 cm doit être réservé afin de placer à droite un autocollant avec le numéro de course du véhicule pour l'enregistrement du temps.

## **ART. 19: DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR**

- 19.1 Le formulaire de participation doit être dûment complété avant la clôture des engagements. Toute modification relative au(x) pilote(s) ou au concurrent doit être communiquée au plus tard lors des vérifications sportives.

19.2 Seront délivrés par le promoteur :

- Cartes d'entrée et laissez-passer pour les voitures et le personnel. Ils peuvent être expédiés ou délivrés antérieurement dès que le formulaire de participation est dûment complété.
- Deux (2) chasubles jaunes portant le logo BTCS. Pour ces chasubles et les brassards (voir ci-dessous), une caution de € 100 sera demandée. La caution sera remboursée si les chasubles et les brassards sont remis en bon état au secrétariat de course au plus tard une heure après la fin de la dernière course du BTCS 2010. Ces chasubles et ces brassards sont remis avant la première participation du véhicule. Le promoteur se réserve le droit de confier une troisième chasuble aux teams d'un véhicule et une cinquième chasuble aux teams de deux véhicules.
- Six (6) brassards donnant accès à la voie de travail.
- Un (1) brassard par pilote donnant accès à la voie de travail.
- Huit (8) cartes Team pouvant être utilisées en dehors des essais et des courses.

19.3 Pendant un week-end de course sur le Circuit de Zolder ou de Spa Francorchamps, les cartes et laissez-passer peuvent être enlevés au Welcome. Les heures d'ouverture sont reprises dans le timing du week-end en question.

## **ART. 20: VERIFICATIONS TECHNIQUES**

20.1 Aucun véhicule et aucun pilote ne peuvent prendre part à une épreuve tant qu'ils n'ont pas reçu l'agrément de la Commission Technique.

20.2 L'endroit et l'heure des vérifications techniques seront communiqués dans le timing.

L'organisation d'entraînements libres, qu'ils soient payants ou non, ne dispense pas les participants des vérifications techniques dont l'horaire doit être scrupuleusement respecté sous peine d'une pénalité financière de € 125 jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

20.3 Chaque chef d'équipe doit présenter la carte d'identité du véhicule dûment et précisément complétée - voir Annexe 1 ou 2 du Règlement Technique BTCS 2010 - et la signer avant le début de la première épreuve à laquelle le véhicule participera. Sans ce document, aucune vérification technique ne sera possible.

Le chef d'équipe ou son préposé doit se présenter aux vérifications techniques muni du passeport technique d'épreuve (Art. 2.7 règlement technique BTCS 2010) et au plus tard 1 heure avant le début des essais qualificatifs avec sa fiche "pneumatiques" (pour ceux inscrits en S1, S2 et T4).

20.4 La Commission Technique vérifiera entre autres:

- La carte d'identité du véhicule ou la fiche d'homologation du véhicule.
- La conformité du véhicule à sa carte d'identité ou à sa fiche d'homologation.
- La conformité du véhicule aux normes de sécurité applicables.
- L'équipement ignifuge de chaque pilote: cagoule, sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures, combinaison, gants, casque et le dispositif de retenue de la tête (système HANS®).  
Le nom du pilote doit être visible sur le côté gauche du casque et sur la combinaison.

Après la vérification technique, un membre de la Commission Technique remettra au chef d'équipe, le cas échéant, une copie des remarques de la Commission Technique dans le passeport technique d'épreuve. Après l'épreuve, le chef d'équipe ou son préposé doit retirer ce passeport technique d'épreuve auprès de la Commission Technique, qui assurera une permanence d'une heure à partir de l'heure officielle de fin d'épreuve.

20.5 Tout véhicule qui, après approbation rendue par la Commission Technique, serait démonté ou modifié de telle manière à ce que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité à sa carte d'identité ou fiche d'homologation, doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis à l'épreuve.

20.6 Chaque véhicule ayant été réparé après un accident avec des conséquences importantes, doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis à l'épreuve.

20.7 Le Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs et la Commission Technique peuvent désigner à tout moment de l'épreuve un véhicule pour vérification ultérieure. Le Directeur

de Course peut faire arrêter tout véhicule ayant été impliqué dans un accident et le soumettre à une vérification technique. Les frais d'une vérification technique et/ou les frais découlant d'une vérification technique sont à la charge du/des concurrent(s).

20.8 En cours d'épreuve, à tout moment, un contrôleur technique pourra s'assurer de la conformité d'un véhicule et prélever tel ou tel élément qu'il juge nécessaire, sans porter un préjudice sportif au(x) concurrent(s).

20.9 En cas de non conformité lors de vérifications techniques, le véhicule ne pourra prendre part aux essais et/ou aux courses tant que la concordance aux règlements techniques n'aura pas été restaurée. Cette règle ne s'applique pas intégralement pour des véhicules Invités.

Si une non conformité est constatée à l'issue d'une séance d'essais qualificatifs, tous les temps de la séance d'essais qualificatifs en question sont annulés et le(s) pilote(s) sera/seront renvoyé(s) en fond de grille pour la course correspondante.

Si une non conformité est constatée à l'issue d'une course, le(s) pilote(s) sera/seront exclu(s) de la course en question et se verra/verront attribuer un résultat nul pour cette course.

20.10 Seulement après la fin des vérifications techniques initiales, le chef d'équipe recevra un autocollant admettant le véhicule aux essais. Cet autocollant doit obligatoirement être apposé sur la partie inférieure gauche du toit, le plus près possible du pare-brise. Sans cet autocollant, le véhicule ne sera pas admis en piste.

20.11 La Commission Technique est habilitée à plomber et/ou à garder temporairement les éléments qu'elle juge nécessaire.

#### **ART. 21: VERIFICATIONS SPORTIVES**

21.1 L'endroit et l'heure des vérifications sportives seront repris dans le Règlement particulier. L'horaire doit être scrupuleusement respecté sous peine d'une pénalité financière de € 125. La pénalité peut aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

21.2 Chaque chef d'équipe doit se présenter en personne aux vérifications sportives.  
Seront vérifiés:

- La composition du team; les modifications relatives au concurrent, au véhicule, au chef d'équipe et/ou au(x) pilote(s) doivent être communiquées au plus tard avant la fin des vérifications sportives.
- La licence de chaque nouveau pilote engagé, si nécessaire avec une autorisation écrite de son ASN (cf. article 3.3).
- La licence du concurrent en cas de modification.
- Le nom et la signature du chef d'équipe.

21.3 Il est interdit de monter en piste sans casque et dispositif de retenue de la tête (système HANS®) pourvus d'un autocollant numéroté RACB Sport.

21.4 Lors des vérifications sportives de la première épreuve du BTCS 2010, chaque pilote doit se présenter en personne au contrôle des licences.

#### **ART. 22: SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND**

22.1 Il est interdit d'utiliser un système de radiocommunication ou écouteurs, installés dans le casque. Un appareil auditif directement dans l'oreille (du type earplug) est admis.

22.2 Chaque concurrent, chef d'équipe, pilote, membre d'équipe ou préposé désirant utiliser un appareil à transmission radiophonique pour réaliser une communication entre le véhicule et le team, doit au moins un mois avant le début d'une épreuve introduire une demande auprès de:

##### **I.B.P.T.**

Ellipse Building – Bâtiment C  
Boulevard du Roi Albert II, 35 – 1030 Bruxelles  
Tel 02/226.88.88  
Fax 02/226.88.77

## ART. 23: PNEUS

### 23.1 Généralités

23.1.1 Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques (pneus slicks et pneus pluie) devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à codes-barres (type 39 ou 128, composé de 8 digits) appliqué sur un flanc des pneus lors de la vulcanisation.

23.1.2 Le dépôt des pneus homologués (autorisés) au Parc d'Assistance sera effectué par le Manufacturier de pneus. Le Manufacturier de pneus présentera deux spécifications de pneus de type "slicks" et une seule spécification de pneus de type "pluie".

La marque retenue par l'appel d'offres pour 2010 et 2011 est "**Michelin**".

### 23.2 Distribution

23.2.1 La distribution de pneus se fera uniquement dans le Parc d'Assistance, en échange d'un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté ou commandé chez le Manufacturier de pneus/Distributeur minimum 15 jours ouvrables avant le début de l'épreuve.

