



Belgian Touring Car Series (BTCS)

Règlement sportif 2007

PRELIMINAIRE

Le Code Sportif National sera d'application pour toutes les épreuves comptant pour le BTCS 2007 à l'exception des articles modifiés par le biais du site internet du RACB Sport.

ART. 1: DEFINITIONS - DESCRIPTION

1.1 PRC Group, ci-après dénommée le promoteur, société sise ZI Ghlin Baudour Sud, rue des Roseaux 6, 7331 Baudour, organise le BTCS 2007, ci-après dénommé la Série. Ce nom est reconnu et sanctionné par le RACB Sport et il est la propriété du promoteur.

Le promoteur est chargé de la diffusion des informations aux participants avant les meetings.

1.2 Le BTCS 2007 est organisé conformément aux dispositions du code sportif international 2007 et ses annexes de la FIA, du règlement 2007 et ses annexes du RACB Sport, du présent règlement et, le cas échéant, du Règlement Particulier et/ou Additionnel, auxquels tous les concurrents, chefs d'équipe, pilotes, leurs préposés et mandataires se soumettent par leur participation. Toutes les parties concernées (FIA, RACB Sport, organisateur, promoteur, exploitants de circuits, officiels ainsi que les concurrents, chefs d'équipe, pilotes et leurs préposés) s'engagent à appliquer et à observer le règlement à tout moment.

1.3 Le présent Règlement Sportif a été publié le 16 janvier 2007 et entre immédiatement en vigueur. A partir de la date de publication, il remplace et annule tous les Règlements Sportifs précédents du BTCS.

1.4 Le promoteur se réserve le droit d'apporter une ou plusieurs modifications au présent règlement après délibération avec le RACB Sport. Les concurrents seront notifiés de ces modifications au moyen d'une note affichée au tableau officiel d'affichage.

1.5 En cas de controverse sur l'interprétation du présent Règlement Sportif, seule la version française fera foi.

ART. 2: MODALITES DE PARTICIPATION

2.1 Droit d'utilisation de l'infrastructure

2.1.1 Cette Série est réservée aux véhicules, engagés par un concurrent valable et conformes au Règlement Technique du BTCS 2007. Le nombre maximum de véhicules admis aux essais et aux courses est déterminé conformément à l'annexe O du règlement FIA.

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

2.1.2 Pour participer aux courses comptant pour le BTCS 2007, chaque concurrent versera une participation par véhicule qui couvre:

- Inscription automatique au BTCS;
- Frais de participation à l'épreuve;
- Forfait pour les frais d'organisation techniques et sportifs;
- Participation dans les frais de promotion du BTCS et des services offerts aux participants;

- a) Par épreuve, par véhicule (sauf 12 Heures de Spa-Francorchamps) 800 euros + TVA (classes T1, T2, T3, S3, D)
- b) Par épreuve, par véhicule (sauf 12 Heures de Spa-Francorchamps) 1200 euros + TVA (classes T4, S1 et S2)
- c) 12 Heures de Spa-Francorchamps, stand compris, 2000 euros + TVA (classes T1, T2, T3, S3, D)
- d) 12 Heures de Spa-Francorchamps, stand compris, 3000 euros + TVA (classes T4, S1, S2).
- e) Pour toute la saison, par véhicule : moins 25 %, si le paiement est effectué avant le 23 mars 2007.

Les frais de participation seront versés au plus tard 7 jours avant la première participation au compte n° 645-5098606-30 de PRC avec mention BTCS 2007.

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

- 2.1.3 Le promoteur peut admettre des Voitures Invitées par meeting et après paiement du droit de participation. Toute Voiture Invitée s'engage à respecter et à observer à tout moment les règles du Règlement d'Ordre Intérieur (Annexe 1). Les teams doivent également renvoyer le formulaire de participation (voir Annexe 2) ainsi que la carte d'identité du véhicule (voir Annexe 1 au Règlement Technique BTCS 2007) dûment complétée, à PRC Group avant la date de clôture du meeting en question. Elles doivent en outre être conformes à l'Art. 11.1 troisième point.

Le promoteur et le RACB Sport peuvent exceptionnellement admettre un véhicule non conforme au Règlement Technique BTCS 2007; dans ce cas, le concurrent doit introduire une demande d'exception.

Le promoteur et le RACB Sport détermineront conjointement les modalités moyennant lesquelles ce véhicule sera éventuellement admis à un meeting.

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

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

2.2 **Règlement d'ordre intérieur**

Les concurrents, chefs d'équipe, pilotes et leurs préposés s'engagent à respecter à tout moment les règles du Règlement d'Ordre Intérieur (voir annexe 1).

2.3 **Règlement pratique**

- 2.3.1 Toute information complémentaire relative au BTCS 2007 sera envoyée à l'adresse postale ou mail, indiquée sur le formulaire de participation.
- 2.3.2 Toute facture et/ou tout compte éventuellement impayé(e) vis-à-vis du promoteur doit être réglé(e) avant la vérification des documents effectuée par le promoteur, sous peine d'exclusion du meeting.
- 2.3.3 Tout dommage apporté au circuit ou aux installations impliquant le promoteur ainsi qu'aux biens matériels et/ou immatériels de/ou gérés par PRC Group doit être communiqué immédiatement. Les frais seront facturés à la personne ayant causé les dégâts.

ART. 3: LICENCES

3.1 Concurrents

Chaque concurrent doit être titulaire d'une licence concurrent valable.

3.2 Pilotes

Le BTCS 2007 est ouvert aux:

- Titulaires d'une licence FIA A, B ou C.
- Titulaires d'une licence belge C-Circuit Stage (Tourisme et Silhouette < 3000 cc, course diurne) au minimum.
- Titulaires d'autres licences étrangères de même niveau, avec autorisation délivrée par leur ASN, et accord du RACB Sport.

Pour des courses nocturnes, une licence belge C-Circuit est obligatoire au minimum.

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

3.3 Contrôle des licences

A une date à préciser avant le premier meeting de la saison, le promoteur et le RACB Sport organiseront un contrôle des licences pour tous les pilotes et concurrents engagés.

ART. 4: EPREUVES

4.1 Le nombre maximal des meetings pour la Série est fixée à 8, le minimum étant de 5. La liste définitive des meetings sera publiée au plus tard le 1er mars 2007.

4.2 Le calendrier provisoire (sous réserve de modifications) :

31-1	mars/avril 2007	Belgian First Races	Circuit Zolder
5-6	mai 2007	Trophée de Bourgogne	Circuit Dijon
8-9	juin 2007	12 Heures Spa-Francorchamps	Spa-Francorchamps
6-7	juillet 2007	25 Heures VW Fun Cup	Spa-Francorchamps
29-30	septembre 2007	Francorchampagne	Spa-Francorchamps
20-21	octobre 2007	Belgian Last Races	Circuit Zolder

ART. 5: DIVISIONS ET CLASSEMENTS

5.1 Répartition des classes

La participation au BTCS 2007 est réservée aux véhicules ayant été construits en 1990 ou après (sauf dérogation pour les véhicules ayant participé au BTCS en 2006) et appartenant aux divisions suivantes:

Division Tourisme :

Le BTCS 2007 est ouvert à toutes les voitures de Tourisme, berlines et coupé 4 places, figurant sur la liste publiée par la Revue Automobile Suisse. Elle peut être complétée par le RACB Sport. L'organisateur-promoteur et le RACB Sport pourront exiger qu'un concurrent présente un modèle issu de la circulation routière aux fins de comparaison.

