



# “24 Hours of Zolder 2009”

## Règlement Particulier

### INDEX DES PAGES

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

## ART. 1: DEFINITIONS - DESCRIPTION

- 1.1 SRO Belgium, ci-après dénommée le promoteur, société sise Sionstraat 17, 3680 Maaseik, organise le Belgian GT Championship "Mediagroep Van Dyck" 2009, ci-après dénommé le Championnat. Ce nom est reconnu et sanctionné par le RACB Sport et est la propriété du promoteur.  
SRO Belgium est également le promoteur des "24 Hours of Zolder 2009".
- 1.2 Les "24 Hours of Zolder 2009" sont régis conformément aux dispositions du Code Sportif International 2009 (le "Code") et ses annexes de la FIA, du règlement 2009 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 participantes (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 le Championnat à tout moment.
- 1.3 Le présent Règlement Particulier a été publié le **03 juillet 2009** et entre immédiatement en vigueur. A partir de la date de publication, il remplace et annule tous les Règlements Sportifs précédents.
- 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 notifiés de ces modifications au moyen d'une note affichée au tableau officiel.
- 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 Particulier.
- 1.6 Les "24 Hours of Zolder 2009" ont le statut d'épreuve nationale « Open » à participation étrangère autorisée.

## ART. 2: MODALITES DE PARTICIPATION

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

- 2.1.1 Cette épreuve est réservée aux véhicules, engagés par un concurrent valable et conformes au Règlement Technique du Belgian GT Championship "MVD" 2009, du règlement technique du BTCS 2009 et du règlement technique du DSMEC 2009. Le nombre maximum de véhicules admis aux essais, au warm-up et la course est déterminé conformément à l'annexe O du règlement FIA. 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 pouvoir participer aux "24 Hours of Zolder 2009", chaque team **non-inscrit à l'année** au Belgian GT Championship « MVD » 2009, devra s'acquitter un droit de participation par voiture de € 5000,00 + tva (€ 2500,00 de droit d'inscription et € 2500,00 de droit d'utilisation des infrastructures) incluant :
  - l'inscription aux "24 Hours of Zolder 2009"
  - les droits d'utilisation des infrastructures pendant toute la durée de l'épreuve
  - un montant forfaitaire couvrant les frais techniques, sportifs et les frais d'organisation
  - la participation aux coûts promotionnels des "24 Hours of Zolder 2009" et aux différents services mis à la disposition des participants

Le paiement du droit de participation devra être effectué avant le 17 août 2009 sur le compte bancaire ING 363-0110300-51 de SRO Belgium.

Les teams **inscrits à la saison** au Belgian GT Championship " MVD " 2009 doivent confirmer leur participation aux "24 Hours of Zolder 2009" avant le 10 août 2009 soit par écrit ou électroniquement à SRO Belgium, Sionstraat, 17 à 3680 Maaseik - info@belgiangt.com

- 2.1.3 Le promoteur peut admettre des véhicules pour les "24 Hours of Zolder 2009" dans la division 4 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 de ce règlement particulier) ainsi que la carte d'identité du véhicule (voir Annexe 2 de ce règlement particulier) dûment complétés, à SRO Belgium avant la date de clôture d'inscription de l'épreuve en question. Ils doivent en outre être conformes à l'Art. 11.1 troisième point.

Les voitures qui répondent au règlement technique du BTCS ou au règlement technique du DSMEC seront engagées en Division 4 (Guest).

- 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, ni total ni partiel, ne sera consenti pour un véhicule exclu par la Direction de la Course. Le droit d'utilisation ne sera remboursé complètement qu'en cas d'annulation du Championnat ou 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 aux "24 Hours of Zolder 2009" sera envoyée à l'adresse postale ou mail, indiquée sur le formulaire de participation.
- 2.2.2 Toute facture ou tout compte éventuellement impayé(e) vis-à-vis du promoteur doit être réglé(e) 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 SRO Belgium 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 valable.

### 3.2 Pilotes

L'épreuve "24 Hours of Zolder 2009" est ouverte aux:

- Titulaires d'une licence internationale FIA A, B ou C.
- Titulaires d'une licence belge B-Circuit.
- Titulaires d'une licence Régionale Belge VAS/ASAF, il est possible d'obtenir une licence spéciale "24 Hours of Zolder 2009 Only" (voir les modalités de cette licence sur le site <http://www.racb.com>)
- 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.

Un pilote ne peut pas être suspendu par une instance du sport automobile compétente.

### 3.3 Contrôle des licences

Lors des vérifications sportives, le promoteur s'assurera qu'il est en possession d'une copie de toutes les licences des pilotes et des concurrents participant aux "24 Hours of Zolder 2009" et passera au contrôle des licences.

Tous les nouveaux pilotes et/ou concurrents, qui n'ont pas pris part à une épreuve du Belgian GT Championship 2009 ainsi que les pilotes qui changent de numéro de course dans le Belgian GT Championship 2009, doivent se présenter à la vérification sportive.

## ART. 4: EPREUVE

### 4.1 19-20-22 et 23 août 2009 - Circuit Zolder

L'épreuve fait partie du Belgian GT Championship « MVD » 2009 mais uniquement pour les voitures inscrites en division 1, 2 ou 3.

### 4.2 Essais libres

Le mercredi 19 août 2009 de 16h05 à 17h05 (Free Practice)

### 4.3 Essais qualificatifs

Le mercredi 19 août 2009 :	19h30 à 23h30	Séance de nuit obligatoire	240'	(Timed practice 1)
Le jeudi 20 août 2009 :	11h25 à 11h55		30'	(Timed practice 2)
	15h20 à 15h50		30'	(Timed practice 3)

### 4.4 Warm-Up

Le samedi 22 août 2009 : 10h50 à 11h10 20' (Warm-Up)

### 4.5 Course :

Départ lancé – Samedi 22 août 2009 : 16h00 - Course de 24 heures maximum.  
Les procédures seront répétées lors du briefing.

### 4.6 Le drapeau à damier sera présenté au pilote de tête au moment où il franchira la ligne de contrôle (la Ligne), à la fin de la période prescrite. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste.

## ART. 5: DIVISIONS & CANDIDATURES DES CONCURRENTS/PILOTES

### 5.1 **Divisions**

#### 5.1.1 **Répartition des divisions.**

La participation au Belgian GT Championship "MVD" 2009 est réservée aux véhicules figurant sur la liste "Marques et Types", jointe en annexe 2 au présent règlement.

#### ▪ DIVISION 1 "**Group GT3**":

Véhicules FIA GT3, conformément à l'Art. 257A de l'Annexe J FIA, à leur règlement GT3 spécifique et à la Fiche Technique GT3 FIA correspondante. Ces règlements et données techniques FIA sont prépondérants.