23.2.2 La distribution des pneus en S1, S2 et T4, aura lieu avant la présentation du véhicule à la vérification technique. L'endroit et le moment de la distribution des pneus sont indiqués dans le règlement particulier de l'épreuve.

23.2.3 Après attribution au hasard, les pneus de type "slicks" en S1, S2 et T4, seront encodés et marqués pour chaque épreuve, par le Manufacturier de pneus/Distributeur en présence éventuelle d'un Commissaire Technique du RACB Sport. Le marquage doit y rester pendant toute la durée de l'épreuve, sauf cas de force majeure.

23.2.4 Après encodage, le chef d'équipe ou son préposé recevra une fiche "pneumatiques" (pour ceux inscrits en S1, S2 et T4). Cette fiche sera faite en trois exemplaires signés par le chef d'équipe ou son préposé, dont un pour le Manufacturier, un pour le team et un à remettre aux vérifications techniques au plus tard une heure avant le début des essais qualificatifs.

23.2.5 Les pneus pourront être montés sur jantes par le Manufacturier de pneus/Distributeur ou par le pilote et/ou son mécanicien sous leur seule et unique responsabilité.

23.2.6 La conservation et le stockage des pneus attribués seront sur la seule responsabilité de l'attributaire.

23.2.7 Des pneus déjà encodés et ayant été utilisés peuvent être re-encodés et re-marqués pour une autre épreuve, si le responsable technique du Manufacturier l'autorise, et si c'est pour le même numéro de course. Les pneus neufs qui n'ont effectué aucun kilométrage et qui ont déjà été marqués et encodés doivent être re-encodés et re-marqués s'ils sont utilisés lors d'une épreuve suivante.

### 23.3 Nombre maximum de pneus

23.3.1 Pendant une épreuve, un maximum de huit (8) pneus de type "slicks" peut être utilisé pour l'ensemble des essais qualificatifs et les courses.

Outre les 8 pneus autorisés pour chaque épreuve, chaque concurrent est autorisé à utiliser un maximum de deux (2) pneus "Joker" uniquement aux conditions suivantes :

- Définition d'un pneu "Joker" :  
Un pneu "Joker" est un pneu supplémentaire, ayant été utilisé à une épreuve précédente ou pendant les essais libres, venant s'ajouter au nombre de pneus autorisés et déjà marqués pour cette épreuve. Les pneus "Joker" ne peuvent être utilisés qu'en remplacement d'un pneu endommagé après un incident survenu en course ou lors des essais qualificatifs.
- Condition d'utilisation :  
L'utilisation d'un pneu "Joker" doit être autorisée par la Commission Technique du RACB Sport.
- Marquage des pneus "Joker" :  
Les pneus "Joker" sont marqués par le Manufacturier et/ou la Commission Technique du RACB Sport de façon particulière.

Pour l'épreuve des "12 Heures de Spa-Francorchamps", le nombre de pneus de marque "**Michelin**" est libre.

Pour les véhicules en S1, S2 et T4, les types de pneus sont imposés.

Dans les autres classes, les types de pneus peuvent également être imposés.

Les pneumatiques seront repris sur la liste Pneumatiques 2010, communiquée en temps utile.

23.3.2 Les pneus pluie de la marque du manufacturier unique, pneus qui sont conçus pour l'utilisation sur piste humide, et sculptés à plus de 25% dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu, ne seront pas marqués. Le nombre des pneus pluie est libre pendant toute la durée de l'épreuve.

#### 23.4 Modalités

23.4.1 Pendant les essais qualificatifs, tout véhicule peut être arrêté à la fin de la voie des stands afin de contrôler les repères.

23.4.2 Les repères des concurrents ne peuvent être apposés qu'en blanc.

23.4.3 L'emploi de pneus "slicks" non encodés ou non marqués en S1, S2 et T4 est interdit, sauf lors des essais libres, dits "non chronométrés", faisant partie de l'épreuve.

Il est strictement interdit de traiter, transformer, couper ou de retailler les pneus "slicks".

Les pneus intermédiaires sont interdits.

Le re-taillage des pneus pluie est autorisé pour des raisons de sécurité, uniquement selon le plan de re-taillage fourni par le manufacturier de pneus.

L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est interdit en toutes circonstances.

Toute infraction aux restrictions ci-dessus sera sanctionnée par:

- Essais qualificatifs: annulation de tous les temps de l'essai qualificatif en question.
- Course: exclusion de la course en question.

23.4.4 Toute dette généralement quelconque du team, d'un de ses membres ou d'un des pilotes impayée au Manufacturier de pneus/Distributeur doit être réglée avant le départ de la première course de l'épreuve, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

### ART. 24: PESAGE, POIDS ET HANDICAP DE POIDS

24.1 Le poids de tout véhicule peut être vérifié pendant l'épreuve de la façon suivante :

- a) Pendant et après les séances d'essais qualificatifs et après les courses, la Commission Technique pourra peser certains véhicules parmi les véhicules classés.
- b) Si le poids d'un véhicule est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique "BTCS" 2010, le concurrent concerné pourra se voir infliger une des pénalités prévues à l'article 24.1.2, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce du véhicule.
- c) Aucune substance ne pourra être ajoutée à un véhicule, y être posée ou en être enlevée une fois qu'il a été sélectionné ou a terminé une course ou pendant la procédure de pesage (sauf par un commissaire technique dans le cadre de ses activités officielles et en accord avec le Règlement Technique "BTCS" 2010).
- d) Personne d'autre que les Commissaires Techniques et les officiels ne peuvent pénétrer ou rester dans la zone technique sans l'autorisation expresse du Délégué Technique du RACB Sport.
- e) En cas d'infraction à ces dispositions relatives au pesage des véhicules, le Collège des Commissaires Sportifs, en présence du Directeur de Course, pourra faire reculer le concurrent sur la grille d'autant de places qu'il le juge approprié ou l'exclure de la course.

#### 24.1.1 Modalités

- L'Organisateur devra prévoir une surface horizontale plate, mesurant 6 m x 3 m, sur laquelle le matériel de pesage sera installé et utilisé pour la procédure de pesage.

- Pendant et après les séances d'essais qualificatifs, ainsi qu'après la course les pilotes pourront être désignés au hasard pour la procédure de pesage. Dans la voie d'accès aux stands, le pilote sera informé que son véhicule a été sélectionné pour le pesage.
- Le pilote se rendra directement dans la zone de pesage et arrêtera son moteur.
- Le véhicule sera alors pesé et contrôlé, les résultats seront communiqués par écrit ou oralement au pilote.
- Un véhicule ou un pilote ne peuvent quitter la zone de pesage sans l'autorisation du responsable du pesage.
- Tout refus de se soumettre au pesage sera sanctionné par l'annulation des temps de la séance d'essai concernée jusqu'à l'exclusion de l'épreuve et éventuellement par d'autres sanctions laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

24.1.2 Si le poids d'un véhicule, relevé conformément au point 24.1 ci-dessus, est inférieur à celui spécifié au Règlement Technique "BTCS" 2010, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce du véhicule pour une raison de force majeure, le véhicule et les pilotes inscrits sur ce véhicule se verront pénalisés comme suit :

- Essais qualificatifs : annulation de tous les temps de l'essai qualificatif en question.
- Course : exclusion de la course en question.

## 24.2 Handicap de poids

Un handicap de poids est appliqué aux pilotes S1, T2, T3, T4/véhicules S1, T2, T3, T4 terminant dans le top trois d'une course du BTCS 2010. Ce handicap de poids sera ajouté à chaque véhicule/pilote uniquement pour la durée de l'épreuve suivante à laquelle il participe. Si un pilote n'est pas présent aux deux épreuves qui suivent celle à laquelle il/elle a participé, le handicap de poids pilote est supprimé. Le handicap de poids doit être ajouté au poids de référence.

24.2.1 Chaque course donne lieu à l'attribution d'un handicap de poids, cumulé par week-end et qui sera, pour l'épreuve suivante, ajouté au poids de référence.

	S1	T2, T3, T4
○ 1 <sup>er</sup>	+ 45 kg	+ 30 kg
○ 2 <sup>ième</sup>	+ 30 kg	+ 20 kg
○ 3 <sup>ième</sup>	+ 15 kg	+ 10 kg

Le poids de référence ne concerne que les véhicules alignés en Classes S1, T2, T3 et T4.