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

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

La classification des modèles dans les Classes sera déterminée par l'organisateur-promoteur et par le RACB Sport, conformément au tableau repris dans le règlement technique du BTCS 2007.

Division Silhouette :

De plus, le BTCS 2007 est ouvert aux châssis tubulaires du type "Silhouette", berlines, coupés 4 places et 2+2, tels qu'ils sont utilisés dans le "FFSA-Championnat de France Supertourisme

2001-2005", "BTCS Silhouette et Silhouette Light 2003-2006", "Renault Megane Trophy Endurance 2006", "Silhouette GTS Solution F 2006" et "Silhouette Roadster Cup 2004-2006". Le châssis doit rester conforme à la réglementation spécifique Silhouette FFSA ou approuvé par le FIA ou le RACB Sport. Le châssis doit être pourvu d'une carrosserie appartenant à une marque et un type figurant sur la liste éditée par la Revue Automobile Suisse ou être approuvé par le RACB Sport. Tout concurrent est obligé de communiquer la provenance du châssis sur le formulaire de participation.

Voitures Invitées

Les Voitures Invitées sont des véhicules qui ne sont pas totalement conformes au règlement technique du BTCS 2007 mais qui, sur base d'un dossier technique, sont acceptés exceptionnellement pour un meeting par le RACB Sport et le promoteur. S'il faut organiser des qualifications pour déterminer le nombre maximal de véhicules admis au départ (voir Art. 2.1.1), les Voitures Invitées seront classées dans la Classe, à laquelle elles appartiendraient si elles étaient rigoureusement conformes au Règlement Technique du BTCS 2007.

5.2 Suralimentation

Handicaps pour moteurs suralimentés:

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

ART. 6: CHALLENGES ET TITRES

- 6.1 Il y aura un classement général (Drivers of the Year), un classement spécifique Silhouette, un classement spécifique Tourisme, toutes classes confondues, 8 classements de classe, un classement spécifique moins de 2 litres (Junior Touring Trophy) et un Trophée des Marques.
- 6.2 Si plusieurs pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée à la Série est attribuée au titulaire du plus grand nombre de premières places, ensuite au titulaire du plus grand nombre de deuxièmes places, ensuite au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage. Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, le promoteur désignera le ou les vainqueur(s).

ART. 7: ATTRIBUTION DES POINTS

7.1 Attribution des points par épreuve

Par épreuve, un résultat général de la course ainsi qu'un classement par classe est rédigé. Pour tous les calculs des classements ou trophées, ni points ni places ne seront attribués aux Voitures Invitées ou à ses pilotes.

Si une course est suspendue conformément à l'article 35, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le véhicule de tête a effectué moins de deux tours. La moitié des points sera attribuée si le véhicule de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la durée prévue à l'origine pour la course. La totalité des points sera attribuée si le véhicule de tête a effectué plus de 75% de la durée prévue à l'origine pour la course.

Si pour les Classes, moins de 5 véhicules figurent sur la liste "Voitures et pilotes admis aux essais", ces véhicules passeront dans une classe supérieure. Les points éventuellement marqués dans cette classe supérieure seront transférés dans la classe d'origine.

Pour tous les meetings de 2 courses, il y a lieu de noter que :

- Un, deux, trois ou quatre pilotes pourront composer un équipage.
- Lorsque deux ou trois pilotes forment un équipage, ils obtiendront les mêmes points pour autant que chaque pilote ait au moins pris part à un relais d'au moins deux tours durant son week-end de deux courses.

- Lorsque quatre pilotes forment un équipage, les deux pilotes engagés lors de la première course d'un week-end prendront les points de cette seule première course; les deux pilotes engagés lors de la deuxième course d'un week-end prendront les points de cette seule deuxième course.
- Lorsque deux, trois ou quatre pilotes forment un équipage, les deux départs d'un week-end de courses ne peuvent être pris par le même pilote. Les noms des pilotes prenant le départ 1 et le départ 2 doivent être spécifiés auprès du délégué PRC Group au moins deux heures avant le départ de la course 1.

Pour tous les meetings de 3 courses, se référer au Règlement Particulier de l'épreuve.

Pour les 12 Heures de Spa-Francorchamps, il y a lieu de noter que :

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

Un règlement additionnel sera édité.

Pour tous les meetings, il y a lieu de noter que:

Seuls les équipages des véhicules classés marquent des points.

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

7.2 Calcul des points

- 7.2.1 Pour l'établissement du classement général (Drivers of the Year), seuls les points au classement général comptent : 50, 45, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 14, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1 (du 28^e au dernier).
- 7.2.2 Pour l'établissement des classements Silhouette et Tourisme, seuls les points au classement général Silhouette et au classement général Tourisme comptent : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 (du 15^e au dernier).
- 7.2.3 Pour l'établissement des classements par classe, seuls les points à la classe comptent : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 (du 15^e au dernier).
- 7.2.4 Pour l'établissement du classement Junior Touring Trophy, seuls les points des moins de 2 litres au classement général comptent : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 (du 15^e au dernier).
- 7.2.5 Pour l'établissement du Trophée des Marques, seuls les points au classement général comptent : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1. Seul le premier véhicule de chaque marque, tous modèles confondus, totalise des points. Si la marque Z est 1^{ère} et 2^{ème}, elle totalise 20 points. La marque Y est 3^{ème}, elle prend 15 points.

7.3 Modalités

- 7.3.1 En cas de non-conformité technique d'un véhicule contrôlé en fin de meeting, la décision du Collège des Commissaires Sportifs s'appliquera automatiquement aux résultats de la ou des courses entrant en ligne de compte pour ledit meeting.
- 7.3.2 En cas d'exclusion d'un ou plusieurs véhicules d'une course, ces points seront attribués aux véhicules suivants dans le classement; pour le (les) véhicule(s) en question, un résultat nul sera enregistré.
- 7.3.3 En aucun cas, un résultat annulé par le RACB Sport, suite à une disqualification ou autre, ne peut être considéré comme plus mauvais résultat, mais sera un résultat nul.
- 7.3.4 Il est interdit de pousser, tirer ou faire pousser ou faire tirer un véhicule dans le but de franchir la ligne d'arrivée ou de rejoindre la voie des stands. Les résultats des contrevenants seront

annulés. Toutefois, le Directeur de Course peut organiser le rapatriement d'un véhicule en panne le long d'un circuit par un véhicule d'intervention et ce que jusqu'à 30 minutes de l'arrivée d'une course d'au moins 60 minutes. Le véhicule sera rapatrié au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands. Le véhicule, une fois réparé, pourra reprendre part à l'épreuve. Seule 1 intervention peut être autorisée par véhicule.

- 7.3.5 Lorsque le vainqueur franchit la ligne d'arrivée, le feu rouge à la fin de la voie des stands sera allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.

