



“24 Hours of Zolder 2009”

Règlement Particulier

Additif S-01 – 31/07/2009

.....

ART. 4: EPREUVE

.....

- 4.4 Warm-Up :
Le samedi 22 août 2009 : : 11h40 - 12h00 20' (Warm-Up)

.....

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

.....

- 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 (**pouvant être remplacé par un autre membre du team**) et une tierce personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher.

.....

ART. 18. NUMEROS DE COURSE

- 18.1 Le promoteur ~~du Belgian GT Championship "MVD" 2009~~ attribue un numéro de course par véhicule, ~~lors de la publication de la liste officielle des participants.~~

18.2 Numéros réservés

- 18.2.1 ~~Les numéros de course suivants sont prévus :~~

~~Division 1 = 1 → 99
Division 2 = 101 → 199
Division 3 = 201 → 299~~

~~Division 4A - Classe S1 = 301 → 320
Division 4B - Classe S2 = 321 → 340
Division 4C - Classe T4 = 341 → 360
Division 4D - Classe T3 = 361 → 380
Division 4E - Classe T2 = 381 → 399~~

~~Division 4F - Classe 1 = 401 → 420
Division 4G - Classe 2 = 421 → 440
Division 4H - Classe 3 = 441 → 460
Division 4I - Classe 4 = 461 → 480~~

Priorité sera donnée aux participants du Belgian GT Championship "MVD" 2009 qui garderont leur numéro propre.

.....

ART. 25: SECURITE GENERALE

.....

25.7.4 Pendant les essais et le warm-up, 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, 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 Belgian GT Championship "MVD" ~~2008~~ 2009 soit respecté.

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

.....

ART. 27: ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

.....

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 (pouvant être remplacé par un autre membre du team) peuvent aider le pilote à fixer ses ceintures de sécurité et soutenir le dispositif de retenue de la tête (Hans®).
 - 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 valide.
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 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.

.....

ART. 28 : RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

28.1 Une caution de € 2.500, pour l'emploi de carburant, sera versé au moyen d'un virement au compte d'ING 3355-0340431-07 du VZW Terlamen et ceci avant la date du 19 août 2009 en mentionnant la référence de : « **24 Hours of Zolder – Essence – numéro de course X** ».
(Données bancaire VZW Terlamen : Banque ING NV, numéro de compte ING NV 335-0340431-07, IBAN BE74 3350 3404 3107, BIC BBRUBEBB)
Le décompte définitif sera effectué la semaine après l'épreuve.
Les concurrents peuvent aller chercher de l'essence (jusqu'au départ de la course) à la pompe du circuit dans les paddocks. ~~Faire le plein devant ces stands respectifs est autorisé jusqu'au départ de l'épreuve.~~

28.2 Pendant la course, la présence du carburant ~~dans les stands~~, à l'arrière des box ~~ou dans la voie des stands~~ est strictement interdite. ~~Chaque véhicule est obligé d'utiliser pendant l'épreuve le carburant fourni par l'organisateur.~~

Durant l'intégralité du meeting, les concurrents (sauf motorisations diesel) devront utiliser le carburant (sans plomb 98 octanes) fourni par le circuit de Zolder.

Chaque infraction des articles 28.2 sera pénalisée par une Pénalité de "Stop and Go" de trois (3) minutes, sauf si mentionné autrement.

Le ravitaillement en carburant pendant la course ne peut se faire **ou bien** :

28.2.1 qu'à la zone de ravitaillement (c.-à.-d. l'endroit dans la voie des stands où se trouvent les pompes à essence) et par les préposés de l'organisateur prévus aux pompes à essence (elle ne seront mises en oeuvre dès le samedi 22 août 2009). L'essence fournie est de l'essence sans plomb (98 octane). Un maximum de 100 litres, indiqués sur les compteurs des pompes d'essence, pourra être retiré durant chaque ravitaillement (et ce indépendamment du contenu du réservoir des véhicules participants).

Un feu vert signalera la disponibilité des pompes à essence dans la zone de ravitaillement. Un feu rouge indique l'occupation de toutes les pompes à essence.

Ce feu rouge/vert est installé à l'entrée de la piste de décélération.

Le ravitaillement en carburant se fait directement dans le véhicule au moyen d'un pistolet, éventuellement à l'aide d'un accessoire vide.

Le pilote doit couper le moteur du véhicule en cas d'arrêt à la zone de ravitaillement.

