



“24 Hours of Zolder 2009”

Bijzonder Sportreglement

PAGINA INDEX

| | | |
|------|---|-------|
| 1. | DEFINITIES - OMSCHRIJVING | 2 |
| 2. | DEELNEMINGSMODALITEITEN | 2-3 |
| 3. | VERGUNNINGEN | 3 |
| 4. | MEETING | 4 |
| 5. | DIVISIES & DEELNEMERS/PILOTEN KANDIDATUREN | 4-5 |
| 6. | HET KAMPIOENSCHAP | 6-8 |
| 7. | WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN | 8 |
| 8. | VERANDERING VAN WAGEN | 8 |
| 9. | ORGANISATIE | 8-9 |
| 10. | VERZEKERING | 9 |
| 11. | ALGEMENE VOORWAARDEN | 9-10 |
| 12. | INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS EN/OF TEAMCHEFS | 10 |
| 13. | BESTRAFFINGEN | 11 |
| 14. | INCIDENTEN | 12-13 |
| 15. | SPORTIEVE GESCHILLEN | 13 |
| 16. | PILOTEN, PILOTENWISSELS EN TEAMCHEFS | 13-14 |
| 17. | VERPLICHTE PUBLICITEIT | 14 |
| 18. | WEDSTRIJDNUMMERS | 15 |
| 19. | UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE PROMOTOR | 16 |
| 20. | TECHNISCHE CONTROLE | 16-17 |
| 21. | SPORTIEVE CONTROLE | 17-18 |
| 22. | SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITWALL EN BOX | 18 |
| 23. | BANDEN | 18-19 |
| 24. | WEGEN | 19-21 |
| 25. | ALGEMENE VEILIGHEID | 21-23 |
| 26. | GEDRAG IN PITLANE | 23-24 |
| 27. | SERVICE IN PITLANE | 24-25 |
| 28. | TANKEN | 25-26 |
| 29. | BRIEFING | 27 |
| 30. | TRAININGEN | 27-29 |
| 31. | STARTOPSTELLING | 29 |
| 32. | STARTPROCEDURE | 29-31 |
| 33. | WEDSTRIJD | 31 |
| 34A. | SAFETY CAR | 31-33 |
| 34B. | CODE 60 | 33-34 |
| 35. | SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD | 34 |
| 36. | HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD | 34-35 |
| 37. | FINISH | 35-36 |
| 38. | GESLOTEN WAGENPARK | 36 |
| 39. | DEMONTAGE | 36-37 |
| 40. | SLOT CEREMONIE | 37 |
| 41. | SPECIFIEKE INFORMATIE BETREFFENDE DE MEETING | 38-39 |
| 42. | GOEDKEURING | 39 |

ART. 1: DEFINITIES - OMSCHRIJVING

- 1.1 SRO Belgium, hierna ook de promotor genoemd, gevestigd in de Sionstraat 17, 3680 Maaseik, organiseert het Belgian GT Championship "Mediagroep Van Dyck" 2009, hierna ook het Kampioenschap genoemd. Deze naam wordt erkend en gesanctioneerd door RACB Sport en is eigendom van de promotor.
SRO Belgium is eveneens de promotor van de "24 Hours of Zolder 2009"
- 1.2 De "24 Hours of Zolder 2009" wordt georganiseerd in overeenstemming met de bepalingen van de internationale sportcode 2009 (de "Code") en zijn bijlagen van de FIA, het reglement 2009 en zijn bijlagen van RACB Sport, onderhavig reglement en gebeurlijk het Bijzonder en/of het Aanvullend Reglement, waaraan alle deelnemers, teamchefs, piloten, hun aangestelde en afgevaardigden zich onderwerpen door hun deelname. Alle betrokken partijen (FIA, RACB Sport, organisator, promotor, circuituitbater, officials en deelnemers, teamchefs, piloten en hun aangestelde) verbinden er zich toe deze regels steeds toe te passen en er over te waken.
- 1.3 Dit Bijzonder Sportreglement werd op **03 Juli 2009** gepubliceerd en treedt met onmiddellijke ingang in werking. Het vervangt en annuleert vanaf de datum van publicatie alle voorgaande Sportreglementen.
- 1.4 De promotor behoudt zich het recht voor om, na samenspraak met RACB Sport één of meerdere wijzigingen aan dit reglement aan te brengen. Alle betrokken partijen worden hiervan op de hoogte gebracht door middel van een nota op het officiële uithangbord.
- 1.5 De Franse tekst van dit Sportreglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Bijzonder Sportreglement.
- 1.6 De "24 Hours of Zolder 2009" heeft het statuut "OPEN" van een nationale meeting, met toegelaten buitenlandse deelneming.

ART. 2: DEELNEMINGSMODALITEITEN

2.1 Gebruiksrecht van de infrastructuur

- 2.1.1 Deze meeting is voorbehouden aan wagens die door een geldige deelnemer zijn ingeschreven en die conform zijn aan het Technisch Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009, het Technisch Reglement BTCS 2009 of het Technisch Reglement DSMEC 2009. Het maximum aantal toegelaten wagens tot de trainingen, de warm-up en de wedstrijd wordt bepaald door bijlage O van het FIA reglement. Een afwijking kan echter bekomen worden via de Circuit Homologatie Commissie, maar moet goedgekeurd worden door RACB Sport.
- 2.1.2 Om te kunnen deelnemen aan de "24 Hours of Zolder 2009" dient iedere **niet vast ingeschreven** deelnemer aan het Belgian GT Championship "MVD" 2009, per wagen een gebruiksrecht te betalen van € 5.000,00 (+BTW) (€ 2.500,00 inschrijving en € 2.500,00 infrastructuurrechten) ter verwerving van :
 - Inschrijving "24 Hours of Zolder 2009".
 - Gebruiksrechten aan de meeting en de infrastructuur voor de duur van de meeting.
 - Forfaitair bedrag die de technische, sportieve en organisatorische kosten dekken.
 - Deelname aan promotionele kosten aan de "24 Hours of Zolder 2009" en de verschillende diensten verleend aan de deelnemers.

Het gebruiksrecht dient betaald te worden vóór 17 augustus 2009 door middel van storting op rekeningnummer ING 363-0110300-51 op naam van SRO Belgium.

De **vast ingeschreven** teams van de Belgian GT Championship "MVD" 2009 dienen vóór 10 augustus 2009 hun deelname aan de "24 Hours of Zolder 2009" schriftelijk of via elektronische post te melden aan SRO Belgium, Sionstraat 17, 3680 Maaseik, België – info@belgiangt.com.

- 2.1.3 De promotor kan voor de “24 Hours of Zolder 2009” en na betaling van het gebruiksrecht wagens toelaten in Divisie 4 volgens de technische eigenheid van de wagen. Deze wagens verbinden er zich toe het inschrijvingsformulier (Bijlage 1 aan dit Bijzonder Sportreglement) en de Identiteitskaart van het voertuig (Bijlage 2 aan dit Bijzonder Sportreglement) volledig ingevuld voor de sluitingsdatum van inschrijving van de betreffende meeting te sturen naar SRO Belgium. Zij dienen eveneens te voldoen aan Art. 11.1 derde punt.

Wagens die voldoen aan de Technisch Reglement BTCS of het Technisch Reglement DSMEC zullen ingeschreven worden in Divisie 4 (Guest).

- 2.1.4 De gebruiksrechten blijven eigendom van de promotor, zelfs indien het toegekende wedstrijdnummer de start niet neemt. Geen enkele terugbetaling wordt gedaan, noch totaal, noch gedeeltelijk aan een wedstrijdnummer dat wordt uitgesloten door de Wedstrijdleiding. Het gebruiksrecht wordt enkel volledig terugbetaald bij het afgelasten van het Kampioenschap of een weigering van de deelname door de promotor.

Bij eventuele terugbetaling zal € 100 ingehouden worden voor registratiekosten.

2.2 Praktische regeling

- 2.2.1 Alle bijkomende informatie over de “24 Hours of Zolder 2009”, wordt verstuurd naar het correspondentieadres of e-mail adres zoals vermeld op het inschrijvingsformulier.
- 2.2.2 Eventuele rekeningen ten opzichte van de promotor dienen vóór de documentencontrole van de promotor te worden vereffend, op straffe van uitsluiting uit de meeting.
- 2.2.3 Schade aan de omloop of aan de installaties waarbij de promotor betrokken is en aan de roerende en/of onroerende goederen van, of beheerd door SRO Belgium, dient onmiddellijk gemeld te worden. De schade wordt gefactureerd aan wie de schade berokkend heeft.

ART. 3: VERGUNNINGEN

3.1 Deelnemers

Elke deelnemer moet in het bezit zijn van een geldige deelnemersvergunning.

3.2 Piloten

De “24 Hours of Zolder 2009” staat open voor:

- Houders van een internationale FIA A, B of C vergunning;
- Houders van een Belgische B-Circuit vergunning;
- Houders van de “24 Hours of Zolder 2009 Only” vergunning, geldig enkel voor Belgische Regionale vergunninghouders VAS/ASAF (voor specificaties raadpleeg RACB, <http://www.racb.com>)
- Europese vergunninghouders van eenzelfde niveau, zonder toelating van hun ASN;
- Andere buitenlandse vergunninghouders van eenzelfde niveau, met toelating van hun ASN en in akkoord met RACB Sport.

Een piloot mag niet geschorst zijn door een autosportinstantie.

3.3 Controle van de vergunningen

Tijdens de sportieve controle zorgt de promotor ervoor in het bezit te zijn van een kopie van alle vergunningen van de piloten en concurrenten, ingeschreven in de “24 Hours of Zolder 2009” en gaat over tot de controle van de vergunningen.

Elke piloot en/of deelnemer die in 2009 niet deelgenomen heeft/hebben aan een meeting van de Belgian GT Championship 2009, alsook de piloten die in de loop van 2009 van wedstrijdnummer in de Belgian GT Championship 2009 veranderen, moeten zich tijdens de sportieve controle aanbieden.

ART. 4: MEETING

4.1 19-20-22-23 augustus 2009 - Circuit Zolder

Deze meeting maakt deel uit van het Belgian GT Championship "MVD" 2009 en dit enkel voor wagens ingeschreven in de Divisies 1, 2 en 3

4.2 Vrije trainingen :

Woensdag 19 augustus '09 : 16h05 - 17h05 (Free Practice)

4.3 Gechronometeerde trainingen :

Woensdag 19 augustus '09 : 19h30 - 23h30 Verplichte avondtraining 240' (Timed Practice 1)

Donderdag 20 augustus '09 : 11h25 - 11h55 30' (Timed Practice 2)

15h20 - 15h50 30' (Timed Practice 3)

4.4 Warm-Up :

Zaterdag 22 augustus '09 : 10h50 - 11h10 20' (Warm-Up)

4.5 Wedstrijd :

Rollende start - Zaterdag 22 augustus '09 : 16h00 Wedstrijd over maximum 24 Uren

Procedures worden tijdens de briefing herhaald

4.6 De geblokte vlag zal getoond worden aan de piloot met de beste positie op de piste, op het einde van de vooropgestelde tijd van de wedstrijd, op het moment dat hij de Lijn overschrijdt. De Lijn bestaat over één en dezelfde lijn die over de hele piste gaat.

ART. 5: DIVISIES & DEELNEMERS/PILOTEN KANDIDATUREN

5.1 **Divisies**

5.1.1 **Indeling in Divisies**

Deelname aan het Belgian GT Championship "MVD" 2009 is voorbehouden aan wagens die voorkomen op de lijst "Merken en Types", als Bijlage 2 bij dit reglement.

▪ **DIVISIE 1 "Group GT3":**

FIA GT3 wagens, zoals omschreven in Art. 257A van de FIA Bijlage J en conform aan hun specifiek reglement GT3 en aan zijn bijbehorende FIA GT3 Technische Fiche. Deze reglementen en FIA technische gegevens zijn overheersend.

De enige uitzonderingen die op deze specificaties worden toegestaan zijn:

- Vrijheid van de benzinetank, met respect voor Art. 6.7.2 van het Technische Reglement MVD 2009.
- Vrijheid van merk en type van velgen, met respect voor de gegevens opgenomen in de Technische Fiche.
- Veiligheidskooi met FIA- of ASN homologatie, met respect voor de gegevens opgenomen in de Technische Fiche.
- Vrijheid van chassisnummer.
- Vrijheid van merk en type van remschijven, echter met respect voor het materiaaltype en de dimensies opgenomen in de Technische Fiche of aanvullende Technische Fiche.
- Vrijheid van het materiaal van de remschoenen, echter met respect voor de remklauwen opgenomen in de Technische Fiche of aanvullende Technische Fiche.
- Het toevoegen van één enkel flexibel kanaal of geleiding, met maximum binnendiameter van 120 mm, voor de luchtaanvoer naar de remmen van elk wiel.

Wagens genoemd "**Nationale GT3**".

- Wagens gehomologeerd door RACB Sport voor SRO Motorsports Group en conform aan de FIA richtlijnen en specificaties (Art. 257A).
- Wagens van het type GT gehomologeerd op basis van een specifieke technische fiche, onderworpen aan een vergelijkbare evaluatietest en enkel op uitnodiging.

▪ **DIVISIE 2 "GT4 & Supersport"**

"Grand Tourisme" wagens van het type GT4 en wagens van het type Supersport, conform aan hun specifieke reglementen en hun bijbehorende RACB Technische Fiche. Deze reglementen en de SRO/RACB technische gegevens zijn overheersend.

▪ **DIVISIE 3 "Specials"**

Wagens van het type GT, en vermeld in bijlage 2, die behoorden of konden behoren tot de Mediagroep Van Dyck Belcar 2004-2007 en/of tot de Belgian Touring Car Series 2003-2006 en/of het Belgian GT Championship 2008; deze worden enkel toegestaan op uitnodiging en na voorlegging en goedkeuring van een technisch dossier op basis van het technische reglement BGTC 2009, met volgende beperkingen:

- Met een nominale of berekende cilinderinhoud van maximum 5000 cc voor atmosferische motoren of 2500 cc voor drukgevulde motoren.
- De Porsche's Biturbo zijn niet meer toegelaten.

▪ **DIVISIE 4 "Guests"**

Guest wagens zijn wagens die niet volledig conform zijn aan het Technisch Reglement "MVD" 2009 (behalve op gebied van veiligheid), maar die, op basis van een technisch dossier, uitzonderlijk voor één meeting aanvaard worden door RACB Sport en de promotor. Deze wagens dienen minstens te voldoen aan het Technisch Reglement BTCS 2009 of het Technisch Reglement DSMEC 2009.

De Divisie 4 wordt onderverdeeld in verschillende klassen en dit volgens het Technisch Reglement waaraan de wagen voldoet.

Wagens die voldoen aan het Technisch Reglement BTCS 2009 worden ingedeeld in volgende Divisie en Klasse :

- Divisie 4A - Klasse S1
- Divisie 4B - Klasse S2
- Divisie 4C - Klasse T4
- Divisie 4D - Klasse T3
- Divisie 4E - Klasse T2

Wagens die voldoen aan het Technisch Reglement DSMEC 2009 worden ingedeeld in volgende Divisie en Klasse :

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

Voor wagens die niet voldoen aan de hierboven vermelde bepalingen kan een kandidaat deelnemer een aparte vraag indienen aan de promotor en RACB Sport door middel van een uitvoerig dossier, zoals voorgesteld in Bijlage 2 van onderhavig reglement. De promotor en RACB Sport bepalen dan eventueel de aangewezen Divisie en/of Klasse.

5.1.2 **Drukvulling**

Handicaps voor motoren:

- Enkele turbo- of mechanische compressor: cilinderinhoud x 1,7.
- Dubbele turbo- of mechanische compressoren: cilinderinhoud x 2,0.
- Alternatieve zuigers of rotors: (volume dat wordt vastgesteld tussen maximale en minimale capaciteit van de werkkamer) x 1,5.

5.2 **Deelnemers/piloten kandidaturen**

De meeting richt zich ten eerste tot privé-teams en niet-professionele piloten.

Het systeem van categorieën van piloten (A Platinum, B Gold en C Silver) zoals beschreven in artikel 5.2 van het Sportreglement Belgian GT Championship (BGTC) 2009 is op geen enkele Divisie of Klasse van toepassing

ART. 6: HET KAMPIOENSCHAP

Belgian GT Championship "MVD" 2009 (enkel van toepassing voor Divisies 1, 2 en 3)

6.1 Titels

- 6.1.1 De titel **Belgian GT Driver Champion "MVD" 2009** wordt toegekend aan de piloot die het hoogste aantal punten heeft gescoord. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden.
- 6.1.2 De titel **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009** wordt toegekend aan een wedstrijdnummer dat het hoogste aantal punten heeft gescoord. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden. Zullen beschouwd worden als Kampioenen, de piloten (bemanning) met het hoogste aantal punten op dit wedstrijdnummer.
- 6.1.3 De titels **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009 per Divisie (1, 2 & 3)** worden toegekend aan de wedstrijdnummers die het hoogste aantal punten hebben gescoord in hun respectievelijke divisie. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden. Zullen beschouwd worden als Kampioenen, de piloten (bemanning) met het hoogste aantal punten op deze wedstrijdnummers.
- 6.1.4 Voor elk van deze titels zal een specifiek klassement opgesteld worden.

6.2 Punten

- 6.2.1 Per wedstrijd wordt een algemene wedstrijduitslag en een uitslag per Divisie opgemaakt.