24.2.2 Un véhicule qui est exclu pendant une course ou l'épreuve recevra un résultat nul et aucune modification du handicap de poids à un véhicule/un pilote ne sera admise.

24.2.3 Le handicap de poids maximal qui pourra être appliqué est de 90 kg par épreuve. S'il gagne encore une course lors de l'épreuve suivante, le promoteur et le RACB Sport pourront prendre conjointement d'autres mesures.

24.2.4 Un véhicule/un pilote est considéré comme participant dès qu'il franchit pour la première fois la ligne de départ dans une course ou passe le panneau "PIT EXIT" à la fin de la voie des stands. Si un véhicule/un pilote participe exclusivement aux essais qualificatifs, le handicap de poids ne peut pas être réduit pour la course suivante.

24.2.5 Pour les « 12 Heures de Spa-Francorchamps », le handicap de poids du meeting précédent n'est pas d'application mais celui-ci (le handicap de poids du meeting précédent) comptera pour le meeting suivant. Les « 12 Heures de Spa-Francorchamps » ne donnent lieu à aucun handicap de poids.

24.2.6 La liste du handicap de poids sera communiquée sur le site web du RACB Sport. Cette liste sera en outre publiée au moins deux heures avant le début des premiers essais qualificatifs au tableau officiel d'affichage.

24.2.7 La non application, l'omission ou la réduction de ce handicap de poids sera sanctionnée par l'exclusion de l'épreuve.

24.2.8 Le pilote qui change de catégorie et qui doit embarquer un handicap de poids hérite du handicap de poids de sa nouvelle catégorie.

## ART. 25: SECURITE GENERALE

- 25.1 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus dans le code sportif applicable. Les concurrents ou leurs préposés ne peuvent pas utiliser des drapeaux ou signaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.
- 25.2 A l'exception du pilote qui se trouve au volant et les Officiels de l'épreuve, personne ne pourra toucher au véhicule à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand.
- 25.3 Le Directeur de Course ou le Responsable Médical en Chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une épreuve.
- 25.4 **Comportement sur la piste**
- 25.4.1 Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre l'extinction du feu rouge (Art. 32.3.7) et le moment où le dernier véhicule entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception:
- Des Commissaires de Piste ou d'autre personnel autorisé dans l'exercice de leurs fonctions.
  - Des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des Commissaires de Piste.
  - Du personnel des équipes lorsqu'il pousse un véhicule ou enlève du matériel de la grille après que tous les véhicules en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.
- 25.4.2 Pendant les essais et les courses, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste. Ils/elles doivent se comporter à tout moment conformément aux prescriptions du code sportif applicable.
- 25.4.3 Pendant les essais et les courses, les pilotes doivent être vêtus conformément aux prescriptions du Règlement Technique BTCS 2010. Dès que le véhicule est en mouvement, et ce même pendant une opération de remorquage, ils/elles doivent avoir fixé leurs ceintures de sécurité.
- 25.4.4 Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son véhicule à un endroit-sûr ou regagner son stand dès que cela peut se faire en toute sécurité.
- 25.4.5 Pendant les essais et la course, un véhicule qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres participants.
- 25.4.6 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans la direction opposée à celle de la course à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner le véhicule d'une position dangereuse. Un véhicule peut seulement être poussé pour être éloigné d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires de Piste.
- 25.4.7 Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager son véhicule d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance. Le véhicule peut également être dégagé grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (ex. : tracteur, etc.) et continuer la course. Si après ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction, il/elle ne sera pas exclu(e) de la course.
- 25.4.8 Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 25.4.9 Un pilote abandonnant son véhicule doit le laisser au point mort (si possible) et non fermé, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité financière de € 250 maximum sera infligée.
- 25.4.10 En aucun cas, le pilote ne pourra traverser la piste à pied, sauf pour rejoindre une zone de sécurité, ou se rendre à pied sur la voie des stands, aux stands, au paddock ou sur la voie publique pour retourner ensuite à son véhicule.

## 25.5 Utilisation de l'éclairage

- 25.5.1 Sur décision du Directeur de Course et en fonction de la visibilité, les feux des véhicules seront allumés, au plus tard après déploiement du signal "LIGHT".
- 25.5.2 Dès qu'il utilise des pneus de pluie et des pneus causant de la projection d'eau, le pilote doit actionner l'éclairage de son véhicule, ainsi que le feu de pluie. Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu arrière ou feu de pluie défectueux. Dans le cas où le véhicule serait arrêté pour cette raison, il pourra reprendre les essais ou la course une fois l'anomalie réparée.

## 25.6 Conduite au ralenti

Un véhicule qui ne peut plus circuler à vitesse de course pendant l'épreuve – *c'est-à-dire considérablement plus lent que sa vitesse normale et considérablement plus lent que le reste du peloton* ; seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation – pourra couvrir un maximum de trois tours à cette vitesse inférieure.

Pour tout véhicule qui ne se dirige pas à son stand après trois tours, le drapeau noir sera déployé. Il est interdit de se rendre plusieurs fois à son stand dans le but d'échapper à cette procédure. Contre cette décision, aucun recours n'est possible.

## 25.7 Restrictions dans la voie des stands

- 25.7.1 Pendant les essais et en course, une limitation de vitesse de 60 km/h sera imposée dans la voie des stands.
- 25.7.2 Les réparations ne peuvent être effectuées sur un véhicule que dans la voie des stands ou les stands, sauf dans les cas prévus aux articles 32.2.3, 32.3.3 et 35.4 et sauf par le pilote au volant, à condition qu'il utilise le matériel logé dans son véhicule. Toute aide extérieure entraînera l'exclusion immédiate du véhicule, à l'exception de l'article 6.7.4.
- 25.7.3 Un véhicule ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propres moyens dans la voie des stands. Chaque infraction pendant les essais sera sanctionnée d'une pénalité financière de € 150; toute infraction pendant la course sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.
- 25.7.4 Pendant les essais, le moteur peut être mis en marche à l'aide du démarreur ou d'une source d'énergie extérieure.

Pour toute forme de réparation, mise au point ou réglage pendant la course, le moteur peut être redémarré, même avec une source d'énergie extérieure.

Si le véhicule veut rejoindre la course après un arrêt aux stands, toutes les roues doivent être en contact avec le sol avant que le pilote ne puisse démarrer ou redémarrer le moteur, le pilote seul assis au volant et sans aide extérieure. Toute infraction sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

Une source d'énergie supplémentaire peut être installée dans le véhicule, à condition que l'article 8.1 du Règlement Technique du BTCS 2010 soit respecté.

Pour faciliter le départ du stand, un véhicule dont le moteur a démarré peut être poussé.

- 25.7.5 Seuls les membres d'un équipage, portant la chasuble spéciale BTCS, ainsi que leurs pilotes en combinaison, peuvent se trouver dans la zone de signalisation pendant les essais et les courses, sauf pendant le premier tour où personne, sauf les Officiels, n'est admis dans cette zone.

Seuls les membres d'un team, portant un brassard spécial, peuvent se trouver dans la voie de travail pendant les essais et les courses. Les autres membres doivent rester dans le stand.

Les mécaniciens doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures. Un short est interdit.

- 25.7.6 Pendant la procédure de départ ("signal 3 minutes") et le premier tour de la course, personne à l'exception des Officiels de l'épreuve, ne peut se trouver dans la zone de signalisation.

- 25.7.7 A tout moment des essais et des courses, la voie des stands et la zone de signalisation sont interdites aux personnes de moins de 16 ans. A l'exception des animaux appartenant aux services de sécurité, la présence d'animaux sur la piste, dans la voie des stands et/ou dans la zone de signalisation, est interdite.
- 25.8 Si un véhicule est impliqué dans un accident, il doit être présenté à la Commission Technique avant de quitter le circuit.
- 25.9 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident, il ne doit pas quitter le Circuit sans l'accord du Collège des Commissaires Sportifs.
- 25.10 Tout non respect des conditions générales de sécurité du Code sportif applicable ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'épreuve du véhicule et/ou du/des pilote(s) en question.
- 25.11 A la demande expresse de la FIA, une attention toute particulière sera portée au respect des drapeaux et des injonctions des Commissaires de Piste ainsi qu'à toute infraction durant une procédure de Voiture de Sécurité. Le non respect des drapeaux rouges, blancs et jaunes donnera lieu irrévocablement à de lourdes sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, voire la suspension de licence.

