



Belgian Gentlemen Drivers Cup 2015 (BGDC) Règlement Sportif

INDEX DES PAGES

ART 1.	DEFINITION – DESCRIPTION	2
ART 2.	MODALITES DE PARTICIPATION	2
ART 3.	LICENCES.....	3
ART 4.	EPREUVES	3
ART 5.	DIVISIONS.....	4
ART 6.	CLASSEMENTS.....	4
ART 7.	VEHICULES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS	4
ART 8.	CHANGEMENT DE VEHICULE	4
ART 9.	ORGANISATION	5
ART 10.	ASSURANCE	5
ART 11.	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	5
ART 12.	SANCTIONS.....	6
ART 13.	INCIDENTS	7
ART 14.	DIFFERENDS SPORTIFS	8
ART 15.	PILOTES, CHANGEMENTS DE PILOTE.....	8
ART 16.	NUMEROS DE COURSE	9
ART 17.	DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR LE CLUB ORGANISATEUR	9
ART 18.	VERIFICATIONS TECHNIQUES.....	9
ART 19.	VERIFICATIONS SPORTIVES.....	10
ART 20.	SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND.....	11
ART 21.	PNEUS	11
ART 22.	SECURITE GENERALE.....	11
ART 23.	COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS	13
ART 24.	ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS	14
ART 25.	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT.....	15
ART 26.	BRIEFING.....	15
ART 27.	ESSAIS.....	16
ART 28.	GRILLE DE DEPART	17
ART 29.	PROCEDURE DE DEPART	18
ART 30.	COURSE	20
ART 31.	VOITURE DE SECURITE.....	20
ART 32.	SUSPENSION DE LA COURSE	22
ART 33.	REPRISE DE LA COURSE	23
ART 34.	ARRIVEE.....	24
ART 35.	PARC FERME	24
ART 36.	CONTROLE TECHNIQUE ET / OU DEMONTAGE	25
ART 37.	CEREMONIE FINALE	25
ART 38.	APPROBATION	26

Art. 1. DEFINITION – DESCRIPTION

- 1.1 Le BGDC 2015 est régi conformément aux dispositions du Code Sportif International 2015 (le "Code") et ses annexes de la FIA, du Code Sportif National 2015 et ses annexes du RACB Sport, du présent Règlement Sportif, du Règlement Technique et, le cas échéant, du Règlement Particulier et / ou Additionnel, auxquels tous les concurrents, pilotes, leurs préposés et mandataires se soumettent par leur participation. Toutes les parties participantes (FIA, RACB Sport, organisateur, club organisateur, exploitants de circuits, Officiels ainsi que les concurrents, pilotes et leurs préposés) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant les Courses Club à tout moment.
- 1.2 Le présent Règlement Sportif a été publié le 02/03/2015 et entre immédiatement en vigueur.
- 1.3 Le club organisateur se réserve le droit d'apporter une ou plusieurs modifications au présent règlement, après avoir eu l'approbation du RACB Sport. Les concurrents seront avisés de ces modifications au moyen d'une note apposée au tableau officiel d'affichage.
- 1.4 La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.
- 1.5 Si l'épreuve se déroule dans un meeting pour lequel un collège des commissaires sportifs RACB a été désigné, le collège sera considéré comme l'observateur.

Art. 2. MODALITES DE PARTICIPATION

2.1 Droit d'utilisation de l'infrastructure

- 2.1.1 Le BGDC 2015 est réservé aux véhicules, engagés par un concurrent détenteur d'une licence valable, conforme au Règlement Technique BGDC 2015. Le nombre maximum de véhicules admis aux essais et à la course est déterminé conformément à l'annexe O du Code Sportif International de la FIA.
- 2.1.2 Pour participer aux courses BGDC 2015, chaque concurrent versera un droit d'utilisation par véhicule qui couvre:
- Inscription systématique au BGDC 2015 ;
 - Frais de participation à l'épreuve ;
 - Forfait pour les frais d'organisation techniques et sportifs ;
 - Participation dans les frais de promotion du BGDC 2015 et des services offertes aux participants.

Les tarifs sont majorés de € 51 lorsque le paiement est effectué sur le lieu de l'épreuve. Les frais de participation seront versés sur le compte du club organisateur avec en communication le numéro du véhicule, le nom d'un des pilotes participant ou le nom du Team.

- 2.1.3 Les droits d'utilisation restent la propriété du club organisateur à partir du moment où le numéro de course a pris part au meeting. Aucun remboursement, total ni partiel, ne sera fait à un véhicule exclu par la Direction de la Course. Le droit d'utilisation complet ne sera remboursé qu'en cas d'annulation de l'épreuve ou en cas d'engagement refusé par le club organisateur ou le RACB Sport.
- 2.1.4 Le club organisateur se réserve le droit de refuser toute participation d'un concurrent et/ou pilote. Aucune réclamation ne sera acceptée sur ce point.
- 2.2 Règlement pratique :
- Toute communication officielle avec le club organisateur sera faite par e-mail : circuit@bgdc.be
 - Toute information complémentaire relative au BGDC 2015 sera envoyée à l'adresse postale ou e-mail, indiqué sur le formulaire de participation.
 - Toute dette généralement quelconque du team, d'un de ses membres ou d'un des pilotes, impayée au club organisateur doit être réglée avant la vérification des documents effectuée par le club organisateur, sous peine d'exclusion de l'épreuve.

- Tout dommage apporté au circuit ou aux installations impliquant le club organisateur ainsi qu'aux biens matériels et / ou immatériels de / ou gérés par le club organisateur doit être communiqué immédiatement. Les frais seront facturés à la personne ayant causé les dégâts.
- Chaque team doit communiquer les noms des pilotes au club organisateur, au plus tard avant le début des vérifications sportives du meeting auquel il participe.

Art. 3. LICENCES

3.1 Concurrents

Chaque concurrent doit être titulaire d'une licence « concurrent » (= concurrent propre / écurie / team détenteur d'une licence nationale) en cours de validité.

3.2 Pilotes

Les courses BGDC 2015 sont ouvertes aux pilotes en ordre de licence 2015.

Un équipage devra répondre aux critères suivants :

- Au minimum un pilote détenteur d'une licence d'une ASN de la Zone Benelux ;
- Au maximum un pilote détenteur d'une licence d'une ASN hors de la Zone Benelux ;
- Au maximum un pilote détenteur d'une licence internationale

Une dérogation doit être demandée auprès du RACB Sport.

3.3 Contrôle des licences

Le contrôle de licence sera organisé lors des vérifications sportives de chaque meeting. Tous les pilotes participants doivent s'y présenter. Le lieu des vérifications sportives sera spécifié dans le Règlement Particulier de l'épreuve. La licence pilote doit être en cours de validité et son titulaire ne peut être sous le coup d'une suspension effective par une instance compétente du sport automobile.

Art. 4. EPREUVES

4.1 Le calendrier provisoire 2015 :

• 15/03/2015	Terlaemen's Cup	Circuit Zolder	1x 150min. (div. 1, 2, 3)
• 05/04/2015	Trophée des Fagnes	Circuit Spa	1x 180min. (div. 1, 3)
• 01-02/05/2015	Trophée de Bourgogne	Circuit Dijon	2x 120min. (div. 1, 3)
• 06-07/06/2015	Benelux Open Races	Circuit Zandvoort	1x 180min. (div. 1, 3)
• 19-20/06/2015	Syntix Superprix	Circuit Zolder	1x 125min. (div. 1, 3)
• 10/10/2015	24h02CV	Circuit Spa	1x 180min. (div. 1, 3)
• 07/11/2015	Race Promotion Night	Circuit Zolder	1x 400min. (div. 1, 3)

4.2 Les épreuves sont d'abord et avant tout réservées aux véhicules comme décrits ci-dessous (Art. 5) et tel que définis dans le Règlement Technique du BGDC 2015.