De punten voor de titel **Belgian GT Driver Champion "MVD" 2009** (zoals beschreven in Art. 6.1.1) zullen bij elke wedstrijd volgens volgend barema toegekend worden :

| | | | |
|--------------------|-----------|-------------------|----------|
| 1 ^{ste} : | 20 punten | 9 ^e : | 7 punten |
| 2 ^e : | 17 punten | 10 ^e : | 6 punten |
| 3 ^e : | 15 punten | 11 ^e : | 5 punten |
| 4 ^e : | 13 punten | 12 ^e : | 4 punten |
| 5 ^e : | 11 punten | 13 ^e : | 3 punten |
| 6 ^e : | 10 punten | 14 ^e : | 2 punten |
| 7 ^e : | 9 punten | 15 ^e : | 1 punt |
| 8 ^e : | 8 punten | | |

De punten voor de titels **Belgian GT Team Champion "MVD" 2009** (zoals beschreven in Art. 6.1.2 en 6.1.3)) zullen bij elke wedstrijd volgens volgend barema toegekend worden :

| | |
|--------------------|-----------|
| 1 ^{ste} : | 10 punten |
| 2 ^e : | 8 punten |
| 3 ^e : | 6 punten |
| 4 ^e : | 5 punten |
| 5 ^e : | 4 punten |
| 6 ^e : | 3 punten |
| 7 ^e : | 2 punten |
| 8 ^e : | 1 punt |

Punten voor de "24 Hours of Zolder" meeting :

De "24 Hours of Zolder 2009" meeting wordt beschouwd als één en dezelfde meeting tijdens welke een tussentijds klassement na 6 en na 12 uren wordt opgesteld, die recht geven op toekenning van punten. Enkel het klassement op het einde van de "24 Hours of Zolder 2009" zal beschouwd worden als het officieel klassement van de meeting. De toekenning van de punten bij de tussentijdse klassementen na 6 uren en na 12 uren gebeurt volgens de stand getoond op de tijdwaarnemingschermen, na exact 6 en exact 12 uren wedstrijd.

Een **dubbele** puntentoeckenning in drie delen zal toegekend worden voor de titels zoals beschreven in Art. 6.1.2 en 6.1.3. Een specifiek algemeen klassement voor de wagens van het BGTC "MVD" 2009 zal opgesteld worden voor deze "24 Hours of Zolder 2009" meeting. Een vierde van de punten zal toegekend worden na 6 uren conform aan het tussenklassement, een vierde na 12 uren en de rest volgens het officieel klassement.

| Plaats | Punten na 6 uur: | Punten na 12 uur: | Punten na 24 uur: |
|------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| 1 ^{ste} | 10 | 10 | 20 |
| 2 ^{de} | 8 | 8 | 16 |
| 3 ^{de} | 6 | 6 | 12 |
| 4 ^{de} | 5 | 5 | 10 |
| 5 ^{de} | 4 | 4 | 8 |
| 6 ^{de} | 3 | 3 | 6 |
| 7 ^{de} | 2 | 2 | 4 |
| 8 ^{ste} | 1 | 1 | 2 |

- 6.2.2 Er zullen geen punten noch plaatsen toegekend worden aan wagens en piloten van de Divisie 4 "Guests".
- 6.3 Indien een wedstrijd werd geschorst volgens Art. 35, zonder hervat te worden, zal geen enkel punt toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste minder dan twee ronden heeft kunnen afleggen, de helft van de punten zal toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste meer dan twee ronden heeft kunnen afleggen maar minder dan 75% van de voorziene afstand (of tijdsduur) van de wedstrijd en het totaal van de punten zal toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste meer dan 75% van de voorziene afstand (of tijdsduur) van de wedstrijd heeft kunnen afleggen.
- 6.4 De winnende teams moeten met hun piloten aanwezig zijn op de jaarlijkse prijsuitreiking van SRO Group en SRO Belgium, en op de "RACB AWARDS". Alle deelnemers moeten hun uiterste best doen erop toe te zien dat hun piloten aan deze verplichting voldoen.
- 6.5 Indien minstens twee wedstrijdnummers het seizoen eindigen met hetzelfde aantal punten, zal de hoogste plaats in het Kampioenschap toegekend worden :
- aan de houder met het grootste aantal overwinningen,
 - indien het aantal overwinningen identiek zijn, aan de houder met het grootste aantal tweede plaatsen,
 - indien het aantal tweede plaatsen identiek zijn, aan de houder met het grootste aantal derde plaatsen, enzovoort tot een winnaar gekend is,
 - indien deze procedure geen resultaat met zich meebrengt, zal RACB Sport, in overleg met de promotor, een winnaar aanduiden volgens criteria die zij nuttig achten,
 - uitzondering : de piloten van eenzelfde wagen die met een identiek aantal punten eindigen zullen dezelfde plaats in het Kampioenschap delen.
- 6.6 **Modaliteiten**
- 6.6.1 Bij uitsluiting uit een meeting van één of meerdere wagens worden deze punten toegekend aan de volgende wagens in de rangschikking en wordt voor betreffende wagen(s) een 0-resultaat opgetekend.
- 6.6.2 Het is verboden een wagen te duwen, te trekken of te laten duwen met het doel de aankomstlijn te overschrijden of de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit de uitslag geschrapt.
- 6.6.3 Gelijktijdig met het afvlaggen van de winnaar wordt het licht op het einde van de pitlane op rood gezet. Vanaf dan is het verboden om de pitlane nog te verlaten.
- 6.6.4 Een wagen die in de "24 Hours of Zolder 2009" is ingeschreven, mag gedurende de meeting niet deelnemen aan andere trainingen, warm-ups of wedstrijden, tenzij na schriftelijke aanvraag en goedkeuring door de Koersdirecteur. Deze aanvraag moet minstens voor het einde van de sportieve controle van de betreffende meeting aan de promotor gericht worden.
- 6.7 **Rangschikkingen**
- 6.7.1 Om tot winnaar uitgeroepen te worden van de officiële wedstrijduitslag is het overschrijden van de zwart/wit geblokte vlag pistezijde noodzakelijk. Alle overige wagens worden gerangschikt in functie van de volledig afgelegde ronden. Voor hen die een identiek aantal ronden hebben afgelegd, wordt rekening gehouden met wie als eerste over de aankomstlijn gaat, welk echter verplicht is voor de winnaar van de officiële wedstrijduitslag.

- 6.7.2 Om geklasseerd te worden in Divisie 1, 2 of 3 dient elke wagen minimaal 70% (afgerond naar het dichtste volledige cijfer) afgelegd te hebben van de afstand welke door de winnaar in zijn/haar Divisie is afgelegd.
Om geklasseerd te worden in Divisie 4 dient elke wagen minimaal 70% (afgerond naar het dichtste volledige cijfer) afgelegd te hebben van de afstand welke door de winnaar in zijn/haar Klasse is afgelegd.
- 6.7.3 Elke piloot ingeschreven in het Belgian GT Championship "MVD" 2009 heeft recht op toekenning van punten op voorwaarde dat hij/zij minstens 20% van de afgelegde afstand van de wagen heeft gereden, tenzij hij/zij is ingeschreven in Divisie 4.
- 6.7.4 De officiële uitslag wordt na de wedstrijd gepubliceerd. De enig geldende is deze welke is geofficialiseerd en getekend door het College van Sportcommissarissen.

ART. 7: WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN

Minstens één uur voor aanvang van de eerste gechronometreerde trainingen van een meeting wordt de lijst "Wagens en piloten toegelaten tot de trainingen" geafficheerd op het officiële uithangbord.

Indien er kwalificaties nodig zijn om het maximum aantal toegelaten wagens aan de wedstrijd te bepalen, worden geen Guestwagens toegelaten, tenzij deze de plaatsen innemen van vaste wagens die niet voldoen aan Art. 11.1.

Vanaf deze lijst en voor deze specifieke meeting, zal het maximum aantal toegelaten wagens nadien proportioneel per Divisie bepaald worden. De Koersdirecteur beslist autonoom over het toepassen van de eventuele afrondingen. Tegen deze beslissing staat geen rechtsmiddel open.

ART. 8: VERANDERING VAN WAGEN

Indien een bemanning tijdens een meeting van wagens wenst te wisselen, dient hij/zij minstens twee uur voor aanvang van de wedstrijd een schriftelijke aanvraag te richten tot het College van Sportcommissarissen. Na eventuele aanvaarding door het College van Sportcommissarissen, dient de wagen goedgekeurd te worden door de Technische Commissie, en neemt deze de start van de wedstrijden van desbetreffende meeting vanuit de pitlane.

ART. 9: ORGANISATIE

9.1 Wedstrijdleiding

| | | |
|--------------------------|-----------------|-----------|
| Koersdirecteur : | Danny Dubois | Lic. 1249 |
| Adjunct Koersdirecteur : | Niki Dubois | Lic. 2511 |
| | Laurent Voogt | Lic. 1426 |
| | Walter Stalmans | Lic. 1790 |

Race Control Center (paddockzone 2)

| | | |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------|
| College van Sportcommissarissen : | | |
| Voorzitter : | Leo Suetens | Lic. 0405 |
| Leden : | Pascal Notelaers | Lic. 1242 |
| | Jean-Michel Boucherie | Lic. 2082 |
| | Jan D'Hondt | Lic. 2385 |
| | Georges Vandendriessche | Lic. 0427 |
| Stagiair : | William Watté | Lic. 2651 |

Race Control Center (paddockzone 2)

| | | |
|------------------------|---------------------------------|-----------|
| Technische Commissie : | Patrick Cocquyt en zijn team | Lic. 1925 |
|------------------------|---------------------------------|-----------|

| | | |
|---|-------------------|-----------|
| Medische Commissie : | Dr. Koen Leyssens | Lic. 1184 |
| <i>Reanimatiecentrum aan baanpost 15</i> | | |
| <i>Bereikbaar via de buitenkant van het circuit</i> | | |
| <i>(binnenlijn 825)</i> | | |

| | | |
|--|---|------------------------|
| Timekeeping : | Harald Roelse | Lic. NL 10974 |
| NKBK: <i>Race Control Center (paddockzone 2 – binnenlijn 865)</i> | Johan Aerts | Lic. 1709 |
| NKSK: <i>Gebouw midden pitlane (binnenlijn 831)</i> | Kris Dewilde | Lic. 0135 |
| Hoofd Veiligheid : | Tony Eyckmans | Lic. 0589 |
| Relatie Deelnemers | Jean-Marie Jorissen Jean-Luc Gelders | Lic. 1788 Lic. 2167 |
| Secretaresse van de wedstrijd | Céline Laloux | Lic. 2512 |
| Permanentie paddocks : | Circuit Zolder | |

9.2 Referentietijd

Geen enkele Divisie of Klasse is onderworpen aan een referentietijd.

9.3 Organisatie van de meeting

9.3.1 Trainingen

- Eén vrije trainingen (t.t.z. een niet gechronometreerde training).
- Drie gechronometreerde trainingen.
- Een warm-up: maximum 20 minuten gehouden op de dag van de wedstrijd in het kader van de meeting met een wedstrijd van 24 Uren.

9.3.2 Wedstrijd

Een wedstrijd van maximum 24 Uren.

9.4 De trainingen en de wedstrijd(en) zullen plaatsvinden over een totale tijdsduur van vier (4) dagen.

9.5 De promotor kan in functie van de vereisten van de timing, bepaalde uitzonderingen toestaan. De definitieve timing van een meeting wordt door RACB Sport bevestigd.

ART. 10: VERZEKERING

10.1 De promotor van een meeting moet erop zien dat alle deelnemers, hun personeel en diens piloten verzekerd zijn door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid ten opzichte van derden.

10.2 De burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering onderschreven door de promotor zal de persoonlijke verzekeringspolis van een deelnemer of elke andere fysieke persoon of morele deelnemer aan de meeting vervolledigen, zonder deze te veranderen.

10.3 De piloten die deelnemen aan de meeting nemen afstand van verhaal ten opzichte van elkaar.

10.4 De verzekeringsattesten zijn ter beschikking van de deelnemers gedurende de meeting bij de promotor.

10.5 De organisator heeft een verzekering afgesloten volgens de wetbepalingen.
Nummer : AXA 730091636

ART. 11: ALGEMENE VOORWAARDEN

11.1 Functie van de teamchef

Elk team dient per wedstrijdnummer schriftelijk een teamchef aan te duiden en hem/haar volmacht te verlenen voor alle hierna vermelde handelingen in verband met de "24 Hours of Zolder 2009".

De teamchef mag niet de hoedanigheid van piloot hebben, zelfs niet op een andere wagen in de "24 Hours of Zolder 2009". Hij/zij staat er persoonlijk en samen met het team voor in dat steeds aan alle voorwaarden van dit reglement wordt voldaan, gedurende de ganse meeting.

De taak van deze teamchef omvat onder andere volgende elementen:

- Het volledig invullen van het inschrijvingsformulier (Bijlage 1) en de Identiteitskaart van het voertuig (Bijlage 2) van zijn/haar wagen en de piloten voor de sluitingsdatum - van inschrijving - van de meeting, met een financiële boete van € 150 indien niet aan deze voorwaarde werd voldaan.
- Indien van toepassing : het bijhouden van het technische wedstrijdpaspoort; verlies of het niet bijhebben ervan tijdens de meeting wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 150.
- Het volledig invullen van het inschrijvingsformulier en de Identiteitskaart van het voertuig (enkel voor wagens in divisie 3) bij wijzigingen aan zijn/haar wagen en/of piloten.
- Er voor zorg dragen dat een piloot die voor het eerst deelneemt aan een meeting van het Belgian GT Championship "MVD" 2009 of er voor aangeduid wordt, zich aanbiedt op de sportieve controle van desbetreffende meeting.
- In de mate van het mogelijke, er voor zorg dragen dat zijn/haar wagen en/of piloten tijdens een meeting aan onderhavig en het Technisch Reglement van de "24 Hours of Zolder 2009" voldoen.
- Voor het einde van de sportieve controle aan de promotor de samenstelling meedelen van de bemanning dat zal deelnemen aan de meeting indien deze verschillend is als het inschrijvingsformulier.
- Het in ontvangst nemen van de verplichte publiciteit.
- Het in ontvangst nemen van de transponder voor de tijdwaarneming en het strikt opvolgen van de instructies over plaatsing en behandeling.
- Het in ontvangst nemen en voor ontvangst tekenen van instructies of mededelingen van de Officials.
- Gedurende de hele meeting te allen tijde opvorderbaar zijn voor Koersdirecteur, het College van Sportcommissarissen en de Technische Commissie.
- Het afhalen van het technische wedstrijdpaspoort bij de Technische Commissie, uiterlijk één uur na het officiële einde van de meeting.

ART. 12: INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS EN/OF TEAMCHEFS

- 12.1 In uitzonderlijke omstandigheden kunnen Officials, in overeenstemming met het reglement bepaalde instructies of mededelingen geven aan de deelnemers. Zulk rondschrijven wordt aan de deelnemers en/of teamchefs uitgedeeld en deze moeten voor ontvangst tekenen.
- 12.2 Onder Officials verstaan we het College van Sportcommissarissen, de Secretaris van de Meeting, de Koersdirecteur, de afgevaardigden van de Technische Commissarissen, de Commissie van Tijdwaarneming, de Medische Commissie, de Commissie van Stand- en Baancommissarissen, de Relatie Deelnemers.
- 12.3 De Relatie Deelnemers is de tussenpersoon bij alle betrokken partijen, zowel sportieve als technische instanties. Elke vraag of betwisting van welke vorm dan ook, kan enkel via hem gebeuren.
- Deze laatste kan, indien noodzakelijk, ook als ombudsman fungeren bij het College van Sportcommissarissen en kan dus noch een piloot van de "24 Hours of Zolder 2009" zijn, noch een contractueel verband hebben met één van de teams van de "24 Hours of Zolder 2009", tenzij met akkoord van RACB Sport.
- 12.4 Alle klassementen en uitslagen van trainingen en wedstrijd, evenals alle beslissingen van de Officials worden op het officiële uithangbord uitgehangen.
- 12.5 Elke beslissing of mededeling betreffende een wedstrijdnummer zal meegedeeld worden.