## **ART. 26: COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS**

- 26.1 Pendant l'épreuve, un Commissaire de Stand à la sortie de la voie des stands dispose d'un feu vert/rouge. Le non respect de ce feu sera sanctionné conformément aux articles 13.2, 13.3 et 13.4. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.
- 26.2 Tout concurrent, chef d'équipe, pilote, mécanicien et membre du team doit faire preuve de la discipline nécessaire à ne pas mettre en danger la sécurité générale.
- Les concurrents et les teams ne peuvent pas peindre de lignes où que ce soit dans la voie des stands.
  - La "voie rapide" doit être libre de pièces et matériel.
  - La présence de toute source de chaleur produisant une flamme est défendue dans la voie des stands et dans les stands.
  - Tous les appareils électriques doivent être conformes aux normes de sécurité applicables.
  - Il est strictement interdit de souder dans la voie des stands et/ou dans les stands.
  - Il est strictement interdit de fumer dans la voie des stands et/ou dans les stands.
  - Pendant les essais et les courses, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doit rester dans le stand (si un stand est disponible), sauf en cas d'arrêt du véhicule concerné.
- 26.3 Un véhicule ne pourra se situer dans la "voie rapide" que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite et s'il est complètement sanglé et casqué.
- 26.4 Pendant les essais, le warm-up et les courses de séries autres que le BTCS 2010, aucun matériel ni le véhicule ne peuvent se situer dans la voie des stands, afin de ne pas déranger les participants aux autres séries. Toute infraction sera sanctionnée par une pénalité financière de € 50.
- 26.5 Il incombe au pilote à bord de son véhicule de ne quitter son stand après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les véhicules dans la voie rapide ont la priorité sur ceux qui quittent la voie de travail.

## **ART. 27: ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS**

- 27.1 Pendant les essais et les courses, tout ravitaillement en lubrifiant et liquides divers en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.
- 27.2 **Déplacement d'un véhicule**
- 27.2.1 A l'exclusion de l'article 6.7.4 ou dans un souci de sécurité, il est interdit de pousser ou de tirer le véhicule ou de le faire pousser ou tirer pour rejoindre la voie des stands. Les contrevenants seront exclus de la course en question. Le véhicule peut être poussé jusqu'à son stand, dès que les quatre

roues ont dépassé le panneau ou le pictogramme 'Pit Entry', jusqu'au panneau ou pictogramme 'Pit Exit'.

27.2.2 Un véhicule ne peut faire marche arrière dans la voie des stands que s'il est poussé.

27.2.3 Si un pilote dépasse son stand, le véhicule doit être poussé au stand sous la direction des Commissaires de Stand.

27.2.4 Pour faciliter le départ du stand, un véhicule dont le moteur a démarré, peut être poussé.

27.3 Tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, entraîne l'arrêt du moteur. Pour toute forme de réparation, réglage ou mise au point, le moteur peut être remis en marche, éventuellement au moyen d'une source d'énergie extérieure.

#### 27.4 Comportement des mécaniciens

27.4.1 Le nombre de mécaniciens pouvant travailler simultanément sur le véhicule est limité à :

- Deux au maximum pour le ravitaillement. Ils doivent porter une combinaison, des gants, des chaussures solides et fermées, une cagoule et des lunettes ou un casque ignifugé.
  - Pendant le ravitaillement au stand, un changement de pilote est permis.
  - Toute autre intervention pendant le ravitaillement est interdite.
- Durant l'arrêt aux stands de son véhicule, le pilote remplacé ou un mécanicien peut aider le nouveau pilote à s'installer à bord du véhicule. Une seule personne et le pilote sortant peuvent aider le pilote à fixer ses ceintures de sécurité et soutenir le système Hans®. Le pilote sortant peut être remplacé par une tierce personne.
- Pour toutes les autres opérations, y compris les changements de pneus :  
Un maximum de quatre mécaniciens de l'équipe du véhicule participant peut travailler sur le véhicule à tout moment (excepté dans les cas prévus dans cet article).  
En plus, un mécanicien peut nettoyer le pare-brise.  
Au maximum, deux pistolets pneumatiques ou électriques (uniquement à l'aide de batteries) peuvent être utilisés pour les écrous de fixation.  
Toutes les personnes précitées doivent porter le brassard spécifique.  
Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail (la voie intérieure) délimitée par une bande blanche ou rouge séparant le stand de la voie intérieure seront considérés comme intervenant sur le véhicule, tout comme un pilote s'il effectue une intervention sur le véhicule, et seront comptés comme mécaniciens. Une équipe pourra se voir infliger une pénalité pour tout membre d'équipe supplémentaire en plus des personnes autorisées.  
Toutes les personnes travaillant sur le véhicule doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures.
- Deux techniciens externes (par exemple pneus et freins) au maximum - portant un brassard - peuvent procéder aux vérifications sur un véhicule, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
- Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.

27.4.2 Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque le véhicule est à l'intérieur du stand, si un stand est disponible. Dans ce cas, la porte du stand ne peut cependant pas être fermée. Lorsque le véhicule est prêt à rejoindre la course, il doit être poussé devant le stand et le moteur doit être redémarré par le pilote seul, sans aide extérieure.

27.5 Si la largeur de la voie des stands le permet, l'emploi de bras-supports est autorisé pour faciliter l'utilisation de câbles et câblage. La longueur des bras-supports ne pourra pas dépasser les quatre mètres et ils doivent être suspendus à une hauteur de 2 mètres au minimum (mesurée à partir du pied du mur des stands) et fixés à l'aide de chaînettes ou de câbles (sangles interdites).

### ART. 28: RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

28.1 Les ravitaillements en carburant ne sont autorisés que devant le stand ou dans la voie des stands à l'emplacement destiné à chaque équipe.

#### 28.2 Prescriptions pour le ravitaillement

- Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand.

- Pendant le ravitaillement, le véhicule doit rester sur ses roues et il ne pourra pas changer de niveau.
- Le pilote peut rester dans son véhicule, mais il doit arrêter le moteur.
- Le chef d'équipe doit s'en assurer qu'un membre du team, muni d'un extincteur en état de marche et avec une capacité d'au moins 5 kg, se trouve à minimum 2 mètres de l'orifice de remplissage du véhicule pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant; le ravitaillement est à effectuer par un maximum de deux personnes, spécifiquement désignées pour cette opération et revêtues d'une combinaison, de gants, de chaussures solides et fermées, d'une cagoule et de lunettes de sécurité ou d'un casque ignifugé.
- Pendant l'opération de ravitaillement, toute intervention autre que celles spécifiées à l'Art. 27.4.1 est interdite sur le véhicule.
- Avant et pendant le ravitaillement avec une tour, le véhicule doit être mis électriquement à la terre.

28.3 Pendant la/les courses, tout ravitaillement dans la voie des stands doit être effectué avec :

- a) Un réservoir autonome par stand, conformément au Règlement Technique BTCS 2010.  
« Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 33 mm »
- b) Un réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le liant à l'orifice de remplissage du véhicule.  
« Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm »
- c) Un jerrycan métallique étanche d'une capacité maximale de 20 litres, muni d'une vanne, type un quart de tour d'un diamètre maximum de 1 inch (25.4 mm), poinçonné par le RACB Sport (ceci seulement pour ceux qui disposent encore de l'ancien réservoir, bouchon à visser).

28.4 La ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement du véhicule.

28.5 Tous les réservoirs de carburant stockés dans les stands doivent être fermés.

28.6 Seul le carburant vendu/fourni par l'organisateur ou fourni à la pompe située dans l'enceinte du circuit peut être utilisé durant toute la durée de l'épreuve. Seul le carburant DIESEL peut être délivré par une pompe au choix du participant. Le transport de carburant dans les paddocks devra se faire avec l'encadrement d'une personne équipée d'un extincteur.