L'accès à la zone de ravitaillement est réservé aux deux (2) membres d'un team, munis d'un laissez-passer spécifique et en équipement de sécurité anti-feu (combinaison, gants, balaclava, casque ou lunettes de sécurité et chaussures fermées).

Un troisième LP par team peut être demandé par écrit auprès du Directeur de Course qui transmettra la demande auprès du Collège des Commissaires Sportifs qui avisera la Commission Technique. Après approbation du Collège des Commissaires Sportifs, un 3^e LP peut être obtenu. L'équipement repris ci-dessus doit être respecté.

La réservation, et donc le blocage d'une pompe à essence ou d'une place dans la zone de ravitaillement, est interdite (c.-à.-d. que les membres du team du véhicule ne peuvent quitter la zone d'attente, situé avant la zone de ravitaillement, au moment où leur véhicule est à l'arrêt à la pompe à essence).

Lors de l'arrêt du véhicule dans la zone de ravitaillement, ces personnes devront ouvrir l(es) orifice(s) de remplissage, et mettre les accessoires éventuelles (pour le remplissage et/ou la purge).

La mise à terre du véhicule est de leur responsabilité.

Un membre de l'équipe doit être en stand-by avec un extincteur fourni par l'organisation (à une distance d'environ deux mètres de l'orifice de remplissage).

Seul, si toutes les conditions mentionnées ci-dessus sont remplies, les préposés de l'organisation ravitailleront le véhicule. Le maniement du pistolet à carburant ne se fait que par les préposés de l'organisation.

Le responsable de chaque team réceptionne après chaque ravitaillement de la souche de contrôle (cette souche sera impérative pour l'acquittement définitif du carburant livré). Dès le départ du véhicule, tous les membres du team du véhicule doivent quitter la zone de ravitaillement.

Les préposés de l'organisation indiquent à quelle pompe à essence un véhicule doit aller se ravitailler et ils donnent le signal lorsqu'un véhicule peut quitter la zone de ravitaillement en sécurité. Ces instructions doivent être strictement suivies.

Pendant l'arrêt dans la zone de ravitaillement, toute intervention à un véhicule est interdite, sauf les actions mentionnées dans cet article. En aucun cas on pourra travailler au véhicule, ni faire une vérification du véhicule ou une de ses pièces, ni effectuer un changement de pilote.

Tout changement de pilote se fait exclusivement dans la voie des stands, devant son stand. Chaque utilisation d'un GSM est interdite dans la zone de ravitaillement.

Les véhicules roulant au diesel ne savent pas ravitailler aux pompes et doivent donc se ravitailler comme prévu suivant l'art.28.2.2 de cet additif.

28.2.2 que devant leur box comme décrit dans les articles 28.3, 28.4.2 du présent Règlement Particulier, à savoir au moyen d'une tour autonome, d'un réservoir standard ou d'un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé.

En cas de ravitaillement de carburant devant son box, il sera impératif de s'approvisionner en essence exclusivement aux pompes à la zone de ravitaillement (excepté pour le diesel). Le transport de carburant s'effectuera par les membres du team, équipés comme décrit dans cet article, au moyen de jerrycans métalliques verrouillables et hermétiques de maximum 20 litres ou au moyen de réservoirs d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mis à l'air libre. Durant le transport de carburant, les membres du team devront se déplacer le plus près possible de la zone de signalisation dans la voie des stands. Tout moyen de transport à propulsion électrique ou mécanique sera interdit. Seul un petit chariot à deux roues sera autorisé, pour autant que les récipients y soient fermement attachés ; ces derniers pourront bien entendus être portés, en prêtant une attention particulière à ne pas renverser de l'essence.

PENDANT LA COURSE, LE TRANSPORT D'ESSENCE VIA LES PADDOCKS EST STRICTEMENT INTERDIT.

L'accès à la zone de ravitaillement est réservé aux deux (2) membres d'un team, munis d'un laissez-passer spécifique et en équipement de sécurité anti-feu (combinaison, gants, balaclava, casque ou lunettes de sécurité et chaussures fermées).

Un membre de l'équipe doit être en stand-by avec un extincteur fourni par l'organisation (à une distance d'environ deux mètres de l'orifice de remplissage). Seuls, si toutes les conditions mentionnées ci-dessus sont remplies, les préposés de l'organisation ravitailleront le véhicule. Le maniement du pistolet à carburant ne se fait que par les préposés de l'organisation.