ART. 13: BESTRAFFINGEN

- 13.1 De Koersdirecteur legt sancties op zoals ze zijn voorzien in (of conform aan) dit Sportreglement.
- Voor elke inbreuk die niet opgenomen is in dit reglement, zal hij rapport overmaken aan het College van Sportcommissarissen, die, in aanwezigheid van de Koersdirecteur, het reglement zullen toepassen voorzien in de Internationale of Nationale Sportcode.
- 13.2 Tijdens de wedstrijd zullen, voor het inhalen onder gele vlag tijdens en/of inbreuk op een Safety Car procedure en/of inbreuk op Code 60, evenals voor het sneller rijden in de pitlane – *de pitlane is het gedeelte tussen de panelen "Entry Pitlane" en "Exit Pitlane"; de pitlane wordt opgedeeld in drie delen: het deel tegen de muur is de signalisatiezone, het deel tegen de boxenmuur is de werkzone en is de enige zone waar aan de wagen mag gewerkt worden en het tussenliggende deel is de rijzone* – dan de maximum toegelaten snelheid van 60 km/h en/of het negeren van het rode licht einde pitlane en/of het inhalen tijdens de formatieronde en/of het overschrijden van de gele of witte lijn op de piste na het einde van de acceleratiepiste – *de acceleratiepiste is het gedeelte tussen het paneel of pictogram "Exit pitlane" en de piste* – volgende bestraffingen van toepassing zijn:
- 1ste inbreuk: "Stop and Go penalty" van 10 seconden in de "Stop and Go area".
 - 2de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 3 minuten in de "Stop and Go area".
 - 3de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 10 minuten tot mogelijke uitsluiting van de piloot of wagen.
 - Gedurende de stilstand van de wagen in de "Stop and Go area" mag behalve de Officials van de wedstrijd niemand de wagen aanraken, tenzij in geval van Art. 25.7.4.
- Tijdens de wedstrijd kan de Koersdirecteur, in aanwezigheid van een lid van het College van Sportcommissarissen, uitzonderlijk een "Drive Through" penalty opleggen als bestraffing voor een feit niet voorzien in dit onderhavig reglement.
- 13.3 Bovenvermelde overtredingen begaan tijdens de gechronometreerde trainingen worden als volgt bestraft:
- 1ste inbreuk: annulering van de tijden van betreffende gechronometreerde training.
 - 2de inbreuk: starten als laatste wagen.
 - 3de inbreuk: mogelijke uitsluiting van de piloot of wagen.
- 13.4 Indien bovenvermelde overtreding begaan is tijdens de laatste 10 minuten van de wedstrijd wordt deze bestraft door aftrek van twee wedstrijdronde.
- 13.5 Wanneer een wagen een "Stop and Go penalty" krijgt, wordt het signaal "Stop and Go" samen met het wedstrijdnummer getoond.
- 13.6 Een "Stop and Go penalty" mag niet vergezeld gaan van een pitstop of een tankbeurt in de tankzone. De wagen mag in dit geval enkel stoppen in de pitlane na expliciete toestemming van de Koersdirecteur en dit voor om veiligheidsredenen. Elke inbreuk wordt bestraft met een nieuwe "Stop and Go penalty" van 10 seconden.
- 13.7 Het binnenkomen in de deceleratiepiste – *de deceleratiepiste is het gedeelte tussen de piste en de pitlane* - moet binnen de drie ronden gebeuren:
- Na het krijgen van een zwarte vlag met wedstrijdnummer.
 - Na het krijgen van een zwarte vlag met oranje bol vergezeld van het wedstrijdnummer.
 - Of na het krijgen van het signaal "Stop and Go" en het wedstrijdnummer.
- 13.8 Bij het negeren van het signaal "Stop and Go", de zwarte vlag of de zwarte vlag met oranje bol worden verdere sportieve sancties getroffen.
- 13.9 Voor elke andere onregelmatigheid, antisportief gedrag zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd, zijn de sancties opgenomen in de tabel "standaardbestraffingen" van toepassing. Indien een overtreding niet werd opgenomen in deze tabel, worden de sancties bepaald naar goeddunken door het College van Sportcommissarissen, die zal beslissen in aanwezigheid van de Koersdirecteur.

ART. 14: INCIDENTEN

- 14.1 De term "incident" betekent: een gebeurtenis of een reeks van gebeurtenissen waarbij één of meer piloten betrokken zijn, of iedere handeling van een piloot die aan het College van Sportcommissarissen gemeld wordt door de Koersdirecteur (of die wordt genoteerd door het College van Sportcommissarissen en dan gerapporteerd aan de Koersdirecteur die dan een onderzoek start) en die:
- 1) de onderbreking van een trainingssessie (vrije of gechronometreerde) of van de wedstrijd volgens Art. 35 vereist heeft;
 - 2) in strijd is met het huidig Sportreglement of een ander reglement;
 - 3) een valse start van één of meerdere wagens veroorzaakt;
 - 4) een valse start genomen heeft;
 - 5) een vermijdbare ongeval veroorzaakt;
 - 6) een piloot van de baan heeft gedrongen;
 - 7) voordeel gehaald heeft uit het niet respecteren van het parcours;
 - 8) onrechtmatig verhinderd heeft een rechtmatige inhaalmanoeuvre van een piloot te laten uitvoeren;
 - 9) onrechtmatig een andere piloot tijdens het inhalen heeft gehinderd;
 - 10) zich onsportief heeft gedragen tijdens de meeting, zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd.
- 14.2
- a) Het College van Sportcommissarissen beslist, na verslag of aanvraag van de Koersdirecteur, indien een of meerdere piloten betrokken in een incident moeten bestraft worden.
 - b) Indien het College van Sportcommissarissen een incident onderzoeken, zal een bericht gericht naar alle teams van de piloten betrokken bij het incident verschijnen op de monitors van de tijdswaarneming (indien de installaties van het circuit het toelaten).
 - c) Indien een piloot betrokken is in een ongeval of incident (volgens Art. 14.1) en hij werd hiervan verwittigd door het College van Sportcommissarissen ten laatste 30 minuten na de afloop van de wedstrijd, mag hij/zij het circuit niet verlaten zonder akkoord van het College van Sportcommissarissen.
- 14.3 Het College van Sportcommissarissen kan één van de drie hieronder beschreven bestraffingen opleggen (ter vervanging van of bovenop een bestaande bestraffing) aan iedere piloot die bij een incident betrokken is :
- a) Passage door de pitlane "Drive Trough". De piloot moet de pitlane binnenrijden en de wedstrijd vervoegen zonder te stoppen.
 - b) Een bestraffing in tijd van 10 seconden. De piloot moet de pitlane binnenrijden, stoppen in de bestraffingszone, minstens 10 seconden stilstaan, en de wedstrijd onmiddellijk vervoegen.
 - c) Een verlies van 10 plaatsen op de startgrid van de volgende wedstrijd voor de piloot en/of het wedstrijdnummer van de wagen waarop de piloot is ingeschreven.
- 14.4 Indien de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen beslissen een sanctie of een sanctie zoals beschreven in Art. 14.3 a) en b) op te leggen, wordt volgende procedure toegepast: Een piloot moet zich naar de deceleratiepiste begeven binnen de drie ronden na het tonen van :
- Een zwarte vlag met zijn/haar wedstrijdnummer;
 - Een zwarte vlag met oranje bol, vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer;
 - Het signaal "Stop and Go", vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer.
- 14.4.1 Na het moment waarop het incident zich voordeed, zal de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen, via de Relatie Deelnemers, het betrokken team inlichten over de bestraffing in tijd die hen opgelegd werd en zal er een bord "Stop and Go" vergezeld van het nummer van de betrokken wagen getoond worden op de aankomstlijn of op de plaats aangehaald in het bijzonder wedstrijdreglement van de meeting, hetzij tijdens de briefing.
- 14.4.2 Men moet de sanctie aan de deelnemer, ofwel teamchef melden met de naam van de piloot, het wedstrijdnummer van de wagen, evenals het uur en de duur van de bestraffing in tijd.
- 14.4.3 Onder voorbehoud van de maatregelen in punt 14.4.6 hieronder, zodra de deelnemer, ofwel teamchef is ingelicht in toepassing van punt 14.4.1 hierboven, mag de betrokken piloot slechts twee volledige ronden afleggen alvorens zich te moeten begeven naar de aangeduide zone, zonder te stoppen in de pits. Hij moet in de aangeduide zone blijven gedurende de tijd van de bestraffing.
- 14.4.4 Bij het verlopen van de sanctie in tijd, moet de piloot de wedstrijd vervoegen.

- 14.4.5 Het niet respecteren van Artikel 13 of een inbreuk hiertegen, zal het stoppen van de wagen door zwarte vlag tot gevolg hebben. Het College van Sportcommissarissen kan een bijkomende sanctie opleggen.
- 14.4.6 Indien een incident van het type 3), 4), 5), 6), 7), 8) of 9) waarvoor een sanctie in tijd opgelegd werd zich voordoet op een moment dat de toepassing van de "Stop and Go" niet meer mogelijk is voor de aankomst van de wedstrijd, zal de "Stop and Go"-sanctie automatisch omgezet worden in een bestraffing door aftrek van twee wedstrijdronden.
- 14.4.7 In alle overige gevallen heeft het College van Sportcommissarissen het recht een sanctie in tijd toe te voegen aan de tijd verwezenlijkt door de betrokken piloot of financiële boetes op te leggen, zoals deze zijn beschreven in de algemene reglementen van RACB Sport.
Geen enkele genomen beslissing of opgelegde bestraffing conform Artikel 13 mag het effect van Artikel 14 beperken.

ART. 15: SPORTIEVE GESCHILLEN

- 15.1 Deelnemers mogen zich ter beslechting van een geschil op sportief vlak of van een geschil dat zijn oorzaak vindt in een sportkwestie, enkel en alleen wenden tot de sportrechtbank, ingesteld door RACB Sport.
- 15.2 In de eerste plaats moeten zij de naleving van de reglementen evenals een onberispelijk gedrag betrachten en zich steeds gedragen volgens de geldende normen zoals beschreven in de geldende jaarboeken van RACB Sport en FIA.
- 15.3 Door hun deelname ontslaat een deelnemer en/of teamchef en/of piloot en/of aangestelde de sportmacht, de promotor en hun vertegenwoordigers, aangestelde en ieder van hen in het bijzonder van elke aansprakelijkheid voor de vorderingen, kosten, uitgaven, terugvorderingen en klachten die betrekking hebben op dodelijke en andere verwondingen, menselijke schade en zakenschade, wat ook de oorzaak mag zijn, hetzij voortkomend of het gevolg zijnde van zijn deelname aan de wedstrijd, hetzij of deze al dan niet het onmiddellijke of indirecte gevolg zijn van een nalatigheid of een fout van gezegde promotor, zijn vertegenwoordigers of hun aangestelde, of van de sportmacht.

ART. 16: PILOTEN, PILOTENWISSELS EN TEAMCHEFS

16.1 24 Hours of Zolder

- Gedurende de gehele duur van de meeting bestaande uit een 24 Uren wedstrijd, mag één en dezelfde wagen niet door minder dan twee en niet door meer dan vier piloten bestuurd worden.
- 16.2 Na het einde van de sportieve controle kan de samenstelling van het team dat deelneemt aan de meeting niet meer veranderen. Tenzij in geval van overmacht, wat afzonderlijk wordt bekeken, kan elke pilotenwissel enkel gebeuren met goedkeuring van het College van Sportcommissarissen.
- 16.3 Enkel de teamchef mag optreden als bevoegde vertegenwoordiger voor zijn/haar wagen(s). Hij/zij mag tijdens de wedstrijd niet de hoedanigheid van piloot hebben, ook niet op een andere wagen.
- 16.4 Gedurende een meeting mag een piloot niet van de ene naar een andere wagen overstappen.
- 16.5 Een piloot moet de wagen alleen en zonder hulp besturen. Deze regel geldt niet voor mindervalide piloten.
- 16.6 Een pilotenwissel mag slechts gebeuren in de pitlane vóór de eigen box of toegewezen plaats van het team. De piloot moet op eigen kracht de wagen verlaten. Het verplichte hals en nek beschermingsysteem (Hans® systeem) mag ondersteund worden, door de piloot die instapt of een derde persoon, om het verlaten van de wagen te vergemakkelijken. Verder mag de piloot die uitstapt en een derde persoon helpen bij het vastmaken van de veiligheidsgordels.
- 16.7 De piloten die deelnemen aan de trainingen en aan de wedstrijd moeten altijd kledij en een helm dragen zoals beschreven in het Technische Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009 en moeten hun veiligheidsgordels vastmaken.

Het correct gebruik van een hals en nek beschermingsysteem (Hans® systeem) is verplicht. Elke inbreuk op deze regel zal bestraft worden. Deze kan gaan tot uitsluiting van de piloot uit de meeting.

- 16.8 Tijdens de wedstrijd "24 Hours of Zolder" mag elke piloot maximaal drie opeenvolgende uren – = rijtijd – achter het stuur zitten. Rijtijd = de tijd dat de wagen effectief op de piste is. De rijtijd is cumulatief bij een pitstop zonder pilotenwissel. Na elke pilotenwissel dient een piloot minimaal één uur te rusten alvorens het stuur weer over te nemen. Elke piloot mag maximaal 14 uren gereden hebben.

ART. 17: VERPLICHTE PUBLICITEIT

- 17.1 De promotor maakt vanaf 1 april 2009 aan de teamchefs de verplichte publiciteit bekend en stelt die uiterlijk tijdens de eerste meeting ter beschikking.

- 17.2 Deze publiciteit moet aangebracht worden vooraleer de wagen wordt aangeboden aan de technische controle. Zij dient aanwezig te zijn gedurende de hele meeting. De verplichte publiciteit zal uitgedeeld worden tijdens de sportieve controle.

17.3 Voorbehouden ruimte voor de promotor

Volgende ruimten op een wagen zijn hiervoor voorbehouden:

- De bovenste rand van de voorruit voor het aanbrengen van een zonneband.
- Een strook met een breedte van 50 cm en een hoogte van 10 cm voor- en achteraan op de plaats waar de nummerplaat wordt bevestigd.
- Een strook met een breedte van 50 cm en een hoogte van 10 cm boven en onder de wedstrijdnummers.
- Een strook met een maximale breedte van 30 cm en een maximale hoogte van 10 cm op elke achterste zijruit; indien een wagen geen achterste zijruiten heeft, dient de verplichte publiciteit aangebracht langs de namen van de piloten.
- Een ruimte van 10x10 cm links en rechts van de voorste bumper voor een "Bib Sprinter".

- 17.4 Bij afwezigheid (geheel of gedeeltelijk, behalve bij overmacht) van deze verplichte publiciteit op de daartoe voorziene plaats op de wagen, zijn volgende bestraffingen voorzien:
- Tijdens de Warm-up mag de wagen niet verder deelnemen aan de Warm-up.
 - Tijdens Gechronometeerde Trainingen worden de trainingstijden van de betreffende training(en) geannuleerd en zal de wagen vanaf de laatste plaats starten.
 - Tijdens de wedstrijd zelf wordt de wagen onherroepelijk uit wedstrijd genomen.

17.5 On board camera

Indien de promotor on-board-camera's installeert voor de captatie van de meeting, dient er in het zicht van de camera op het dashboard ruimte te worden voorzien voor het officiële embleem van het Kampioenschap en/of een partner, aangebracht door de promotor. Elke aanbreng van andere publiciteit door het team moet schriftelijk aangevraagd worden bij de promotor en is enkel toegelaten mits akkoord van de promotor.

17.6 Terugkoop van de verplichte publiciteit

Een deelnemer kan een aanvraag doen bij de promotor om op een deel of de totaliteit van bovenvermelde verplichte vrije ruimten een uitzondering te verkrijgen. In geval van goedkeuring worden per wagen en per sponsor volgende sommen voorgehouden:

- Zonneband: € 3.000.
- Wedstrijdnummers links en rechts en op het dak: € 1.300 per sponsor.
- Nummerplaten voor- en achteraan: € 1.300 per sponsor.
- Achterste zijruiten (of daarmee gelijkgesteld): € 1.300.
- "Bib Sprinter" vooraan : € 500.

- 17.7 Deze afkoopsom dient uiterlijk 72 uren vóór de aanvang van de meeting aan de promotor en/of sponsor te zijn betaald.

- 17.8 De namen van de piloten en de vlaggen met hun nationaliteit moeten aan weerszijden van de wagen aangebracht worden.

ART. 18: WEDSTRIJDNUMMERS

18.1 De promotor van het Belgian GT Championship "MVD" 2009 kent de wedstrijdnummers per wagen toe bij de bekendmaking van de officiële deelnemerslijst.

18.2 Voorbehouden nummers

18.2.1 Volgende wedstrijdnummers zijn voorzien :

| | | |
|-----------|---|------------|
| Divisie 1 | = | 1 -> 99 |
| Divisie 2 | = | 101 -> 199 |
| Divisie 3 | = | 201 -> 299 |

| | | |
|------------------------|---|------------|
| Divisie 4A - Klasse S1 | = | 301 -> 320 |
| Divisie 4B - Klasse S2 | = | 321 -> 340 |
| Divisie 4C - Klasse T4 | = | 341 -> 360 |
| Divisie 4D - Klasse T3 | = | 361 -> 380 |
| Divisie 4E - Klasse T2 | = | 381 -> 399 |

| | | |
|-----------------------|---|------------|
| Divisie 4F - Klasse 1 | = | 401 -> 420 |
| Divisie 4G - Klasse 2 | = | 421 -> 440 |
| Divisie 4H - Klasse 3 | = | 441 -> 460 |
| Divisie 4I - Klasse 4 | = | 461 -> 480 |

18.2.2 In 2009 gaat het nummer 1 automatisch naar de hoogst geklasseerde(n) van de Belgian GT Team Champion "MVD" 2008 in Divisie 1. Dit wedstrijdnummer is enkel mogelijk in Divisie 1.

Is er geen rechthebbende op startnummer 1 gevonden, gaat dit nummer naar de tweede gerangschikte(n) van de Belgian GT Team Champion "MVD" 2008, enzovoort.

18.2.3 Elk team kan een wedstrijdnummer aanvragen in overeenstemming met zijn/haar Divisie. De promotor behoudt zich het recht voor deze te aanvaarden of te weigeren.

18.2.4 Eenmaal een wedstrijdnummer toegekend, blijft dit het wedstrijdnummer voor het hele seizoen.

18.3 Plaatsing

18.3.1 Elke deelnemer dient een voldoende brede/hoge ruimte te voorzien op de beide voordeuren en op het dak.

18.3.2 Nummers, evenals de verplichte publiciteit worden door de promotor ter beschikking gesteld. Deze zijn verkrijgbaar bij de paddockverantwoordelijke van MVD 2009. Deze dienen vóór de technische controle en voor de volledige duur van de meeting in zijn geheel te worden aangebracht:

- Op de deuren van de wagen, loodrecht op de as van de weg.
- Op het dak, zichtbaar naar voren gericht.