ART. 8: CLASSEMENTS

Les classements officiels reprendront un classement BTCS (général de l'épreuve) et des classements par Classes.

- 8.1 Pour être déclaré vainqueur du classement général 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 général.
- 8.2 Pour être classé, il faudra avoir accompli au moins 60% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance couverte par le premier de sa Classe et au moins 50 % du nombre de tours réalisés par le véhicule classé premier du classement général. En outre, pour être classé, chaque pilote régulièrement inscrit devra avoir accompli au moins deux tours complets dans l'une des deux courses d'un meeting ou au minimum un relais de 45 minutes aux 12 Heures de Spa-Francorchamps.
- 8.3 Le classement officiel sera publié après la course. Le seul classement valable sera celui signé et officialisé par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 8.4 Pour les Challenges et Titres, les résultats, sauf un, de toutes les épreuves effectivement disputées du BTCS 2007 seront pris en compte. La participation au Belgian Last Races est cependant obligatoire pour pouvoir prétendre au titre de Drivers of the Year. Par participation, on entend la présence aux essais officiels.
- 8.5 Le moins bon résultat sera donc supprimé, soit une manche, soit une absence, soit la moitié de la totalité des points engrangés aux 12 Heures. Il y aura trois classements aux 12 heures après 3 heures (moitié des points), 6 heures (moitié des points) et 12 heures (totalité des points). Les points sont cumulés. Aux 12 Heures, le double de points sera donc accordé.
- 8.6 Si un véhicule tourne en course plus de 1 (une) seconde au tour plus rapidement que le temps pivot, les pilotes du véhicule concerné (dans tous les classements) et le véhicule concerné (challenge des Marques) écotent d'une pénalité de 5 points (première infraction), de 10 points (deuxième infraction), de 15 points (troisième infraction) et ainsi de suite. Plusieurs infractions peuvent avoir lieu dans la même course. Ces points sont transformés en secondes, à ajouter aux classements de l'épreuve considérée, pour les pilotes et les véhicules qui ne disputent pas l'intégralité de la Série.
- 8.7 Les équipes triomphantes de toutes les Classes, ainsi que le(s) vainqueur(s) de la Série des Pilotes et d'un Challenge doivent se présenter à la cérémonie de clôture annuelle "BTCS Festivity", qui aura lieu en janvier 2008.

ART. 9: ORGANISATION

9.1 Direction de la course (permanents)

Directeur de Course :	Laurent Voogt	: Lic. N° 2133
Secrétaire du Meeting:	Elodie Marchal	: Lic. N° 2501
Promoteur:	Christian Lahaye	: Lic. N° 2211
Promoteur:	Christophe Wachel	: Lic. N° 2469

9.2 Temps pivot

Les temps pivots sont de 2'30" à Francorchamps, 1'35" à Zolder et 1'24" à Dijon.

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

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

Les temps pivots de Francorchamps et de Dijon pourront être adaptés en fonction des essais privés et seront définitivement communiqués en temps utile.

Si un véhicule descend sous le temps pivot lors de la même course, à partir du deuxième franchissement et lors des suivants, une pénalité de 5 points à tous les challenges (pilotes, marques) sera appliquée à chaque fois.

9.3 **Organisation des meetings**

9.3.1 **Essais**

- Une séance d'entraînements libres peut être organisée.
- Exception faite des 12 Heures de Spa-Francorchamps (un Règlement Additionnel sera édité), chaque meeting comporte 2 séances d'essais qualificatifs.

9.3.2 **Course**

Chaque course ou épreuve durera au moins 60 minutes, sauf spécification contraire reprise dans un règlement particulier.

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

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

ART. 10: ASSURANCE

Le promoteur prend les dispositions nécessaires telles que prescrites dans l'annuaire applicable du RACB Sport. Cette police d'assurance peut être consultée par chaque chef d'équipe au secrétariat du meeting.

ART. 11: CONDITIONS GENERALES

11.1 **Fonction du chef d'équipe**

Chaque team doit désigner par écrit un chef d'équipe par numéro de course engagé et lui donner procuration pour accomplir toutes les activités mentionnées ci-après qui se rapportent au BTCS 2007.

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

La tâche du chef d'équipe comprend entre autres :

- Dûment compléter la carte d'identité du véhicule (voir annexe 1 au Règlement Technique BTCS 2007) avant la date de clôture du premier meeting.
- Garder le passeport technique d'épreuve; la perte ou l'impossibilité de produire le passeport technique d'épreuve pendant un meeting du BTCS 2007 sera sanctionnée par une amende de maximum € 150.
- Dûment compléter la carte d'identité du véhicule (voir annexe 1 au Règlement Technique BTCS 2007) en cas de modifications apportées au véhicule et/ou au team.
- Au moins 3 jours avant un meeting (sauf obtention d'une dérogation écrite par le promoteur au plus tard la veille de l'événement), confirmer la participation du/des véhicule/véhicules. L'envoi de l'engagement confirme la participation. Si la participation n'est pas confirmée, le véhicule en question ne pourra pas participer au meeting. Si la

participation a été confirmée et que le pilote en question ne se présente pas ou n'annule pas sa participation avant 10 heures le vendredi matin (jeudi pour les 12 Heures de Spa et les 25 Heures VW Fun Cup) précédant le meeting, il sera sanctionné par une amende de € 500. Toute correspondance relative à un meeting sera exclusivement transmise aux teams ayant confirmé leur participation avant la date de clôture.

- Assurer qu'un pilote participant pour la première fois à un meeting du BTCS 2007 ou ayant été désigné pour une première participation, se présente à la procédure de pesage comme décrite à l'Art. 21.4 du présent règlement.
- Assurer que le véhicule et/ou ses pilotes sont à tout moment d'un meeting conformes au présent règlement ainsi qu'au Règlement Technique du BTCS 2007.
- Avant la fin du contrôle administratif, communiquer au Directeur de Course la composition du team qui participera au meeting, s'il y a un changement par rapport au bulletin de participation.
- Prendre livraison de la publicité obligatoire.
- Prendre livraison du transpondeur pour l'enregistrement du temps et le respect strict des instructions relatives à l'installation et au traitement.
- Prendre livraison et accuser réception des instructions ou communications émanant des officiels.
- A tout moment du meeting, rester à la disposition du Directeur de Course, du Collège des Commissaires Sportifs et de la Commission Technique.

11.2 **Changement de véhicule**

Si un concurrent désire changer de véhicule pendant un meeting, il doit adresser une demande à cet effet au Collège des Commissaires Sportifs au moins une heure avant le début des essais qualificatifs. Après l'acceptation éventuelle par le Collège des Commissaires Sportifs, le véhicule doit être approuvé par la Commission Technique.

11.3 **Voitures et pilotes admis aux essais**

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

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

- 11.4 Un véhicule engagé pour le BTCS 2007 ne peut pas participer à d'autres essais ou courses pendant le même meeting, sauf après demande introduite par écrit et approbation par le Directeur de Course. Cette demande doit être adressée au promoteur avant la fin des vérifications administratives du meeting en question.