4.3 Epreuves

4.3.1 Chaque meeting consistera en principe en une seule Course. Cette Course peut se dérouler en maximum deux manches, sauf en ce qui concerne les courses de la DIV 2.

4.3.2 Un arrêt de 3 minutes effectives minimum est obligatoire lors de chaque manche, si elle excède les 30 minutes et lors de chaque période de 2 heures de course. La procédure de mesure de temps sera expliquée au briefing. Cet arrêt devra avoir été effectué avant les 15 dernières minutes de la course. Tout ravitaillement en carburant ne pourra être exécuté que pendant un arrêt de ce type, sauf en cas d'approvisionnement, dans une zone sécurisée, via les pompes à essence appartenant aux infrastructures des circuits visités.

4.3.3 Le drapeau à damier sera présenté à la voiture la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin de la période prescrite de la course au moment où elle franchira la ligne de contrôle.

Art. 5. DIVISIONS

DIVISION 1 : "Tourisme & GT"

Classe A: moins de 1000 cc
Classe B: de 1001 cc à 1400 cc
Classe C: de 1401 cc à 1600 cc
Classe D: de 1601 cc à 2000 cc
Classe E: de 2001 cc à 2500 cc

Correctifs sur la cylindrée:

Moteur suralimenté essence: x 1.7

Moteur suralimenté diesel: x 1.5

Moteur suralimenté essence et diesel < 1600cc: x1.2

Moteur rotatif: x 1.5

Si une Classe comporte moins de 3 véhicules, ceux-ci pourront être portés à la Classe supérieure.

DIVISION 2 : CN, CM & Sportcars :

Liste des véhicules éligibles : voir annexe 2.

DIVISION 3 : "Guest"

Les véhicules qui ne sont pas totalement conformes au Règlement Technique du BGDC 2015 (sauf au niveau de la sécurité) mais qui sont acceptés exceptionnellement : Voir annexe 1

Art. 6. CLASSEMENTS

6.1 Pour être déclaré vainqueur du classement officiel d'une course, il est indispensable de franchir le drapeau à damier côté piste. Tous les véhicules seront classés compte tenu du nombre de tours complets qu'ils auront accomplis et, pour ceux qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel ils ont franchi la ligne d'arrivée, ce qui n'est obligatoire que pour le premier du classement officiel.

Chaque épreuve est considérée comme une épreuve individuelle et ne fera pas partie d'un championnat.

6.2 Pour être classé, chaque véhicule devra avoir accompli au moins 60% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance couverte par le premier, déclaré vainqueur de sa classe.

6.3 Tout pilote participant sera classé, à condition qu'il ait piloté au moins 10% de la distance couverte par son véhicule.

6.4 Le classement officiel sera publié après la Course. Le seul classement valable sera celui signé et officialisé par l'Observateur du RACB Sport.

6.5 Tout classement et résultat, des essais et des courses sont publiés au tableau officiel d'affichage.

Art. 7. VEHICULES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS

La liste "Véhicules et Pilotes admis aux Essais" est publiée au tableau officiel d'affichage, avant le début des premiers essais qualificatifs de l'épreuve.

Art. 8. CHANGEMENT DE VEHICULE

Si un équipage désire changer de véhicule pendant une épreuve, il doit adresser une demande à l'Observateur du RACB Sport, au moins deux heures avant le début des essais chronométrés ou de la Course. Après l'acceptation éventuelle par l'Observateur, le véhicule doit être approuvé par la Commission Technique. Il prendra le départ de la Course depuis la voie des stands.

Art. 9. ORGANISATION

9.1 Organisation des épreuves

9.1.1 Essais

En principe, une séance d'essais qualificatifs de minimum 20 minutes est prévue.

9.1.2 Course

Les Courses des divisions 1 et 3 seront disputées sur une durée de 1h30 à 12h00, en 1 ou 2 manches. Les courses de la division 2 seront disputées sur une durée de 20 à 180 minutes.

Les modifications particulières au Règlement Technique et au Règlement Sportif seront spécifiées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

9.2 Les essais et les courses de chaque division doivent être préférentiellement répartis sur une journée.

9.3 Le timing définitif d'une épreuve devra être approuvé par le RACB Sport.

9.4 Le niveau sonore devra être conforme au règlement technique BGDC 2015.

Art. 10. ASSURANCE

10.1 Le club organisateur d'une épreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes soient couverts par une assurance de responsabilité civile aquilienne à l'égard de tiers.

10.2 L'assurance responsabilité civile souscrite par le club organisateur viendra compléter, sans y porter atteinte, la police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou par toute autre personne physique ou morale participant à l'épreuve.

10.3 Les pilotes participant à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

10.4 Les certificats d'assurance seront tenus à la disposition des concurrents et du RACB Sport auprès du promoteur lors des épreuves.

Art. 11. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

11.1 Les Officiels peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents par le moyen de circulaires spéciales conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents.

11.2 Les Officiels sont les Commissaires Sportifs du Meeting, l'Observateur du RACB Sport, le Secrétaire Général du Meeting, le Directeur de Course, les Délégués de la Commission de Contrôle Technique, de la Commission de Chronométrage, de la Commission Médicale, de la Commission des Commissaires de Stand et de la Commission des Commissaires de Piste, les Relations Concurrents.

11.3 Lors de certains meetings, l'Observateur sera seul à exercer l'application des différents règlements.

11.4 Pour toute décision nécessaire et / ou application des règlements, l'Observateur pourra faire appel aux compétences du Collège des Commissaires Sportifs désignés pour le même meeting, et ceci sans devoir éditer un Additif concernant la composition de ce Collège des Commissaires Sportifs.

11.5 Un Relation Concurrents sera l'agent de liaison entre toutes les parties concernées, les instances sportives et les instances techniques. Toute question ou réclamation de quelque ordre et de qui qu'elle soit devra passer par son unique intermédiaire. Ce dernier exercera, s'il est nécessaire, également la fonction de Conseiller auprès de l'Observateur. Le Relation Concurrents ne pourra être ni un pilote du BGDC 2015, ni avoir de lien contractuel avec l'un des Teams.

11.6 Tous les classements et résultats des essais et de la course ainsi que toutes les décisions des Officiels seront affichés au tableau officiel d'affichage.

Art. 12. SANCTIONS

12.1 Le Directeur de Course doit infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif. Pour tout cas non prévu dans ce présent Règlement Sportif, il fera rapport à l'Observateur du RACB Sport, qui appliquera en présence du Directeur de Course la réglementation prévue au Code Sportif National.

12.2 Tableau des pénalités (pénalités standard pour première infraction).

	Aux essais	En course
Court-circuiter la piste avec avantage	Annulation du chrono	Drive-Through
Excès de vitesse dans la voie des stands	Départ fond de grille	1 Tour de pénalité
Dépassement sous drapeau jaune	Départ fond de grille	1 Tour de pénalité
Dépassement sous code 60		2 Tours de pénalité
Dépassement sous régime Voiture de Sécurité		3 Tours de pénalité
Départ anticipé		Stop and Go
Poussée d'une autre voiture	Départ fond de grille	1 Tour de pénalité
Mise en cause dans un contact ou collision	Drapeau noir	1 Tour de pénalité
Non respect de la procédure de départ pendant le tour de formation		1 Tour de pénalité
Ravitaillement en carburant dans une zone interdite	Drapeau noir	3 Tours de pénalité
Travaux interdits lors d'un ravitaillement		Stop and Go
Marche arrière sous force propre dans la voie des Stands	Moins 5 places sur la grille de départ	1 Tour de pénalité
Pilotage antisportif ou agressif	Départ fond de grille	1 Tour de pénalité
Non respect des injonctions d'un officiel de piste ou stands	Départ fond de grille	1 Tour de pénalité
Plus de trois tours sous drapeau noir ou sous drapeau noir à disque orange sans arrêt au stand	Départ fond de grille + Direction de Course	5 Tours + Direction course
Non conformité technique avant le départ de l'épreuve	Décision de l'observateur	Décision de l'observateur
Non conformité technique après l'arrivée de l'épreuve		Décision de l'observateur
Non respect de l'art. 4.3.2 1 ^{ère} infraction (arrêt 3')		2 Tours de pénalité
Non respect de l'art. 4.3.2 2 ^{ème} infraction (arrêt 3')		3 Tours de pénalité
Dépassement de la limite sonore meeting 1 ^{ère} Infraction	Arrêt et Réparation	Arrêt et Réparation
Dépassement de la limite sonore meeting 2 ^{ème} Infraction.	Mise hors course	Mise hors course
Transpondeur non rentré ½ heure après l'arrivée		Prix du transpondeur
Comportement antisportif en dehors des essais et des courses lors d'une épreuve	Exclusion	Exclusion

12.3 Si une pénalité «Drive Through» ou «Stop & Go» est imposée à un véhicule, le panneau «Drive Through» ou «Stop & Go» sera présenté en même temps que le numéro de course du véhicule en question.