Voor wagens gehomologeerd zonder dak, wordt een uitzondering gemaakt.

18.3.3 De tekening der cijfers wordt door de promotor bepaald. Een uitzondering kan door de promotor aanvaard worden, maar de nummers moeten perfect leesbaar zijn.

18.3.4 Verlichting wedstrijdnummers bij nachtwedstrijden

- Indien een wedstrijd in het donker verreden wordt, moeten de laterale wedstrijdnummers van de wagen verlicht zijn. Deze lichten dienen samen met het ontsteken van de koplampen aan te gaan. Het gebruik van lichtgevende achtergronden wordt aanbevolen, maar is niet verplicht.
- Op geen enkel ogenblik mag er een wit licht naar achter schijnen, zelfs niet deze welke de wedstrijdnummers verlichten, noch die lichten bestemd ter identificatie van de wagen.
- Op geen enkel ogenblik mag er een rood licht naar voor schijnen, zelfs niet deze welke de wedstrijdnummers verlichten, noch die lichten bestemd ter identificatie van de wagen.
- Het is verboden knipperlichten, noch zwaailichten te voeren.

ART. 19: UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE PROMOTOR

- 19.1 Het inschrijvingsformulier moet volledig ingevuld en getekend zijn uiterlijk voor de sluitingsdatum van inschrijving. Elke wijziging van piloten of deelnemer moet uiterlijk worden meegedeeld voor het einde van de sportieve controle.
- 19.2 Volgende items worden overhandigd door de promotor:
- Per ingeschreven wagen :
 - 20 paddockkaarten (permanente kaarten BGTC zijn geldig)
 - 20 pitlanekaarten
 - 2 doorlaatbewijzen "Truck"
 - 1 doorlaatbewijs "Wagen"
 - 6 parkingkaarten (VIP B of andere)
 - Drie (3) kazuifels met de vermelding Mediagroep Van Dyck of PRC met toegang tot de signalisatiezone per ingeschreven team, waarvoor een waarborg van € 250 gevraagd wordt; met een maximum van zes per team. De waarborg wordt teruggegeven wanneer deze kazuifels in goede staat worden teruggebracht op het wedstrijdsecretariaat uiterlijk één uur na het beëindigen van de laatste wedstrijd van de MVD 2009 of uiterlijk één uur na het beëindigen van de wedstrijd . De kazuifels worden overhandigd voor de eerste deelname van de wagen. De promotor behoudt het recht een vierde kazuifel te geven aan een team met één wagen en een zevende kazuifel te geven aan een team met twee wagens.
 - Acht (8) geldige armkazuifels met toegang tot de werkzone per ingeschreven team, waarvoor een waarborg van € 250 gevraagd wordt; met een maximum van twaalf per team. De waarborg wordt teruggegeven wanneer deze kazuifels in goede staat worden teruggebracht op het wedstrijdsecretariaat uiterlijk één uur na het beëindigen van de laatste wedstrijd van de MVD 2009 of uiterlijk één uur na het beëindigen van de wedstrijd.
 - Deze kazuifels en armkazuifels worden overhandigd voor de eerste deelname van de wagen of tijdens de sportieve controle van de "24 Hours of Zolder 2009" (zie artikel 21).

ART. 20: TECHNISCHE CONTROLE

- 20.1 Geen enkele wagen en piloot mag aan een meeting deelnemen zonder door de goedkeuring van de Technische Commissie ontvangen te hebben.
- 20.2 Tijdstip : Woensdag 19 augustus '09 : 08h00 – 15h00 (een specifiek uur per wagennr. - convocatielijst)
Plaats : Box 1 & 2
Convocatie van de technische controle wordt later meegedeeld.

De deelname aan vrije trainingen, betalend of niet, stelt het team niet vrij van technische controle, waarvan de timing nauwgezet moet gevolgd worden, op straffe van een financiële boete van € 125 gaande tot uitsluiting uit de meeting.

- 20.3 Enkel van toepassing voor de Divisies 1, 2 en 3
Iedere teamchef moet zijn technische fiche van de wagen of een nauwkeurig en ingevulde identiteitskaart van het voertuig - Bijlage 1, luik B van het Technisch Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009 - voorleggen en ondertekenen voor het begin van de eerste meeting waaraan de betreffende wagen deelneemt. Zonder dit document is geen technische controle mogelijk.

De teamchef of zijn/haar aangestelde moet zich aan de technische controle aanbieden in het bezit van het technische wedstrijdpassen (Art. 2.7 Technische Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009).

- 20.4 De Technische Commissie controleert o.a.:
- De technische fiche of identiteitskaart van de wagen.
 - De conformiteit van de wagen aan zijn technische fiche of zijn identiteitskaart.
 - Of de wagen voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.
 - De brandwerende uitrusting van elke piloot: balaclava, lang ondergoed, sokken, schoenen, racepak, handschoenen, helm en hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem), conform aan Appendix L van de FIA. De naam van de piloot moet duidelijk leesbaar zijn links op de helm en op het racepak.

Na de technische controle overhandigt een lid van de Technische Commissie aan de teamchef desgevallend een kopie van de opmerkingen van de Technische Commissie in het technische wedstrijdpassen. Na de meeting dient de teamchef dit technische wedstrijdpassen op te halen bij de Technische Commissie, die hiervoor een permanentie voorziet gedurende één uur na het officiële einde van de meeting.

- 20.5 Elke wagen die wordt ontmanteld of gewijzigd op een manier die de veiligheid of de conformiteit aan zijn technische fiche en/of de identiteitskaart aantast, nadat hij door de Technische Commissie is toegelaten, moet opnieuw worden aangeboden ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.
- 20.6 Elke wagen die na een ongeval met dezelfde gevolgen werd hersteld, moet opnieuw worden aangeboden aan de Technische Commissie ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.
- 20.7 De Koersdirecteur, het College van Sportcommissarissen en de Technische Commissie kunnen op eender welk ogenblik gedurende de meeting een wagen voor een verdere controle aanduiden. De Koersdirecteur kan elke wagen die bij een ongeval betrokken was, doen stoppen en hem doen onderwerpen aan een technische controle. De kosten van een technisch onderzoek en/of kosten ontstaan naar aanleiding van een technisch onderzoek, zijn voor rekening van de deelnemer(s).
- 20.8 Een afgevaardigde van de Technische Commissie kan, op elk moment gedurende de meeting, een wagen controleren en één of ander element inhouden dat hij nodig vindt, zonder daarom een sportief voordeel te geven aan de deelnemers.
- 20.9 In geval van niet conformiteit tijdens een technische controle, mag de wagen niet deelnemen aan de trainingen en/of wedstrijden alvorens de overeenstemming met het technische reglement hersteld is. Deze regel is niet integraal van toepassing voor guestwagens.

Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een gechronometreerde trainingssessie, zullen alle tijden van de betreffende gechronometreerde trainingssessie geannuleerd worden, en zal/zullen de pilo(o)t(en) de overeenstemmende wedstrijd moeten starten vanaf de laatste startplaats.

Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een wedstrijd, zal het wedstrijdnummer, alsook de piloten ingeschreven op dit wedstrijdnummer, buiten wedstrijd gezet worden (uitsluiting) voor betreffende wedstrijd.

- 20.10 Enkel na het einde van de initiële technische controle zal de teamchef een sticker ontvangen die de wagen toelaat tot de trainingen. Deze sticker moet links vooraan op het dak van de wagen bevestigd worden, zo dicht als mogelijk aan de voorruit. Zonder deze sticker zal de wagen niet toegelaten worden op de piste.
- 20.11 De Technische Commissie heeft het recht onderdelen te verzegelen en tijdelijk te houden, indien ze dit nodig acht.
- 20.12 Enkel van toepassing voor de Divisie 1 en 2
Ten einde het evenwicht in prestaties van de wagens te optimaliseren, behoudt het GT Bureau van de SRO Motorsports Group, naar het voorbeeld van de FIA, en in samenspraak met RACB Sport, zich het recht volgende elementen voor elke deelnemer aan te passen, en dit op elk ogenblik van het Kampioenschap :
- Minimumgewicht van de wagen
 - Dimensies van de restrictoren
 - Elke andere technische restrictie kan opgelegd worden voor elkeen van de deelnemers.

ART. 21: SPORTIEVE CONTROLE

- 21.1 Tijdstip : Woensdag 19 augustus '09 : 08h00 - 14h30.
Plaats : Briefingroom (paddockzone 2 – paarse trap).

De timing dient nauwgezet gevolgd te worden, op straffe van een financiële boete van € 125 gaande tot uitsluiting uit de meeting.

- 21.2 Tijdens de sportieve controle dient elke teamchef zich persoonlijk aan te bieden.

Worden gecontroleerd:

- Samenstelling van het team; uiterlijk voor het einde van deze controle moeten de wijzigingen van deelnemer, wagen, teamchef en/of pilo(o)t(en) worden meegedeeld.
- Vergunningcontrole van elke nieuw ingeschreven piloot, indien nodig met een schriftelijke toelating van zijn/haar ASN (cf. artikel 3.3).
- Vergunningcontrole van de deelnemer indien deze wijzigt.
- Naam en handtekening van de teamchef.

21.3 Het is verboden aan enig wedstrijdonderdeel – deel uitmakend van de meeting – deel te nemen zonder een helm en hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem), voorzien van een genummerde RACB Sport sticker.

De piloten die over meerdere helmen beschikken en welke deze wenst te gebruiken tijdens de meeting, moet deze eveneens voorleggen aan de technische commissie.

21.4 Tijdens de sportieve controle van de “24 Hours of Zolder 2009”, moet elke piloot zich persoonlijk aanbieden voor de vergunningcontrole (behalve piloten vast ingeschreven in Divisie 1, 2 of 3 die niet van wagennummer wisselen).

ART. 22: SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITWALL EN BOX

22.1 Een radiocommunicatiesysteem of koptelefoon gemonteerd in de helm is verboden. Een hoorapparaat direct in het oor (type earplug) is toegestaan.

22.2 Elke deelnemer, teamchef, piloot, teamlid of een aangestelde, die wenst gebruik te maken van een toestel met radioverbinding teneinde een verbinding tot stand te brengen tussen de wagen en het team dient, minstens één maand voor de aanvang van een meeting een aanvraag te doen bij:

B.I.P.T.

Dienst Licenties
Ellipse Building – Building C
Koning Albert II Laan, 35 -1030 Brussel
Tel 02/226.88.88
Fax 02/226.88.77

ART. 23: BANDEN

23.1 Algemeenheden

23.1.1 Een unieke Fabrikant van banden, namelijk “MICHELIN”, zal de bandentypes (droogweer- en regenbanden) leveren die moeten gebruikt worden door elke wagen in elke DIVISIE en elke KLASSE. De bandenfabrikant zal droogweerbanden leveren, voorzien van een barcode (type 39 of 128, bestaande uit 8 cijfers) op één flank van de band, aangebracht tijdens vulkanisatie.

23.1.2 Deelnemen aan enig wedstrijdonderdeel met andere banden dan MICHELIN banden zal leiden tot uitsluiting uit de meeting

23.2 Maximum aantal banden

23.2.1 Tijdens de meeting “24 Hours of Zolder 2009” is er in geen enkele Divisie of Klasse een beperking qua aantal toegelaten banden.

23.3 Modaliteiten

23.3.1 Tijdens de trainingen en de warm-up kan elke wagen einde pitlane worden gestopt om het merk van banden (MICHELIN) en eventueel de modaliteiten te laten controleren.

23.3.2 Eigen merktekens mogen enkel in het wit worden aangebracht.

Het is ten strengste verboden de droogweerbanden “slicks” te behandelen, te veranderen, te snijden of uit te snijden.

Intermediair banden zijn verboden.

Het uitsnijden van regenbanden is toegestaan vanwege het veiligheidsaspect, maar enkel volgens een uitsnijdingplan geleverd door de bandenfabrikant.

Iedere inbreuk tegen bovenvernoemde beperkingen wordt bestraft met:

- Warm-up : verlies van 10 plaatsen op de startgrid
- Gechronometreerde trainingen: annulering van alle tijden van betreffende gechronometreerde trainingen
- Wedstrijd: uitsluiting uit desbetreffende wedstrijd.

23.4. Alle teams dienen een betalingsgarantie voor te leggen (cheque of creditcard), zelfs indien aflevering van een gratis bandenset. Eventuele rekeningen ten opzichte van de bandenfabrikant/leverancier dienen vóór de start van de wedstrijd van de meeting vereffend te worden, op straffe van uitsluiting uit de meeting.

23.5 Het gebruik van warmtehoudende of warmteopwekkende middelen voor banden is toegelaten, behalve tijdens de startprocedure op de startgrid.

Het gebruik van warmtehoudende of warmteopwekkende middelen voor banden is wel toegelaten voor wagens die vertrekken vanuit de pitlane.

ART.24: WEGEN

24.1 Het gewicht van elke wagen kan tijdens een meeting op elk moment gewogen worden :

- a) Na de gechronometreerde trainingen en de wedstrijden kan de Technische Commissie enkele van de geklasseerde wagens wegen.
- b) Indien het gewicht van de wagen minder is dan die opgenomen in het geldende Technisch Reglement, kan de betrokken deelnemer een sanctie ontvangen zoals voorzien in Art. 24.1.2, tenzij het ondergewicht werd veroorzaakt door het incidentele verlies van een onderdeel van de wagen.
- c) Geen enkele substantie mag toegevoegd, opgelegd of afgenomen worden aan/van een wagen eens deze werd uitgekozen of die de wedstrijd beëindigd heeft, of gedurende de weegprocedure (behalve indien een Technisch Commissaris in het kader van het uitoefenen van zijn officiële functie en overeenkomstig het geldende Technisch Reglement).
- d) Enkel de Technische Commissarissen en Officials mogen de technische zone betreden, tenzij met uitdrukkelijke toestemming van de Technisch Afgevaardigde van RACB Sport.
- e) In geval van overtreding van een van deze maatregelen betreffende het wegen van de wagens, kan het College van Sportcommissarissen de wagen, voor zoveel als zij wensen, plaatsen doen verliezen op de startgrid, of overgaan tot uitsluiting uit de wedstrijd.

24.1.1 Modaliteiten

- De organisator moet een egale horizontale oppervlakte van 6 m x 3 m voorzien waarop het materiaal nodig voor de weging geplaatst zal worden. Deze zone wordt gebruikt voor de weegprocedure.
- Na de gechronometreerde trainingen en de wedstrijd, kunnen piloten willekeurig uitgekozen worden voor een weegprocedure. De piloot zal verwittigd worden aan de ingang van de pitlane dat zijn wagen werd geselecteerd voor de weegprocedure.
- Van zodra de piloot het signaal krijgt dat zijn/haar wagen gewogen zal worden, rijdt hij/zij naar de weegzone en zet de motor af.
- De wagen wordt vervolgens gewogen en gecontroleerd, het resultaat wordt schriftelijk en/of mondeling aan de piloot meegedeeld.
- Een wagen of een piloot mag de weegzone niet verlaten zonder de toelating van de verantwoordelijke van de weging.
- Elke weigering zich te onderwerpen aan de weging wordt bestraft met een schrapping van de tijden van desbetreffende trainingssessie, tot uitsluiting uit de meeting en eventueel bijkomende bestraffingen opgelegd door het College van Sportcommissarissen.

24.1.2 Indien een wagen gedurende de procedures zoals hierboven omschreven in 24.1.1 minder weegt dan voorzien in het geldende Technisch Reglement tenzij het ondergewicht werd veroorzaakt door het incidentele verlies van een onderdeel van de wagen, zijn volgende bestraffingen voorzien voor de wagen en de piloten ingeschreven op deze wagen:

- Gechronometreerde trainingen: annulering van alle tijden van de betrokken gechronometreerde training.
- Wedstrijd: uitsluiting uit de betrokken wedstrijd

24.2 Nivelleringsballast

24.2.1 De lijst met nivelleringsballast zal meegedeeld worden op de site van RACB Sport. Deze lijst wordt bovendien minstens twee uren voor de aanvang van de eerste gechronometreerde trainingen uitgehangen op het officiële uithangbord.

24.2.2 In Divisie 1 en 2 blijft de nivelleringsballast echter wel van toepassing voor de “24 Hours of Zolder 2009”.

24.2.3 Het niet toepassen van deze nivelleringsballast wordt bestraft met uitsluiting uit de meeting.

24.3 Handicapballast

24.3.1 Een handicapballast wordt opgelegd aan de wagens en piloten die op de eerste drie plaatsen van het algemeen klassement van een wedstrijd tellende voor het Kampioenschap, eindigen. De handicapballast van elke wagen/piloot zal opgenomen worden op een specifieke lijst, die na elke meeting zal opgesteld worden. Elke verhoging van gewicht zal effect hebben vanaf de volgende meeting tellende voor het Kampioenschap waaraan hij/zij deelneemt. De handicapballast die in de wagen wordt meegedragen, komt overeen met de ballast die slaat op de wagen of pilo(o)t(en), afhankelijk van welk het hoogste is.

De lijst met de handicapballast zal medegedeeld worden op de site van RACB Sport. Deze lijst wordt minstens twee uren voor de aanvang van de gechronometreerde trainingen uitgehangen op het officiële uithangbord.