ART. 12: INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

ART. 13: SANCTIONS

- 13.1 Le Collège des Commissaires Sportifs doivent infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif.
- Pour tout cas non prévu, ils appliqueront la réglementation prévue au Code Sportif International ou au Code Sportif National.
- 13.2 Tout dépassement au moment du déploiement du drapeau jaune et/ou toute infraction à une procédure Voiture de Sécurité, ainsi que le dépassement de la vitesse maximale autorisée de 60 km/h dans la voie des stands - *la voie des stands est la partie comprise entre les panneaux "Entry Pitlane" et "Exit Pitlane"; la voie des stands est divisée en trois parties: la partie contre le mur est la zone de signalisation, la partie contre le mur des stands est la voie de travail, la seule zone où les interventions sur le véhicule sont autorisées, et la partie intermédiaire est la voie rapide* - et/ou toute négligence du feu rouge à la fin de la voie des stands et/ou tout dépassement pendant le tour de formation et/ou tout franchissement de la ligne jaune ou blanche sur la piste d'accélération - *la piste d'accélération est la partie comprise entre le panneau ou le pictogramme "Exit Pitlane" et la piste* - entraînera les pénalités et sanctions suivantes:
- 1ère infraction: pénalité "Stop and go" de 10 secondes dans la zone "Stop and go".
 - 2ème infraction: pénalité "Stop and go" de 3 minutes dans la zone "Stop and go".
 - 3ème infraction: pénalité "Stop and go" de 10 minutes jusqu'à exclusion éventuelle du véhicule.
 - Pendant l'arrêt du véhicule dans la zone "Stop and go" personne, à l'exception des officiels de la course, ne pourra toucher au véhicule, sauf dans les cas spécifiés à l'Art. 25.7.4.
- 13.3 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les essais qualificatifs, elles seront sanctionnées comme suit :
- 1ère infraction: annulation des temps de la séance chronométrée en question.
 - 2ème infraction: renvoi à la dernière place de départ.
 - 3ème infraction: exclusion éventuelle du véhicule de la course.
- 13.4 Si l'infraction est commise à trois tours ou moins de l'arrivée, pour que ce point puisse être respecté, une pénalité en temps d'une minute sera infligée (cf. article 14.5.6).
- 13.5 Si une pénalité "Stop and go" est imposée à un véhicule, le signal "Stop and go" sera déployé en même temps que le numéro de course du véhicule en question.
- 13.6 Une pénalité "Stop and go" ne peut pas être combinée avec un arrêt aux stands ou un ravitaillement dans la zone de ravitaillement. Dans ce cas, le véhicule ne pourra s'arrêter dans la voie des stands qu'après l'autorisation expresse du Directeur de Course et ce pour des raisons de sécurité. Toute infraction sera sanctionnée par une nouvelle pénalité "Stop and go" de 10 secondes.
- 13.7 Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération - *la piste de décélération est la partie comprise entre la piste et la voie des stands* - dans les trois tours:
- Après déploiement d'un drapeau noir accompagné du numéro de course;
 - Ou après déploiement d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné du numéro de course;
 - Ou après déploiement du signal "Stop and go" accompagné du numéro de course.
- 13.8 Le non-respect du signal "Stop and go", du drapeau noir ou du drapeau noir avec cercle jaune entraînera des sanctions sportives ultérieures.
- 13.9 Pour tout autre irrégularité, pour tout comportement anti-sportif même en dehors des essais et des courses, les sanctions applicables sont répertoriées au tableau des pénalités. Si une infraction n'est pas prévue à ce tableau, les sanctions sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs qui statuera en présence du Directeur de Course.

ART. 14: INCIDENTS

- 14.1 Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote qui est rapportée au Collège des Commissaires Sportifs par le Directeur de Course (ou noté par le Collège des Commissaires Sportifs et rapporté au Directeur de Course pour enquête) et qui :
- 1) a nécessité l'interruption d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course par l'application de l'Art. 35;
 - 2) a violé le présent Règlement Sportif ou l'un des autres règlements;
 - 3) a fait prendre un faux départ à un ou plusieurs véhicules;
 - 4) a volé le départ;
 - 5) a causé une collision évitable;
 - 6) a fait quitter la piste à un pilote;
 - 7) a tiré avantage d'un non-respect du parcours;
 - 8) a illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote;
 - 9) a illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
 - 10) s'est comporté de manière anti-sportive durant le meeting, même en dehors des essais et des courses.
- 14.2 Dans les cas 3), 4), 5), 6), 7), 8) et 9) le Directeur de Course pourra décider de l'application immédiate de la procédure du "Stop and go"; dans les autres cas il appartiendra au Collège des Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).
- 14.3 Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger une pénalité à tout pilote impliqué dans un incident.
- 14.4 Un pilote doit se diriger dans la piste de décélération dans les trois tours après déploiement:
- D'un drapeau noir accompagné de son numéro de course;
 - D'un drapeau noir avec cercle orange accompagné de son numéro de course ;
 - Du signal "Stop and go", accompagné de son numéro de course.
- 14.5 Au cas où le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs déciderai(en)t d'imposer une pénalité en temps, la procédure suivante devra s'appliquer:
- 14.5.1 Après le moment où s'est produit l'incident, le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs, par l'intermédiaire du relation concurrent, notifieront à l'équipe concernée la pénalité en temps qui lui a été imposée et un panneau "Stop and go" assorti du numéro de course du véhicule concerné sera présenté à la ligne d'arrivée ou à l'endroit notifié dans le règlement particulier de l'épreuve, soit lors du briefing.
- 14.5.2 La notification de la pénalité devra être faite au concurrent et elle spécifiera le nom du pilote et le numéro de course de son véhicule, ainsi que l'heure et la durée de la pénalité en temps.
- 14.5.3 Sous réserve des dispositions du point 14.5.6 ci-dessous, une fois le concurrent avisé en application du point 14.5.1 ci-dessus, le pilote concerné ne pourra couvrir plus de deux tours complets avant de se rendre dans la zone désignée sans s'arrêter à son stand; il devra rester dans la zone désignée pendant la durée de la pénalité en temps.
- 14.5.4 Au signal donné, le pilote devra rejoindre la course.
- 14.5.5 Tout non-respect ou toute violation de l'Article 13 impliquera que le véhicule sera arrêté au drapeau noir. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger une pénalisation supplémentaire.
- 14.5.6 Si un incident, du type 3), 4), 5), 6), 7), 8) ou 9) pour lequel une pénalité en temps est infligée se produit à un moment tel que l'application du "Stop and go" n'est plus possible avant l'arrivée de la course, la pénalité du "Stop and go" sera automatiquement transformée en une pénalité de 60 secondes qui sera ajoutée par le Collège des Commissaires Sportifs au temps réalisé par le pilote concerné.
- 14.5.7 Dans tous les autres cas, le Collège des Commissaires Sportifs aura le droit d'ajouter une pénalité en temps au temps réalisé par le pilote concerné ou une amende, en application des règlements généraux du RACB Sport.