12.4 Une pénalité «Drive Through» et / ou «Stop & Go» ne peut pas être combinée avec un arrêt aux stands ou un ravitaillement dans la zone de ravitaillement. Dans ce cas, le véhicule ne pourra s'arrêter dans la voie des stands qu'après l'autorisation expresse du Directeur de Course et ce pour des raisons de sécurité. Toute infraction sera sanctionnée par une nouvelle pénalité «Drive Through».

12.5 Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération (= la piste de décélération est la partie comprise entre la piste et la voie des stands) dans les 3 tours:

- Après déploiement d'un drapeau noir accompagné du numéro de course ;

- Après déploiement d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné du numéro de course;
- Après déploiement du panneau «Drive Through» ou «Stop & Go», accompagné du numéro de course

12.6 Pour toute autre irrégularité, pour tout comportement anti-sportif, même en dehors des essais et de la Course et si une infraction n'est pas prévue par ce règlement, les sanctions sont laissées à l'appréciation de l'Observateur, qui statuera en présence du Directeur de Course.

Art. 13. INCIDENTS

13.1 Le terme "incident" s'entend d'un fait ou d'une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, rapporté(e) à l'Observateur par le Directeur de Course (ou noté(e) par l'Observateur et rapporté(e) au Directeur de Course pour enquête) ayant:

- provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course en vertu de l'Art. 32;
- constitué une violation du présent Règlement Sportif ou l'un des autres règlements applicables;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs véhicules;
- volé le départ;
- provoqué une collision évitable;
- entraîné la sortie de piste d'un pilote;
- tiré avantage d'un non-respect du parcours;
- illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime;
- illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
- un comportement anti-sportif durant l'épreuve, même en dehors des essais et de la Course.

13.2 Il appartiendra à l'Observateur de décider, sur rapport ou demande du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

Si l'Observateur enquête sur un incident, un message informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).

Si un pilote est impliqué dans une collision ou un Incident (cf. Art. 13.1) et qu'il en a été informé par l'Observateur / le Relation Concurrents au plus tard 30 minutes après la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord de l'Observateur.

13.3 L'Observateur peut infliger une des trois pénalités ci-dessous (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident:

1. Une pénalité de passage par la voie des stands (= Drive Through). Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la Course sans s'arrêter.
2. Une pénalité en temps de 10 secondes. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone «Stop & Go» pendant au moins 10 secondes et rejoindre immédiatement la Course.
3. Un recul de dix places sur la grille de départ de la prochaine Course disputée par le pilote et / ou le numéro de course du véhicule sur lequel le pilote est engagé.

13.4 En cas où le Directeur de Course et / ou l'Observateur décideraient d'imposer une pénalité ou une des pénalités prévues à l'Article 13.3 a) et b), la procédure suivante sera appliquée: Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération dans les 3 tours après déploiement:

- d'un drapeau noir accompagné de son numéro de course;
- d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné de son numéro de course;
- du signal «Drive Through» ou «Stop & Go», accompagné de son numéro de course.

13.4.1 Après le moment où s'est produit l'incident, le Directeur de Course ou l'Observateur, par l'intermédiaire du Relation Concurrents, notifieront à l'équipe concernée la pénalité en temps qui lui a été imposée et un panneau «Stop & Go» assorti du numéro de course du véhicule concerné sera présenté à la ligne d'arrivée ou à l'endroit notifié dans le Règlement Particulier de l'épreuve, soit lors du briefing.

13.4.2 La notification de la pénalité devra être faite au concurrent, et elle spécifiera le numéro de course de son véhicule, la raison, ainsi que l'heure et la durée de la pénalité en temps.

- 13.4.3 Sous réserve des dispositions du point 13.4.6 ci-dessous, une fois le concurrent avisé en application du point 13.4.1 ci-dessus, le pilote concerné ne pourra couvrir plus de 2 tours complets avant de se rendre dans la zone désignée, sans s'arrêter à son stand. Il devra rester dans la zone désignée pendant la durée de la pénalité en temps.
- 13.4.4 Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote devra rejoindre la Course.
- 13.4.5 Tout non-respect ou toute violation de l'Article 12 impliquera que le véhicule sera arrêté au drapeau noir. L'Observateur pourra infliger une pénalité supplémentaire.
- 13.4.6 Si un incident, du type 3), 4), 5), 6), 7), 8) ou 9) pour lequel une pénalité en temps est infligée se produit à un moment tel que l'application du «Stop & Go» n'est plus possible avant l'arrivée de la Course, la pénalité sera déterminée par l'Observateur.

Dans tous les autres cas, l'Observateur aura le droit d'ajouter une pénalité en temps, au temps réalisé par le pilote concerné.

- 13.4.7 Aucune décision prise ou pénalité imposée conformément à l'Article 12 ne pourra restreindre l'effet de l'Article 13.

Art. 14. DIFFERENDS SPORTIFS

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

Art. 15. PILOTES, CHANGEMENTS DE PILOTE

- 15.1 Pendant toute la durée de l'épreuve, minimum 1 et maximum 4 pilotes sont autorisés sur une seule voiture. Ceci est valable pour les Courses de 6 heures ou moins mais un pilote ne pourra pas rouler plus de 3h consécutives sans une période de repos.
- 15.2 Après la fin des vérifications sportives, la composition de l'équipage participant à l'épreuve ne pourra plus changer. Sauf en cas de force majeure, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation de l'Observateur du RACB Sport.
- 15.3 Pendant une épreuve, un pilote ne pourra pas passer d'un véhicule à un autre, s'il appartient à la même classe.
- 15.4 Un pilote doit conduire le véhicule seul et sans aide. Dans le cas de pilotes moins valides, les aides à la conduite devront être approuvées par le RACB Sport. Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe. Le pilote doit sortir du véhicule par ses propres moyens. Le dispositif de retenue de la tête (système Hans[®]) peut être soutenu par le pilote entrant ou une tierce personne, afin d'aider le pilote à sortir de son véhicule. Le pilote sortant et une deuxième personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher. Le pilote sortant peut être remplacé par une tierce personne, qui aidera le pilote entrant à s'attacher.
- 15.5 Les pilotes prenant part aux essais et à la Course doivent toujours porter les vêtements et le casque, tels que spécifiés dans le Règlement Technique du BGDC 2015 et ils doivent attacher leurs ceintures.

L'emploi correct d'un dispositif de retenue de la tête (système HANS[®]) est obligatoire.

- 15.6 Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité devront apparaître de chaque côté de la voiture.

Art. 16. NUMEROS DE COURSE

- 16.1 Le club organisateur du BGDC 2015 attribue à l'année un numéro de course par véhicule.

16.2 Installation

- 16.2.1 Chaque concurrent doit prévoir un espace assez large et assez haut (dimensions selon le Code Sportif International), sur les deux portes avant et sur le toit, afin d'y apposer les numéros de course.

- 16.2.2 Les numéros de course seront mis à disposition par le club organisateur. Ils doivent être apposés en leur totalité avant la vérification technique et pendant toute la durée de l'épreuve:
- 1 sur les portes du véhicule, perpendiculairement à l'axe de la route;
 - 2 sur le toit, visible vers l'avant.