28.7 Tout débordement de carburant sera sanctionné par une pénalité financière de € 150.

## **ART. 29: BRIEFING**

- 29.1 Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais qualificatifs, pour tous les concurrents (ou leur représentants attitrés), les pilotes des véhicules admis à participer aux essais qualificatifs et chefs d'équipe lors de chaque épreuve. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le timing.
- 29.2 Tous les pilotes et chefs d'équipe doivent être présents pendant toute la durée du briefing et signer le formulaire de présence. En cas d'absence illégitime d'un chef d'équipe et/ou d'un pilote, une pénalité financière de € 100 par personne absente sera infligée. La justification de l'absence de la personne en question doit être remise par écrit au Directeur de Course, au moins une heure avant le début du briefing. De plus, chaque pilote et/ou chef d'équipe n'ayant pas assisté au briefing, doit se présenter chez le Directeur de Course avant que leur véhicule ne monte en piste.
- 29.3 Un membre de chaque team indique sur la liste de présence le pilote qui prendra le départ de la première course. Cette décision pourra être révoquée au plus tard jusqu'à deux heures avant le départ de la course. Si cette information n'est pas communiquée, une pénalité financière de € 50 sera infligée, à payer au plus tard 30 minutes avant le départ de la course.

## **ART. 30: ESSAIS**

### **30.1 Essais privés**

Les essais privés ne sont pas limités.

## 30.2 Essais libres

Pendant les essais libres, tous les véhicules et tous les pilotes admis aux essais roulent ensemble.

## 30.3 Essais qualificatifs

Pendant les essais qualificatifs, les véhicules sont répartis en deux groupes.

- Le groupe 1 se compose des véhicules de classe T3, T4, S1 et S2.
- Le groupe 2 se compose des véhicules de classe T1, T2, D et S3.

### 30.3.1 Pendant les essais qualificatifs, on participe comme suit:

- 15 minutes pour le groupe 2.
- 15 pour les groupes 2 et 1.
- 15 minutes pour le groupe 1.

Les véhicules de groupe 1 restent devant leurs stands jusqu'à la 15<sup>ème</sup> minute, qui sera signalée au moyen d'un drapeau vert à la fin de la voie des stands.

### 30.3.2 Les minutes (ci-dessus) sont indicatives. Il est toujours indispensable de se référer au Règlement Particulier de l'épreuve et/ou aux notes de Direction de Course.

### 30.3.3 A la fin de la partie commune pour les groupes 1 et 2, le Directeur de Course ou son préposé déploiera un damier rouge et blanc, pour signaler que les véhicules appartenant au groupe 2 doivent rentrer pendant le tour suivant.

### 30.3.4 Si un pilote néglige cet ordre et/ou si un pilote participe aux essais dans un mauvais groupe, tous les temps réalisés par ce véhicule pendant cette séance d'essais, seront annulés. Le pilote sera arrêté au drapeau noir.

### 30.3.5 Pour les « 12 Heures de Spa-Francorchamps », le minutage des essais qualificatifs fera l'objet d'un règlement séparé.

## 30.4 Modalités

### 30.4.1 Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la/les course(s) sans avoir participé aux essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé et sans avoir réalisé la norme de qualification sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs, qui statuera en présence du Directeur de Course.

### 30.4.2 Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste et/ou de simuler un départ pendant les essais.

### 30.4.3 Pendant les essais, un véhicule qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager le véhicule d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance.

### 30.4.4 Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'un véhicule. Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur de Course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre. Pendant les essais qualificatifs, la période des essais sera prolongée jusqu'à sa limite, si les circonstances le permettent. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation quant aux conséquences possibles de cette interruption sur la qualification des véhicules admis aux essais ne pourra être admise. En outre, si de l'avis du Directeur de Course, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

### 30.4.5 Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation quant aux conséquences possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être prise en compte.

30.4.6 Tous les véhicules abandonnés le long de la piste pendant les séances d'essais libres ou qualificatifs seront ramenés vers les stands dès que possible par l'organisateur. Ils pourront continuer les séances d'essais libres ou qualificatifs.

### **30.5 Arrêt des essais libres et qualificatifs**

30.5.1 Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter les essais en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé et que les feux d'annulation soient allumés sur la Ligne.  
Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de surveillance. Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement à leurs stands respectifs, sans se dépasser.  
Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en sécurité ; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

### **30.6 Enregistrement des temps**

Tous les tours d'une séance d'essais qualificatifs sont chronométrés afin de déterminer la position du véhicule au départ de la course. A l'exception des tours pendant lesquels le drapeau rouge sera présenté, un véhicule sera considéré comme ayant effectué un tour chaque fois qu'il franchira la Ligne.

### **30.7 Norme de qualification**

- 30.7.1 Le temps de qualification minimal s'élève à un maximum de 130% de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés dans chaque Classe pendant les essais qualificatifs; sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 30.7.2 Afin d'être admis à la course, chaque pilote doit parcourir au moins un tour chronométré des essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé et sur lequel il participera à la course, sauf dérogation du Collège des Commissaires Sportifs.
- 30.7.3 Le Directeur de Course pourra refuser le départ à tout pilote n'ayant pas fait preuve des capacités requises pour participer à la course.
- 30.7.4 A la fin des essais qualificatifs, les pilotes ne pourront franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Chaque infraction sera sanctionnée par l'annulation des temps de l'essai qualificatif en question.

### **30.8 Mesure d'exception**

- 30.8.1 Pour autant que le nombre maximal de véhicules admis en course et qualifiés ne soit pas dépassé, le Collège des Commissaires Sportifs pourra admettre à la course des véhicules et/ou pilotes qui n'ont pas réalisé la norme de qualification, à condition que:
- Des véhicules déjà qualifiés ne soient pas exclus par ce fait.
  - Ils aient déjà fait preuve des capacités requises pour réaliser cette qualification.
  - Les pilotes garantissent la sécurité (connaissance de la piste, etc.).
- 30.8.2 A cette fin, ils doivent introduire une demande par écrit auprès du Directeur de Course, au plus tard trois heures avant le début de la course.

## **ART. 31: GRILLE DE DEPART**

- 31.1 A la fin des essais qualificatifs, le temps le plus rapide de chaque véhicule sera officiellement publié.
- 31.2 Les chronos de la première séance d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ de la course 1.
- 31.3 Les chronos de la deuxième séance d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ de la course 2.
- 31.4 Aux "12 Heures de Spa-Francorchamps", les meilleurs temps des séances d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ.

- 31.5 Les temps de qualification vont au véhicule et sont donc valables pour un, deux, trois ou quatre pilotes, s'ils ont tous roulé aux essais (minimum un tour chronométré par pilote). Une dérogation peut être accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- Si deux ou plusieurs véhicules obtenaient le même temps, la priorité sera donnée à celui qui l'a obtenu le premier.
- 31.6 Le véhicule le plus rapide prendra le départ de la course à l'emplacement de la grille correspondant à la pole position de l'année précédente ou, sur un nouveau circuit ou sur un circuit modifié, à l'emplacement désigné comme tel par la FIA ou l'ASN.
- La grille de départ est composée de deux files de véhicules placés de manière parallèle et équidistante.
- 31.7 Tout concurrent dont le véhicule est dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit doit en informer le Relation Concurrents au maximum une heure avant le départ de la course. S'il est régulièrement qualifié, il pourra participer à l'autre ou aux autres courses de l'épreuve.
- 31.8 Si un véhicule ne peut pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres véhicules maintiennent leur position sur la grille.

## **ART. 32A: PROCEDURE DE DEPART**

(Toutes les épreuves, sauf les "12 Heures de Spa-Francorchamps")

### **32.1 Quitter la voie des stands**

- 32.1.1 Au maximum 15 minutes avant l'heure du départ de la course, les véhicules quittent la voie des stands ou le paddock et prennent leurs positions sur la grille provisoire.
- 32.1.2 Les véhicules couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de la Course. A la fin de ce tour, ils peuvent soit emprunter la voie des stands, soit s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

### **32.2 Grille de départ**

- 32.2.1 L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" avant le départ du tour de formation; chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.
- 32.2.2 Lorsque le signal "10 minutes" sera montré et que le signal sonore sera donné, la sortie des stands sera fermée. Chaque véhicule qui se trouve encore dans la voie des stands ou dans le paddock pourra prendre le départ à partir de cet endroit, mais seulement après autorisation d'un Officiel et après le passage de tous les véhicules devant la ligne de sortie des stands à l'issue du départ définitif.

Le Collège des Commissaires Sportifs peut accorder des dérogations à cette procédure, en fonction de la configuration du circuit, la situation des paddocks et du timing de l'épreuve.

- 32.2.3 Signal cinq (5) minutes: il sera permis de travailler sur les véhicules jusqu'au signal cinq (5) minutes. Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes. Le ravitaillement en carburant sur la grille de départ n'est jamais autorisé et entraînera l'exclusion du véhicule.