Le responsable de chaque team réceptionne, après chaque ravitaillement, la souche de contrôle (cette souche sera impérative pour l'acquittement définitif du carburant livré).

Les préposés de l'organisation indiquent à quelle pompe à essence le remplissage sera effectué. Ces instructions doivent être strictement suivies.

28.3 Prescriptions pour le ravitaillement (durant le warm-up, les essais libres et qualificatifs et la course) (en cas de ravitaillement devant le box à l'aide d'une tour de ravitaillement ou un réservoir standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres)

- 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, le véhicule doit être mis électriquement à la terre.

28.4 Le ravitaillement

28.4.1 Pendant le warm-up, les essais libres et qualifications, tout ravitaillement dans la voie des stands doit être effectué avec :

- a) Un réservoir autonome par stand, conformément [au Règlement Technique du Belgian GT Championship "MVD" 2009](#) à l'article 28.7 de ce règlement.
"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, conformément à l'article 28.8 de ce règlement.
"Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm"
- c) Un jerrycan métallique et étanche d'une capacité maximum de 20 litres, muni d'une fermeture genre $\frac{3}{4}$ tour et d'un diamètre maximal de 1 inch (25,4 cm), marqué par le RACB Sport (ceci ne concerne que ceux qui possèdent un vieux réservoir avec un bouchon à pas de vis).

~~Les concurrents peuvent se ravitailler en essence (jusqu'au moment du départ) aux pompes dans le paddock. Ravitailler devant ses stands respectifs est autorisé jusqu'au départ de la course.~~

Tous les récipients désignés dans cet article feront l'objet de l'approbation du RACB Sport et seront marqués.

L'usage de tout récipient non-agréé fera l'objet de sanctions sportives.

28.4.2 Pendant le warm-up, les essais libres et qualifications et la course (en cas de ravitaillement devant le box à l'aide d'une tour de ravitaillement ou un réservoir standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres), tout ravitaillement dans la voie des stands doit être effectué avec :

- a) Un réservoir autonome par stand, conformément à l'article 28.7 de ce règlement.
"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, conformément à l'article 28.8 de ce règlement.
"Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm"

Tous les récipients désignés dans cet article feront l'objet de l'approbation du RACB Sport et seront marqués.

L'usage de tout récipient non-agréé fera l'objet de sanctions sportives.

28.4.3 Les concurrents pourront, jusqu'au départ de la course, s'approvisionner en essence aux pompes dans le paddock. Dès le départ, seul l'approvisionnement dans la zone de ravitaillement sera autorisé (excepté diesel).

28.4.4 Contrôle des tours de ravitaillement et les récipients :

Horaire : Mercredi 19 août '09 : 17h00 – 19h00
Samedi 21 août '09 : 09h00 – 11h00

28.5 Le transport de carburant dans le paddock est uniquement autorisé si une personne en possession d'un extincteur accompagne le ravitailleur.

28.6 Renverser du carburant sera sanctionné par une amende de € 150.

28.7 Tour de ravitaillement

Un réservoir d'approvisionnement autonome pourra être utilisé, mais doit être conforme à la description reprise à l'Annexe J de l'annuaire FIA en vigueur, art. 258-6.4, paragraphes 6.4.1 jusqu'à 6.4.10 et au dessin 252-7. Pour des raisons de sécurité, ce réservoir doit être fixé de préférence par l'intermédiaire d'une tour sur un chariot ayant les caractéristiques suivantes :

- Tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport au chariot.
- L'embase du chariot doit avoir une surface au sol minimale de 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant. Un système de pesée de carburant peut être réalisé en introduisant un plateau bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.
- Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot:
 - Il doit être indépendant du réservoir et de la tour.
 - Il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical).
 - Sa longueur ne doit pas dépasser les 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur d'au moins 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.
 - Une plaque d'identification portant le numéro de course du véhicule devra être fixée au-dessus à son extrémité.

Ce réservoir devra être de forme intérieure cylindrique simple et ne comporter aucune pièce interne additionnelle.

- Un orifice de réduction du débit ayant les dimensions suivantes : épaisseur 2 mm et diamètre intérieur maximum 33 mm, doit être placé à la sortie du réservoir d'approvisionnement en carburant (voir dessin 258-3).
- Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréé par la FIA.
- La conduite de remplissage d'une longueur minimale de 250 cm et d'un diamètre intérieur maximal de 38 mm doit être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur le véhicule. Lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre au réservoir d'approvisionnement principal (voir dessin 252-7).
- Une vanne autobloquante de diamètre intérieur 38 mm doit être fixée sous le réservoir.
- Un niveau visible équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir peut être monté sur le réservoir d'approvisionnement.