24.3.2 De schaal van het handicapballast voor elke wedstrijd wordt als volgt bepaald:

| | |
|------------------|-----------|
| 1 ^{ste} | : + 30 kg |
| 2 ^{de} | : + 20 kg |
| 3 ^{de} | : + 10 kg |

24.3.3 De handicapballast is cumuleerbaar tijdens eenzelfde meeting.

De handicapballast opgesteld aan de hand van de klassementen van de 2 wedstrijden, zal samengevoegd worden (ex. : + 10 kg (3^{de}) + 30 kg (1^{ste}) = 40 kg), en één unieke handicapballast zal toegewezen worden aan het einde van de meeting.

24.3.4 Tijdens de “24 Hours of Zolder 2009” dient er geen handicapballast of bemanningsballast meegevoerd te worden, dit geldt voor elke Divisie of Klasse.

De handicapballast opgesteld aan de hand van de tussentijdse klassementen en het officieel eindklassement zullen samengevoegd worden na de meeting en één unieke handicapballast zal toegewezen worden voor de volgende meeting waaraan hij/zij deelneemt.

| | Klassement 6 ^{de} uur | Klassement 12 ^{de} uur | Officieel Klassement |
|------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1 ^{ste} | + 15 kg | + 15 kg | + 30 kg |
| 2 ^{de} | + 10 kg | + 10 kg | + 20 kg |
| 3 ^{de} | + 5 kg | + 5 kg | + 10 kg |

24.3.5 De maximale handicapballast die algemeen kan worden toegepast bedraagt 100 kg (bemanningsballast inbegrepen).

Nivelleringsballast, in functie van het evenwicht in prestaties opgesteld door de FIA/RACB, kan toegevoegd worden bij de handicapballast.

- 24.3.6 Een wagen die wordt uitgesloten tijdens een wedstrijd of de meeting ontvangt een nulresultaat, maar geen enkele aanpassing aan de handicapballast aan een wagen/piloot zal worden toegestaan.
- 24.3.7 Een wagen/piloot wordt als deelnemend beschouwd vanaf het ogenblik dat hij voor het eerst de startlijn overschrijdt in een wedstrijd of voorbij het bord "PIT EXIT" rijdt aan het einde van de pitlane. Indien een wagen/piloot enkel deelneemt aan de gechronometeerde trainingen mag de handicapballast niet worden verminderd voor de volgende meeting van het seizoen.
- 24.3.8 Het niet toepassen van deze handicapballast wordt bestraft met uitsluiting uit de meeting.

ART. 25: ALGEMENE VEILIGHEID

- 25.1 De piloten krijgen de officiële instructies via de signalen zoals die in de geldende sportcode staan vermeld. Deelnemers of hun aangestelde mogen op geen enkele wijze gelijkaardige vlaggen of signalen gebruiken. Vanaf het ingaan van de nachtprocedure (22h00) – dit wordt aangegeven door het tonen van het paneel LIGHT ter hoogte van "PIT EXIT" en ter hoogte van de startlijn – tot het opnieuw klaarlichte dag (06h00) wordt, worden de gele, groene en rode vlag vervangen door lichten van dezelfde kleuren als de vlaggen. Code 60 zal aangegeven worden door paarse vlaggen en paarse verlichte vlaggen tijdens de nachtprocedure.
- 25.2 Behalve de piloot die op dat ogenblik achter het stuur zit en de Officials van de meeting, mag niemand een wagen aanraken behalve op de startgrid, in de pitlane of in de box, i.e. de garageboxen aangrenzend aan de pitlane.
- 25.3 De Koersdirecteur en de medische verantwoordelijke mogen een piloot op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.
- 25.4 **Gedrag op de piste**
- 25.4.1 Gedurende de periode beginnend 15 minuten vóór tot 5 minuten na elke gechronometeerde training en de periode tussen het uitschakelen van het rode licht (Art. 32.3.7) en het ogenblik dat de laatste wagen het gesloten wagenpark binnenrijdt, is niemand toegelaten op de piste behalve:
- Baancommissarissen of ander toegelaten personeel bij de uitoefening van hun taak.
 - Piloten die rijden of door de Baancommissarissen worden begeleid.
 - Al het teampersoneel wanneer ze een wagen duwen of materiaal van de grid wegnemen nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.
- 25.4.2 Gedurende de trainingen en de wedstrijd mogen de piloten enkel de piste gebruiken. Zij moeten zich op elk ogenblik gedragen zoals de geldende sportcode hen dat voorschrijft.
- 25.4.3 Piloten moeten tijdens trainingen en wedstrijden altijd gekleed zijn zoals voorgeschreven door het Technisch Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009. Vanaf het ogenblik dat zijn/haar wagen in beweging is, moet hij/zij de veiligheidsgordels hebben vastgemaakt.
- 25.4.4 Indien een piloot een technisch probleem heeft, moet hij/zij zo snel als mogelijk de ideale lijn verlaten en zijn/haar wagen op een veilige plaats parkeren of zo veilig mogelijk de pits - *de pits bestaat uit pitlane en boxen* - opzoeken.
- 25.4.5 Indien een piloot verplicht wordt zijn/haar wagen te stoppen gedurende de trainingen en de wedstrijd, moet deze zo snel als mogelijk van de piste verwijderd worden, zodat hij/zij geen gevaar vormt voor de overige piloten.
- 25.4.6 Het is de piloten gedurende de hele meeting ten strengste verboden tegenovergesteld aan de rijrichting te rijden, tenzij dit absoluut noodzakelijk is om de wagen van een gevaarlijke plaats te verwijderen. Een wagen kan enkel geduwd worden om zich van een gevaarlijke plaats te verwijderen op indicaties van de Baancommissarissen.
- 25.4.7 Indien een piloot er niet in slaagt om zijn/haar wagen te verwijderen van een gevaarlijke positie zullen de Baancommissarissen hem/haar daarbij helpen. Deze kunnen de wagen ook helpen verwijderen met een andere hulp als die van een Baancommissaris (dwz elk materiaal, bv. : tractor, enz.) en kunnen vervolgens de wedstrijd verder zetten. Slaagt de piloot er dan in zijn/haar motor te doen draaien en de wedstrijd te vervoegen zonder een inbreuk te begaan, wordt hij/zij niet uit wedstrijd genomen.

- 25.4.8 Elke piloot die de piste wenst te verlaten om naar de pitlane of naar de paddock te gaan, moet zijn/haar intentie tijdig kenbaar maken en er zich van vergewissen dat hij/zij dat kan doen zonder enig gevaar.
- 25.4.9 Een piloot die zijn/haar wagen achterlaat, moet die ongesloten en in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 250.
- 25.4.10 In geen geval mag de piloot te voet de piste oversteken, behalve om zich naar een veilige zone te begeven, of te voet naar de pitlane, de boxen, de paddock of de openbare weg gaan om daarna terug te keren naar zijn/haar wagen. Elke inbreuk op dit artikel zal automatisch beschouwd worden als opgave van de wagen.

25.5 Gebruik van lichten

- 25.5.1 Wanneer de Koersdirecteur dit beslist en in functie van de zichtbaarheid, zullen de lichten van de wagens worden ontstoken, uiterlijk na het tonen van het paneel "LIGHT".
- 25.5.2 Van zodra hij/zij regenbanden gebruikt of banden die opspattend water veroorzaken, moet de piloot de verlichting van zijn/haar wagen en het regenlicht aanzetten. Het komt de Koersdirecteur toe om te beslissen om een piloot te laten stoppen omwille van een defecte verlichting of het ontbreken van een regenlicht. Mocht de wagen gestopt worden om deze reden, dan mag deze van zodra de onregelmatigheid is hersteld, de trainingen, warm-up of de wedstrijd(en) hernemen.

25.6 Langzaam rijden

Tijdens de meeting mag een wagen, die niet meer aan racesnelheid – *dit is beduidend langzamer rijden dan zijn gewone snelheid en beduidend langzamer rijden dan de rest van het veld; enkel de Koersdirecteur beslist over de interpretatie* - kan rijden, maximaal drie ronden afleggen aan deze lagere snelheid.

Een wagen die na drie ronden niet naar zijn box komt, krijgt een zwarte vlag. Het is verboden om meerdere malen naar zijn box te komen om deze procedure te ontlopen. Tegen deze beslissing kan geen klacht worden ingediend.

25.7 Beperkingen in pitlane

- 25.7.1 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd is een snelheidsbeperking van 60 km/h van toepassing in de pitlane.
- 25.7.2 Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits worden uitgevoerd, behalve in de gevallen zoals beschreven in de Artikels 32.2.3, 32.3.3 en 35.4 en behalve door de piloot die op dat ogenblik de bestuurder van de wagen is, op voorwaarde dat die gebruik maakt van het materieel dat zich aan boord van de wagen bevindt. Elke hulp van buitenaf heeft de onmiddellijke uitsluiting van de wagen tot gevolg.
- 25.7.3 Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden. Elke inbreuk tijdens de trainingen of de warm-up wordt bestraft met een financiële boete van € 150; elke inbreuk tijdens de wedstrijd wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.
- 25.7.4 Gedurende de trainingen en de warm-up mag de motor met de starter of met een externe batterij gestart worden.

Voor elke vorm van reparatie, tuning of afstelling mag de motor weer worden gestart, ook met een externe energiebron.

Wanneer de wagen na een pitstop de wedstrijd wil vervolgen, moeten alle wielen de grond raken alvorens de piloot de motor mag starten, dit vanuit zithouding en zonder externe hulpmiddelen. Elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

Een bijkomende energiebron mag in de wagen geïnstalleerd worden op voorwaarde dat Art. 8.1 van het Technisch Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2008 gerespecteerd wordt.

Om de start vanuit de pits te vergemakkelijken, mag een wagen, waarvan de motor is aangeslagen, geduwd worden.

- 25.7.5 Slechts de teamleden, die de speciale "Mediagroep Van Dyck" of "PRC" kazuifel dragen, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de signalisatiezone bevinden tijdens de trainingen, de warm-up en gedurende de wedstrijd, behalve tijdens de eerste ronde. Tijdens deze ronde mogen enkel de Officials hier plaatsnemen.
- Slechts de teamleden, die de voorziene pas of een speciale armkazuifel dragen, mogen zich in de werkzone bevinden tijdens de trainingen, de warm-up en gedurende de wedstrijd. De overige teamleden moeten in hun box blijven.
- De monteurs moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen tegen warmtebronnen, vuur en eventuele letsels beschermt. Shorts zijn verboden.
- 25.7.6 Gedurende de startprocedure ("signaal 3 minuten") en de eerste ronde van de wedstrijd mag zich niemand, behalve de Officials van de meeting in de signalisatiezone bevinden.
- 25.7.7 Jongeren beneden de 16 jaar zijn gedurende alle trainingen, de warm-up en de wedstrijd(en) niet toegelaten in de pitlane en de signalisatiezone. Behalve de dieren die bij de veiligheidsdiensten horen, zijn er geen dieren toegelaten op de piste of in de pitlane en/of de signalisatiezone.
- 25.8 Een wagen die betrokken is bij een ongeval moet zich melden bij de Technische Commissie alvorens het Circuit te verlaten.
- 25.9 Indien een piloot is betrokken bij een ongeval of incident, mag hij/zij het Circuit niet verlaten vooraleer akkoord van het College van Sportcommissarissen.
- 25.10 Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit Sportreglement kan leiden tot uitsluiting van de wagen en/of de betrokken pilo(o)t(en) uit een meeting.
- 25.11 Op expliciete vraag van de FIA worden het respecteren van de vlaggen, het opvolgen van de richtlijnen van de Baancommissarissen en inbreuken tijdens een Safety Car procedure nauwkeurig opgevolgd. Het niet respecteren van de rode, witte en gele vlaggen zal onherroepelijk bestraft worden met sancties die kunnen gaan tot het uitsluiten uit de meeting, zelfs tot schorsing van de vergunning.
- 25.12 Gedurende de 1^{ste} gechronometreerde training en tijdens de wedstrijd behoudt de koersdirecteur zich het recht om wagens, die stilgevallen zijn langs de piste, naar de ingang van de pitlane te laten slepen door middel van interventievoertuigen en dit zodra hij dit veilig acht en dit onder interventie van de Safety Car en/of de Code 60. Binnengesleepte wagens mogen hersteld worden en de training of wedstrijd hervatten. Tegen het al dan niet en/of het tijdstip van binnenslepen van wagens kan geen klacht ingediend worden.

ART. 26: GEDRAG IN PITLANE

- 26.1 Tijdens een meeting beschikt een Standcommissaris over een groen/rood licht aan het einde van de pitlane. Het negeren van dit licht wordt bestraft zoals beschreven in Artikels 13.2, 13.3 en 13.4. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht.
- 26.2 Van elke deelnemer, teamchef, piloot, monteur en teamlid wordt de nodige discipline verwacht teneinde de algemene veiligheid niet in het gedrang te brengen.
- Deelnemers en teams mogen geen lijnen of eender wat schilderen in de pitlane.
 - Er mogen zich geen onderdelen of materiaal in de "rijzone" bevinden.
 - Iedere warmtebron die een vlam produceert, is verboden in de pitlane en in de boxen.
 - Alle elektrische apparaten moeten aan de geldende veiligheidsnormen voldoen.
 - Het is ten strengste verboden te lassen in de pitlane en/of in de boxen.
 - Het is ten strengste verboden te roken in de pitlane en/of in de boxen.
 - Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd(en) dient alle materiaal zoals banden, werktuigen en onderdelen in de box te blijven (indien deze voorzien is), tenzij bij stilstand van de betreffende wagen.

- 26.3 Een wagen mag zich enkel in de "rijzone" bevinden met de piloot in de normale positie achter het stuur met veiligheidsgordels aan en op eigen kracht rijdend.
- 26.4 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijden van andere reeksen dan de "24 Hours of Zolder 2009" mag zich geen enkel materiaal, noch de wagen zelf in de pitlane bevinden, teneinde de betrokkenen bij de andere reeksen niet te storen. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van € 50.
- 26.5 Het is de verantwoordelijkheid van de piloot die achter het stuur zit van zijn wagen, om zijn pits te verlaten na een stop, wanneer hij dit in alle veiligheid kan doen. De wagens in de rijzone hebben voorrang op de wagens die de werkzone verlaten.

ART. 27: SERVICE IN PITLANE

- 27.1 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd(en) is iedere bevoorrading van oliën en verscheidene vloeistoffen buiten de pitlane of de box verboden.
- 27.2 **Verplaatsen van een wagen**
- 27.2.1 Uitgezonderd art. 25.12, is het verboden de wagen te duwen of te trekken, of te laten duwen om de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit de betrokken wedstrijd genomen. Een wagen mag tot aan zijn box of bij het verlaten van de tankzone geduwd worden vanaf het ogenblik dat zijn vier wielen het bord of pictogram "Pit Entry" hebben overschreden, of geduwd worden tot aan het bord of pictogram "Pit Exit".
- 27.2.2 Een wagen mag in de pitlane enkel achteruit verplaatst worden door de wagen te duwen.
- 27.2.3 Indien een piloot zijn/haar box voorbijrijdt, mag de wagen enkel door duwen en onder begeleiding van Standcommissarissen teruggebracht worden naar zijn/haar box.
- 27.2.4 Om de start vanuit de pits te vergemakkelijken mag een wagen waarvan de motor is aangeslagen, geduwd worden.
- 27.3 Een wagen die zich aan zijn box aanmeldt om eender welke reden, moet de motor stilleggen. Voor elke vorm van reparatie, tuning of afstelling mag de motor weer worden gestart, ook met een externe energiebron.
- 27.4 **Gedrag monteurs/mecaniciens**
- 27.4.1 Het aantal monteurs dat gelijktijdig aan een wagen mag werken, is beperkt tot:
- Maximum twee bestemd voor het tanken. Deze moeten minstens uitgerust zijn met een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm.
 - Tijdens het tanken aan de box is een pilotenwissel toegestaan.
 - Elke andere interventie is verboden tijdens het tanken.
 - Gedurende zijn pitstop mag de piloot die uitstapt of een mecanicien, de plaatsvervangende piloot helpen bij het plaatsnemen in de wagen. Enkel één persoon en de piloot die uitstapt mogen helpen bij het vastmaken van zijn/haar veiligheidsgordels en het ondersteunen van het hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem).
 - Voor alle andere verrichtingen, met inbegrip van de bandenwissel :
Een maximum van 4 mecaniciens van het team van de deelnemende wagen mag werken aan de wagen op elk moment (behalve in de gevallen voorzien in dit artikel).
Bovenop mag één mecanicien de voorruit kuisen.
Een maximum van 2 pneumatische of elektrische (enkel werkend op batterijen) pistolen mogen gebruikt worden voor het los/vastmaken van de wielmoeren.
Alle genoemde personen moeten de geldige armkazuifel dragen.
Alle andere leden van het team die zich in de werkzone zouden bevinden afgescheiden door een witte of rode streep die de werkzone aanduiden, net zoals de piloot indien hij een werkzaamheid verricht op de wagen, worden beschouwd als mecaniciens. Een team kan een sanctie opgelegd worden voor elk bijkomend aanwezig lid van het team buiten de toegelaten personen.
 - Alle personen die werken op een wagen moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen beschermt tegen warmtebronnen, vuur en andere eventuele letsels.

- Een maximum van twee externe technici (voor bijvoorbeeld banden en remmen) mag de wagen aanraken voor controle, maar zij mogen geen enkele werkzaamheid verrichten.
- Een piloot gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend.