Tout le monde, à l'exception des pilotes, Officiels et personnel technique des teams, doit quitter la piste.

- 32.2.4 Signal trois (3) minutes: début du compte à rebours et évacuation de la grille de départ.

- 32.2.5 Signal une (1) minute: les moteurs seront démarrés avec les pilotes au volant. Le moteur peut éventuellement être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique des teams et les Officiels doivent quitter la grille.

### 32.3 Tour de formation

32.3.1 Signal trente (30) secondes: trente (30) secondes après ce signal un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les véhicules doivent entamer un tour de formation à la suite de la voiture de la Direction de Course et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour, sous peine d'une pénalité financière de € 150, et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.

32.3.2 Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

32.3.3 Tout pilote, se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation, doit ouvrir la portière. Après que tous les autres véhicules ont entamé leur tour de formation, ses mécaniciens sont autorisés à pousser le véhicule sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des Commissaires.

Le véhicule peut dès lors accomplir son tour de formation mais il lui est interdit de doubler tout autre véhicule en mouvement. Il rejoint la grille de départ et se place en dernière position.

S'il refuse de démarrer après plusieurs tentatives, il doit être poussé dans la voie des stands par le chemin le plus court (comme spécifié par le Directeur de Course lors du briefing des pilotes) où les mécaniciens pourront essayer de le faire démarrer.

32.3.4 Lors du départ, la procédure est la même.

Tout véhicule qui ne peut pas maintenir l'ordre de départ pendant le tour de formation doit prendre le départ de la course du fond de la grille.

Si plusieurs pilotes se trouvent dans cette situation, leur nouvelle position au fond de la grille sera déterminée en fonction de leur position relative sur la grille au début du tour de formation.

32.3.5 Tous les postes de surveillance déploient des drapeaux jaunes. Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture de la Direction de Course sera d'environ 80 km/h.

La voiture de la Direction de Course se retire à la fin du tour de formation et tous les véhicules vont prendre place sur la grille de départ.

32.3.6 Lorsque tous les véhicules seront immobilisés sur la grille, le Directeur de Course présentera un signal 5" puis il allumera les feux rouges de départ.

32.3.7 Il y aura **un départ arrêté**. Le signal de départ sera donné au moyen de feux (verts) de départ déclenchés sous le contrôle du Directeur de Course à n'importe quel instant compris entre quatre (4) secondes et sept (7) secondes suivant l'apparition des feux rouges.

Pendant le départ d'une course, le mur de la voie des stands doit être libre de toute personne à l'exception des Officiels et des commissaires préposés à l'incendie dûment autorisés qui auront tous reçus l'accréditation (laissez-passer) appropriée et devront la porter.

32.3.8 Si des problèmes se posent durant le tour de formation ou lorsque les véhicules reviennent sur la grille de départ, la procédure suivante s'appliquera:

Le Directeur de Course présentera un drapeau rouge et le panneau "Start delayed". Tous les moteurs seront arrêtés et le nouveau tour de formation commencera 5 minutes plus tard. Le signal suivant sera le signal 3 minutes.

Les seules variations permises dans cette procédure de départ relèvent des cas suivants:

- a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal cinq (5) minutes, mais avant le départ de la course et que, de l'avis du Directeur de Course, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et la procédure de départ recommencera à partir de la présentation du signal dix (10) minutes;

- b) Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du Directeur de Course la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut être utilisée en sécurité, même avec des pneus "pluie", les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.
- c) Si le départ de la course est donné derrière la Voiture de Sécurité, l'Article 34 s'appliquera.

Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relative à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion du/des pilote(s) et/ou du véhicule concerné(s) de l'épreuve.

## **ART. 32B: PROCEDURE DE DEPART**

(Pour les "12 Heures de Spa-Francorchamps")

### **32.1 Quitter la voie des stands**

- 32.1.1 40 minutes avant l'heure du départ du tour de formation, les véhicules quittent la voie des stands ou le paddock et prennent leurs positions sur la grille provisoire.
- 32.1.2 Les véhicules couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de la Course. A la fin de ce tour, ils peuvent soit emprunter la voie des stands, soit s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

### **32.2 Grille de départ**

- 32.2.1 L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" avant le départ du tour de formation; chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.
- 32.2.2 "20 minutes" avant l'heure du départ, retentira un signal sonore et/ou un panneau sera montré, annonçant que la fermeture de la sortie de la voie des stands aura lieu 5 minutes plus tard. Lorsque le signal "15 minutes" sera montré et que le signal sonore sera donné, la sortie des stands sera fermée. Chaque véhicule qui se trouve encore dans la voie des stands ou dans le paddock pourra prendre le départ à partir de cet endroit, mais seulement après autorisation d'un Officiel et après le passage de tous les véhicules devant la ligne de sortie des stands à l'issue du départ définitif.

Lorsque le signal "10 minutes" est montré et que le signal sonore est donné, tout le monde, à l'exception des pilotes, Officiels et personnel technique des teams, doit quitter la piste.

Le Collège des Commissaires Sportifs peut accorder des dérogations à cette procédure, en fonction de la configuration du circuit, la situation des paddocks et du timing de l'épreuve.

- 32.2.3 Signal cinq (5) minutes: il sera permis de travailler sur les véhicules jusqu'au signal cinq (5) minutes. Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes. Le ravitaillement en carburant sur la grille de départ n'est jamais autorisé et entraînera l'exclusion du véhicule.
- 32.2.4 Signal trois (3) minutes: début du compte à rebours et évacuation de la grille de départ.
- 32.2.5 Signal une (1) minute: les moteurs seront démarrés avec les pilotes au volant. Le moteur peut éventuellement être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique des teams et les Officiels doivent quitter la grille.

### **32.3 Tour de formation**

- 32.3.1 Signal trente (30) secondes: trente (30) secondes après ce signal un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les véhicules doivent entamer un tour de formation à la suite de la voiture de la Direction de Course et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour, sous peine d'une pénalité financière de € 150, et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.

32.3.2 Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial jusqu'à l'amorce de l'avant-dernier virage avant le départ.

32.3.3 Tout pilote, se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation, doit ouvrir la portière. Après que tous les autres véhicules ont entamé leur tour de formation, ses mécaniciens sont autorisés à pousser le véhicule sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des Commissaires.

Le véhicule peut dès lors accomplir son tour de formation mais il lui est interdit de doubler tout autre véhicule en mouvement.

S'il refuse de démarrer après plusieurs tentatives, il doit être poussé dans la voie des stands par le chemin le plus court (comme spécifié par le Directeur de Course lors du briefing des pilotes) où les mécaniciens pourront essayer de le faire démarrer.

32.3.4 Tout véhicule qui ne peut pas maintenir l'ordre de départ pendant le tour de formation doit prendre le départ de la course du fond de la grille.

Si plusieurs pilotes se trouvent dans cette situation, leur nouvelle position au fond de la grille sera déterminée en fonction de leur position relative sur la grille au début du tour de formation.

32.3.5 Tous les postes de surveillance déploient des drapeaux jaunes. Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture de la Direction de Course sera d'environ 80 km/h.

Pendant le tour de formation, tous les véhicules doivent adapter leur vitesse, de sorte qu'ils suivent le véhicule précédent avec un écart de cinq longueurs de véhicules au maximum. Chaque véhicule, incapable de respecter la vitesse ou la distance par rapport au véhicule précédent, doit immédiatement quitter la piste et circuler sur la bande herbeuse ou toute autre bande de décélération; il pourra seulement rejoindre la piste après le passage de tout le plateau.

La voiture de la Direction de Course se retire à la fin du tour de formation.

Les véhicules continuent seuls sous la direction du véhicule en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse du véhicule en pole position peut être contrôlée au radar par un juge de fait. Tout écart des vitesses prévues (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné, pourra donner lieu à une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

32.3.6 Il y aura **un départ lancé**. Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant les feux rouges. Pendant la procédure de départ (signal 3 minutes) et jusqu'à la fin du premier tour, personne, à l'exception des Officiels, ne pourra se trouver au mur de la voie des stands.

32.3.7 Si un problème se produit lorsque les véhicules atteignent la ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé et les feux clignotants oranges seront aussi allumés. En même temps, le panneau « EXTRA FORMATION LAP » sera montré. Tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes. Les véhicules restent en formation, sous la direction du véhicule en pole position, et effectuent un nouveau tour de formation. Ils seront rejoints et accompagnés par la voiture de la Direction de Course.