Exception sera faite pour les véhicules homologués sans toit.

- 16.2.3 Un concurrent peut choisir de ne pas utiliser les numéros mis à sa disposition par le club organisateur. Dans ce cas, les numéros doivent être parfaitement lisibles et doivent pouvoir s'inscrire dans l'espace prévu à l'Article 16.2.1.

Art. 17. DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR LE CLUB ORGANISATEUR

- 17.1 Le formulaire de participation doit être dûment complété avant la clôture des engagements. Toute modification relative au(x) pilote(s) ou au concurrent, doit être communiquée au plus tard lors des vérifications sportives.
- 17.2 Seront délivrés par le club organisateur: des cartes d'entrée et des laissez-passer pour les voitures et le personnel du Team. Ils peuvent être expédiés ou délivrés antérieurement, dès que le formulaire de participation est dûment complété.

Art. 18. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

- 18.2 L'endroit et l'heure des vérifications techniques seront communiqués dans le Timing et dans le Règlement Particulier.

L'organisation d'entraînements libres, qu'ils soient payants ou non, ne dispense pas les participants des vérifications techniques, dont l'horaire doit être scrupuleusement respecté.

- 18.3 Chaque concurrent doit présenter sa fiche technique du véhicule ou la carte d'identité du véhicule dûment et précisément complété (voir Annexe 1 du Règlement Technique du BGDC 2015) et la signer avant le début de la première épreuve à laquelle le véhicule participera. Sans ce document, aucune vérification technique ne sera possible.

Chaque voiture doit être présentée aux vérifications techniques munie du passeport technique d'épreuve et au plus tard avant la fin des vérifications techniques.

- 18.4 La Commission Technique vérifiera entre autres:

A. Au niveau du véhicule

- la fiche technique ou la carte d'identité du véhicule;
- la conformité du véhicule à sa fiche technique ou à sa carte d'identité;
- la conformité du véhicule aux normes de sécurité applicables;

B. Au niveau du pilote

- L'équipement tel que défini à l'Annexe L du Code Sportif International de la FIA.
- A tout moment le pilote peut présenter un équipement à la commission technique pour validation.
- Cet équipement pourra être vérifié à tout moment de l'épreuve.
- En cas d'utilisation d'un équipement non conforme, une sanction peut être appliquée par l'observateur (amende et/ou exclusion du meeting)

Il est interdit de participer aux essais ou à la Course, ou à une autre séance, faisant partie de l'épreuve, sans casque. Le dispositif de retenue de la tête (système HANS®) est obligatoire.

Après la vérification technique, un membre de la Commission Technique notera d'éventuelles remarques dans le passeport technique d'épreuve. Le concurrent garde ce passeport technique d'épreuve à la disposition de la Commission Technique.

- 18.5 Tout véhicule qui, après approbation rendue par la Commission Technique, serait démonté ou modifié de telle manière à ce que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité à sa fiche technique ou à sa carte d'identité, doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique, avant qu'il ne soit admis à l'épreuve.
- 18.6 Chaque véhicule ayant été réparé après un accident avec des conséquences importantes, doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique, avant qu'il ne soit admis, réadmis à l'épreuve.
- 18.7 Le Directeur de Course, l'Observateur et la Commission Technique peuvent désigner à tout moment de l'épreuve un véhicule pour des vérifications complémentaires. Le Directeur de Course peut faire arrêter tout véhicule ayant été impliqué dans un accident et le soumettre à une vérification technique. En cours d'épreuve, à tout moment, un commissaire technique pourra s'assurer de la conformité d'un véhicule et prélever tel ou tel élément qu'il juge nécessaire, sans porter un préjudice sportif au(x) concurrent(s).
- 18.8 En cas de non-conformité lors de vérifications techniques, le véhicule ne pourra prendre part aux essais et / ou à la Course, tant que la conformité aux règlements techniques n'aura pas été restaurée. Cette règle ne s'applique pas intégralement pour des véhicules de la division 3.

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

Si une non conformité est constatée à l'issue de la Course, ce numéro de course, ainsi que tous les pilotes inscrits sur ce numéro de course, seront exclus de la Course correspondante.

- 18.9 Seulement après la fin des vérifications techniques initiales, le concurrent recevra un autocollant admettant le véhicule aux essais. Cet autocollant doit obligatoirement être apposé sur la partie inférieure gauche du toit, le plus près possible du pare-brise. Sans cet autocollant, le véhicule ne sera pas admis en piste.
- 18.10 La Commission Technique est habilitée à plomber et / ou à garder temporairement les éléments qu'elle juge nécessaire.

Art. 19. VERIFICATIONS SPORTIVES

- 19.1 L'endroit et l'heure des vérifications sportives seront repris dans le Timing et dans le Règlement Particulier. L'horaire doit être scrupuleusement respecté.
- 19.2 Chaque pilote doit se présenter en personne aux vérifications sportives.

Seront vérifiés:

- La composition du team (les modifications relatives au concurrent, au véhicule, et/ou au(x) pilote(s) doivent être communiquées au plus tard avant la fin des vérifications sportives);
- La licence de chaque pilote engagé;
- La licence du concurrent;

- Le nom et la signature de chaque pilote.

Art. 20. SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND

- 20.1 Il est interdit d'utiliser un système de radiocommunication ou écouteurs, installés dans le casque. Un appareil auditif directement dans l'oreille (du type earplug) est admis.
- 20.2 Chaque concurrent, pilote, membre de team ou préposé désirant utiliser un appareil à transmission radiophonique pour réaliser une communication entre le véhicule et le team, doit au moins un mois avant le début d'une épreuve introduire une demande auprès de:

I.B.P.T.
 Département Licences
 Ellipse Building – Bâtiment C
 Boulevard du Roi Albert II, 35 – 1030 Bruxelles
 Tel: 02/ 226.88.88 – Fax: 02/ 226.88.77

Art. 21. PNEUS

La marque des pneus est libre. L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est interdit.

Art. 22. SECURITE GENERALE

- 22.1 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus par le Code Sportif applicable. Les concurrents ou leurs préposés ne doivent pas utiliser de drapeaux ou signaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.
- 22.2 A l'exception du pilote qui se trouve au volant et les Officiels de l'épreuve, personne ne pourra toucher au véhicule à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand.
- 22.3 Le Directeur de Course ou le Responsable Médical en Chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une épreuve.
- 22.4 Comportement sur la Piste
- 22.4.1 Pendant les périodes, commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre l'extinction du feu rouge et le moment où le dernier véhicule entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception:
- des Commissaires de Piste ou d'autre personnel autorisé dans l'exercice de leurs fonctions;
 - des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des Commissaires de Piste;
 - du personnel des équipes lorsqu'ils poussent un véhicule ou enlèvent du matériel de la grille, après que tous les véhicules en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.
- 22.4.2 Pendant les essais et la Course, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste. Ils doivent se comporter à tout moment conformément aux prescriptions du Code Sportif applicable.
- 22.4.3 Pendant les essais et la Course, les pilotes doivent être vêtus conformément aux prescriptions du Règlement Technique du BGDC 2015. Dès que le véhicule est en mouvement, ils doivent avoir fixé leurs harnais de sécurité.
- 22.4.4 Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son véhicule à un endroit sûr ou regagner son stand dès que cela peut se faire en toute sécurité.
- 22.4.5 Pendant les essais et la Course, un véhicule qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres participants.

- 22.4.6 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans la direction opposée à celle de la Course. Un véhicule peut seulement être poussé pour être éloigné d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires de Piste.
- 22.4.7 Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager son véhicule d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance. Le véhicule peut également être dégagé grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (ex. : tracteur,...). Si après ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction, il ne sera pas exclu(e) de la Course.
- 22.4.8 Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 22.4.9 Un pilote abandonnant son véhicule doit le laisser au point mort et non fermé, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité financière de € 250 sera infligée.
- 22.4.10 En aucun cas, le pilote ne pourra traverser la piste à pied, sauf pour rejoindre une zone de sécurité, ou se rendre à pied sur la voie des stands, aux stands, au paddock ou sur la voie publique pour retourner ensuite à son véhicule.