27.4.2 Indien er een box ter beschikking is, is er geen beperking op het aantal mecaniciens dat in de box aan een wagen mag werken. De poort van de box mag echter niet dichtgetrokken worden. Wanneer de wagen klaar is om de wedstrijd te vervoegen, moet de wagen voor de box geduwd worden, van waar enkel de piloot de motor mag starten zonder externe hulp.

27.5 Indien de breedte van de pitlane dit toelaat, mogen steunarmen worden gebruikt om het gebruik van kabels en bedrading te vergemakkelijken. De lengte van de steunarmen mag de vier meter niet overschrijden en moeten op minstens twee meter hoogte hangen d.m.v. kettingen of stalen kabels (gemeten vanaf de voet van de boxenmuur).

ART. 28: TANKEN (brandstofbevoorrading)

28.1 Voor het verbruik van benzine dient een voorschot van € 2.500 betaald te worden d.m.v. overschrijving op rekeningnummer ING 335-0340431-07 van VZW Terlamen voor 19 augustus 2009, met volgende referentie : **“24 Hours of Zolder – Benzine – wedstrijdnummer x”**. (Bankgegevens VZW Terlamen : Bank ING NV, rekeningnummer ING NV 335-0340431-07, IBAN BE74 3350 3404 3107, BIC code BBRUBEBB).

De definitieve afrekening wordt gemaakt in de week volgend op de meeting.

De deelnemers kunnen zich (tot aan de start van de wedstrijd) van benzine voorzien aan de pompen in de paddocks. Tanken voor de respectievelijke stands is toegelaten tot aan het begin van de wedstrijd.

28.2 Er mag tijdens de wedstrijd géén brandstof aanwezig zijn in de boxen, op de loskade achter de boxen of in de pitlane. Elke wagen is tijdens de meeting verplicht de brandstof die wordt geleverd door de organisatie te gebruiken.

Het tanken mag tijdens de wedstrijd enkel gebeuren in de tankzone (*dit is de plaats in de pitlane waar de benzinepompen staan opgesteld*) en dit door de aangestelde van de organisator, via de voorziene benzinepompen (deze worden pas in bedrijf genomen vanaf zaterdag 22 augustus 2009). Aan de benzinepompen wordt enkel loodvrije (98 octaan) benzine geleverd. Een maximum van 100 liter, aangegeven op de tellers van de benzinepompen, mag/kan afgenomen worden tijdens één en dezelfde brandstofbevoorrading (dit ongeacht de tankinhoud van de deelnemende wagens)

Door middel van een groen licht zal aangegeven worden wanneer de mogelijkheid tot tanken in de tankzone bestaat. Het rode licht gaat aan wanneer alle pompen bezet zijn.

Dit roodgroene licht is geplaatst bij het binnenkomen van de deceleratiepiste.

Het tanken gebeurt met één pistool rechtstreeks in de wagen, eventueel met gebruik van een ledig hulpstuk.

Bij stilstand van de wagen in de tankzone dient de piloot de motor af te zetten.

De tankzone zal enkel toegankelijk zijn voor twee (2) leden van een team, voorzien van de nodige brandwerende kledij (overall, handschoenen, balaclava, veiligheidsbril of helm en gesloten schoenen) en van een speciaal doorgangsbewijs.

Een derde doorlaat per team kan schriftelijk aangevraagd worden aan de Koersdirecteur die de aanvraag overmaakt aan het College der Sportcommissarissen die advies zal inwinnen bij de Technische Commissie. Na goedkeuring van het College der Sportcommissarissen kan een derde doorlaat ontvangen worden. Bovenstaand artikel moet evenwel gerespecteerd worden.

Elke reservering en dus blokkering van een benzinepomp of een plaats in de tankzone is verboden (d.w.z. dat de teamleden van een wagen de wachtzone, voor de tankzone, pas mogen verlaten indien hun wagen stilstaat aan een benzinepomp).

Bij stilstand van de wagen in de tankzone dienen deze personen de vulopening(en) te openen. Zij dienen de eventuele hulpstukken (voor het vullen en/of ontluchten) te plaatsen.

Verder dienen zij de wagen te aarden.

Eén teamlid dient stand-by te staan met een door de organisatie geleverde brandblusser (op een afstand van ongeveer twee meter van de vulstop).

Enkel en alleen als aan alle bovenstaande punten voldaan is, zullen leden van de organisatie de wagen tanken. Het bedienen van het brandstofpistool gebeurt dus uitsluitend door personen aangesteld door de organisator.

De verantwoordelijke van elk team neemt na elke tankbeurt eveneens de controlestrook in ontvangst (de controlestrook zal bindend zijn voor de eindafrekening van de geleverde brandstof). Onmiddellijk na het vertrek van zijn/haar wagen dienen alle teamleden van de desbetreffende wagen de tankzone te verlaten.

Het aanduiden aan welke benzinepomp een wagen dient te tanken, evenals het signaal wanneer een wagen de tankzone veilig kan verlaten, gebeurt door een aangestelde van de organisator. Deze bevelen dienen strikt nagevolgd te worden.

Gedurende het oponthoud in de tankzone mag op de wagen geen enkele interventie uitgevoerd worden, behalve de handelingen vernoemd in dit artikel. In geen geval mag er in de tankzone gewerkt worden aan de wagen, noch een controle gebeuren van de wagen of een onderdeel er van, noch een pilotenwissel worden doorgevoerd.

Elke pilotenwissel dient uitsluitend in de pitlane, voor de eigen box doorgevoerd te worden. Elk gebruik van GSM in de tankzone is verboden.

Elke inbreuk op Art. 28.2 van dit specifiek reglement wordt bestraft met een stop and go penalty van drie (3) minuten, tenzij anders vermeld.

28.3 Tankvoorschriften (tijdens warm-up, vrije en gechronometreerde trainingen)

- Tanken mag enkel aan het begin of aan het einde van een pitstop gebeuren.
- Tijdens het tanken moet de wagen op zijn wielen staan en mag hij/zij niet van niveau verwisselen.
- De piloot mag achter het stuur blijven zitten, maar moet de motor stilleggen.
- De teamchef moet ervoor zorgen dat een teamlid met een eigen brandblusser met een inhoud van minstens 5 kg bij het tanken aanwezig is. Deze brandblusser moet bedrijfsklaar zijn en gedurende de ganse tankbeurt stand-by gehouden worden op minimum 2 meter afstand van de vulmond van de wagen. Het tanken gebeurt door maximum twee personen, die hiervoor speciaal zijn aangeduid en die een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm dragen.
- Gedurende het tanken mag op de wagen geen enkele andere interventie uitgevoerd worden dan deze welke in Art. 27.4.1 zijn vermeld.
- Voor en tijdens het tanken, moet de wagen elektrisch geaard zijn.

28.4 Het tanken tijdens de warm-up, vrije en gechronometreerde trainingen mag enkel gebeuren door gebruik te maken van:

- a) Een autonome tanktoren per box, zoals beschreven van het Technisch Reglement van het Belgian GT Championship "MVD" 2009.
"Met een restrictor met maximale interne diameter van 33 mm".
- b) Een standaard reservoir of een tank met een maximale inhoud van 35 liter, niet onder druk gezet, dat vrij aan de lucht kan worden blootgesteld, en met een waterdichte koppeling om de verbinding te maken met het vulsysteem van de wagen.
"Met een restrictor met maximale interne diameter van 30 mm".
- c) Een metalen en waterdichte jerrycan met een maximale capaciteit van 20 liter, voorzien van een klep, type ¼ toer en met een maximale diameter van 1 inch (25,4mm), gemerkt door RACB Sport (en dat alleen voor wie nog beschikt over een oude reservoir met schroefdop).

De deelnemers kunnen zich (tot aan de start van de wedstrijd) van benzine voorzien aan de pompen in de paddocks. Tanken voor de respectievelijke stands is toegelaten tot aan het begin van de wedstrijd.

28.5 Het vervoer van brandstof in de paddock mag enkel gebeuren, indien begeleid door een persoon in het bezit van een brandblusser.

28.6 Het morsen van brandstof zal bestraft worden met een financiële boete van € 150.

ART. 29: BRIEFING

- 29.1 De Koersdirecteur houdt voor de eerste gechronometreerde trainingen een briefing voor alle toegelaten piloten tot de gechronometreerde trainingen en teamchefs en dit op woensdag 19 augustus '09 om 14h30 in het Business Center (paddockzone 4).
- 29.2 Alle piloten en teamchefs moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij ongeldige afwezigheid van een teamchef en/of piloot zal een financiële boete van € 100 per afwezige persoon opgelegd worden. Bij afwezigheid dient elke teamchef of piloot een geldige, schriftelijke vrijstelling aan te vragen bij de Koersdirecteur tenminste één uur voor de aanvang van de briefing. Bovendien dient elke piloot en/of teamchef die niet aanwezig was tijdens de briefing zich te melden bij de Koersdirecteur vooraleer de wagen de toelating krijgt om op de piste te mogen.
- 29.3 Een lid van elk team duidt op de aanwezigheidslijst aan welke piloot de start van de wedstrijd "24 Hours of Zolder 2009" neemt. Deze beslissing kan herroepen worden tot maximum twee uur vóór de start van de wedstrijd. Op het niet vermelden staat een financiële boete van € 50, uiterlijk te betalen 1 uur vóór de start van de wedstrijd.

ART. 30: TRAININGEN

30.1 Vrije trainingen

Er is één vrije trainingen van één uur. Er is geen gesloten wagenpark na deze vrije training.

30.2 Gechronometreerde trainingen

Er is één gechronometreerde trainingen van 240 minuten (verplichte avondtraining) en twee gechronometreerde trainingen van elk 30 minuten.

30.3 Modaliteiten

- 30.3.1 Geen enkele piloot mag deelnemen aan de wedstrijd zonder deelgenomen te hebben aan de gechronometreerde trainingen op de wagen waarmee hij/zij is ingeschreven en zonder de kwalificatienorm gehaald te hebben, behalve na toelating door het College van Sportcommissarissen.
- 30.3.2 Het is ten strengste verboden tijdens de trainingen te zigzaggen over de piste.
- 30.3.3 Tijdens de trainingen moet een gestopte wagen zo snel mogelijk van de piste gehaald worden opdat hij geen gevaar zou zijn voor de andere wagens op de piste. Indien de piloot onmogelijk de wagen al rijdend van een gevaarlijke plaats te verwijderen dienen de Baancommissarissen hem hierbij te helpen.
- 30.3.4 De Koersdirecteur mag de trainingen meerdere malen en zo lang hij dit nodig acht, onderbreken om de piste te ontruimen of om het verwijderen van een wagen toe te laten. Enkel tijdens de vrije trainingen kan de Koersdirecteur beslissen om de verloren tijd niet in te halen. In het geval van gechronometreerde trainingen wordt de tijd ingehaald als de omstandigheden het toelaten. In het geval één of meerdere trainingen worden onderbroken, wordt geen enkele klacht ontvankelijk bevonden die een niet kwalificatie of een slechte kwalificatie van een tot de trainingen toegelaten wagen betreft. Indien een onderbreking naar de mening van de Koersdirecteur opzettelijk is veroorzaakt, kan de betrokken piloot al zijn/haar tijden van die gechronometreerde training verliezen (ter vervanging of bovenop reeds bestaande sancties). Men kan hem/haar de deelname aan een andere gechronometreerde training op die dag weigeren.
- 30.3.5 Indien één of meerdere gechronometreerde trainingen op deze wijze worden onderbroken, wordt geen enkele klacht ontvankelijk verklaard die betrekking heeft op de gevolgen die deze onderbreking mocht hebben op de resultaten van de piloten of de wagen.
- 30.3.6 Alle wagens die tijdens vrije of gechronometreerde trainingen langs de piste worden achtergelaten, kunnen zodra mogelijk door de organisator naar de pits worden gesleept. Zij mogen verder deelnemen aan de training(en).

30.4 Stoppen van de trainingen

Mocht het noodzakelijk worden om een training af te breken omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval of omdat de weers- of andere omstandigheden het te gevaarlijk maken om verder te gaan, toont de Koersdirecteur of zijn aangestelde de rode vlag en worden de rode lichten op de Lijn aangestoken.

Tegelijkertijd worden overal rond de piste rode vlaggen gezwaaid.

Wanneer dit signaal om te stoppen is gegeven, moeten alle wagens onmiddellijk hun snelheid verminderen en langzaam naar de pitlane rijden, om zich naar hun box te begeven. Er geldt een algemeen inhaalverbod.

Daarenboven zullen alle wagens langs de piste verwijderd worden naar een veilige plaats, het parkeren in de rijzone is verboden.

30.5 Tijdopname

30.5.1 Meeting "24 Hours of Zolder 2009" :

Alle effectieve ronden van alle gechronometreerde trainingen worden gechronometreerd teneinde de startplaats van de wagens voor de wedstrijd te bepalen.

Behalve in een ronde waarin de rode vlag werd getoond, telt elke keer dat een wagen over de startlijn komt als een afgelegde ronde.

- 30.5.2 Ten behoeve van de tijdwaarneming dient elke wagen uitgerust te zijn met een transponder type TranX-Pro Driver ID en zijn aansluitingen, of een soortgelijk systeem dat de tijden van de piloot geeft. Elke team dient zelf in te staan voor de juiste montage. Teams kunnen deze transponder huren of kopen bij de verantwoordelijke 'tijdswaarneming' (enkel voor Divisie 1, 2 en 3)

Divisie 4 : TBA.

30.5.3 Enkel voor Divisie 1, 2 en 3.

Tijdens de meeting dient elke piloot die in de wagen stapt zijn Driver ID Plug correct te verbinden met de wagentransponder, door het inpluggen van de desbetreffende stekker.

Het niet inpluggen of slecht functioneren van de Driver ID Plug zal leiden tot volgende bestraffingen :

- Tijdens de vrije training en de warm-up dient de teamchef de wagen zelf, binnen de drie ronden, binnen te halen.
- Tijdens de gechronometreerde trainingen zullen de rondetijden van de desbetreffende wagen als niet-bestaand beschouwd worden, en dus geannuleerd worden.
- Tijdens de wedstrijd zal de desbetreffende wagen een zwart vlag met oranje bol krijgen.

Bij goed functioneren van de Driver ID Plug zal enkel en alleen de naam van de piloot achter het stuur op de tijdsopname schermen en in de uitslagen verschijnen.

30.6 Kwalificatienorm

30.6.1 De minimale kwalificatietijd voor een wedstrijdnummer bedraagt :

- 1 minuut 53 seconden bij droge piste
- 2 minuten 08 seconden bij natte piste

,tenzij een afwijking toegestaan door het College van Sportcommissarissen.

Enkel de koersdirecteur beslist over de term droge piste of natte piste.

- 30.6.2 Tijdens de verplichte gechronometreerde avondtraining is elke ingeschreven piloot verplicht minimum drie gechronometreerde ronden te rijden op de wagen waarop hij/zij ingeschreven is voor de meeting en die aan de wedstrijd zal deelnemen, tenzij een afwijking toegestaan is door het College van Sportcommissarissen.

- 30.6.3 De Koersdirecteur mag het vertrek weigeren aan iedere piloot die de vereiste kwaliteiten niet heeft getoond om aan de wedstrijd deel te nemen.

- 30.6.4 Op het einde van de gechronometreerde trainingen mogen de piloten slechts éénmaal over de aankomstlijn rijden. Elke inbreuk wordt beboet met het schrappen van de tijden van de betreffende gechronometreerde training.

30.7 Uitzonderingsmaatregel

- 30.7.1 Vooropgesteld dat het maximum aantal toegelaten wagens niet wordt overschreden, kan het College van Sportcommissarissen wagens en/of piloten tot de wedstrijd toelaten die de kwalificatienorm niet hebben gehaald, indien deze:
- Geen wagens uitsluiten die al gekwalificeerd zijn.
 - Al eerder de vereiste kwaliteiten toonde(n) om een kwalificatie te bereiken.
 - De piloten alle veiligheid waarborgen (zoals kennis van de piste, enz.).
- 30.7.2 Hiertoe dient een schriftelijke aanvraag te gebeuren bij de Koersdirecteur, en dit ten laatste drie uren vóór het begin van de wedstrijd.
- 30.7.3 Deze wagen zal starten als laatste op de startgrid.

ART. 31: STARTOPSTELLING

31.1 Meeting "24 Hours of Zolder" :

- 31.1.1 Na afloop van de gechronometreerde trainingen wordt de snelste tijd van elke wagen officieel gepubliceerd.
- 31.1.2 De startopstelling wordt opgemaakt in functie van de snelste tijden van de gekwalificeerde wagens gedurende alle gechronometreerde trainingen. Indien twee of meer wagens dezelfde tijd hebben gezet, wordt de beste plaats gegeven aan degene die deze tijd als eerste liet optekenen.
- 32.1.3 De snelste wagen zal de start van de wedstrijd nemen van op de plaats die vorig jaar de pole position was, of indien het een nieuwe of gewijzigde piste betreft, de plaats die door de FIA of ASN is bepaald.
- 31.1.4 De definitieve startgrid van elke wedstrijd zal ten laatste één uur voor elke wedstrijd gepubliceerd worden. In het geval dat een wagen na het publiceren van de startgrid zijn startplaats niet kan innemen, wordt deze plaats opengelaten. De andere wagens behouden hun plaats op de grid.
- 31.1.5 Elke wagen die zijn plaats op de startgrid niet heeft ingenomen bij het signaal "5 minuten" zal dit niet meer kunnen doen en moet de start nemen als laatste op de startgrid.