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

ART. 15: DIFFERENDS SPORTIFS

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

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

- 16.1 Pendant toute la durée du meeting, un même véhicule peut être conduit par maximum quatre pilotes (cf. article 7.1). Pour le meeting des 12 Heures de Spa-Francorchamps, un véhicule doit être conduit par minimum deux pilotes et maximum quatre.
- 16.2 Avant la fin du contrôle administratif, la composition du team participant au meeting, sauf s'il est conforme au bulletin de participation, doit être communiquée au Directeur de Course par le chef d'équipe. Sauf en cas de force majeure, qui seront considérés séparément, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs.
- 16.3 Seul le chef d'équipe pourra agir comme représentant autorisé de son/ses véhicule(s).
- 16.4 Pendant un meeting, un pilote ne pourra pas passer d'un véhicule à un autre.
- 16.5 Un pilote doit conduire le véhicule seul et sans aide. Cette règle ne s'applique pas aux pilotes moins valides.
- 16.6 Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand du team. Le pilote doit sortir du véhicule par ses propres moyens. Il ne peut être aidé que par le pilote qui le remplace. Le système Hans® peut être soutenu par une tierce personne afin d'aider le pilote à sortir de son véhicule.
- 16.7 Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements et casque spécifiés dans le Règlement Technique BTCS 2007 et doivent attacher leurs ceintures.

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

ART. 17: PUBLICITE OBLIGATOIRE

- 17.1 Avant le 1er mars 2007, le promoteur renseignera les chefs d'équipe sur la publicité obligatoire et il la mettra à leur disposition au plus tard lors du premier meeting.
- 17.2 Cette publicité doit être apposée avant de présenter le véhicule au contrôle technique. Elle doit rester sur le véhicule pendant toute la durée du meeting.

17.3 Espaces réservés au promoteur

Les espaces suivants du véhicule sont réservés à cet effet :

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

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

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

17.5 Caméra à bord

Si le promoteur installe des caméras à bord du véhicule pour la captation de la course, il faut prévoir un espace sur le tableau de bord, dans l'axe de la caméra, pour l'emblème officiel de la Série, apposé par le promoteur.

17.6 Sponsor incompatible

En cas d'incompatibilité d'un sponsor avec les sponsors du BTCS 2007, un concurrent pourra introduire une demande auprès du promoteur afin d'obtenir une exception pour une partie ou la totalité des espaces libres obligatoires susmentionnés. En cas d'approbation, les indemnités suivantes pour ce droit d'exception seront appliquées par véhicule et par sponsor :

- Bandeaux de pare-brise et de lunette arrière € 2.600;
- Numéros de départ à gauche et à droite et sur le toit: € 1.300 par sponsor;
- Plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière: € 1.300 par sponsor;
- Logo sur les deux côtés ou les quatre coins (ou équivalent): € 1.300.

17.7 Cette indemnité doit être payée au promoteur au plus tard 72 heures avant le début du meeting.

ART. 18: NUMEROS DE COURSE

18.1 Le promoteur du BTCS 2007 attribue à l'année un numéro de course par véhicule, après paiement des droits et lors de la publication de la liste officielle des participants.

18.2 Numéros réservés

18.2.1 En 2007, le numéro 1 sera attribué automatiquement au(x) premier(s) classé(s) du Drivers of the Year 2006.

Si les pilotes et/ou les concurrents ne participent plus au BTCS 2007, le numéro 1 sera attribué au team ayant engagé le véhicule triomphant.

Si cette équipe ne participe plus au BTCS 2007, le numéro 1 sera attribué au premier et ensuite au deuxième pilote du véhicule triomphant.

Si personne ayant droit au numéro 1 ne se dégage, ce numéro sera attribué au(x) deuxième(s) classé(s) du Drivers of the Year 2006 et ainsi de suite.

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

18.2.3 L'ordre des autres numéros de course sera déterminé de préférence par le classement final du Drivers of the Year 2006.

18.3 Installation

- 18.3.1 Chaque concurrent doit prévoir une espace de 50 x 50 cm sur les deux portes avant et sur le toit.
- 18.3.2 Les numéros et les fonds, de même que la publicité obligatoire, seront mis à disposition par le promoteur. Ils seront disponibles auprès du responsable paddock du BTCS 2007. Ils doivent être apposés en leur totalité avant le contrôle technique et pendant toute la durée du meeting:
- Sur les portes avant du véhicule.
 - Sur le toit, orienté en oblique vers l'avant droit.
- Si un concurrent n'utilise pas les numéros et les fonds du promoteur, les numéros doivent être parfaitement lisibles. Les numéros de portes doivent être apposés sur les portes avant et le numéro de toit doit être orienté en oblique vers l'avant droit.
- Pour les courses nocturnes, l'utilisation de fonds lumineux est recommandée.
- 18.3.3 Du côté droit et gauche de la bande pare-brise, un espace de 10 x 10 cm doit être réservé afin de placer à droite un autocollant avec le numéro de course du véhicule pour l'enregistrement du temps et à gauche un autocollant du contrôle technique (Art. 21.5).

ART. 19: DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR

- 19.1 Le bulletin 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 du contrôle administratif.
- 19.2 Seront délivrés par le promoteur :
- Cartes d'entrée et laissez-passer pour les voitures et le personnel. Ils peuvent être expédiés ou délivrés antérieurement dès que le bulletin de participation est dûment complété.
 - Deux (2) chasubles portant l'inscription Pitwall Access. Pour ces chasubles, une caution de € 250 sera demandée. La caution sera remboursée si les chasubles sont remises en bon état au secrétariat de course au plus tard une heure après la fin de la dernière course du BTCS 2007. Ces chasubles sont remises avant la première participation du véhicule. Le promoteur se réserve le droit de confier une troisième chasuble aux teams d'un véhicule et une cinquième chasuble aux teams de deux véhicules.
 - Six (6) brassards donnant accès à la voie de travail. Pour ces brassards, une caution de € 250 sera demandée. Cette caution sera remboursée si les brassards sont remis en bon état au secrétariat de course au plus tard une heure après la fin de la dernière course du BTCS 2007. Ces chasubles sont remises avant la première participation du véhicule.
 - Un (1) brassard par pilote donnant accès à la voie de travail.
 - Huit (8) cartes Team pouvant être utilisées en dehors des essais et des courses.
- 19.3 Pour les courses ayant lieu au Circuit de Zolder ou de Spa Francorchamps, les cartes et laissez-passer seront disponibles auprès du secrétariat du promoteur 14 jours avant le meeting. Si toutes les formalités du contrôle des documents sont remplies, ils peuvent être collectés par le chef d'équipe ou son préposé.
- 19.4 Pendant un week-end de course sur le Circuit de Zolder ou de Spa Francorchamps, les cartes et laissez-passer peuvent être enlevés au Welcome. Les heures d'ouverture sont reprises dans le timing du week-end en question.

ART. 20: VERIFICATIONS TECHNIQUES

- 20.1 Aucun véhicule ne pourra prendre part à un meeting tant qu'il n'a pas été approuvé par la Commission Technique.
- 20.2 L'endroit et l'heure des vérifications techniques seront communiqués dans le timing.
- L'organisation d'entraînements libres, qu'ils soient payants ou non, ne dispense pas les participants du contrôle technique dont l'horaire doit être scrupuleusement respecté sous peine d'amende (de € 125) ou d'exclusion de l'épreuve.