22.5 Utilisation de l'éclairage

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

22.6 Conduite au Ralenti

Un véhicule qui ne peut plus circuler à vitesse de course pendant l'épreuve (= considérablement plus lent que sa vitesse normale et considérablement plus lent que le reste du peloton; seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation), pourra couvrir un maximum de 3 tours à cette vitesse inférieure.

Pour tout véhicule qui ne se dirige pas à son stand après 3 tours, le drapeau noir sera déployé. Il est interdit de se rendre plusieurs fois à son stand dans le but d'échapper à cette procédure. Contre cette décision, aucun recours n'est possible.

22.7 Restrictions dans la Voie des Stands

- 22.7.1 Pendant les essais, le warm-up et la Course, une limitation de vitesse sera imposée dans la voie des stands. Cette limitation sera toujours précisée dans le Règlement Particulier et lors du briefing des pilotes.
- 22.7.2 Les réparations peuvent être effectuées sur un véhicule, que dans la voie des stands ou les stands.
- 22.7.3 Un véhicule ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propres moyens dans la voie des stands. Chaque infraction pendant les essais ou le warm-up sera sanctionnée d'une pénalité financière de € 150. Toute infraction pendant la Course sera sanctionnée par une pénalité «Stop & Go» de 10 secondes.
- 22.7.4 Le moteur peut être mis en marche à l'aide d'une source d'énergie externe.

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

Si le véhicule veut rejoindre la Course après un arrêt aux stands, toutes les roues doivent être en contact avec le sol avant que le pilote, seul assis au volant, ne puisse démarrer ou redémarrer le moteur.

22.7.5 Seuls les membres d'un équipage, portant le laissez-passer adéquat, ainsi que leurs pilotes en combinaison peuvent se trouver dans la zone de signalisation pendant les essais, le warm-up et la Course.

Les mécaniciens doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures. Les shorts, t-shirts, chaussures ouvertes,... sont interdits dans la voie des stands.

22.7.6 Pendant la procédure de départ (signal «3 minutes») et le premier tour de la Course, personne à l'exception des Officiels de l'épreuve, ne peut se trouver dans la zone de signalisation.

22.7.7 A tout moment des essais, le warm-up et la Course, la voie des stands et la zone de signalisation sont interdites aux personnes de moins de 16 ans. A l'exception des animaux appartenant aux services de sécurité, la présence d'animaux sur la piste, dans la voie des stands et / ou dans la zone de signalisation, est interdite.

22.8 Si un véhicule est impliqué dans un accident, il doit être présenté à la Commission Technique avant de quitter le Circuit ou avant de reprendre la piste.

22.9 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident, il ne doit pas quitter le Circuit sans l'accord du Directeur de Course.

22.10 Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code Sportif applicable ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'épreuve du véhicule et / ou du / des pilote(s) en question.

22.11 À la demande expresse de la FIA, une attention toute particulière sera portée au respect des drapeaux et des injonctions des Commissaires de Piste, ainsi qu'à toute infraction durant une procédure de Voiture de Sécurité.

Le non respect des drapeaux rouges, blancs et jaunes donnera lieu irrévocablement à de lourdes sanctions, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, voire la suspension de licence.

Art. 23. COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS

23.1 Pendant l'épreuve, un Commissaire de Stand dispose d'un feu vert / rouge à la fin de la voie des stands. Le non respect de ce feu sera sanctionné conformément à l'article 12. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.

23.2 Tout concurrent, pilote, mécanicien et membre du team doit faire preuve de la discipline nécessaire à ne pas mettre en danger la sécurité générale.

- Les concurrents et les teams ne peuvent pas peindre de lignes où que ce soit dans la voie des stands.
- La "voie rapide" doit être libre de pièces et de matériel.
- La présence de toute source de chaleur produisant une flamme est défendue dans la voie des stands et dans les stands.
- Tous les appareils électriques doivent être conformes aux normes de sécurité applicables.
- Il est strictement interdit de souder dans la voie des stands et / ou dans les stands.
- Il est strictement interdit de fumer dans la voie des stands et / ou dans les stands.
- Pendant les essais, le warm-up et la Course, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doit rester dans le stand (si un stand est disponible), sauf en cas d'arrêt du véhicule concerné.

23.3 Un véhicule ne pourra circuler dans la "voie rapide" que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite, les ceintures attachées et casqué.

23.4 Pendant les essais, le warm-up et les Courses de Séries autres que le BGDC 2015, aucun matériel ni le véhicule ne peuvent se situer dans la voie des stands, afin de ne pas déranger les participants aux autres Séries. Toute infraction sera sanctionnée par une pénalité financière de €50.

23.5 Il incombe au pilote à bord de son véhicule de ne quitter son stand après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les véhicules dans la voie rapide ont la priorité sur ceux qui quittent la voie de travail.

Art. 24. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

24.1 Pendant les essais, le warm-up et la Course, tout ravitaillement en lubrifiant et liquides divers en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.

24.2 Déplacement d'une Voiture

24.2.1 Il est interdit de pousser ou de tirer le véhicule ou de le faire pousser pour rejoindre la voie des stands. Les contrevenants seront exclus de la Course en question. Le véhicule peut être poussé jusqu'à son stand, dès que les quatre roues ont dépassé le panneau ou le pictogramme «pit entry», jusqu'au panneau ou pictogramme «pit exit».

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

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

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

24.3 Tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, l'arrêt du moteur est obligatoire.

24.4 Comportement des Mécaniciens

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

- Deux (2) au maximum pour le ravitaillement. Ils doivent porter une combinaison ignifugée, des gants ignifugés, des chaussures solides et fermées, une cagoule ignifugée et des lunettes ou un casque ignifugé.
 - Pendant le ravitaillement au stand, un changement de pilote est permis ;
 - Toute autre intervention pendant le ravitaillement est interdite.
- Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe. Le pilote doit sortir du véhicule par ses propres moyens. Le dispositif de retenue de la tête (système Hans[®]) peut être soutenu par le pilote entrant ou une tierce personne, afin d'aider le pilote à sortir de son véhicule. Le pilote sortant et une deuxième personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher. Le pilote sortant peut être remplacé par une tierce personne, qui aidera le pilote entrant à s'attacher.
- Pour toutes les autres opérations, y compris les changements de pneus: un maximum de 4 mécaniciens peut travailler sur le véhicule à tout moment (excepté dans les cas prévus dans cet article). En plus, un (1) mécanicien peut nettoyer le pare-brise.
Au maximum, 2 pistolets pneumatiques ou électriques (uniquement à l'aide de batteries) peuvent être utilisés pour les écrous de fixation des roues.
- Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail (la voie intérieure) délimitée par une bande blanche ou rouge séparant le stand de la voie intérieure seront considérés comme intervenant sur le véhicule. Tout comme les pilotes s'ils effectuent une intervention sur le véhicule, ils seront comptés comme mécaniciens. Une équipe pourra se voir infliger une pénalité pour tout membre d'équipe supplémentaire en plus des personnes autorisées.
- Toutes les personnes travaillant sur le véhicule doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures.
- 2 techniciens externes (par exemple pneus et freins) au maximum peuvent procéder aux vérifications sur un véhicule, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
- Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.
- Le chef d'équipe, n'effectuant aucun travail à la voiture, ne sera pas pris en considération.

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

- 24.5 Si la largeur de la voie des stands le permet, l'emploi de bras-supports est autorisé pour faciliter l'utilisation de câbles et câblage. La longueur des bras-supports ne pourra pas dépasser les 4 mètres et ils doivent être suspendus à une hauteur de 2 mètres au minimum, par des chaînes ou câbles métalliques (mesurée à partir du pied du mur des stands).
- 24.6 Lors d'un changement de pneu, les roues seront posées par terre et pas jetées! Les mécaniciens emporteront les roues dans le box après le changement.