Les seules exceptions à ces spécifications sont:

- La liberté du réservoir de carburant, respectant Art. 6.7.2 du Règlement Technique MVD 2009.
- La liberté de la marque et type des jantes, respectant les données reprises dans la fiche technique.
- L'armature de sécurité homologué par la FIA ou l'ASN, respectant les données reprises dans la fiche technique.
- La liberté du numéro de châssis.
- La liberté de la marque et type des disques de freins, en respectant le type de matériaux et les dimensions reprises dans la Fiche Technique ou Fiche Technique complémentaire.
- La liberté de matériaux de plaquettes de freins, en respectant les étriers de freins repris dans la Fiche Technique ou Fiche Technique complémentaire.
- L'ajout d'une seule canalisation flexible ou conduite pour amener l'air aux freins de chaque roue est permis mais sa section intérieure doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 120 mm de diamètre.

Les véhicules dits "**Nationaux GT3**"

- Véhicules homologués par le RACB Sport pour SRO Motorsports Group et conformes aux directives et spécifications de la FIA (Art. 257A).
- Véhicules de type GT uniquement sur invitation et homologués sur base d'une fiche technique spécifique et d'un test comparatif d'évaluation.

▪ DIVISION 2 "**GT4 & SuperSport**":

Les véhicules de Grand Tourisme de type GT4 et les voitures de type Supersport conformes à leurs règlements spécifiques et leur Fiches Techniques RACB correspondantes. Ces règlements et données techniques SRO/RACB sont prépondérants.

▪ DIVISION 3 "**Specials**":

Les véhicules de type GT figurant en annexe 2, ayant appartenu ou pu appartenir au Mediagroep Van Dyck Belcar 2004-2007 et/ou au Belgian Touring Car Series 2003-2006 et/ou Belgian GT Championship 2008; uniquement acceptées sur invitation et après introduction et approbation de leur dossier technique sur base du règlement technique BGTC 2009, avec les limites ci-dessous:

- une cylindrée nominale ou corrigée de 5000 cc maximum pour des moteurs atmosphériques, ou de 2500 cc maximum pour des moteurs suralimentés.
- Les Porsche Biturbo ne sont pas autorisées.

▪ DIVISION 4 "**Guests**":

Les véhicules Invités sont des véhicules qui ne sont pas totalement conformes au Règlement Technique du Belgian GT Championship « MVD » 2009 (sauf au niveau de la sécurité) mais qui, sur base d'un dossier technique, sont acceptés exceptionnellement pour une épreuve par le RACB Sport et le promoteur. Ils doivent au moins satisfaire aux règlements techniques du BTCS 2009 et DSMEC 2009.

La division 4 sera constituée de classes suivant le règlement technique auquel ces véhicules correspondent.

Les voitures qui répondent au Règlement Technique du BTCS 2009 seront réparties dans les Divisions et Classes suivantes :

- Division 4 A : Classe S1
- Division 4 B : Classe S2
- Division 4 C : Classe T4
- Division 4 D : Classe T3
- Division 4 E : Classe T2

Les voitures qui répondent au Règlement Technique du DSMEC 2009 seront réparties dans les Divisions et Classes suivantes :

- Division 4 F : Classe 1 (+ 4501 cc)
- Division 4 G : Classe 2 (3500cc – 4500cc)
- Division 4 H : Classe 3 (2500cc – 3499cc)
- Division 4 I : Classe 4 (2000cc – 2499cc)

Pour les voitures qui ne correspondent pas aux critères énoncés ci-dessus, le candidat participant peut introduire une demande auprès du promoteur et du RACB Sport en transmettant un dossier complet, comme stipulé dans l'annexe 2 du règlement. Le promoteur et le RACB Sport détermineront éventuellement la division et la classe attribuées.

### 5.1.2 Suralimentation

Handicaps pour moteurs suralimentés:

- Simple compresseur turbo ou mécanique : cylindrée x 1,7.
- Double compresseur turbo ou mécanique: cylindrée x 2,0.
- Pistons ou rotors alternatifs: (volume déterminé entre la capacité maximale et minimale de la chambre de combustion) x 1,5.

### 5.2 Candidatures des concurrents/pilotes

L'épreuve s'adresse en priorité à des équipes privées et à des pilotes non professionnels.

Le système des catégories de pilotes (A Platinum, B Gold et C Silver) défini dans l'article 5.2 du règlement sportif du Belgian GT Championship (BGTC) 2009 n'est pas d'application pour cette épreuve dans toutes les divisions et classes.

## ART. 6: LE CHAMPIONNAT

Belgian GT Championship « MVD » 2009 (uniquement pour les divisions 1, 2 et 3)

### 6.1 Titres

- 6.1.1 Le titre de **Belgian GT Driver Champion "MVD" 2009** 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.
- 6.1.2 Le titre de **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009** sera attribué au numéro de course ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront effectivement eu lieu. Seront considérés comme Champions, les pilotes (équipage) ayant le plus grand nombre de points sur ce numéro de course.
- 6.1.3 Les titres de **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009 par Division (1, 2 & 3)** seront respectivement attribués aux numéros de course ayant totalisé le plus grand nombre de points dans leur division respective, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront effectivement eu lieu. Seront considérés comme Champions, le(s) pilote(s) (équipage) ayant le plus grand nombre de points sur ce numéro de course.
- 6.1.4 Chacun des titres fera l'objet d'un classement distinct.

### 6.2 Points

- 6.2.1 Par course, un classement Général et par Division est rédigé.

Les points pour le titre de **Belgian GT Driver Champion "MVD" 2009** (comme décrit dans l'Art. 6.1.1) sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

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

Les points pour tous les titres de **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009** (comme décrits dans les Art. 6.1.2 & 6.1.3) sont attribués à chaque course selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup> :	10 points
2 <sup>ème</sup> :	8 points
3 <sup>ème</sup> :	6 points
4 <sup>ème</sup> :	5 points
5 <sup>ème</sup> :	4 points
6 <sup>ème</sup> :	3 points
7 <sup>ème</sup> :	2 points
8 <sup>ème</sup> :	1 point

Les points pour l'épreuve "24 Hours of Zolder" :

L'épreuve des 24 Heures de Zolder est considérée comme une seule et même épreuve durant laquelle des classements intermédiaires après 6 et 12 heures seront extraits, donnant lieu aux attributions de points. Seul le classement à l'issue des 24 Heures de Zolder sera considéré comme le classement officiel de l'épreuve. Les attributions de points aux classements intermédiaires après 6 heures et après 12 heures seront affectées à égalité aux pilotes quel que soit son temps de conduite.

Une double attribution de points en trois parties sera effectuée pour les titres décrits en Art. 6.1.2 et 6.1.3. Un classement spécifique sera rédigé pour les véhicules du Belgian GT Championship "MVD" lors des "24 Hours of Zolder".

Un quart de ces points sera attribué conformément aux classements intermédiaires après six heures, un quart après douze heures et le reste conformément au classement officiel.