- 20.3 Chaque chef d'équipe doit présenter la carte d'identité du véhicule dûment et précisément complétée - voir Annexe 1 du Règlement Technique BTCS 2007 - et la signer avant le début du premier meeting auquel le véhicule participera. Sans ce document, aucune vérification technique ne sera possible.

Le chef d'équipe ou son préposé doit se présenter au Contrôle Technique muni du passeport technique d'épreuve (Art. 2.7 règlement technique BTCS 2007) et sa fiche "pneumatiques".

- 20.4 La Commission Technique vérifiera entre autres:
- La carte d'identité du véhicule.
 - La conformité du véhicule à sa carte d'identité.
 - La conformité du véhicule aux normes de sécurité applicables.
 - L'équipement ignifuge de chaque pilote: cagoule, sous-vêtements longs, chaussettes, combinaison, gants, casque et système HANS®. Le nom du pilote doit être visible sur le côté gauche du casque et sur la combinaison.

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

- 20.5 Tout véhicule qui, après approbation rendue par la Commission Technique, serait démonté ou modifié de telle manière à ce que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité à sa carte d'identité, doit être soumise à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis au meeting.
- 20.6 Chaque véhicule ayant été réparé après un accident avec des conséquences importantes, doit sur demande du Directeur de Course être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis au meeting.
- 20.7 Le Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs et la Commission Technique peuvent désigner à tout moment du meeting un véhicule pour vérification ultérieure. Le Directeur de Course peut faire arrêter tout véhicule ayant été impliqué dans un accident et le soumettre à un contrôle technique. Les frais d'un contrôle technique et/ou les frais découlant d'un contrôle technique sont à la charge du concurrent.
- 20.8 En cours de meeting, à tout moment, un contrôleur technique pourra s'assurer de la conformité d'un véhicule et prélever tel ou tel élément qu'il juge nécessaire, sans porter un préjudice sportif au concurrent.
- 20.9 En cas de non conformité, le véhicule ne pourra pas prendre le départ.

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

- 20.10 Le contrôle technique est habilité à plomber les éléments qu'il juge nécessaire.

ART. 21: VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- 21.1 L'endroit et l'heure des vérifications administratives seront repris dans le timing.
- 21.2 Chaque chef d'équipe doit se présenter en personne aux vérifications administratives. Seront vérifiés:
- La composition du team; les modifications relatives au concurrent, au véhicule, au chef d'équipe et/ou au(x) pilote(s) doivent être communiquées au plus tard avant la fin des vérifications administratives.
 - La licence de chaque nouveau pilote engagé, si nécessaire avec une autorisation par écrit de son ASN.
 - La licence du concurrent en cas de modification.
 - Le nom et la signature du chef d'équipe.
- 21.3 Il est interdit de participer à une séance quelconque de la course – faisant partie du meeting – sans casque et HANS® pourvus d'un autocollant numéroté RACB Sport.

- 21.4 A une date à préciser avant le premier meeting du BTCS 2007, chaque pilote doit se présenter en personne au contrôle des licences et à la procédure de pesage.

Il/elle doit être revêtu(e) de son équipement de course complet, conformément aux descriptions reprises à l'Art. 14.2 du Règlement Technique BTCS 2007, et il/elle doit porter son casque. Si un pilote est engagé pour la première fois à un meeting ultérieur, il/elle doit également se présenter en personne.

Le promoteur et/ou l'autorité sportive se réservent le droit de répéter la procédure de pesage à tout moment jugé nécessaire. Chaque pilote dont le poids se modifie profondément en cours de saison doit se présenter lui-même ou elle-même au contrôle.

- 21.5 Seulement après la fin des vérifications techniques, administratives et des documents, le chef d'équipe recevra un autocollant admettant le véhicule aux essais. Cet autocollant doit obligatoirement être apposé sur la partie supérieure gauche du pare-brise. Sans cet autocollant, le véhicule ne sera pas admis en piste.

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

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

I.B.P.T.

Département Licences
Boulevard de l'Astronomie 14, boîte 21
1210 Bruxelles
Tel 02/226.88.60-61-62
Fax 02/226.88.03

- 22.3 Toute information complémentaire peut être obtenue auprès du:

R.A.C.B. Département Radio

Bernard Brasseur
Rue Tiberghien 8
1210 Bruxelles
Tel 02/218.09.53
Fax 02/218.09.52
GSM 0495/27.09.53

ART. 23: PNEUS

23.1 Généralités

- 23.1.1 Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques (pneus slicks et pneus pluie) devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à codes-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits) appliqué sur un flanc des pneus lors de la vulcanisation.

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

La marque retenue par l'appel d'offres pour 2007 est "Michelin".

23.2 Distribution

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

début du meeting.

- 23.2.2 La distribution des pneus aura lieu avant la présentation du véhicule au Contrôle Technique. L'endroit et le moment de la distribution des pneus sont indiqués dans le timing.
- 23.2.3 Après attribution au hasard, les pneus de type "slicks" seront encodés et marqués par meeting, par le Manufacturier de pneus/Distributeur en présence d'un Commissaire Technique du RACB Sport.
- 23.2.4 Après encodage, le chef d'équipe ou son préposé recevra une fiche "pneumatiques". Cette fiche sera faite en trois exemplaires signés par le chef d'équipe ou son préposé, dont un pour le Manufacturier, un pour le team et un à remettre au Contrôle Technique lors de la présentation du véhicule.
- 23.2.5 Les pneus pourront être montés sur jantes par le Manufacturier de pneus/Distributeur ou par le pilote et/ou son mécanicien sous leur seule et unique responsabilité.
- 23.2.6 Le conservation et le stockage des pneus attribués seront sur la seule responsabilité de l'attributaire.
- 23.2.7 Les pneus déjà utilisés ou non peuvent être re-encodés et re-marqués lors de meetings suivant le premier marquage, en respectant l'Art. 23.3.

23.3 **Nombre maximum de pneus**

- 23.3.1 Pendant un meeting, un maximum de douze (12) pneus de type "slicks" peut être utilisé pour l'ensemble des essais qualificatifs et les courses, sauf pour la course des 12 Heures de Spa, qui fera l'objet d'un Règlement Additionnel.
- 23.3.2 Si un pneu est endommagé à un point tel qu'il ne permet plus d'être utilisé, il sera impossible d'obtenir un pneu de remplacement.
- 23.3.3 Les pneus pluie de la marque du manufacturier unique, pneus qui sont conçus pour l'utilisation sur piste humide, et sculptés à plus de 25% dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu, ne seront pas marqués. Le nombre des pneus pluie est libre pendant toute la durée du meeting.

23.4 **Modalités**

- 23.4.1 Pendant les essais qualificatifs, tout véhicule peut être arrêté à la fin de la voie des stands afin de contrôler les repères, apposés par la Commission Technique pendant le meeting en question.
- 23.4.2 Les repères des concurrents ne peuvent être apposés qu'en blanc.

23.4.3 L'emploi de pneus "slicks" non encodés ou non marqués est interdit, sauf lors des essais libres.

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

Le re-taillage des pneus pluies est autorisé pour des raisons de sécurité.

Les pneus intermédiaires sont interdits.

L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est interdit que ce soit sur la grille de départ, dans les paddock, les stands, etc.

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

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

- Course: exclusion de l'épreuve ou du meeting.