Art. 25. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

25.1 Essais Qualificatifs et Course

Le ravitaillement en carburant est seulement autorisé devant le box du team, ou à l'endroit désigné au team.

25.2 Prescriptions

- Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand conforme à l'Art 4.3.2.
- Pendant le ravitaillement, le véhicule doit rester sur ses roues et il ne pourra pas changer de niveau.
- Le moteur doit être arrêté.
- Le pilote peut rester assis dans son véhicule.
- Le concurrent doit s'assurer qu'un membre du team spécifiquement désignées pour cette opération et revêtues d'une combinaison, de gants, de chaussures solides et fermées, d'une cagoule et de lunettes de sécurité ou d'un casque avec visière fermée, muni d'un extincteur en état de marche et avec une capacité d'au moins 5 kg, se trouve à minimum 2 mètres de l'orifice de remplissage du véhicule pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant.
- Le ravitaillement est à effectuer par un maximum de 2 personnes, spécifiquement désignées pour cette opération et revêtues d'une combinaison, de gants, de chaussures solides et fermées, d'une cagoule et de lunettes de sécurité ou d'un casque avec visière fermée.
- Pendant l'opération de ravitaillement, toute intervention autre que celles spécifiées à l'Art. 24.4.1 est interdite sur le véhicule.
- Avant et pendant le ravitaillement avec une tour, le véhicule doit être raccordé électriquement à la terre.

25.3 Pendant la Course, tout ravitaillement dans la voie des stands doit être effectué avec:

- Un réservoir autonome par stand, conformément au Règlement Technique BGDC 2015, avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 33 mm.
- Un réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le liant à l'orifice de remplissage du véhicule.
- Un jerrycan métallique étanche d'une capacité maximale de 20 litres, muni d'une vanne, type un quart de tour, d'un diamètre maximum de 1 inch (25.4 mm), approuvé par le RACB Sport. Ceci n'est autorisé que pour les voitures qui disposent encore d'un réservoir avec bouchon à visser.

25.4 Le ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement du véhicule.

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

25.6 Le transport de carburant dans les paddocks devra se faire uniquement avec l'encadrement d'une personne équipée d'un extincteur.

Art. 26. BRIEFING

- 26.1 Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais, pour tous les pilotes des véhicules admis à participer aux essais qualificatifs et tous les concurrents lors de chaque épreuve. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le Règlement Particulier et dans le Timing.

- 26.2 Tous les pilotes et tous les concurrents doivent être présents pendant toute la durée du briefing, et signer le formulaire de présence. En cas d'absence illégitime d'un concurrent et / ou d'un pilote, une pénalité financière de € 100 par personne absente sera infligée.

La justification de l'absence de la personne en question doit être remise par écrit au Directeur de Course, au moins le jour avant le début du meeting. Le Directeur de Course soumettra ces justifications à l'Observateur, qui est le seul à pouvoir donner une dérogation pour l'horaire du briefing.

De plus, chaque pilote n'ayant pas assisté au briefing doit se présenter chez le Directeur de Course avant de monter en piste.

Art. 27. ESSAIS

27.1 Essais Libres (dits essais non chronométrés)

Il n'y a pas obligatoirement d'essais libres pendant l'épreuve.

27.2 Essais Qualificatifs (dits essais chronométrés)

Il y aura une séance d'essais qualificatifs. L'heure exacte de cette séance sera communiquée dans le Timing.

27.3 Modalités

- 27.3.1 Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la Course sans avoir participé aux essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé, et sans avoir réalisé la norme de qualification (130%), sauf dérogation accordée par l'Observateur.

- 27.3.2 Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste pendant les essais libres et les essais qualificatifs.

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

- 27.3.4 Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'un véhicule.

Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur de Course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.

Pendant les essais qualificatifs, la période des essais sera prolongée jusqu'à sa limite, si les circonstances le permettent.

En outre, si de l'avis du Directeur de Course, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

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

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

27.4 Arrêt des Essais Libres et Essais Qualificatifs

Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter les essais en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé

et que les feux rouges soient allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de surveillance.

Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement à leurs stands respectifs, sans se dépasser. Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en lieu sûr; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

27.5 Enregistrement des Temps

27.5.1 Tous les tours effectués pendant la séance d'essais qualificatifs seront chronométrés, afin de déterminer la position du véhicule au départ de la Course.

A l'exception du tour pendant lequel le drapeau rouge sera présenté, un véhicule sera considéré comme ayant effectué un tour chaque fois qu'il franchira la Ligne.

27.5.2 Pour une bonne récupération des données par la Commission de Chronométrage, chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur et de ses connexions de raccordement, ou d'un système similaire donnant les temps du véhicule.

Chaque team est responsable du montage de son propre équipement. Les Teams peuvent acheter ou louer le transpondeur auprès des responsables de la Commission de Chronométrage.

27.6 Norme de Qualification

27.6.1 Afin d'être admis à la Course, chaque pilote doit parcourir au moins 2 tours chronométrés des essais qualificatifs, sur le véhicule sur lequel il est engagé et sur lequel il participera à la Course, sauf dérogation de l'Observateur.

Le temps de qualification minimal s'élève à un maximum de 130% de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés dans chaque division pendant l'essai qualificatif, sauf dérogation accordée par l'Observateur.

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

27.6.3 A la fin des essais qualificatifs, les pilotes ne pourront franchir la ligne d'arrivée qu'une seule fois. Chaque infraction sera sanctionnée par l'annulation des temps de l'essai qualificatif en question.

27.7 Mesure d'Exception

27.7.1 Pour autant que le nombre maximal de véhicules admis en Course et qualifiés ne soit pas dépassé, l'Observateur pourra admettre à la Course des véhicules et / ou des pilotes qui n'ont pas réalisé la norme de qualification, à condition que:

- des véhicules déjà qualifiés ne soient pas exclus par ce fait;
- les pilotes aient déjà fait preuve des capacités requises pour réaliser cette qualification;
- les pilotes garantissent la sécurité (connaissance de la piste, etc...).

27.7.2 A cette fin, ils doivent introduire une demande par écrit auprès du Directeur de Course, au plus tard 30 minutes après la fin des essais, le Directeur de Course statuera avec l'approbation de l'Observateur.

27.7.3 Ce véhicule prendra le départ à la fin de la grille de départ.

Art. 28. GRILLE DE DEPART

28.1 A l'issue de la séance d'essais qualificatifs, le temps le plus rapide réalisé par chaque véhicule sera officiellement publié.

28.2 La grille de départ sera établie dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque véhicule lors de la ou des séances d'essais qualificatifs. Si deux ou plusieurs véhicules obtenaient le même temps, la priorité sera donnée à celui qui l'a obtenu le premier.

- 28.3 Le véhicule ayant réalisé le temps le plus rapide prendra le départ de la Course à l'emplacement de la grille correspondant à la pole position de l'année précédente ou, sur un nouveau circuit ou sur un circuit modifié, à l'emplacement désigné comme tel par la FIA ou l'ASN. La grille de départ est composée de deux files de véhicules placés de manière parallèle et équidistante.
- 28.4 La grille de départ définitive de chaque Course sera publiée au moins une heure avant chaque Course. Si un véhicule ne peut pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres véhicules maintiennent leur position sur la grille.
- 28.5 Tout véhicule n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal «5 minutes» est montré, ne sera plus autorisée à le faire et devra partir depuis le fond de la grille de départ.

Art. 29. PROCEDURE DE DEPART

29.1 Quitter la Voie des Stands

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

29.2 Grille de Départ

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

L'Observateur peut accorder des dérogations à cette procédure, en fonction de la configuration du circuit, la situation des paddocks et du timing de l'épreuve.