32.3.8 Cette procédure de départ ne pourra faire l'objet de modifications que dans les cas suivants:

- a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal cinq (5) minutes, mais avant le départ de la course et que, de l'avis du Directeur de Course, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et la procédure de départ recommencera à partir de la présentation du signal dix (10) minutes;
- b) Si le départ de la course est imminent et que, de l'avis du Directeur de Course la quantité d'eau sur la piste est telle qu'elle ne peut être utilisée en sécurité, même avec des pneus "pluie", les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.

c) Si le départ de la course est donné derrière la Voiture de Sécurité, l'Article 34 s'appliquera.

Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relative à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion du/des pilote(s) et/ou du véhicule concerné(s) de l'épreuve.

### ART. 33: COURSE

Une course ne sera pas suspendue en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avère dangereuse.

Les courses pourront se suivre directement ou non.

**Si les courses se suivent directement.** Après la première manche, les pilotes auront le choix entre rejoindre la grille de départ immédiatement (il est interdit d'y procéder à un ravitaillement en carburant) ou entrer dans la voie des stands (où les ravitaillements sont autorisés). Aucune intervention ne sera permise avant la présentation d'un signal "20 minutes". Au signal "10 minutes", tous les véhicules auront dû quitter les stands afin de rejoindre la grille de départ. Au signal "5 minutes", toutes les interventions devront être terminées.

**Si les courses ne se suivent pas directement (exemples : une le matin, l'autre l'après-midi, une le samedi, l'autre le dimanche).** Procédures normales.

Un arrêt au stand obligatoire aura lieu entre la 20<sup>e</sup> et la 40<sup>e</sup> minute de course lors d'une épreuve d'une heure. Lors d'une épreuve de 90 minutes, l'arrêt devra avoir lieu entre la 35<sup>e</sup> et la 55<sup>e</sup> minute. Lorsque plus d'un pilote est engagé sur le même véhicule, un changement de pilote est obligatoire lors des « fenêtres pitstop ». Si un seul pilote conduit un véhicule, lors d'un arrêt, il devra d'abord sortir de son véhicule, fermer la porte conducteur, la rouvrir, se ré-attacher, etc. Lors d'un ravitaillement en carburant, seul le changement de pilote est autorisé.

Pour les éventuelles courses de 45 minutes, se reporter au Règlement Particulier de l'épreuve.

### ART. 34A: VOITURE DE SECURITE

- 34.1 La Voiture de Sécurité portera les mots « SAFETY CAR » en caractères d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de deux feux orange sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté ou connaissant le circuit. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les véhicules en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.
- 34.2 Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la Voiture de Sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point 34.8 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et quittera la piste.
- 34.3 La Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.
- 34.4 Chaque infraction sur la réglementation relative à la Voiture de Sécurité sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.
- 34.5 **Procédure**
- 34.5.1 Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau « SC », qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. A la ligne de départ, le feu clignotant jaune sera allumé. Tous les véhicules doivent ralentir et tout dépassement sera strictement interdit.
- 34.5.2 La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de l'emplacement déterminé lors du briefing et gagnera la piste, où que se trouve le véhicule en tête de la course.

- 34.5.3 Tous les véhicules en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les véhicules n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la Voiture de Sécurité) après que la Voiture de Sécurité a quitté la piste.  
Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :
- si un véhicule y est invité par la Voiture de Sécurité
  - selon 34.8 ci-après
  - tout véhicule entrant dans les stands pourra dépasser un autre véhicule ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini au point 34.10 ci-dessous
  - tout véhicule quittant les stands pourra être dépassé par un autre véhicule sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2ème ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini en 34.10 ci-dessous
  - lors de son retour aux stands, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des véhicules sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1ère ligne de la Voiture de Sécurité
  - si un véhicule ralentit en raison d'un problème grave.
- 34.5.4 Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert ou fera signe de dépasser à tous les véhicules se trouvant entre cette voiture et le véhicule de tête. Ces véhicules continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.
- 34.5.5 La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le véhicule de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (uniquement d'application si le véhicule de tête se trouve sur la piste) et que les autres véhicules soient alignés derrière le véhicule de tête (ou, s'il y a plusieurs Voitures de Sécurité, tous les véhicules dans le secteur de cette Voiture de Sécurité).  
Une fois derrière la Voiture de Sécurité, le premier véhicule de la file (ou le premier véhicule de la file de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule (excepté en application du point 34.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et tous les autres véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.
- 34.5.6 Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les véhicules des concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité et la file de véhicules qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Un véhicule regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, tous les véhicules devront la suivre dans la voie des stands sans se dépasser. Tout véhicule entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le stand ou à l'emplacement attribué à son équipe.
- 34.5.7 Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle quittera la piste à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle. Lorsque la Voiture de Sécurité quittera la piste, la course reprendra et les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et ensuite remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- 34.6 Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.
- 34.7 Si la course se termine alors que la Voiture de Sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les véhicules se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale (sur la piste) sans être autorisées à doubler.
- 34.8 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un véhicule est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et

que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre véhicule en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et doit se ranger à l'arrière de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de véhicules selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille. Une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes sera infligée à tout pilote qui aura, de l'avis du Directeur de Course, dépassé sans nécessité un autre véhicule pendant le premier tour.

- 34.9 Il n'y aura qu'une Voiture de Sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres Voitures de Sécurité, stationnées à équidistance autour du circuit. Lorsque plusieurs Voitures de Sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :
- Le point de départ de chaque Voiture de Sécurité doit être annoncé à tous les pilotes.
  - Lorsque les Voitures de Sécurité quitteront le circuit, la course reprendra et des feux verts s'allumeront sur la ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de surveillance déploieront simultanément alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.
- 34.10 Pour les circuits sur lesquels les procédures de la Voiture de Sécurité doivent être appliquées, deux « lignes de la Voiture de Sécurité » continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :
- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : au point où il est jugé raisonnable d'autoriser un véhicule entrant dans les stands à dépasser la Voiture de Sécurité ou tout autre véhicule de course resté en piste. Il s'agit également du point où les véhicules en compétition peuvent dépasser la Voiture de Sécurité alors qu'elle quitte la piste à la fin d'une intervention.
  - Ligne 2 de la Voiture de Sécurité : au point où les véhicules quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des véhicules en course sur la piste. Un véhicule qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un véhicule quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

#### **ART. 34B: CODE 60**

- 34.11 Au cas où il s'avérerait nécessaire de neutraliser la course en raison de l'encombrement du circuit suite à un véhicule en panne le long d'un circuit ou autre rendant la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera un CODE 60.
- 34.12 Quand l'ordre sera donné d'utiliser le CODE 60 pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux violets avec l'indication '60', qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. Tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse jusqu'à 60 km/h maximum, sans se dépasser.

Les règles de sortie de la voie des stands seront les mêmes qu'en course.

- 34.13 Les dépassements pendant le CODE 60 ne sont autorisés que si un véhicule est en difficulté et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. Une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes pourra être imposée à tout pilote/véhicule qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant le CODE 60.
- 34.14 Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en lieu sûr, ou seront rapatriés au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands ; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.
- 34.15 Le CODE 60 se termine et la course reprend quand le Directeur de Course ou son préposé donnera l'ordre de retirer les drapeaux violets, remplacés par des drapeaux vert agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- 34.16 Chaque tour accompli pendant que le CODE 60 est utilisé sera compté comme un tour de course.
- 34.17 Le véhicule, une fois réparé, pourra reprendre part à la course. Seule 1 intervention de rapatriement pendant le CODE 60, peut être autorisée par véhicule (sauf pour les 12 Heures de Spa-Francorchamps).

## **ART. 35: SUSPENSION DE LA COURSE**

- 35.1 Au cas où il s'avérerait nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé à la hauteur de la ligne d'arrivée. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de surveillance et les feux d'annulation seront allumés sur la ligne de départ.
- 35.2 Dès que le signal de suspension de la course est donné, tous les véhicules devront immédiatement réduire leur vitesse et tout dépassement sera strictement interdit. Les pilotes doivent pouvoir s'arrêter à tout moment.
- 35.3 Tous les véhicules doivent avancer lentement et s'aligneront en une seule file à la ligne 'drapeau rouge', le véhicule de tête en première position. Si le véhicule de tête sur la piste n'est pas le premier de la file, tous les véhicules situés entre lui et la ligne du drapeau rouge recevront un signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal "trois minutes" avant la reprise de la course.