23.4.4 Toute facture et/ou tout compte éventuellement impayé(e) vis-à-vis du Manufacturier de pneus/Distributeur doit être réglé(e) avant le départ de la première course du meeting, sous peine d'exclusion du meeting.

ART. 24: POIDS ET HANDICAP DE POIDS

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

Tous les pilotes engagés dans la Série sont pesés, revêtus de leur équipement de course complet, lors de la première épreuve de la saison. Si un pilote est engagé plus tard dans la saison, il sera pesé lors de sa première épreuve. Les poids des pilotes sont ensuite consignés sur une liste qui est sous le contrôle du Délégué Technique du RACB Sport.

24.1.1 Pendant et après les séances d'essais qualificatifs:

- L'Organisateur devra prévoir une surface horizontale plate, mesurant 6 m x 3 m, sur laquelle le matériel de pesage sera installé et utilisé pour la procédure de pesage.
- Pendant les séances d'essais qualificatifs, les pilotes pourront être désignés au hasard pour la procédure de pesage. Dans la voie d'accès aux stands, le pilote sera informé que son véhicule a été sélectionné pour le pesage.
- Le pilote se rendra directement dans la zone de pesage et arrêtera son moteur.
- Le véhicule sera alors pesé et contrôlé, les résultats seront communiqués par écrit ou oralement au pilote.
- Un véhicule ou un pilote ne peuvent quitter la zone de pesage sans l'autorisation du responsable du pesage.
- Tout refus de se soumettre au pesage sera sanctionné par l'annulation des temps de la séance d'essais et éventuellement par d'autres sanctions laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

24.1.2 Après la course, chaque véhicule franchissant la ligne pourra être pesé.

24.1.3 Si le poids d'un véhicule, relevé conformément aux points 24.1.1 ou 24.1.2 ci-dessus, est inférieur à celui spécifié au règlement technique, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce du véhicule pour une raison de force majeure, le véhicule et son pilote se verront pénalisés comme suit :

- Essais qualificatifs : annulation de tous les temps de l'essai qualificatif en question.
- Course : exclusion de l'épreuve ou du meeting.

24.1.4 Seuls les Commissaires Techniques et les Officiels peuvent pénétrer dans la zone du pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, n'est autorisée dans cette zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces Officiels.

24.2 Handicap de poids

Un handicap de poids est appliqué aux pilotes/véhicules terminant dans le top trois d'une course du BTCS 2007. Ce handicap de poids sera ajouté à chaque véhicule/pilote au moins pour la durée du meeting suivant auquel il participe. Le handicap de poids embarqué dans le véhicule correspond au poids attribué au véhicule ou au pilote, en fonction de ce qui est le plus élevé.

24.2.1 L'échelle du handicap de poids pour chaque course est déterminée comme suit:

- Trois épreuves lors d'un même week-end (par épreuve)
 - 1^{er} + 30 kg
 - 2^{ième} + 20 kg
 - 3^{ième} + 10 kg
- Deux épreuves lors d'un même week-end (par épreuve)
 - 1^{er} + 45 kg
 - 2^{ième} + 30 kg
 - 3^{ième} + 15 kg

Le handicap de poids est cumulable lors d'un même meeting. Pour le meeting suivant, il sera ajouté au poids de référence, défini au point 4.1 du règlement technique du BTCS 2007. Le poids de référence ne concerne que les véhicules alignés en Classe S1.

24.2.2 Un véhicule qui est exclu pendant un meeting, recevra un résultat nul, mais aucune

modification du handicap de poids à un véhicule/un pilote ne sera admise.

- 24.2.3 Le handicap de poids maximal qui pourra être appliqué est de 90 kg par meeting. Néanmoins, si un véhicule ou un pilote portant un handicap de poids de minimum 50 kilos gagne encore une course lors du meeting suivant, le poids de référence sera augmenté de 50 kg supplémentaires jusqu'à la fin de la saison. Si il gagne encore une course lors du meeting suivant, le promoteur et le RACB Sport prendront conjointement des mesures supplémentaires.
- 24.2.4 Un véhicule/un pilote est considéré comme participant dès qu'il/elle franchit pour la première fois la ligne de départ dans une course ou passe le panneau "PIT EXIT" à la fin de la voie des stands. Si un véhicule/un pilote participe exclusivement aux essais qualificatifs, le handicap de poids ne peut pas être réduit pour le prochain meeting auquel il participe.
- 24.2.5 Pour les 12 Heures de Spa-Francorchamps, une mesure spéciale sera applicable. Celle-ci sera décrite dans le Règlement Additionnel.
- 24.2.6 La liste du handicap de poids sera communiquée sur le site internet du RACB Sport. Cette liste sera en outre publiée au moins deux heures avant le début des premiers essais qualificatifs au tableau officiel d'affichage.
- 24.2.7 La non application, l'omission ou la réduction de ce handicap de poids sera sanctionnée par l'exclusion du meeting.

ART. 25: SECURITE GENERALE

- 25.1 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus dans le code sportif applicable. Les concurrents ou leurs préposés ne peuvent pas utiliser des drapeaux ou signaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.
- 25.2 A l'exception du pilote qui se trouve au volant et les Officiels de la course, personne ne pourra toucher au véhicule à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand.
- 25.3 Le Directeur de Course ou le Responsable Médical en Chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une épreuve.
- 25.4 **Comportement sur la piste**
- 25.4.1 Pendant les essais et les courses, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste. Ils/elles doivent se comporter à tout moment conformément aux prescriptions du code sportif applicable.
- 25.4.2 Pendant les essais et les courses, les pilotes doivent être vêtus conformément aux prescriptions du Règlement Technique BTCS 2007. Dès que le véhicule est en mouvement, ils/elles doivent avoir fixé leurs ceintures de sécurité.
- 25.4.3 Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son véhicule à un endroit-sûr ou regagner son stand dès que cela peut se faire en toute sécurité.
- 25.4.4 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 concurrents.
- 25.4.5 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans la direction opposée à celle de la course à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner le véhicule d'une position dangereuse. Un véhicule peut seulement être poussé pour être éloigné d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires.
- 25.4.6 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. Si à ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction, il/elle ne sera pas exclu(e) de la course.

- 25.4.7 Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste et de rentrer à son stand en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 25.4.8 Si un véhicule s'arrête le long de la piste pendant la course et que le pilote s'en éloigne de plus de 20 mètres, ceci sera considéré comme un abandon du véhicule.
- 25.4.9 Un pilote abandonnant son véhicule doit le laisser au point mort et non fermé, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité de €250 maximum sera infligée.
- 25.4.10 En aucun cas, le pilote ne pourra traverser la piste à pied ou se rendre à pied sur la voie des stands, aux stands, au paddock ou sur la voie publique pour retourner ensuite à son véhicule. Toute infraction à cet article sera automatiquement considérée comme un abandon du véhicule.