Position	Après 6 heures	Après 12 heures	Après 24 heures
1 <sup>ère</sup>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
2 <sup>ème</sup>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>16</b>
3 <sup>ème</sup>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>
4 <sup>ème</sup>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>
5 <sup>ème</sup>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
6 <sup>ème</sup>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
7 <sup>ème</sup>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
8 <sup>ème</sup>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

- 6.2.2 Pour tous les véhicules et pilotes en Division 4 "Guests", aucun point ni place ne seront attribués.
- 6.3 Si une course est suspendue conformément à l'article 35, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée si le pilote 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 pilote de tête a effectué plus de 75% de la distance (ou du temps) prévu(e) à l'origine pour la course.
- 6.4 Les équipes gagnantes doivent être présentes avec leurs pilotes lors de la cérémonie annuelle des remises des prix du Groupe SRO et de SRO Belgium, ainsi qu'aux "RACB AWARDS". Tous les concurrents devront faire tout leur possible pour assurer que leurs pilotes respectent cette obligation.
- 6.5 Si deux numéros de course au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat sera attribué :
- au titulaire du plus grand nombre de premières places,
  - si le nombre de premières places est identique, au titulaire du plus grand nombre de secondes places,
  - si le nombre de secondes 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'il jugera appropriés,
  - cas particulier : les pilotes d'un même véhicule terminant avec le même nombre de points partageront la même place au Championnat.
- 6.6 Modalités**
- 6.6.1 En cas d'exclusion d'un ou plusieurs véhicules d'une épreuve, ces points seront attribués aux véhicules suivants dans le classement; pour le(s) véhicule(s) en question, un résultat nul sera enregistré.
- 6.6.2 Il est interdit de pousser, tirer ou faire pousser un véhicule dans le but de franchir la ligne d'arrivée ou de rejoindre la voie des stands. Les résultats des contrevenants seront annulés.
- 6.6.3 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.
- 6.6.4 Un véhicule engagé pour les "24 Hours of Zolder 2009" ne peut pas participer à d'autres essais, warm-up 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.
- 6.7 Classements**
- 6.7.1 Pour être déclaré vainqueur du classement officiel de la course, il est indispensable de franchir le drapeau à damier côté piste. Tous les autres 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.

6.7.2 Pour être classé en division 1, 2 ou 3, chaque véhicule devra avoir accompli au moins 70% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance couverte par le premier déclaré vainqueur de sa division.

Pour être classé en division 4, chaque voiture devra avoir accompli au moins 70% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance parcourue par le premier déclaré vainqueur de sa classe.

6.7.3 Tout pilote participant au Belgian GT Championship « MVD » 2009 pourra marquer des points à condition qu'il ait piloté au moins 20% de la distance couverte par son véhicule, sauf s'il/elle est inscrit(e) en division 4.

6.7.4 Le classement officiel sera publié après la course. Le seul classement valable sera celui signé et officialisé par le Collège des Commissaires Sportifs.

## **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 de l'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.

A partir de cette liste pour cette épreuve spécifique, le nombre maximal de véhicules admis sera ensuite déterminé proportionnellement par Division. Le Directeur de Course décide de manière autonome sur l'application des arrondissements éventuels. Contre cette décision, aucun recours légal n'est possible.

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

Si un équipage désire changer de véhicule pendant l'épreuve, il doit adresser une demande écrite à cet effet au Collège des Commissaires Sportifs au moins deux heures avant le début de la 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 de l'épreuve de la voie des stands.

## **ART. 9: ORGANISATION**

### **9.1 Direction de course**

Directeur de Course :	Danny Dubois	Lic. 1249
Directeur de Course adjoint :	Niki Dubois	Lic. 2511
	Laurent Voogt	Lic. 1426
	Walter Stalmans	Lic. 1790

*Race Control Center (zone paddock 2)*

Collège des Commissaires Sportifs :		
Président :	Leo Suetens	Lic. 0405
Membres :	Pascal Notelaers	Lic. 1242
	Jean-Michel Boucherie	Lic. 2082
	Jan D'Hondt	Lic. 2385
	Georges Vandendriessche	Lic. 0427
Stagiaire :	William Watté	Lic. 2651

*Race Control Center (paddock zone 2)*

Commission Technique :	Patrick Cocquyt Et son équipe	Lic. 1925
------------------------	----------------------------------	-----------

Commission Médicale :	Dr. Koen Leyssens	Lic. 1184
-----------------------	-------------------	-----------

*Centre médicale au poste 15  
Entrée par l'extérieur du circuit (Téléphone intérieur 825)*

Timekeeping :	Harald Roelse	Lic. NL 10974
CNCR: <i>Race Control Center (paddock zone 2 – Téléphone intérieur 865)</i>	Johan Aerts	Lic. 1709
CNCS: <i>Bureau au milieu de la pitlane (Téléphone intérieur 831)</i>	Kris Dewilde	Lic. 0135
Directeur de la sécurité :	Tony Eyckmans	Lic. 0589
Relation concurrents	Jean-Marie Jorissen Jean-Luc Gelders	Lic. 1788 Lic. 2167
Secrétaire de l'épreuve	Céline Laloux	Lic. 2512
Permanence paddocks:	Circuit Zolder	

## 9.2 Temps de référence

Il n'y a aucun temps de référence pour les divisions et classes.

## 9.3 Organisation des épreuves

### 9.3.1 Essais

- Un essai libre (c'est-à-dire non chronométré).
- Trois essais qualificatifs.
- Un warm-up (au maximum 20 minutes, le jour de la course).

### 9.3.2 Course

Une course d'une durée maximale de 24 heures.

9.4 Les essais et la course sont répartis sur une durée totale de quatre (4) jours.

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.

10.5 L'organisateur a souscrit une assurance en conformité avec les dispositions de Loi en vigueur en la matière. N° de police : AXA 730 091 636

## ART. 11: CONDITIONS GENERALES

### 11.1 Fonction du chef d'équipe

Chaque team doit désigner par écrit un chef d'équipe par numéro de course engagé et lui donner procuration pour accomplir toutes les activités mentionnées ci-après qui se rapportent à l'épreuve.

Le chef d'équipe ne peut pas avoir la qualité de pilote, même pas sur un autre véhicule des "24 Hours of Zolder 2009". Il/elle doit assurer personnellement et conjointement avec le team que toutes les conditions du présent règlement soient observées et remplies à tout moment de l'épreuve.

La tâche du chef d'équipe comprend entre autres :

- Dûment compléter le formulaire d'inscription (annexe 1) et la carte d'identité du véhicule (annexe 2) avant la date de clôture - d'inscription – de la première épreuve, sous peine d'une pénalité financière de € 150.
- Le cas échéant : garder le passeport technique d'épreuve; la perte ou l'impossibilité de produire le passeport technique d'épreuve pendant l'épreuve sera sanctionnée par une pénalité financière de maximum € 150.
- Dûment compléter le formulaire d'inscription et la carte d'identité du véhicule (uniquement pour les voitures de la division 3) en cas de modifications apportées au véhicule et/ou aux pilotes.
- S'assurer qu'un pilote participant pour la première fois à une épreuve du Belgian GT Championship "MVD" 2009 ou ayant été désigné pour une première participation, se présente aux vérifications sportives de l'épreuve en question.
- S'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 des "24 Hours of Zolder 2009".
- 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 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.