- 29.2.3 Signal «5 minutes»: il sera permis de travailler sur les véhicules jusqu'au signal «5 minutes». Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité. Le ravitaillement en carburant sur la grille de départ n'est jamais autorisé et entraînera l'exclusion du véhicule.

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

- 29.2.4 Signal «3 minutes»: début du compte à rebours.

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

29.3 Tour de formation

- 29.3.1 Signal «30 secondes»: 30 secondes après ce signal un drapeau / feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les véhicules doivent entamer un tour de formation à la suite de la voiture de la Direction de Course et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour, sous peine d'une pénalité financière de € 150, et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible (voir 29.3.5).
- 29.3.2 Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

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

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

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

29.3.4 Tout véhicule qui ne peut pas maintenir l'ordre de départ pendant le tour de formation doit prendre le départ de la Course du fond de la grille. Si plusieurs pilotes se trouvent dans cette situation, leur nouvelle position au fond de la grille sera déterminée en fonction de leur position relative sur la grille au début du tour de formation.

29.3.5 Pendant le tour de formation, tous les véhicules doivent adapter leur vitesse, de sorte qu'ils suivent le véhicule précédent avec un écart de 5 longueurs de véhicules au maximum. Chaque véhicule incapable de suivre et respecter la vitesse ou la distance par rapport au véhicule précédent, doit immédiatement quitter la piste et circuler sur la bande herbeuse ou toute autre bande de décélération. Il pourra seulement rejoindre la piste après le passage de tout le plateau. Les juges de fait contrôleront cette procédure. Chaque infraction à cette règle sera sanctionnée par une pénalité «Drive Through».

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

29.3.7 Pendant la procédure de départ (signal «3 minutes») et jusqu'à la fin du premier tour, personne, à l'exception des Officiels, ne pourra se trouver au mur de la voie des stands.

29.3.8 Départ lancé :

Le « Leading Car » se retire à la fin du tour de formation. Les véhicules continuent seuls vers la ligne de départ, sous la direction du véhicule en pole position à une vitesse similaire à celle imposée par le leading car avant qu'il ne se retire, le feu rouge étant allumé.

Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant le feu rouge. Si un problème se produit lorsque les véhicules atteignent la ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé et les feux clignotants oranges seront aussi allumés. En même temps, le panneau «EXTRA FORMATION LAP» sera montré.

29.3.9 Tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes. Les véhicules restent en formation, sous la direction du véhicule en pole position, et effectueront un autre tour de formation. Ils seront rejoints et accompagnés par la voiture de la Direction de Course.

29.3.10 Départ arrêté :

Le « Leading Car » se retire à la fin du tour de formation. Les véhicules continuent seuls sous la direction du véhicule en pole position et s'arrêtent à leur place sur la grille de départ.

Lorsque toutes les voitures sont arrêtées, le signal 5" sera présenté puis le feu rouge allumé.

Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant le feu rouge.

Si un problème se produit avant le panneau 5", les feux clignotants oranges seront allumés. En même temps, le panneau «START DELAYED» sera montré et la procédure reprendra au signal 3'.

29.4 Conditions exceptionnelles

29.4.1 Une déviation de la procédure de départ est possible, s'il commence à pleuvoir après la présentation du signal «5 minutes» et si de l'avis du Directeur de Course, les teams devaient se voir accorder la possibilité de changer de pneus. A ce moment-là, le panneau «START DELAYED» sera montré. La procédure de départ recommencera à partir de la présentation du signal «10 minutes».

29.4.2 Dans des conditions exceptionnelles, le départ de la Course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. La procédure est reprise dans l'Article 31.8.

Art. 30. COURSE

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

30.2 Les arrêts au stand obligatoires ont lieu devant les boxes (voir Art 24).

Art. 31. VOITURE DE SECURITE

31.1 La Voiture de Sécurité portera les mots «SAFETY CAR» en caractères d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de deux feux orange sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté ou connaissant le circuit. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les véhicules en Course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

31.2 Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la Course, la Voiture de Sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des 5 minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point 31.8 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et quittera de la piste.

31.3 La Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la Course sur décision du Directeur de Course. Elle ne sera utilisée que si des pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la Course.

31.4 Chaque infraction sur la réglementation relative à la Voiture de Sécurité sera sanctionnée.

31.5 Procédure

31.5.1 Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SC», qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention.

A la ligne de départ, le feu clignotant jaune sera allumé. Tous les véhicules doivent ralentir et tout dépassement sera strictement interdit.

31.5.2 La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de l'emplacement déterminé lors du briefing et gagnera la piste, où que se trouve le véhicule en tête de la Course.

31.5.3 Tous les véhicules en Course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les véhicules n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la Voiture de Sécurité) après que la Voiture de Sécurité a quitté la piste.

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes:

- si un véhicule y est invité par la Voiture de Sécurité;
- selon Article 31.8 ci-après;
- tout véhicule entrant dans les stands pourra dépasser un autre véhicule ou la Voiture de Sécurité, après avoir franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini au point 31.10 ci-dessous;
- tout véhicule quittant les stands pourra être dépassé par un autre véhicule sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2^{ème} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini en 31.10 ci-dessous;
- lors de son retour aux stands, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des véhicules sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité;
- si un véhicule ralentit en raison d'un problème grave.

31.5.4 Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'Observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert ou fera signe de dépasser à tous les véhicules se trouvant entre cette voiture et le véhicule de tête. Ces véhicules continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.

- 31.5.5 La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le véhicule de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (uniquement d'application si le véhicule de tête se trouve sur la piste et dans le cas d'une seule Voiture de Sécurité) et que les autres véhicules soient alignés derrière le véhicule de tête (ou, s'il y a plusieurs Voitures de Sécurité, tous les véhicules dans le secteur de cette Voiture de Sécurité).

Une fois derrière la Voiture de Sécurité, le premier véhicule de la file (ou le premier véhicule de la file de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule (excepté en application du point 31.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et tous les autres véhicules doivent rester en formation aussi serrés que possible.

- 31.5.6 Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les véhicules des concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera éteint en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité et la file de véhicules qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire.

Un véhicule regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, tous les véhicules devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout véhicule entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le stand ou à l'emplacement attribué à son équipe.

- 31.5.7 Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle quittera la piste à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de 5 longueurs de véhicule derrière lui.

Lorsque la Voiture de Sécurité quittera la piste, la course reprendra et les drapeaux jaunes et les panneaux «SC» aux postes de surveillance seront retirés et ensuite remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

- 31.6 Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de Course.

- 31.7 Si la Course se termine alors que la Voiture de Sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les véhicules se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale (sur la piste) sans être autorisés à doubler.

- 31.8 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la Course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la Course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule. Il n'y aura aucun tour de formation et la Course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un véhicule est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre véhicule en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et doit se ranger à l'arrière de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de véhicules selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

- 31.9 Il n'y aura qu'une Voiture de Sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres Voitures de Sécurité, stationnées à équidistance autour du circuit.

Lorsque plusieurs Voitures de Sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront:

- Le point de départ de chaque Voiture de Sécurité doit être annoncé à tous les pilotes.
- Lorsque les Voitures de Sécurité quitteront le circuit, la Course reprendra et des feux verts s'allumeront sur la ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de surveillance déploieront simultanément alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.

31.10 Pour les circuits sur lesquels les procédures de la Voiture de Sécurité doivent être appliquées, 2 «lignes de la Voiture de Sécurité» continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants:

- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité: au point où il est jugé raisonnable d'autoriser un véhicule entrant dans les stands à dépasser la Voiture de Sécurité ou tout autre véhicule de Course resté en piste. Il s'agit également du point où les véhicules en compétition peuvent dépasser la Voiture de Sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.
- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité: au point où les véhicules quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des véhicules en course sur la piste. Un véhicule qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un véhicule quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

31.11 CODE 60

31.11.1 Dans le cas où il s'avérerait nécessaire de neutraliser la Course en raison de l'encombrement du circuit suite à un véhicule en panne le long d'un circuit ou autre rendant la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera un «CODE 60».