ART. 32: STARTPROCEDURE

- 32.1
- | | |
|-------------|--|
| 14.55 : | Wagens staan klaar EINDE PITLANE |
| 15.00 : | Openen pitlane – paneel "PIT OPEN" + geluidssignaal Vertrek naar DEFINITIEVE STARTGRID |
| 15.10 : | Aankomst op DEFINITIEVE STARTGRID Wagens staan 2 aan 2 opgesteld volgens startorde MOTOREN UIT!! |
| 15.15 : | Sluiten pitlane – paneel "PIT CLOSED" + geluidssignaal Start Grid Walkabout : VIP's gaan op via oprit paddockzone 3 |
| 15.30 : | Start ontruiming GRID WALKABOUT via siflet (en slagboom) controletoren |
| 15.46 : | Signaal "10 minuten" |
| 15.51 : | Begin aftelling Signaal "5 minuten" |
| 15.53 : | Signaal "3 minuten" en evacuatie van de startgrid |
| 15.55 : | Signaal "1 minuut" Starten motoren Volledige evacuatie van de startgrid |
| 15.55'30" : | Signaal "30 seconden" |
| 15.56 : | Groene vlag voor één opwarmingsronde OPGELET DE GROENE VLAG WORDT GEGEVEN IN HET MIDDEN VAN DE PISTE |
| 16.00 : | Vertrek "24 Hours of Zolder 2009" Rollende start dmv het doven van de rode startlichten |

32.2 Startgrid

32.2.1 Het naderen van de start wordt aangekondigd door het tonen van de signalen "10 minuten", "5 minuten", "3 minuten", "1 minuut" en "30 seconden" voor het begin van de formatieronde; deze worden telkens door een geluidssignaal begeleid.

32.2.2 Signaal "5 minuten" : Het is toegestaan te werken aan de wagen tot uiterlijk het tonen van het signaal "5 minuten"; elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go" penalty van 10 seconden. Bijtanken op de startgrid is nooit toegelaten. Inbreuk op deze regel heeft uitsluiting van de wagen tot gevolg.

Iedereen, behalve de piloten, de Officials en de technische staf van de teams moet de piste verlaten.

32.2.3 Signaal "3 minuten" : start van aftelling tot startsignaal.

32.2.4 Wanneer het signaal "1 minuut" wordt getoond, worden de motoren gestart met de piloot achter het stuur, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de Officials moeten de piste verlaten.

32.3 Formatieronde

32.3.1 30 seconden nadat het signaal "30 seconden" wordt getoond, geeft een groen(e) vlag/licht vooraan de grid het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de wagen van de Koersdirecteur en de piloten zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, op straffe van een financiële boete van € 150 en de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven.

32.3.2 Inhalen tijdens de formatieronde is enkel toegelaten wanneer een wagen is opgehouden bij het verlaten van zijn plaats in de startorde en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. In elk geval mogen de piloten slecht inhalen om hun oorspronkelijke volgorde te herstellen.

32.3.3 Elke piloot die zich in de onmogelijkheid bevindt de formatieronde te starten, moet zijn deur openen. Nadat alle andere wagens de formatieronde hebben aangevangen, hebben zijn mecaniciens de toestemming om de wagen op de piste te duwen om zo de motor te doen starten onder de controle van de Commissarissen.

De wagen kan dan de formatieronde afleggen maar mag geen enkele bewegende wagen meer inhalen.

Indien na herhaaldelijke pogingen de motor weigert te starten moet hij geduwd worden in de pitlane, via de kortste weg (zoals vermeld zal worden door de Koersdirecteur tijdens de briefing van de piloten) waar de mecaniciens kunnen proberen de wagen te doen starten.

32.3.4 Elke wagen die zijn positie op de startgrid niet kan behouden tijdens de formatieronde neemt de start van de wedstrijd achteraan op de grid.

Indien verschillende piloten zich in deze toestand bevinden zal hun nieuwe positie achteraan op de grid bepaald worden in functie van hun positie op de startgrid bij het aanvangen van de formatieronde.

32.3.5 Tijdens de formatieronde moeten alle wagens hun snelheid aanpassen zodat zij hun voorganger volgen op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten. Iedere wagen die het tempo niet kan volgen of de afstand tot zijn voorganger niet kan respecteren, moet onmiddellijk de piste verlaten en in het gras of op een andere uitloopstrook rijden en mag aansluiten na de doortocht van het volledige deelnemersveld. Startrechters oordelen over deze procedure. Elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

32.3.6 Alle observatieposten zullen de gele vlag uitzwaaien. Tijdens de formatieronde zal de wagen van de Koersdirecteur een snelheid van ongeveer 80 km/h aanhouden.

De wagen van de Koersdirecteur verlaat aan het einde van de formatieronde de piste. De wagens vervolgen alleen, met de wagen in pole position voorop aan een minimumsnelheid van 70 km/h

en een maximumsnelheid van 90 km/h. Een startrechter kan oordelen met een radartoestel over de snelheid van de wagen in pole position. Een afwijking van de voorgeschreven snelheden (70 en 90 km/h) voor de start kan resulteren in een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

32.3.7 Er wordt rollend gestart. Het startsein wordt door de Koersdirecteur gegeven door middel van het uitschakelen van de rode startlichten. Gedurende de startprocedure (signaal 3 minuten) tot en met het verstrijken van de eerste ronde moet de signalisatiezone volledig vrij blijven, met uitzondering van Officials.

32.3.8 Indien er zich een probleem voordoet vooraleer of terwijl de wagens de formatieronde beëindigen, blijft het rode licht branden en worden eveneens de oranje knipperlichten ontstoken. Tegelijkertijd zal het paneel "EXTRA FORMATION LAP" getoond worden. Alle observatieposten zullen gele vlaggen zwaaien. De wagens blijven in formatie met de wagen in pole position voorop en ze maken een nieuwe formatieronde. Ze worden vervoegd en geleid door de wagen van de Koersdirecteur.

32.4 Uitzonderlijke omstandigheden

32.4.1 Er kan worden afgeweken van de startprocedure indien het begint te regenen nadat het signaal "5 minuten" is getoond en indien de Koersdirecteur vindt dat de teams de gelegenheid moet worden gegeven om van banden te wisselen. Op dat ogenblik wordt het paneel "Start Delayed" getoond. De startprocedure wordt dan hernomen met het signaal "10 minuten".

32.4.2 In uitzonderlijke omstandigheden kan de wedstrijd achter de Safety Car worden gestart. De procedure is opgenomen in Art. 34.8.

ART. 33: WEDSTRIJD

Een wedstrijd wordt niet geschorst in geval van regen, tenzij de piste is geblokkeerd of het te gevaarlijk is om verder te rijden.

ART. 34A: SAFETY CAR

34.1 De Safety Car draagt de woorden "SAFETY CAR", in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers, zowel achteraan als op de zijkanten. Hij zal uitgerust zijn met oranje zwaailichten op het dak. De Safety Car wordt bestuurd door een ervaren circuitpiloot of een piloot met kennis van het circuit. Aan boord zal zich een observator bevinden die in staat is alle wagens in de wedstrijd te herkennen en die in permanent radiocontact zal zijn met de Wedstrijdleiding.

34.2 Maximaal 30 minuten vóór de start van de wedstrijd zal de Safety Car vooraan op de startgrid plaatsnemen tot en met het geven van het vijf (5) minuten signaal. Op dat moment (uitgezonderd in het geval van punt 34.8) rijdt hij dan een volledige ronde vooraleer de piste te verlaten.

34.3 De Safety Car mag worden ingezet om de wedstrijd te neutraliseren op beslissing van de Koersdirecteur. Hij zal alleen worden ingezet als deelnemers of Officials een rechtstreeks fysiek gevaar lopen, in die omstandigheden dat een schorsing van de wedstrijd niet vereist is.

34.4 Elke inbreuk op de Safety Car-reglementering wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

34.5 Procedure

34.5.1 Wanneer het bevel gegeven wordt de Safety Car uit te sturen tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een zwaaiende gele vlag en het paneel "SC" en dit tot het einde van de interventie van de Safety Car. Aan de startlijn wordt het gele knipperlicht ontstoken. Alle wagens vertragen en inhalen is absoluut verboden.

34.5.2 De Safety Car met ontstoken oranje zwaailichten, vertrekt vanaf de plaats zoals meegedeeld tijdens de briefing en rijdt de piste op, ongeacht waar de leider van de wedstrijd zich op dat ogenblik bevindt.

34.5.3 Alle wagens in wedstrijd moeten aansluiten achter de Safety Car in een rij op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van hun voorganger en het is absoluut verboden in te halen, behalve de volgende uitzonderingen, zolang de wagens niet de lijn overschrijden (of het startpunt volgend

aan de Safety Car) nadat de Safety Car opnieuw de piste heeft verlaten. Inhalen is wel toegelaten in de volgende situaties :

- wanneer een wagen daartoe wordt aangemaand door de Safety Car
- in geval van 34.8, hierna
- elke wagen die de pitlane binnenrijdt mag een andere wagen of de Safety Car inhalen nadat hij de eerste lijn van de Safety Car heeft overschreden, zoals beschreven in 34.10 hieronder
- elke wagen die de pitlane verlaat mag worden ingehaald door een andere wagen op de piste voor dat hij de tweede lijn van de Safety Car heeft overschreden, zoals beschreven in 34.10 hieronder
- bij de terugkeer naar de pits mag de Safety Car worden ingehaald door wagens op de piste, zodra hij de eerste lijn van de Safety Car heeft overschreden
- indien een wagen als gevolg van een ernstig probleem vertraagt.

- 34.5.4 Als de Koersdirecteur daartoe de opdracht geeft, kan de observator aan boord van de Safety Car het groen licht opzetten of teken doen om alzo een signaal te geven om alle wagens door te laten die zich tussen deze wagen en de leidende wagen bevinden. De wagens die doorgelaten werden, rijden aan een gematigd tempo en zonder inhalen verder tot zij de rij van wagens achter de Safety Car bereiken.
- 34.5.5 De Safety Car zal minstens worden ingezet tot op het moment dat de leidende wagen achter de Safety Car rijdt (enkel en alleen van toepassing indien de leidende wagen zich op de piste bevindt) en de andere wagens allemaal aansluiten achter de Safety Car (of, wanneer er verscheidene Safety Cars zijn, alle wagens in de sector van deze Safety Car). Zodra de eerste wagen van de lijn van wagens (of de eerste wagen van de lijn van wagens in die sector) achter de Safety Car rijdt, moet hij op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van de Safety Car blijven (met uitzondering van punt 34.5.7 hieronder). Alle andere wagens moeten zo dicht mogelijk bij elkaar in formatie blijven.
- 34.5.6 Terwijl de Safety Car in actie is, mogen de deelnemende wagens de pitlane binnenrijden, maar ze mogen pas weer buiten rijden wanneer het licht aan de uitgang pitlane op groen staat. Het groen/rood licht is voortdurend groen tot op het ogenblik dat de Safety Car met de ononderbroken lijn van wagens achter zich ter hoogte van het bord "PIT EXIT" bevindt, of op het punt staat dit te doen. Een wagen die opnieuw op de piste komt, moet dat aan een gematigde snelheid doen, tot hij/zij achter aan de rij van wagens achter de Safety Car kan aansluiten. In sommige situaties kan de Koersdirecteur aan de Safety Car vragen om de pitlane te gebruiken. In dat geval, en op voorwaarde dat de oranje zwaailichten van de Safety Car blijven branden, moeten alle wagens de Safety Car volgen doorheen de pitlane, zonder in te halen. Iedere wagen die in die omstandigheden de pitlane binnenrijdt, mag stoppen voor zijn box of de plaats die aan zijn team is toegewezen.
- 34.5.7 Wanneer de Koersdirecteur de Safety Car weer binnen roept, zal deze zijn oranje zwaailichten doven, een teken voor de piloten dat hij/zij aan het einde van deze ronde de piste zal verlaten. Op dat moment zal de eerste wagen van de lijn van wagens achter de Safety Car het ritme kunnen aangeven, en indien nodig, zich op meer dan vijf wagenlengten bevinden van de wagen achter zich. Wanneer de Safety Car de piste verlaat, wordt de wedstrijd terug vrijgegeven en zullen de gele vlaggen en 'SC'-panelen aan de posten weggehaald en vervolgens vervangen worden door zwaaiende groene vlaggen en aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.
- 34.6 Elke ronde afgelegd achter de Safety Car wordt beschouwd als een afgelegde ronde.
- 34.7 Indien de wedstrijd dient te eindigen wanneer de Safety Car zich nog op de piste bevindt, dan zal de Safety Car aan het einde van de laatste ronde de pitlane binnenrijden en krijgen de wagens de zwart/wit geblokte vlag te zien volgens de normale procedure (op de piste), maar zonder dat er ingehaald mag worden.
- 34.8 In uitzonderlijke omstandigheden mag de start van de wedstrijd gegeven worden achter de Safety Car. In dat geval zullen de oranje zwaailichten aangestoken worden voor het signaal van één minuut. Dit is het teken voor de piloten dat de start van de wedstrijd zal gegeven worden achter de Safety Car. Zodra de groene lichten ontstoken worden, zal de Safety Car de startgrid verlaten gevolgd door alle wagens in startvolgorde op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van hun voorganger. Er zal geen formatieronde zijn en de wedstrijd zal beginnen wanneer het licht op groen wordt gezet. Inhalen tijdens de eerste ronde wordt alleen toegelaten indien een wagen achterop raakt bij het verlaten van zijn positie op de grid en de wagens die volgen moeten

inhalen om de overige wagens niet te vertragen. In dat geval mag alleen worden ingehaald om de oorspronkelijke volgorde te herstellen. Een piloot die achterstand opliep bij het verlaten van de grid mag niet inhalen als hij nog stilstond op het ogenblik dat alle andere wagens de startlijn hebben overschreden. Hij moet plaatsnemen op het einde van de rij wagens achter de Safety Car. Indien meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een ander voertuig heeft ingehaald tijdens de eerste ronde.

- 34.9 Er zal maar één Safety Car tegelijk actief zijn, met uitzondering van pistes die langer zijn dan 7 kilometer, voor welke de FIA andere Safety Cars kan toelaten, opgesteld op gelijke afstanden van elkaar rondom de piste. Als verscheidene safety cars zijn toegelaten, dan geldt het volgende :
- Het vertrekpunt van iedere Safety Car moet worden meegedeeld aan alle piloten.
 - Wanneer de Safety Cars de piste verlaten, wordt de wedstrijd vrijgegeven en worden op de startlijn en op hun respectievelijke vertrekpunten groene lichten aangestoken. Alle observatieposten tonen gelijktijdig een groene vlag. Na één ronde worden de groene vlaggen weggenomen.
- 34.10 Op Circuits waar de Safety Car procedures moeten worden toegepast, moeten twee continue "lijnen van de Safety Car" worden geschilderd met antislipverf. De lijnen zijn 20 cm breed en gaan van de ene kant van de piste naar de andere en de in- en uitgang van de pitlane, loodrecht op de lengteas van de piste, en wel op de volgende plaatsen :
- Lijn 1 van de Safety Car : het punt waar het toegestaan is om de Safety Car of iedere andere competitiewagen, die op de piste gebleven is, in te halen door een wagen die de pits binnenkomt. Het gaat hier ook om het punt waar de competitiewagens de Safety Car mogen inhalen wanneer die aan het einde van een interventie de piste verlaat.
 - Lijn 2 van de Safety Car : het punt waar de wagens die de pitlane verlaten, worden verondersteld te rijden met een snelheid die vergelijkbaar is met de wagens op de piste. Een wagen die zich op de piste bevindt mag dus een wagen inhalen die de pitlane verlaat vooraleer deze lijn te bereiken, maar daarna is inhalen niet toegelaten.

ART. 34B: CODE 60

- 34.11 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een panne van een wagen langs de piste of andere omstandigheden die het te gevaarlijk maken om verder te gaan, geeft de Koersdirecteur of zijn aangestelde het bevel tot een CODE 60.
- 34.12 Wanneer het bevel tot een CODE 60 gegeven wordt tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een paarse vlag en de vermelding "60" en dit tot het einde van de interventie. Alle wagens minderen direct hun snelheid tot maximum 60 km/h zonder in te halen.

De regels aan de uitgang van de pitlane blijven dezelfde als tijdens de wedstrijd.

- 34.13 Inhalen tijdens de CODE 60 is enkel toegelaten wanneer een wagen in problemen is en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot/wagen die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de CODE 60.

Inhalen is strikt verboden op die plaats(en) waar (een) gele vlag(gen) gezwaaid word(t)(en), hier geldt uiteraard de gele vlag procedure en dient de snelheid aangepast te worden aan de situatie.

- 34.14 Bovendien zullen alle opgevendende wagens op de piste weggetrokken worden en geplaatst worden op een veilig plaats, of gerepatriëerd worden tot minstens aan de ingang van de pitlane; elk stationeren in de rijzone is verboden.
- 34.15 De CODE 60 eindigt en de wedstrijd wordt terug vrijgegeven wanneer de Koersdirecteur of zijn aangestelde het order geeft de paarse vlaggen weg te halen en vervolgens te vervangen door zwaaiende groene vlaggen, aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.
- 34.16 Elke ronde afgelegd tijdens de CODE 60 wordt beschouwd als een afgelegde ronde.