## **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 Promoteurs, 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, si nécessaire, pourra officier en qualité d'ombudsman auprès du Collège des Commissaires sportifs et ne peut ainsi en aucun cas être une pilote participant aux "24 Hours of Zolder 2009" ni avoir de rapports contractuels avec un team participant aux "24 Hours of Zolder 2009", sauf accord préalable du RACB Sport.
- 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.
- 12.5 Toute décision ou communication concernant un numéro de course sera communiquée.

## ART. 13: SANCTIONS

- 13.1 Le Directeur de Course doit infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif.
- Pour tout cas non prévu dans ce présent Règlement Sportif, il fera rapport au Collège des Commissaires Sportifs, qui appliquera 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 et/ou Code 60, 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 à la fin de 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.
- Durant l'épreuve, le directeur de course, en concertation avec un membre du Collège des Commissaires Sportifs, pourra exceptionnellement infliger une pénalité sous forme de «Drive Through» pour un fait non prévu par le présent règlement.
- 13.3 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les essais qualificatifs, elles seront sanctionnées comme suit :
- 1ère infraction: annulation des temps de la séance essais qualificatifs en question.
  - 2ème infraction: renvoi à la dernière place de départ.
  - 3ème infraction: exclusion éventuelle du pilote ou véhicule.
- 13.4 Si l'infraction est commise pendant les 10 dernières minutes de la course, elle sera sanctionnée par une déduction de deux tours de course.
- 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, 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 applicables;
  - 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.
- 14.2.1 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(ven)t 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 "Drive Trough". 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 En cas où le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportif déciderait d'imposer une pénalité ou une des pénalités prévues à l'article 14.3 a) et b), la procédure suivante sera appliquée :
- 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, notifiera 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 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 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 déduction de deux tours de course.
- 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 tenter d'observer et de 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 24 Hours of Zolder**

- Pendant toute la durée de l'épreuve constituée d'une course de 24 heures, un seul et même véhicule ne peut être conduit par moins de deux pilotes et par plus de quatre pilotes.
- 16.2 Après la fin des vérifications sportives, la composition du team participant à l'épreuve ne pourra plus changer. Sauf en cas de force majeure, qui seront considérés séparément, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs.
- 16.3 Seul le chef d'équipe pourra agir comme représentant autorisé de son/ses véhicule(s). Pendant la course, il/elle ne pourra pas avoir la qualité de pilote, même pas sur un autre véhicule.
- 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. Cette règle ne s'applique pas aux pilotes moins valides.
- 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 tierce personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher.
- 16.7 Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements et casque spécifiés dans le Règlement Technique du Belgian GT Championship "MVD" 2009 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.

- 16.8 Pendant la course des "24 Hours of Zolder", la durée de conduite d'affilée maximale par pilote sur la piste est de trois heures. La durée de conduite sera cumulée en cas d'arrêt au stand sans changement de pilote. Après chaque changement de pilote, le pilote doit se reposer minimum pendant une heure avant de reprendre le volant. Un pilote ne pourra conduire plus de 14 heures au total.

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

- 17.1 Dès le 1er avril 2009, le promoteur a renseigné les chefs d'équipe sur la publicité obligatoire et il la mise 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.  
La publicité obligatoire sera distribuée durant les vérifications sportives.

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

Les espaces suivants du véhicule sont réservés à cet effet :

- Le bandeau supérieur de pare-brise;
  - Une bande de 50 cm de large et 10 cm de haut à l'avant et à l'arrière de l'endroit de fixation de la plaque d'immatriculation;
  - Une bande de 50 cm de large et 10 cm de haut au-dessus et en-dessous des numéros de course;
  - Une bande d'une largeur maximale de 30 cm et d'une hauteur maximale de 10 cm sur chaque déflecteur arrière; à défaut de déflecteurs arrière, la publicité obligatoire est à apposer à côté des noms des pilotes.
  - Un emplacement de 10x10 cm sur les côtés gauche et droite du pare-choc avant pour un « Bib Sprinter ».
- 17.4 En cas d'absence (en tout ou en partie) de cette publicité obligatoire aux endroits prévus sur le véhicule, les sanctions suivantes seront infligées:
- Pendant l'essai libre, le véhicule doit s'arrêter à son stand afin d'apposer la publicité manquante avant de reprendre l'essai en question;
  - Pendant le warm-up, le véhicule ne pourra pas ou plus participer au warm-up;
  - 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 du véhicule pour la captation de l'épreuve, il faut prévoir un espace sur le tableau de bord, dans l'axe de la caméra, pour l'emblème officiel du Championnat ou un sponsor, apposé par le promoteur. Toute apposition de publicité par l'équipe doit être faite auparavant par demande écrite au promoteur et la publicité ne peut être apposée que moyennant l'accord du promoteur.

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

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 seront appliquées par véhicule et par sponsor :

- Bandeau de pare-brise € 3.000;
  - Numéros de départ à gauche et à droite et sur le toit: € 1.300 par sponsor;
  - Plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière: € 1.300 par sponsor;
  - Déflecteurs arrières (ou équivalent): € 1.300.
  - « Bib Sprinter » avant : € 500.
- 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 Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité devront apparaître de chaque côté de la carrosserie.

## 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

18.2.2 En 2009, le numéro 1 sera attribué automatiquement au(x) premier(s) classé(s) du Belgian GT Team Championship MVD 2008 en Division 1. Ce numéro de course est uniquement disponible en Division 1.

Si personne ayant droit au numéro 1 ne se dégage, ce numéro sera attribué au(x) deuxième(s) classé(s) du Belgian GT Team Championship MVD 2008 en Division 1 et ainsi de suite.

### 18.3 Installation

18.3.1 Chaque concurrent doit prévoir un espace assez large sur les deux portes avant et sur le toit.

18.3.2 Les numéros, de même que la publicité obligatoire, seront mis à disposition par le promoteur. Ils seront disponibles auprès du responsable paddock du BGTC MVD 2009. Ils doivent être apposés en leur totalité avant la vérification technique et pendant toute la durée de l'épreuve:

- Sur les portes du véhicule, perpendiculairement à l'axe de la route.
- Sur le toit, visible vers l'avant.

Exception sera faite pour les véhicules homologués sans toit.

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

18.3.3 Type et forme des chiffres seront définis par le promoteur. Une dérogation pourra être accordée par le promoteur, mais les numéros devront être parfaitement lisibles.

#### 18.3.4 Eclairage des numéros de course en épreuve nocturne

- Si la course est considérée comme nocturne, les éclairages des numéros doivent être utilisés, ces lumières doivent être en fonction en même temps que les phares de la voiture. L'utilisation de numéros avec lumière de fond est autorisée mais pas obligatoire.
- A aucun moment, une lumière blanche vers l'arrière sera autorisée, même pour les numéros de compétition. Cette règle est d'application pour les lumières qui s'allument dans le but d'identifier une voiture.
- A aucun moment, une lumière rouge vers l'avant sera autorisée, même les pour les numéros de compétition. Cette règle est d'application pour les lumières qui s'allument dans le but d'identifier une voiture.
- Il est interdit d'équiper une voiture de compétition de feux clignotant additionnels et/ou de type « gyrophares ».