31.11.2 Quand l'ordre sera donné d'utiliser le «CODE 60» pendant la Course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux violets avec l'indication «60», qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. Tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse jusqu'à 60 km/h maximum, sans se dépasser.

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

31.11.3 Les dépassements pendant le «CODE 60» ne sont autorisés que si un véhicule est en difficulté et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. Une pénalité pourra être imposée à tout pilote / véhicule qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant le «CODE 60».

31.11.4 Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en lieu sûr ou seront rapatriés au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands. Tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

31.11.5 Le «CODE 60» se termine et la Course reprend quand le Directeur de Course ou son préposé donnera l'ordre de retirer les drapeaux violets, remplacés par des drapeaux vert agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

31.11.6 Chaque tour accompli pendant que le «CODE 60» est utilisé sera compté comme un tour de Course.

31.11.7 Le véhicule, une fois réparé, pourra reprendre part à la Course. Seule une (1) intervention de rapatriement pendant un «CODE 60» peut être autorisée par véhicule, sauf exception autorisée dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

Art. 32. SUSPENSION DE LA COURSE

32.1 Au cas où il s'avérerait nécessaire de suspendre la Course en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé à la hauteur de la ligne d'arrivée. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de surveillance et les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ.

32.2 Dès que le signal de suspension de la Course est donné, tous les véhicules devront immédiatement réduire leur vitesse et tout dépassement sera strictement interdit. Les pilotes doivent pouvoir s'arrêter à tout moment.

32.3 Tous les véhicules devront avancer lentement et s'aligneront en une seule file à la ligne 'drapeau rouge', le véhicule de tête en première position. Si le véhicule de tête sur la piste n'est pas le premier de la file, tous les véhicules situés entre lui et la ligne du drapeau rouge recevront signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal «3 minutes» avant la reprise de la Course.

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

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

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

32.5 La Voiture de Sécurité sera alors conduite devant la file des véhicules, derrière la ligne 'drapeau rouge'.

32.6 Pendant la suspension de la Course, ni la Course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés.

32.7 Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des Commissaires de Piste et aux instructions des Commissaires de Stand.

32.8 Rapatriement des véhicules en panne pendant une course.

Lors d'une neutralisation de course sous safety-car ou code 60, les véhicules immobilisés le long du circuit pourront être rapatriés aux stands, en fonction des possibilités de matériel et du temps disponibles, par les véhicules de dépannage du circuit. Cette procédure sera autorisée jusqu'à 20 minutes avant la fin de la manche ou de la course.

Art. 33. REPRISE DE LA COURSE

33.1 Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise de la Course sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ou par les Relations Concurrents.

33.2 Dix (10) minutes avant la reprise de la Course, le signal «10 minutes» est montré à la hauteur de la ligne 'drapeau rouge', accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les signaux «5 minutes», «3 minutes», «1 minute» et «30 secondes» sont montrés.

33.3 Lorsque le signal «1 minute» est montré, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique et les Officiels devront immédiatement quitter la piste, avant que le signal «30 secondes» ne soit donné.

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

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

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

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

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

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

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

- 33.5 Une pénalité pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant ce tour.
- 33.6 La Voiture de Sécurité reprend sa place après un tour sauf si le personnel des équipes nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention. En cas de déviation, la procédure Voiture de Sécurité est reprise telle qu'elle est décrite à l'Art. 31.5.
- 33.7 Si la Course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la Course aura été donné.

Art. 34. ARRIVEE

- 34.1 Le signal de fin de Course sera donné sur la ligne d'arrivée, côté piste, au véhicule de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé. En même temps que le signal de fin de Course, le feu rouge à la fin de la voie des stands sera allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.
- 34.2 Si le signal de fin de Course est donné pour quelque autre raison que ce soit (autre que celles prévues à l'Art. 32) avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de Course, la Course sera considérée terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de Course est retardé pour quelque raison que ce soit, la Course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 34.3 Après avoir reçu le signal de fin de Course, tous les véhicules circulant doivent se rendre du circuit directement au parc fermé, sans retard inutile, sans recevoir un objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance sauf celle des Commissaires de Piste, si nécessaire. Le dépassement volontaire d'un véhicule est interdit, sous peine de sanction de déduction de deux tours de Course.
- 34.4 Tout véhicule classé ne pouvant atteindre le parc fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui emmèneront le véhicule au parc fermé, si possible.

Art. 35. PARC FERME

- 35.1 Seuls les Officiels chargés de la surveillance ou des contrôles peuvent pénétrer dans le parc fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut être effectuée sans l'autorisation explicite des Officiels.

- 35.2 La réglementation du parc fermé s'applique à la zone comprise entre la ligne d'arrivée (drapeau à damier) et l'entrée du parc fermé.
- 35.3 Le parc fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.
- 35.4 S'il n'y a pas de réclamation, les véhicules resteront dans le parc fermé 30 minutes après la publication du résultat provisoire, sauf prolongation par cause de Contrôle Technique (Art 36.8). En l'absence de parc fermé, les véhicules seront sous régime de parc fermé dans les box ou stands.

Art. 36. CONTROLE TECHNIQUE ET / OU DEMONTAGE

- 36.1 Il peut y avoir un contrôle technique après l'épreuve, mais celui-ci n'aura pas systématiquement lieu. Si l'Observateur décide qu'il y aura un contrôle technique de fin d'épreuve, les participants seront obligés de s'y soumettre.

Les Commissaires Techniques peuvent demander le démontage ou la contrôle partiel ou total d'un véhicule. La demande de démontage sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès de l'Observateur du RACB Sport pour accord.

- 36.2 Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce sans compensation financière.
- 36.3 A tout moment, les concurrents peuvent être désignés pour fournir des échantillons de carburant. A la fin des essais qualificatifs et de la Course, le véhicule doit contenir au moins 2 kg de carburant pour effectuer des prélèvements. Si un prélèvement est effectué, il doit précéder toute vérification nécessitant la mise en route du moteur.
- 36.4 Le concurrent se verra informer du lieu, de la date et de l'heure du démontage par convocation établie par l'Observateur, avec copie à la Commission Technique.
- 36.5 Lors d'un démontage, en aucun cas, un Commissaire Technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce en conformité avec le Code Sportif International.
- 36.6 L'Observateur publiera les résultats pour chaque véhicule vérifié et, à la demande, les mettra à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières, sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsque le véhicule sera trouvé en infraction au Règlement Technique du BGDC 2015. Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.
- 36.7 Lors d'une épreuve (qualification(s) et course), la période légale de parc fermé pourra être utilisée à des fins de vérifications techniques.
- 36.8 Toute vérification technique commencée ou planifiée prolongera pour le ou les véhicule(s) concerné(s) la période de parc fermé, même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres véhicules. La prolongation éventuelle de la durée de parc fermé ne modifie en rien les dispositions prévues par le Code Sportif National en matière de réclamation.
- 36.9 Le concurrent ou son délégué doivent s'informer si leur véhicule a été sélectionné en vue de vérifications et ce dès la rentrée de celui-ci au parc fermé. L'absence d'un mécanicien à l'entrée du parc fermé ou zone de vérifications techniques, dans un délai de 15 minutes après notification, sera considérée comme un refus de contrôle ou démontage, qui peut être pénalisé jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.
- 36.10 La / les pièce(s) non conforme(s) ne sera(ont) pas restituée(s) et restera(ont) à la disposition de la Commission Technique du RACB Sport.

Art. 37. CEREMONIE FINALE

Les trois premiers du classement général des divisions 1 et 3, ainsi que les 3 premiers de chaque classe doivent participer à la cérémonie de podiums, sauf spécification contraire.

Lors de la cérémonie finale, une voiture pourra être tirée au sort en vue de se voir offrir l'inscription à une course suivante.

Art. 38. APPROBATION

Le Règlement Sportif du BGDC 2015 a été approuvé par le RACB Sport le 02/03/2015.

Visa: S01-BGDC/B15B