- 34.17 Een wagen, eens hersteld kan vervolgens weer deelnemen aan de wedstrijd.
- 34.18 Tijdens de “24 Hours of Zolder 2009”, blijft de regel van CODE 60 van strikte toepassing. Niettemin en ter informatie aan de teams, zal de wedstrijdleiding het begintijdstip van deze procedure tenminste 5 minuten op voorhand communiceren, via de chronoschermen en/of bij eender welk middel dat ze nodig acht voor een goed informatie aan de teams.
- 34.19 Indien de wedstrijd dient te eindigen onder Code 60 krijgen de wagens de zwart/wit geblokte vlag te zien volgens de normale procedure (op de piste).
- 34.20 De keuze tot het toepassen van Safety-Car procedure of Code 60 procedure behoort volledig toe aan de Koersdirecteur.

ART. 35: SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD

- 35.1 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval of omdat de weers- of andere omstandigheden het te gevaarlijk maken om verder te gaan, toont de Koersdirecteur of zijn aangestelde een rode vlag ter hoogte van de aankomstlijn. Gelijktijdig worden op alle observatieposten rode vlaggen gezwaaid en het rode licht wordt ontstoken aan de startlijn.
- 35.2 Wanneer dit signaal tot schorsen wordt gegeven, moeten alle wagens hun snelheid minderen en is het strikt verboden om in te halen. Men moet op elk ogenblik kunnen stoppen.
- 35.3 Alle wagens vervolgen hun weg met matige snelheid en verzamelen achter elkaar op één lijn aan de rodevlaglijn, met de leidende wagen op de eerste plaats. Indien de leidende wagen op de piste zich niet vooraan bevindt, ontvangen alle wagens tussen de rodevlaglijn en de leidende wagen, de instructie een extra ronde af te werken na het signaal "drie minuten" vóór het hervatten van de wedstrijd.
- De in- en uitgang van de pitlane wordt gesloten. Wie toch de pitlane inrijdt of waarvan de wagen in de pitlane geduwd wordt, krijgt een “Drive Through penalty” vanaf het ogenblik dat de wedstrijd wordt hervat, tenzij hij/zij een toelating van de Koersdirecteur heeft.
- Niettegenstaande, elke wagen die zich aan de ingang van de pitlane of in de pitlane bevond tijdens het schorsen van de wedstrijd, zal toegelaten worden de pitlane te verlaten zonder dat hij hiervoor een bestraffing riskeert.
- 35.4 Geen enkele interventie aan de wagens, van welke aard ook (behalve deze vernoemd in dit artikel), is toegelaten gedurende de ganse duur van de schorsing van de wedstrijd, behalve voor wie een toelating van de Koersdirecteur heeft. Dit betekent eveneens dat alle werken in de pitlane en/of boxen moeten ophouden vanaf het tonen van de rode vlag tot aan het hervatten van de wedstrijd.
- Enkel de leden van het team en Officials zijn toegelaten op de grid.
- 35.5 De Safety Car zal zich daarna opstellen voor de rij van wagens achter de rodevlaglijn.
- 35.6 Terwijl de wedstrijd wordt geschorst, blijft de tijdopname gewoon doorlopen en is de wedstrijd niet gestopt.
- 35.7 Te allen tijde moeten de piloten de orders van de Commissarissen opvolgen.

ART. 36: HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD

- 36.1 De onderbreking zal zo kort mogelijk zijn en van zodra het tijdstip van hervatten bekend is, worden de teams ervan op de hoogte gebracht via de tijdsopname schermen of via de Relatie Deelnemers.
- 36.2 10 minuten voor het hervatten van de wedstrijd wordt ter hoogte van de rodevlaglijn het signaal "10 minuten" getoond. Dit gaat vergezeld van een geluidssignaal. Dit signaal wordt herhaald bij het tonen van de signalen “5 minuten”, “3 minuten”, “1 minuut” en “30 seconden”.

- 36.3 Bij het tonen van het signaal “1 minuut” worden de motoren gestart, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de Officials moeten meteen de piste verlaten, alvorens het signaal “30 seconden” wordt getoond.

Elke piloot die hulp nodig heeft na het tonen van het signaal “30 seconden”, moet dit aan een Baancommissaris melden door de deur van zijn wagen te openen. Nadat de andere wagens, die dat kunnen, de grid hebben verlaten, krijgen de Baancommissarissen de opdracht om de stilstaande wagen tot in de pitlane te duwen.

In dat geval blijven Baancommissarissen met een gele vlag langs de wagen(s) staan om de piloten die achterna komen te verwittigen.

- 36.4 Van zodra deze minuut is verstreken, wordt de wedstrijd hervat achter Safety Car, zodra de groene lichten ontstoken worden.

De Safety Car verlaat de grid gevolgd door alle wagens, in de volgorde zoals ze gestopt zijn achter de rodevlaglijn, op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten.

Van zodra de laatste wagen in de ononderbroken rij van wagens achter de Safety Car, ter hoogte van het bord “PIT EXIT” komt, gaat het licht einde pitlane op groen. Elke wagen die zich nog in de pitlane bevindt, mag de piste verzoeken en achteraan de rij achter de Safety Car aansluiten. Inhalen tijdens deze ronde is verboden, tenzij een wagen werd opgehouden bij het verlaten van de rodevlaglijn en wanneer de wagens erachter niet anders konden dan er voorbij rijden om de rest van het deelnemersveld niet te hinderen. In dat geval mogen de piloten alleen inhalen om de volgorde van voor de schorsing van de wedstrijd te herstellen.

Een piloot die achterstand opliep bij het verlaten van de rodevlaglijn, mag een andere rijdende wagen niet inhalen als hij nog stilstond op het ogenblik dat alle andere wagens de rodevlaglijn hebben overschreden. Hij moet plaatsnemen op het einde van de rij wagens achter de Safety Car. Indien meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten.

- 36.5 Een “Stop and Go penalty” van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens deze ronde.

- 36.6 Na één ronde verzoekt de Safety Car zijn standplaats, behalve indien het personeel de piste nog steeds reinigt of nadat een ander ongeval een nieuwe interventie vereist. Indien hiervan wordt afgeweken, wordt de procedure van de Safety Car zoals in Art. 34.5 hernomen.

- 36.7 Indien de wedstrijd niet wordt hervat, zullen de uitslagen opgemaakt worden, aan het einde van de voorlaatste ronde voorafgaand aan de ronde waarin het signaal tot het schorsen van de wedstrijd zou zijn gegeven.

ART. 37: FINISH

- 37.1 Het eindsignaal van de wedstrijd wordt op de aankomstlijn – *dit is enkel de lijn op de piste, dus niet in de pitlane of op de deceleratiepiste* – gegeven aan de wagen met de beste positie op de piste, zodra de voorziene tijdsduur van de wedstrijd verlopen is. Gelijktijdig met het afvlaggen van de wedstrijd wordt het licht op het einde van de pitlane op rood gezet. Vanaf dan is het verboden om de pitlane nog te verlaten.

- 37.2 Wordt het eindsignaal om het even welke reden gegeven, anders dan voorzien in Art. 35 voordat de leidende wagen de volledige wedstrijdduur heeft gereden, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd wanneer de leidende wagen voor de laatste keer de aankomstlijn heeft overschreden vóór het geven van de zwart/wit geblokte vlag. Wordt de zwart/wit geblokte vlag om eender welke reden te laat gegeven, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd op het moment waarop zij normaal beëindigd moest worden.

- 37.3 Na het eindsignaal moeten alle nog rijdende wagens op de piste meteen naar het gesloten wagenpark, zonder onnodige oponthoud, zonder welk object dan ook toegestoken te krijgen en zonder enige hulp van buitenaf, tenzij deze van de Baancommissarissen indien die nodig zou zijn. Het is verboden een wagen in te halen op straffe van intrekking van 2 wedstrijdronde.

- 37.4 Elke geklasseerde wagen die niet op eigen kracht naar het gesloten wagenpark kan, zal onder de exclusieve controle van de Baancommissarissen geplaatst worden, die de wagen indien mogelijk naar het gesloten wagenpark brengen.

ART. 38: GESLOTEN WAGENPARK

- 38.1 Enkel de Officials belast met de bewaking of de controle hebben toegang tot het gesloten wagenpark. Geen enkele tussenkomst van welke aard ook is toegelaten, behalve met uitdrukkelijke toestemming van die Officials.
- 38.2 De reglementering van het gesloten wagenpark is van toepassing in de zone tussen de aankomstlijn en de ingang van het gesloten wagenpark.
- 38.3 Het gesloten wagenpark moet groot en veilig genoeg zijn opdat geen ongeoorloofde personen toegang kunnen hebben.
- 38.4 Indien er geen klachten zijn, blijven de wagens 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark.

ART. 39: DEMONTAGE

- 39.1 De Technische Commissarissen kunnen de gedeeltelijke of volledige demontage of controle van een wagen vragen. Het verzoek tot demontage hiertoe wordt schriftelijk opgesteld door de Technische Commissie en wordt ingediend bij het College van Sportcommissarissen voor akkoord.
- 39.2 De betrokken deelnemer moet zich hieraan onderwerpen en dit zonder enige financiële compensatie.
- 39.3 Op ieder moment kunnen de deelnemers aangeduid worden om een brandstofstaal te leveren. Op het einde van de gechronometeerde trainingen en de wedstrijd moet de wagen minstens 2 kg brandstof bezitten voor het aftappen van brandstof. Indien brandstof afgetapt wordt, moet dit gebeuren voor elke andere controle die het aanzetten van de motor vraagt.
- 39.4 De deelnemer wordt op de hoogte gebracht van de plaats, de datum en het uur van de demontage door een oproeping opgesteld door het College van Sportcommissarissen met kopie aan de Technische Commissie en aan de promotor van de "24 Hours of Zolder 2009".
- Deze demontage gebeurt binnen een termijn van maximaal 72 uur behalve in geval van overmacht en in overleg met alle betrokken partijen. Het College van Sportcommissarissen legt dan een nieuwe termijn vast.
- 39.5 Bij een demontage mag een Technisch Commissaris in geen geval cijferresultaten of enige commentaar verstrekken en dit in overeenstemming met het Internationale Sport Code / Hoofdstuk X, 145 en 146.
- 39.6 Het College van Sportcommissarissen publiceert de resultaten voor elke gecontroleerde wagen en op verzoek stellen ze deze ter beschikking van de andere deelnemers. Deze resultaten zullen geen specifieke cijfergegevens bevatten behalve voor de analyse van de brandstof of als de wagen zich in strijd met het Technisch Reglement van de "24 Hours of Zolder 2009" bevond. Alleen de waarden die niet voldoen aan het technische reglement worden meegedeeld.
- 39.7 Bij een meeting (training(en) en wedstrijd) kan de reglementaire periode van het gesloten wagenpark worden gebruikt voor technische controle.
- 39.8 Elke begonnen of geplande technische controle verlengt voor de betrokken wagen(s) de periode van het gesloten wagenpark, zelfs als dit wordt opengesteld voor de overige wagens.
- De eventuele verlenging van de duur van het gesloten wagenpark verandert helemaal niets aan de bepalingen voorzien door het Sport Code op het gebied van klachten of beroep.
- 39.9 De deelnemers moeten navragen of hun wagen werd geselecteerd voor verdere controle en dit van zodra hij binnenrijdt in het gesloten wagenpark.

Het feit dat geen monteur aanwezig is aan de ingang van het sloten wagenpark of de zone voor technische controle, binnen een kwartier na melding, wordt beschouwd als een weigering van controle of demontage, welke bestraft kan worden tot uitsluiting uit de meeting.

- 39.10 Het(de) niet conforme onderdeel(e)l(en) word(t)(en) niet teruggegeven en blijft/blijven ter beschikking van de Technische Commissie van RACB Sport.

ART. 40: SLOTCEREMONIE

- 40.1.1 Alle piloten die eerste, tweede en derde eindigen in de algemene wedstrijdslag moeten op het podium deelnemen aan de slotceremonie.
- 40.2.1 Alle piloten van de wagens die eerste, tweede en derde eindigen in Divisie 1, 2 , 3 moeten op het podium deelnemen aan de slotceremonie, tenzij anders vermeld.
- 40.2.2 Alle piloten van de wagens die eerste, tweede en derde eindigen in de verschillende Klassen van Divisie 4 moeten op het podium deelnemen aan de slotceremonie, tenzij anders vermeld.

ART. 41: SPECIFIEKE INFORMATIE BETREFFENDE DE MEETING

- 41.1 Naam van de meeting :
24 Hours of Zolder 2009
- 41.2 Autosportinstantie :
Royal Automobile Club of Belgium - RACB Sport
Aarlenstraat 53
B – 1040 Brussel / België
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
- Inrichter van de meeting :
VZW Terlamen
Controletoren, Terlaemen 30
B – 3550 Heusden - Zolder/ België
Tél : +32 (011) 85 88 88
Fax : +32 (011) 85 88 95
- 41.4 Secretariaat en permanentie :
Tot en met maandag 17/08/09 – 18h00 – zie punt 3.3
Vanaf dinsdag 18/08/09 – 08h00 – Circuit Zolder
- 41.5 Plaats en datum van de meeting :
Circuit Zolder, België
19, 20, 22 en 23 augustus 2009
- 41.6 Details betreffende het circuit :
Lengte : 4000,48 m
Richting : met de klok mee
- 41.7 Inschrijvingen :
In te dienen bij de promotor.
Afsluiting op 10 augustus 2009 voor teams ingeschreven op jaarbasis in het Belgian GT Championship “MVD” 2009, en 17 augustus 2009 voor alle andere teams.
- 41.8 Duur van de trainingen, warm-up en wedstrijd :
Volgens timing in bijlage.
Deze timing kan, indien nodig, in de loop van de meeting aangepast worden.
- 41.9 Duur van de meeting :
De meeting start met de technische en/of sportieve controle en eindigt bij het verlopen van een van de laatste termijnen volgens :
- de termijn van een klacht of een beroep of het einde van een hoorzitting
- einde sportieve en/of technische controle na de wedstrijd, dit conform met de Code
- einde van de prijsuitreiking.
- 41.10 Uurregeling :
Volgens timing in bijlage.
- 41.11 Sportieve controle en controle vergunningen :
Woensdag 19 augustus '09 : 08h00 - 14h30.
Plaats : Briefingroom (paddockzone 2 – paarse trap)
- 41.12 Technische controle :
Woensdag 19 augustus '09 : 08h00 - 15h00 (convocatielijst)
Plaats : Box 1 & 2

- 41.13 Officieel uithangbord :
Zwart-wit geblokte trap toegang gevend tot Race Control Center (paddockzone 2)
- 41.14 Benzine :
Transport van benzine in de paddocks is enkel toegelaten als alle veiligheidsmaatregelen in acht gehouden worden (aanwezigheid brandblusser is verplicht).
- 41.15 Briefing :
Woensdag 19 augustus '09: 14h30
Plaats : Business Center

Alle piloten en teamchefs moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier tekenen. Bij ongeldige afwezigheid van een teamchef en/of piloot zal een financiële boete van € 100 opgelegd worden.

- 41.16 Slotceremonie :
Alle piloten die 1^e, 2^e en 3^e eindigen in de algemene wedstrijdslag, en 1^e, 2^e en 3^e eindigen per Divisie of Klasse moeten deelnemen – in race overall - aan de slotceremonie. De slotceremonie zal plaatsvinden op het podium in de pitlane. (Behalve Michelin, zijn er geen petjes van sponsors toegelaten op het podium).
- 41.17 Gesloten wagenpark :
Op de piste voor de hoofdtribune
- 41.18 Opening paddock :
- | | |
|-----------------------------|---------------|
| Dinsdag 18 augustus '09 : | 12h00 – 20h30 |
| Woensdag 19 augustus '09 : | 08h00 – 20h30 |
| Donderdag 20 augustus '09 : | 07h00 – 19h00 |

- 41.19 Opening Hours Welcome
- | | |
|-----------------------------|---------------|
| Dinsdag 18 augustus '09 : | 12h00 – 20h00 |
| Woensdag 19 augustus '09 : | 08h00 – 20h00 |
| Donderdag 20 augustus '09 : | 07h00 – 18h30 |
| Vrijdag 21 augustus '09 : | 08h30 – 17h00 |
| Zaterdag 22 augustus '09 : | 08h00 – 22h00 |
| Zondag 23 augustus '09 : | 09h00 – 14h00 |

- 41.20 Circuit Zolder kent een motorstilte op bepaalde tijdstippen. Gelieve hier strikt rekening mee te houden en de wagen te duwen indien deze moet verplaatst worden en er een algemene motorstilte heerst (bv. bij het verlaten van het gesloten wagenpark).

Per wagen dient een stroomgroep te worden voorzien voor noodgevallen.
Het gebruik van een externe batterij in de tankzone tijdens de wedstrijd is verboden.

Het is niet toegelaten om de paddock te verlaten met een servicetruck en/of oplegger voor het einde van de meeting. Bij het verlaten van de box dient men deze te sluiten, op straffe van een boete van € 50.

De controle tot de toegang aan de achterzijde van de boxen dient door de teams zelf te gebeuren. Enkel de toegang tot de pitlane wordt door de organisatie gecontroleerd. Tijdens de trainingen, warm-up en wedstrijd van de "24 Hours of Zolder 2009" hebben enkel en alleen de officials en de dragers van een door de organisator erkend armbandje toegang tot de pitlane.
Het is verboden om de hekken op de loskade achter de boxen te verwijderen op straffe van een boete van € 500.

ART. 42: GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 3 juli 2009.
Visa nummer : S01-24HoZ/B09

Bijlage 1 aan het Bijzonder Sportreglement : Inschrijvingsformulier
Bijlage 2 aan het Bijzonder Sportreglement : Identiteitskaart van de wagen