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

- 19.1 Le formulaire d'inscription 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 :
- Par véhicule engagé épreuve / épreuve :
    - 20 cartes paddock (Les cartes permanentes du BGTC sont valables)
    - 20 cartes pitlane
    - 2 laissez-passer « Truck »
    - 1 laissez-passer « Voiture »
    - 6 cartes de parking (Vip B ou autres)
  - Trois (3) chasubles jaunes portant l'inscription Mediagroep Van Dyck ou PRC par team inscrit, pour lesquelles une caution de € 250 sera demandée; avec un maximum de six par team. La caution sera remboursée si les chasubles sont remises en bon état au promoteur au plus tard une heure après la fin de la dernière course du MVD 2009 ou au maximum une heure après la fin de la course. Ces chasubles sont remises avant la première participation du véhicule. Le promoteur se réserve le droit de confier une quatrième chasuble aux teams d'un véhicule et une septième chasuble aux teams de deux véhicules.
  - huit (8) brassards donnant accès à la voie de travail par team inscrit, pour lesquelles une caution de € 250 sera demandée; avec un maximum de douze par team. Cette caution sera remboursée si les brassards sont remis en bon état au promoteur au plus tard une heure après la fin de la dernière course du MVD 2009 ou au maximum une heure après la fin de la course
  - Ces chasubles et brassards seront distribués avant la première participation de la voiture ou durant les vérifications sportives des "24 Hours of Zolder 2009" (voir art 21)

## 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 des Commissaires Techniques.
- 20.2 Timing : Mercredi 19 août 2009 de 08h00 à 15h00 (une heure spécifique sera donnée par voiture – liste de convocation)  
Lieux : Boxes 1 & 2  
La convocation aux vérifications techniques sera donnée plus tard.

L'organisation d'essais 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 ou d'exclusion de l'épreuve.

- 20.3 Uniquement d'application pour les voitures de la Division 1, 2 ou 3  
Chaque chef d'équipe doit présenter la carte d'identité du véhicule dûment et précisément complétée - voir Annexe 1 du Règlement Technique du Belgian GT Championship "MVD" 2009 - 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 du Belgian GT Championship "MVD" 2009)
- 20.4 La Commission Technique vérifiera entre autres:
- La fiche technique ou la carte d'identité du véhicule.
  - La conformité du véhicule à sa fiche technique ou sa carte d'identité.
  - La conformité du véhicule aux normes de sécurité applicables.
  - L'équipement ignifugé de chaque pilote: cagoule, sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures, combinaison, gants, casque et le dispositif de retenue de la tête (système HANS®), conforme à l'Annexe L de la FIA. 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 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 technique, 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, le véhicule ne pourra pas prendre le départ des essais et de la course. Cette règle ne s'applique pas intégralement pour les voitures Guests.
- Si une voiture est non conforme à la fin des essais qualificatifs, tous les temps de cette séance d'essais qualificatifs sont annulés et la voiture devra partir de la dernière place sur la grille de départ.
- Si une non-conformité est constatée à l'issue d'une course, ce numéro de course, ainsi que tous les pilotes inscrits sur ce numéro de course seront exclus.
- 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.
- 20.12 Uniquement pour les voitures de la division 1 et 2  
Afin d'optimiser l'égalité des performances des véhicules, le bureau GT de SRO Motorsports Group, à l'exemple de la FIA et en concertation avec RACB Sport, se réserve le droit d'adapter les éléments suivants pour chaque concurrent, et ce à tout moment du Championnat :
- Poids minimum du véhicule
  - Dimensions des brides à air
  - Par ailleurs, tout autre restriction technique pourrait être introduite pour chacun des concurrents.

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

- 21.1 Timing : Le mercredi 19 août 2009 de 08h00 à 14h30  
Lieux : Briefing room (paddock zone 2 – Escalier mauve)

L'horaire doit être scrupuleusement tenu, sous peine d'une pénalité financière de € 125 et pouvant 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 par écrit 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 participer à une séance quelconque de la course – faisant partie de l'épreuve – sans casque et dispositif de retenue de la tête (système HANS®) pourvus d'un autocollant numéroté RACB Sport.

Les pilotes qui sont propriétaires de plusieurs casques et qui souhaitent les utiliser (alterner) pendant l'épreuve sont tenus de le signaler à la commission technique.

21.4 Lors des vérifications sportives des "24 Hours of Zolder 2009", chaque pilote doit se présenter en personne au contrôle des licences (dérogation pour les pilotes de la division 1, 2 ou 3 qui ne changent pas de numéro de compétition).

## **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.**

Département Licences  
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 Le Manufacturier de pneus unique « Michelin » fournira les types de pneumatiques (pneus slicks et pneus pluie) devant être utilisés par chaque voiture de toutes les divisions et classes. 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 L'utilisation de pneumatiques autres que de marque MICHELIN, même à titre provisoire ou momentané à tout instant de l'épreuve, entraînera l'exclusion.

### **23.2 Nombres maximum de pneus**

23.2.1 Pendant l'épreuve des "24 Hours of Zolder 2009" le nombre de pneus sera libre pour toutes les divisions et classes.

### **23.3 Modalités**

23.3.1 Pendant les essais qualificatifs et le warm-up, tout véhicule peut être arrêté à la fin de la voie des stands afin de contrôler l'utilisation des pneus de marque MICHELIN.

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

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 fabricant de pneus.

Toute infraction sur les restrictions ci-dessus sera sanctionnée par:

- Warm-up: recul de 10 places sur la grille de départ.
- Essais qualificatifs: annulation de tous les temps de l'essai qualificatif en question.
- Course: exclusion de la course en question.

23.4 Tous les teams doivent déposer une garantie (par chèque ou carte de crédit) et ce également pour la livraison éventuelle d'un set de pneus gratuits. Toute facture ou tout compte éventuellement impayé(e) au Manufacturier de pneus/Distributeur doit être réglé(e) avant le départ de l'épreuve, sous peine d'exclusion.

23.5 L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est autorisé, sauf pendant la procédure de départ.

L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est autorisé pour les véhicules prenant le départ à partir de la voie des stands.

## **ART. 24: PESAGE**

24.1 Le poids de tout véhicule peut être vérifié à tout moment pendant l'épreuve :

- a) Après les séances d'essais qualificatifs et 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 en vigueur, 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 présent Règlement Technique en vigueur).
- d) Personne d'autre que les Commissaires Techniques et les Officiels ne peut 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 pourra faire reculer la voiture 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 plane, mesurant 6 m x 3 m, sur laquelle le matériel de pesage sera installé et utilisé pour la procédure de pesage.
- Après les séances d'essais qualificatifs et 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'essais 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 présent Règlement Technique, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce du véhicule en cas 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 Lest d'égalisation

24.2.1 La liste du lest d'égalisation sera communiquée sur le site 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.