Le remplissage de la tour de carburant doit se faire exclusivement à l'aide d'une pompe à main mécanique et non pas avec des jerrycans.

Mise à la terre

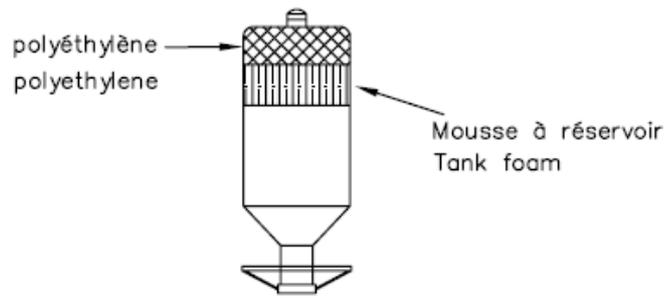
Pendant le ravitaillement avec une tour, le véhicule doit rester sur ses roues et ne pourra pas changer de niveau. Avant que le ravitaillement ne commence, le véhicule et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir de ravitaillement et son support, doivent être connectés électriquement à la terre par un contacteur manuel n'ayant que cette seule fonction.

28.8 Autre récipient de carburant

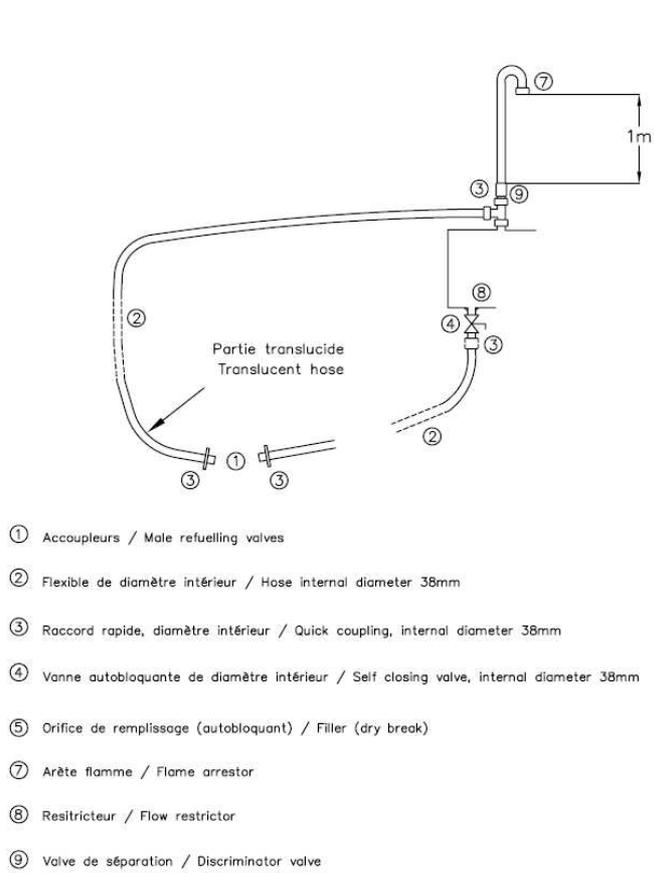
Un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le reliant à l'orifice de remplissage du véhicule, conformes aux normes FIA, telles que décrites à l'annexe J de l'annuaire FIA en vigueur art. 258-6.4.8 et dessin 252-2, avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm.

28.9 Pendant toute la durée de l'épreuve, les instructions suivantes devront être strictement respectées :

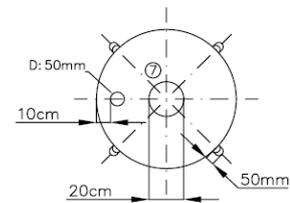
- Stockage de carburant au box :
Maximum 100 litres de carburant au box, ceci soit dans des jerrycans de maximum 20 litres ou réservoir non pressurisé de maximum 35 litres par unité de stockage.
- Stockage et/ou transport d'essence durant la course est formellement interdit dans le paddock zone 2 (paddock situé à l'arrière du bâtiment de la voie des stands)
- Stockage de carburant dans les camions ou remorques des teams est interdit.
- Les voies d'évacuation (escaliers) ne peuvent en aucun cas être obstruées et doivent rester accessibles à tout moment.