L'entrée et la sortie de la voie des stands seront fermées. Une pénalité de passage par la voie des stands "Drive Through" sera infligée au moment de la reprise de la course, à tout pilote qui entre dans la voie des stands ou dont le véhicule est poussé depuis la piste vers la voie des stands une fois la course suspendue, sauf s'il y est autorisé par le Directeur de Course.

Néanmoins, tout véhicule qui se trouvait à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque l'ordre de suspension de la course a été donné, sera autorisé à quitter la voie des stands sans encourir de pénalité.

Selon la position de la ligne de départ par rapport à la ligne du drapeau rouge, tous les véhicules concernés pourront quitter la voie des stands soit avant la reprise de la course soit après que tous les véhicules en mesure de le faire auront franchi la sortie des stands après la reprise de la course.

- 35.4 Aucune intervention sur les véhicules (à l'exception de celles mentionnées dans cet article), de quelque nature que ce soit, n'est autorisée pendant toute la durée de la suspension de la course, sauf pour les personnes autorisées par le Directeur de Course. Ceci signifie également que tous les travaux dans la voie des stands et/ou dans les stands doivent être arrêtés dès que le drapeau rouge est déployé et ce jusqu'à la reprise de la course.

Tout ravitaillement en carburant sera interdit à moins qu'un véhicule ne se trouve déjà à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque le signal de suspension de la course aura été donné.

Seuls les membres des équipes et les Officiels seront autorisés sur la grille.

- 35.5 La Voiture de Sécurité sera alors conduite devant la file des véhicules derrière la ligne 'drapeau rouge'.
- 35.6 Pendant la suspension de la course, ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés.
- 35.7 Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des Commissaires.

## **ART. 36: REPRIS DE LA COURSE**

- 36.1 Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise de la course sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ou par les Relations Concurrents.
- 36.2 10 minutes avant la reprise de la course, le signal "10 minutes" est montré à la hauteur de la ligne 'drapeau rouge', accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les signaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" sont montrés.
- 36.3 Lorsque le signal "1 minute" est montré, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique et les Officiels devront immédiatement quitter la piste, avant que le signal 30 secondes ne soit donné.

Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal 30 secondes, il devra l'indiquer aux Commissaires de Piste, en ouvrant la portière et, dès que le reste des véhicules capables de quitter la grille l'aura fait, les Commissaires de Piste recevront l'ordre de pousser le véhicule dans la voie des stands.

Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du véhicule (ou des véhicules) concerné(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

- 36.4 Dès que cette minute aura expiré, la course sera reprise derrière la Voiture de Sécurité lorsque les feux verts seront allumés.

La Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre dans lequel ils se sont arrêtés derrière la ligne du drapeau rouge à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule.

Juste après que le dernier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert; tout véhicule se trouvant dans la voie des stands pourra alors entrer sur la piste et rejoindre la file des véhicules derrière la Voiture de Sécurité.

Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant la ligne du drapeau rouge et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne pourront dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

Tout pilote retardé en quittant la ligne du drapeau rouge ne peut dépasser un autre véhicule en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la ligne du drapeau rouge par le reste des véhicules, et il doit se placer à l'arrière de la file de véhicules derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du plateau dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

- 36.5 Une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes, pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant ce tour.
- 36.6 La Voiture de Sécurité reprend sa place après un tour sauf si le personnel des équipes nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention. En cas de déviation, la procédure Voiture de Sécurité est reprise telle qu'elle est décrite à l'Art. 34.5.
- 36.7 Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course aura été donné.

#### **ART. 37: ARRIVEE**

- 37.1 Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée côté piste au véhicule de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé. En même temps que le signal de fin de course, le feu rouge à la fin de la voie des stands sera allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.
- 37.2 Si le signal de fin de course est donné pour quelque autre raison que ce soit (autre que celles prévues à l'Art. 35) avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de course, la course sera considérée comme terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 37.3 Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les véhicules circulant doivent se rendre du circuit directement au Parc Fermé, sans retard inutile, sans recevoir un objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance sauf celle des Commissaires de Piste, si nécessaire. Le dépassement volontaire d'un véhicule est interdit, sous peine de sanction.
- 37.4 Tout véhicule classé ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui emmèneront le véhicule au Parc Fermé, si possible.
- 37.5 Aux "12 Heures de Spa-Francorchamps", si un véhicule s'arrête ou abandonne la course sur le circuit ou dans les stands après 3 ou 6 heures, il devra, pour être classé, et dans la mesure des possibilités, se rendre dans le Parc Fermé le plus tôt possible pour vérification technique.

## **ART. 38: PARC FERME**

- 38.1 Seuls les Officiels chargés de la surveillance ou des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut être effectuée sans l'autorisation explicite des Officiels.
- 38.2 La réglementation du Parc Fermé s'applique à la zone comprise entre la ligne d'arrivée (drapeau à damier) et l'entrée du Parc Fermé.
- 38.3 Le Parc Fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.
- 38.4 S'il n'y a pas de réclamations, les véhicules resteront dans le Parc Fermé 30 minutes après la publication du résultat provisoire.

## **ART. 39: DEMONTAGE**

- 39.1 Les Commissaires Techniques peuvent demander le démontage ou contrôle partiel ou total d'un véhicule. La demande de démontage sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs pour accord.
- 39.2 Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce sans compensation financière.
- 39.3 A tout moment, les concurrents peuvent être désignés pour fournir des échantillons de carburant. A la fin des essais qualificatifs et de la course, le véhicule doit contenir au moins 2 kg de carburant pour effectuer des prélèvements. Si un prélèvement est effectué, il doit précéder toute vérification nécessitant la mise en route du moteur.
- 39.4 Le concurrent se verra informer du lieu, de la date et de l'heure du démontage par convocation établie par le Collège des Commissaires Sportifs avec copie à la Commission Technique et à l'Organisateur du BTCS.

Ce démontage se fera dans un délai de 72 heures maximum sauf en cas de force majeure et en accord avec toutes les parties concernées. Le Collège des Commissaires Sportifs fixera alors un nouveau délai.

- 39.5 Lors d'un démontage, en aucun cas, un Commissaire Technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce en conformité avec le Code Sportif International / Chapitre X, 145 et 146.
- 39.6 Le Collège des Commissaires Sportifs publiera les résultats pour chaque véhicule vérifié et, à la demande, les mettra à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsque le véhicule sera trouvé en infraction au Règlement Technique du BTCS 2010.

Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.

- 39.7 Lors d'une épreuve (qualification(s) et course(s)), la période légale de Parc Fermé pourra être utilisée à des fins de vérification technique.
- 39.8 Toute vérification technique commencée ou planifiée prolongera pour le ou les véhicule(s) concerné(s) la période de Parc Fermé même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres véhicules.

La prolongation éventuelle de la durée de Parc Fermé ne modifie en rien les dispositions prévues par le Code Sportif en matière de réclamation ou d'appel.

- 39.9 Les concurrents doivent s'informer si leur véhicule a été sélectionné en vue de vérifications et ce dès la rentrée de celui-ci au Parc Fermé.

La non présence d'un mécanicien à l'entrée du Parc Fermé ou zone de vérification technique, dans un délai de 15 minutes après notification, sera considérée comme un refus de contrôle ou démontage, qui peut être pénalisé jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

39.10 La / les pièce(s) non conforme(s) ne sera(ont) pas restituée(s) et restera(ont) à la disposition de la Commission Technique du RACB Sport.

#### **ART. 40: CEREMONIE FINALE**

40.1 Les résultats de chaque course feront l'objet d'une cérémonie de podiums. Les trois premiers du classement général et les trois premiers de chaque Classe doivent participer à la cérémonie de podiums. La cérémonie peut avoir lieu sur le podium ou dans l'hospitality unit du promoteur.

40.2 Quinze minutes après la cérémonie du podium, tous les pilotes sont tenus de se rendre pendant 30 minutes sous le chapiteau du promoteur ou en salle de presse pour répondre aux questions des journalistes.

#### **ART. 41: APPROBATION**

Règlement approuvé par le RACB Sport le 03 février 2010

Numéro visa : S01-BTCS/B10

Annexe 1 – Formulaire de participation

Annexe 2 – Pénalités standards 2010