24.2.2 En divisions 1 et 2, le lest d'égalisation reste d'application pour les 24 heures de Zolder 2009.

24.2.3 La non application de ce lest d'égalisation sera sanctionné par l'exclusion de l'épreuve.

## 24.3 Handicap de poids

24.3.1 Un handicap de poids est appliqué aux pilotes et véhicules terminant aux trois premières places du classement général d'une course comptant pour le Championnet. Le handicap de poids de chaque pilote/véhicule fera l'objet d'une liste spécifique après chaque épreuve. Toute augmentation de poids ainsi engendrée prendra effet à partir de l'Epreuve suivante du Championnat à laquelle il/elle participe. Le handicap de poids embarqué dans le véhicule correspond au poids attribué au véhicule ou au(x) pilote(s), en fonction de ce qui est le plus élevé.

La liste du handicap de poids sera communiquée sur le site du RACB Sport. Cette liste sera en outre affichée aux valves officielles au moins deux heures avant le début des essais qualificatifs.

24.3.2 L'échelle du handicaps de poids pour chaque course est déterminée comme suit:

1 <sup>er</sup>	: + 30 kg
2 <sup>ième</sup>	: + 20 kg
3 <sup>ième</sup>	: + 10 kg

24.3.3 Le handicap de poids est cumulable lors d'une même épreuve.

Alors les handicaps de poids établis aux classements des 2 courses seront additionnés (ex. : +10kg (3<sup>ème</sup>) + 30kg (1<sup>er</sup>) = 40kg) au cours de l'épreuve et un handicap de poids unique sera attribué à l'issue de l'épreuve.

24.3.4 Dans le cadre des "24 Hours of Zolder 2009" il n'y aura pas de handicap de poids ou de lest d'équipage par division et par classe.

Les handicaps de poids établis aux classements intermédiaires et au classement officiel seront additionnés au cours de l'épreuve et un handicap de poids unique sera appliqué pour l'épreuve suivante à laquelle il/elle participe.

	Classement 6 <sup>ième</sup> heure	Classement 12 <sup>ième</sup> heure	Classement officiel
1 <sup>er</sup>	+ 15 kg	+ 15 kg	+ 30 kg
2 <sup>ième</sup>	+ 10 kg	+ 10 kg	+ 20 kg
3 <sup>ième</sup>	+ 5 kg	+ 5 kg	+ 10 kg

24.3.5 Le handicap de poids maximal pouvant être appliqué en règle général est de 100 kg (lest d'équipage compris).

Un lest d'égalisation en fonction de la balance de performances rédigé par la FIA/le RACB peut se rajouter au handicap de poids.

- 24.3.6 Un véhicule qui est exclue 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.
- 24.3.7 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 prochaine épreuve de la saison.
- 24.3.8 La non application de ce handicap de poids sera sanctionnée par l'exclusion de l'épreuve.

## **ART. 25: SECURITE GENERALE**

- 25.1 Les pilotes recevront les instructions officielles au moyen des signaux prévus par le code sportif en vigueur. En aucune manière, des participants ou leurs préposés ne pourront utiliser des drapeaux ou signaux identiques. Dès le début de la procédure nocturne (22h00) qui sera signifiée par le panneau LIGHT à hauteur du PIT EXIT et de la ligne de départ, et jusqu'à la reprise de la procédure diurne (6h), les drapeaux jaunes, verts et rouges seront remplacés par des feux de même couleur. La procédure CODE 60 sera signifiée par des drapeaux violets, éclairés lors de la procédure nocturne.
- 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 du Belgian GT Championship "MVD" 2009. Dès que le véhicule est en mouvement, 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. Il peut également être dégagé grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (c'est-à-dire tout équipement, 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 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. Toute infraction à cet article sera automatiquement considérée comme un abandon du 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, warm-up ou la/les course(s) 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 légal n'est possible.

## 25.7 Restrictions dans la voie des stands

- 25.7.1 Pendant les essais, le warm-up 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.
- 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 ou le warm-up 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 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 soit respecté.

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

25.7.5 Pourront se trouver dans la zone de signalisation, exclusivement les membres d'un team portant les chasubles spécifiques « Mediagroep Van Dyck » ou « PRC », ou les pilotes en combinaison de compétition et ce, durant les essais, le warm-up et la course, à l'exception du premier tour. Durant ce premier tour, seuls les officiels pourront s'y trouver.

Seuls les membres d'un équipage, portant le pass adéquat ou un brassard vert peuvent se trouver dans la voie de travail pendant les essais, le warm-up et la course. 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, le warm-up et la course, 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.

25.12 Durant le premier essai qualificatif et la course, le directeur de course se réserve le droit de faire rapatrier par un véhicule d'intervention, une voiture immobilisée en piste jusqu'à l'entrée de la voie des stands, et ce dès qu'il jugera les conditions de sécurité suffisantes, soit sous régime de Voiture de Sécurité ou Code 60. Toute voiture ramenée dans la voie des stands pourra être réparée et pourra reprendre la compétition. Aucune forme de réclamation ne pourra être introduite contre le remorquage ou non d'une voiture ainsi qu'au sujet de la durée de ce rapatriement.

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

26.1 Pendant l'épreuve, un Commissaire de Stand dispose d'un feu vert/rouge à la fin de la voie des stands. 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, le warm-up et la course, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doivent 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 qu'il est sanglé.
- 26.4 Pendant les essais, le warm-up et les courses de séries autres que les 24 Hours of Zolder, 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, le warm-up et la/les course(s), tout ravitaillement en lubrifiant et liquides divers en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.

### **27.2 Déplacement d'une voiture**

- 27.2.1 A l'exception du point 25.12, il est interdit de pousser ou tirer le véhicule ou de le faire pousser 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 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.

- 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 par des chaînes ou câbles métalliques (mesurée à partir du pied du mur des stands).

#### **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.

Le ravitaillement en carburant pendant la course ne peut se faire 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<sup>e</sup> 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.

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

### 28.3 **Prescriptions pour le ravitaillement (durant le warm-up, les essais libres et qualificatifs)**

- 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 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.  
"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 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.

### 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 de l'essence sera sanctionné par une amende de € 150.

## ART. 29: BRIEFING

- 29.1 Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais qualificatifs, pour tous les pilotes des véhicules admis à participer aux essais qualificatifs et chefs d'équipe. Il aura lieu le mercredi 19 août à 14h30 dans le Business Center (Paddock Zone 4).
- 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 course "24 Hours of Zolder 2009". 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 une heure avant le départ de la course.

## ART. 30: ESSAIS

- 30.1 **Essais libres** (dits essais non chronométrés)  
Il y aura une séance d'essais libres de 60 minutes. Il n'y a pas de parc fermé après cette séance.
- 30.2 **Essais qualificatifs**  
Il y aura une séance d'essais qualificative de nuit (obligatoire) de 240 minutes et deux séances qualificatives de jour de 30 minutes.
- 30.3 **Modalités**
- 30.3.1 Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la course 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.
- 30.3.2 Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste pendant les essais.
- 30.3.3 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.
- 30.3.4 Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour 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.
- 30.3.5 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.
- 30.3.6 Tous les véhicules abandonnés le long de la piste pendant les séances d'essais libres et qualificatifs seront ramenés vers les stands dès que possible par l'organisateur. Ils pourront continuer les séances d'essais libres ou qualificatifs.