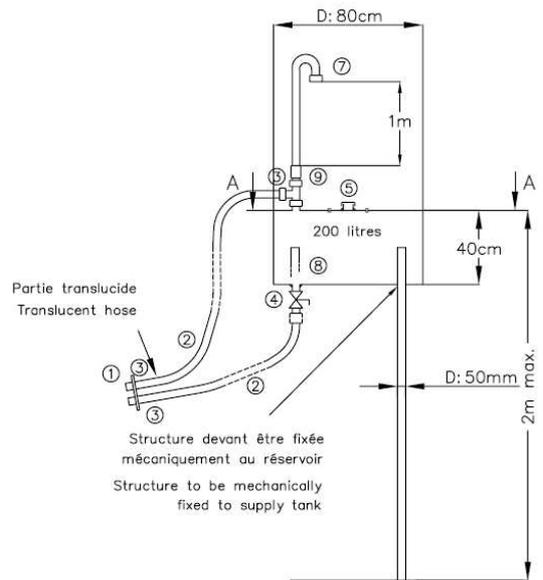
DESSIN 252-2



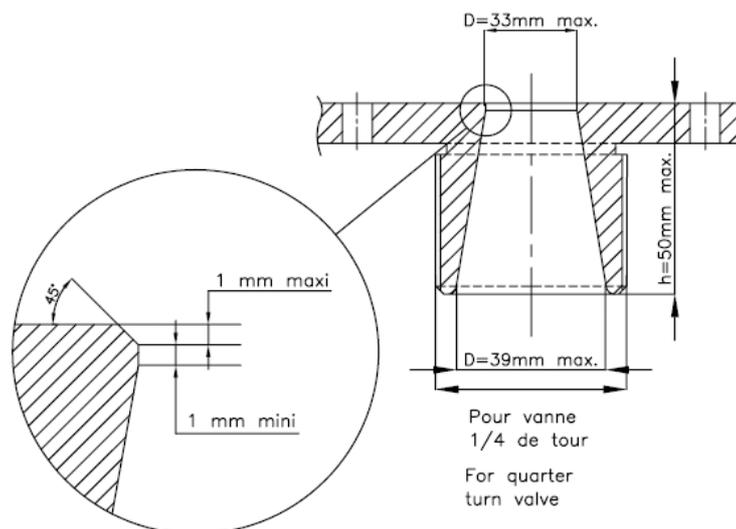
- ① Accoupleurs / Male refuelling valves
- ② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm
- ③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm
- ④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm
- ⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filler (dry break)
- ⑦ Arête flamme / Flame arrestor
- ⑧ Resitricteur / Flow restrictor
- ⑨ Valve de séparation / Discriminator valve



Coupe AA



DESSIN 252-7



DESSIN 258-3

.....

ART. 30: ESSAIS

.....

30.5 Enregistrement des temps

30.5.2 Transpondeur

30.5.2.1 Pour une bonne récupération des données par la commission de chronométrage, chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur type TranX-Pro Driver ID et de ses connexions de raccordement, ou d'un système similaire donnant les temps par pilote. Chaque team est responsable du montage de son propre équipement. Les teams peuvent acheter ou louer le transpondeur auprès des responsables du chronométrage (uniquement pour les divisions 1, 2 et 3).

30.5.2.2 Les voitures inscrites au championnat DSMEC 2009 - et donc inscrites en division 4 pour les "24 Hours of Zolder 2009" en classes 4F, 4G, 4H, 4I - doivent garder leur transpondeur.

30.5.2.3 Toutes les autres voitures, donc les voitures inscrites en division 4 en classes 4A, 4B, 4C et 4D, 4E et les voitures en provenance d'autres championnats que le DSMEC 2009 doivent demander un transpondeur durant la vérification sportive.

Avant la montée en piste d'une voiture, le transpondeur doit être installé suivant les prescriptions de montage fournies.

Le système de fixation du transpondeur peut-être acheté par le chef de team

Le jeudi 20 août 2009, au plus tard à 17.00, le transpondeur devra être restitué à l'organisation.

(Secrétariat, race control center au-dessus des box 1 et 2)

Ils devront être récupérés et placés dans la voiture suivant les prescriptions de montage, le samedi 22 août 2009 avant le début du warm-up

.....

ART. 42: APPROBATION

Additif approuvé par le RACB Sport le 31 juillet 2009

Numéro de Visa : S02-24HoZ/B09 add1

Annexe 3 au règlement particulier – Pénalités standards