#### 30.4 Arrêt des essais libres et qualificatifs

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 lieu sûr ; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

#### 30.5 Enregistrement des temps

##### 30.5.1 Epreuve des "24 Hours of Zolder 2009" :

Tous les tours effectués pendant les séances d'essais qualificatifs seront 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.

- 30.5.2 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).

Division 4 : TBA

##### 30.5.3 Uniquement pour les divisions 1, 2 et 3

Durant l'épreuve, chaque pilote qui prend place à bord du véhicule est tenu de s'assurer de la bonne connexion et est responsable du bon fonctionnement de son « Driver ID Plug ». Le mal fonctionnement ou la non connexion du « Driver ID Plug » sera sanctionné comme suit :

- Durant les essais libres et warm-up : le chef d'équipe sera tenu de faire rentrer le véhicule concerné dans les trois tours de la signification de l'infraction ;
- Durant les essais chronométrés : les temps de l'essai qualificatif en question seront considérés comme non existants et de ce fait annulés ;
- Durant la course : un drapeau noir à disque orange sera présenté au véhicule en question.

Le bon fonctionnement du « Driver ID Plug » garanti que seul le nom du pilote se trouvant au volant sera affiché sur les écrans de chronométrage et de résultats.

#### 30.6 Norme de qualification

##### 30.6.1 Les minimas de qualification pour la voiture participation à la course sont :

- 1 min 53 secondes sur piste sèche
- 2 min 08 secondes sur piste humide

Sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les conditions de piste seront définies par la Direction de Course.

- 30.6.2 Afin d'être admis à la course, chaque pilote doit parcourir pendant les essais qualificatifs de nuit au moins trois tours chronométrés sur le véhicule sur lequel il est engagé et sur lequel il participera à la course, sauf dérogation du Collège des Commissaires Sportifs.

- 30.6.3 Le Directeur de Course pourra refuser le départ à tout pilote n'ayant pas fait preuve des capacités requises pour participer à la course.

- 30.6.4 Au terme des essais chronométrés, les pilotes ne pourront franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Toute infraction sera sanctionnée par l'annulation des temps de l'essai qualificatif en question.

## 30.7 Mesure d'exception

- 30.7.1 Pour autant que le nombre maximal de véhicules admis 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.).
- 30.7.2 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.
- 30.7.3 Ce véhicule prendra le départ à la fin de la grille de départ.

### ART. 31: GRILLE DE DEPART

#### 31.1 Epreuve des "24 Hours of Zolder" :

- 31.1.1 A l'issue des séances d'essais qualificatifs, le temps le plus rapide réalisé par le véhicule sera officiellement publié.
- 31.1.2 La grille sera établie dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque véhicule lors des séances d'essais qualificatifs cumulés. Si deux ou plusieurs véhicules obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu le premier.
- 31.1.3 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.
- 31.1.4 La grille de départ définitive de chaque course sera publiée au moins une heure avant la course. Au cas où un véhicule ne pourrait 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.
- 31.1.5 Tout véhicule n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal cinq minutes est montré ne sera plus autorisé à le faire et devra partir depuis le fond de la grille de départ.

### ART. 32: PROCEDURE DE DEPART

- 32.1 14.55 : Les voitures doivent être en position en fin de la VOIE DES STANDS  
15.00 : Ouverture de la VOIE DES STANDS – panneau "PIT OPEN" + signal sonore  
Départ de la mise en grille  
15.10 : MISE EN GRILLE  
Les voitures sont mises en position deux par deux suivant l'ordre de la grille de départ  
SILENCE MOTEUR  
15.15 : Fermeture de la Pit – panneau "PIT CLOSED" + signal sonore  
Départ grille Walkabout : VIP's rentrent via paddock zone 3  
15.30 : Début d'évacuation de la grille – par le sifflet et la barrière de la Tour de Contrôle  
15.46 : Signal 10 minutes  
15.51 : Début de l'évacuation de la piste  
Signal 5 minutes  
15.53 : Signal 3 minutes – Evacuation de la grille de départ  
15.55 : Signal 1 minute – Mise en route des moteurs  
Evacuation complète de la grille de départ  
15.55'30" : Signal 30 secondes  
15.56 : Drapeau vert avant un (1) tour de chauffe  
**ATTENTION: LE DRAPEAU VERT SERA DONNE AU MILIEU DE LA PISTE**  
16.00 : Départ des "24 Hours of Zolder 2009"  
Départ lancé par moyen d'extinction des feux rouges de départ

## 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 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.

- 32.2.3 Signal trois (3) minutes: début du compte à rebours.
- 32.2.4 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.

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 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 suivre 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. Les juges de fait contrôleront cette procédure. Chaque infraction à cette règle sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

- 32.3.6 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. 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.

- 32.3.7 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.
- 32.3.8 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 orange 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 effectueront un autre tour de formation. Ils seront rejoints et accompagnés par la voiture de la Direction de Course.
- 32.4 **Conditions exceptionnelles**
- 32.4.1 Une déviation de la procédure de départ est possible, s'il commence à pleuvoir après la présentation du signal "5 minutes" et si de l'avis du Directeur de Course, les teams devaient se voir accorder la possibilité de changer de pneus. A ce moment-là, le panneau "Start Delayed" sera montré. La procédure de départ recommencera à partir de la présentation du signal "10 minutes".
- 32.4.2 Dans des conditions exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. La procédure est reprise dans l'article 34.8.

## **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.

## **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 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 de 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 véhicule et il est absolument interdit, avec les exceptions

suyvantes, 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 au point 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 serrés 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 sur 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 de 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 véhicule derrière lui. 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 autorisés 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 regagne les stands 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 sont les mêmes que pendant la 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.

Les dépassements sous drapeau jaune restent interdits et la vitesse devra être réduite à l'endroit où un drapeau jaune est agité.

- 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.
- 34.18 Pendant les "24 Hours Zolder 2009", la règle du CODE 60 sera de stricte application. Néanmoins et pour information aux teams, la Direction de Course communiquera l'heure de début de cette procédure, au moins 5 minutes avant, via le réseau des écrans chronos et/ou par tous les moyens qu'elle juge utile pour une bonne information aux teams.
- 34.19 Si la course se termine sous procédure de Code 60, à la vue du drapeau à damier, les voitures doivent suivre la procédure d'arrivée normale prévue par le règlement sportif (sur la piste).
- 34.20 Le choix d'appliquer soit une procédure Voiture de Sécurité, soit une procédure Code 60 est sous la responsabilité du Directeur de course.

#### **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 en 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 devront 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 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.

- 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.

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: REPRISE 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 jusque 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 établir 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 survient 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 – donc uniquement la ligne d'arrivée sur la piste et pas dans la voie des stands ou la piste de décélération – à partir du véhicule alors le mieux placé sur la piste après le temps imparti et qui a franchi la ligne d'arrivée; ou au moment que le temps prévu sera écoulé. En même temps que le signal de fin de course, le feu rouge à la fin de la voie des stands est 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 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 de déduction de deux tours de course.
- 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.

#### **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 plaintes, les véhicules resteront dans le parc fermé 30 minutes après la publication du résultat provisoire.

#### **ART. 39: DEMONTAGE**

- 39.1 Les Commissaires Techniques, après accord du Collège des Commissaires Sportifs, peuvent demander le démontage partiel ou total d'un véhicule. La demande sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs.
- 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 litres 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 au promoteur des "24 Hours of Zolder 2009".
- 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 des "24 Hours of Zolder 2009". 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 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**

40.1.1 Tous les pilotes parmi les trois premiers du classement général doivent participer à la cérémonie de podiums.

40.2.1 Tous les pilotes parmi les trois premiers du classement des Divisions 1, 2 et 3 doivent participer à la cérémonie de podiums, sauf spécification contraire.

40.2.2 Tous les pilotes parmi les trois premiers du classement des toutes les classes de Division 4 doivent participer à la cérémonie de podiums, sauf spécification contraire.

## ART. 41: INFORMATION SPECIFIQUE CONCERNANT L'EPREUVE

- 41.1 Nom de l'épreuve :  
24 Hours of Zolder 2009
- 41.2 Instances Sportives :  
Royal Automobile Club of Belgium - RACB Sport  
Rue d'Arlon 53  
B – 1040 Bruxelles / Belgique  
T : + 32 (2) 287.09.11  
F : + 32 (2) 675.61.19
- 41.3 Promotor 24 Hours Of Zolder :  
SRO Belgium nv  
Sionstraat 17  
B – 3680 Maaseik / België  
T/F : + 32 (089) 30.94.96
- Organisation de l'épreuve :  
VZW Terlamen  
Controletoren, Terlaemen 30  
B – 3550 Heusden - Zolder/ Belgique  
Tél : +32 (011) 85 88 88  
Fax : +32 (011) 85 88 95
- 41.4 Secrétariat et permanence :  
Jusqu'au lundi 17/08/09 – 18h00 – voir point 3.3  
A partir de mardi 18/08/09 – 08h00 – Circuit Zolder
- 41.5 Lieux et dates de l'épreuve :  
Circuit Zolder, Belgique  
19, 20, 22 et 23 août 2009
- 41.6 Détails techniques du circuit de Zolder :  
Longueur : 4000,48 m  
Sens de la course : dans le sens des aiguilles d'une montre
- 41.7 Inscriptions  
A rentrer au promoteur  
A rentrer avant le 10 août 2009 pour les teams inscrits à l'année dans le Belgian GT Championship "MVD" 2009  
Avant le 17 août 2009 pour tous les autres teams.
- 41.8 Durée des essais, Warm-Up et de la course :  
Suivant le timing en annexe.  
Ce timing peut être, si besoin, modifié pendant la durée de l'épreuve.
- 41.9 Durée de l'épreuve :  
L'épreuve débute lors des vérifications sportives et techniques et se termine à l'expiration des points suivants :  
- délai de dépôt de plainte/réclamation, de procédure d'appel ou de fin d'audition.  
- fin des contrôles sportifs et techniques d'après course, suivant la réglementation.  
- fin de la remise des prix.
- 41.10 Calendrier  
Suivant le timing en annexe.
- 41.11 Vérifications sportives et contrôles des licences :  
Mercredi 19 août '09 : 08h00 à 14h30  
Lieu : Briefing room (paddock zone 2 – escalier rose)
- 41.12 Vérifications techniques :  
Mercredi 19 août '09 : 08h00 – 15h00 (suivant la liste des convocations)  
Lieu : Box 1 & 2

- 41.13 Tableau d'affichage officiel :  
Pied de l'escalier Noir et Blanc vers le Race Control Center (paddock zone 2)
- 41.14 Essence :  
Le transport de carburant ne sera autorisé qu'en respect total des mesures de sécurité (extincteur obligatoire)
- 41.15 Briefing :  
Mercredi 19 août '09 : 14h30  
Lieu : Business Center

Tous les pilotes et chefs d'équipe devront obligatoirement être présents durant l'intégralité du briefing officiel et signer la feuille de présence. Toute absence non justifiée d'un pilote ou d'un chef d'équipe sera sanctionnée d'une amende financière de € 100.

- 41.16 Cérémonie de clôture  
Les pilotes concernés par cette cérémonie sont les pilotes classés :  
1er, 2ième et 3ième au classement général  
1er, 2ième et 3ième de division et classe  
Les pilotes doivent être présents sur le podium en combinaison de compétition. Les seules casquettes autorisées seront les casquettes MICHELIN
- 41.17 Parc Fermé :  
Sur la piste, devant la tribune principale
- 41.18 Ouverture des paddocks :
- |                        |               |
|------------------------|---------------|
| Mardi 18 août '09 :    | 12h00 – 20h30 |
| Mercredi 19 août '09 : | 08h00 – 20h30 |
| Jeudi 20 août '09 :    | 07h00 – 19h00 |
- 41.19 Heures d'ouverture du Welcome
- |                        |               |
|------------------------|---------------|
| Mardi 18 août '09 :    | 12h00 – 20h00 |
| Mercredi 19 août '09 : | 08h00 – 20h00 |
| Jeudi 20 août '09 :    | 07h00 – 18h30 |
| Vendredi 21 août '09 : | 08h30 – 17h00 |
| Samedi 22 août '09 :   | 08h00 – 22h00 |
| Dimanche 23 août '09 : | 09h00 – 14h00 |
- 41.20 Le circuit de Zolder est soumis à des plages horaires de silence moteur. Vous êtes tenus d'en tenir strictement compte et de pousser les voitures si elles doivent être déplacées durant ces périodes (ex: sortie de parc fermé).

Le cas échéant, il y a lieu de prévoir un groupe électrogène par voiture.  
Durant la course, l'usage d'une batterie externe est interdit dans la zone de ravitaillement.

Les camions et remorques de service ne sont pas autorisés à quitter le paddock avant la fin de l'épreuve. Lorsque vous quitterez les box, vous devrez les fermer à clé, sous peine d'une amende de € 50.

Le contrôle d'accès aux box par l'arrière sera sous la responsabilité des équipes.  
Seul l'accès à la voie de stands sera contrôlé par des représentants de l'organisation.  
Durant les essais, le warm-up et la course des "24 Hours of Zolder 2009", seuls les officiels et les porteurs du bracelet reconnu par l'organisateur auront accès à la voie des stands.  
Il est interdit de démonter même partiellement les barrières protectrices sur le quai à l'arrière des box, sous peine d'une amende de € 500.

## ART. 42: APPROBATION

Règlement approuvé par le RACB Sport le 3 juillet 2009  
Numéro de Visa : S01-24HoZ/B09

Annexe 1 au règlement particulier – Formulaire d'inscription  
Annexe 2 au règlement particulier – Carte d'identité de la voiture