25.5 Utilisation de l'éclairage

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

25.6 Conduire lentement

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

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

25.7 Restrictions dans la voie des stands

- 25.7.1 Pendant les essais et en course, une limitation de vitesse de 60 km/h sera imposée dans la voie des stands.
- 25.7.2 Les réparations ne peuvent être effectuées sur un véhicule que dans les stands, sauf dans les cas prévus aux articles 32.1.1, 32.2.3 et 36.3 et sauf par le pilote au volant, à condition qu'il utilise le matériel logé dans son véhicule. Toute aide extérieure entraînera l'exclusion immédiate du véhicule, à l'exception de l'article 7.3.4.
- 25.7.3 Un véhicule ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propres moyens dans la voie des stands. Chaque infraction pendant les essais sera sanctionnée d'une amende de €150; toute infraction pendant la course sera sanctionnée par une pénalité "Stop and go" de 10 secondes.
- 25.7.4 Pendant les essais, le moteur peut être mis en marche à l'aide du démarreur ou d'une source d'énergie extérieure.

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

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

Une source d'énergie supplémentaire peut être installée dans le véhicule, à condition que l'article 8.1 du règlement technique du BTCS 2007 soit respecté.

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

25.7.5 Seuls les membres d'un équipage, portant la chasuble spéciale 'Pitwall Access', peuvent se trouver dans la zone de signalisation pendant les essais et les courses, sauf pendant le premier tour où personne, sauf les Officiels, n'est admis dans cette zone.

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

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

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

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

25.8 Si un véhicule est impliqué dans un accident, il doit être présenté au Contrôleur Technique avant de quitter le circuit.

25.9 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord du Collège des Commissaires Sportifs.

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

25.11 A la demande expresse de la FIA, une attention toute particulière sera portée au respect des drapeaux et des injonctions des commissaires de piste ainsi qu'à toute infraction durant une procédure de Voiture de Sécurité. Le non respect des drapeaux rouges, blancs et jaunes donnera lieu irrévocablement à de lourdes sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting, voire la suspension de licence.

ART. 26: COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS

26.1 Pendant le meeting, un feu vert/rouge est allumé à la fin de la voie des stands. Les véhicules ne peuvent quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.

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

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

26.3 Un véhicule ne pourra se situer dans la "voie rapide" que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite et qu'il est mu par ses propres moyens.

26.4 Contrôle à la sortie de la voie des stands

26.4.1 Afin de vérifier l'identité du pilote derrière le volant et de la fermeture des ceintures de sécurité, chaque véhicule quittant la voie des stands lors des essais qualificatifs et des courses, doit s'arrêter à la hauteur du feu vert/rouge à la fin de la voie des stands.

- 26.4.2 Le commissaire de stand dispose d'un feu vert/rouge. Le non respect de ce feu sera sanctionné conformément aux articles 13.2, 13.3 et 13.4. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.
- 26.5 Pendant les essais, le warm-up et les courses de séries autres que BTCS 2007, 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 amende de € 50.

ART. 27: ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

- 27.1 Pendant les essais et les courses, tout ravitaillement en carburant ou réparation au véhicule en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.
- 27.2 Déplacement d'un véhicule**
- 27.2.1 A l'exclusion de l'article 7.3.4, il est interdit de pousser ou de tirer le véhicule ou de le faire pousser ou tirer pour rejoindre la voie des stands. Les contrevenants seront exclus de la course. Le véhicule peut être poussé jusqu'à son stand, dès que les quatre roues ont dépassé le panneau ou le pictogramme 'Pit Entry', jusqu'au panneau ou pictogramme 'Pit Exit'.
- 27.2.2 Un véhicule ne peut faire marche arrière dans la voie des stands que s'il est poussé.
- 27.2.3 Si un pilote dépasse son stand, le véhicule doit être poussé au stand sous la direction des commissaires de stand.
- 27.2.4 Pour faciliter le départ du stand, un véhicule dont le moteur a démarré, peut être poussé.
- 27.3 Tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, entraîne l'arrêt du moteur. Pour toute forme de réparation, réglage ou mise au point, le moteur peut être remis en marche, éventuellement au moyen d'une source d'énergie extérieure.
- 27.4 Comportement des mécaniciens**
- 27.4.1 Le nombre de mécaniciens pouvant travailler simultanément sur le véhicule est limité à :
- Deux au maximum pour le ravitaillement. Ils doivent porter une combinaison, une cagoule, des gants et des lunettes ou un casque ignifuge.
 - Pendant le ravitaillement au stand, un changement de pilote est permis.
 - Une seule personne et le pilote sortant peuvent aider le pilote à fixer ses ceintures de sécurité.
 - Toute autre intervention pendant le ravitaillement est interdite.
 - Un maximum de 4 mécaniciens pour toutes les autres interventions. Ils doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures.
 - Deux techniciens externes (par exemple pneus et freins) au maximum - portant un brassard - peuvent procéder aux vérifications sur un véhicule, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
 - Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.
- 27.4.2 Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque le véhicule est à l'intérieur du stand, si un stand est disponible. Dans ce cas, la porte du stand ne peut cependant pas être fermée. Lorsque le véhicule est prêt à rejoindre la course, il doit être poussé devant le stand et le moteur doit être redémarré par le pilote seul, sans aide extérieure.
- 27.5 L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est interdit que ce soit sur la grille de départ, dans les paddock, les stands, etc.
- 27.6 Si la largeur de la voie des stands le permet, l'emploi de bras-supports est autorisé pour faciliter l'utilisation de câbles et câblage. La longueur des bras-supports ne pourra pas dépasser les quatre mètres et ils doivent être suspendus à une hauteur de 2 mètres au minimum (mesurée à partir du pied du mur des stands).

ART. 28: RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

28.1 Les ravitaillements en carburant ne sont autorisés que devant le stand.

28.2 Prescriptions pour le ravitaillement

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

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

- a) Un réservoir autonome par stand, conformément au règlement technique BTCS 2007.
« Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 33 mm »
- b) Un réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le liant à l'orifice de remplissage du véhicule.
« Avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 30 mm »
- c) Un jerrycan métallique étanche d'une capacité maximale de 20 litres, muni d'une vanne, type un quart de tour d'un diamètre maximum de 1 inch (25.4 mm), poinçonné par le RACB Sport (ceci seulement pour ceux qui disposent encore de l'ancien réservoir, bouchon à visser).

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

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

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

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

ART. 29: BRIEFING

29.1 Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais qualificatifs, pour tous les concurrents (ou leur représentants attitrés), les pilotes des véhicules admis à participer aux essais qualificatifs et chefs d'équipe lors de chaque meeting. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le timing.

29.2 Tous les pilotes et chefs d'équipe doivent être présents pendant toute la durée du briefing et signer le formulaire de présence. En cas d'absence illégitime d'un chef d'équipe et/ou d'un pilote, une sanction de € 100 sera infligée. La justification de l'absence de la personne en question doit être remise par écrit au Directeur de Course, au moins une heure avant le début du briefing. De plus, chaque pilote et/ou chef d'équipe n'ayant pas assisté au briefing, doit se présenter chez le Directeur de Course avant que leur véhicule ne monte en piste.

29.3 Un membre de chaque team indique sur la liste de présence le pilote qui prendra le départ de la première course. Cette décision pourra être révoquée au plus tard jusqu'à deux heures avant le départ de la course. Si cette information n'est pas communiquée, une sanction de € 50 sera infligée, à payer au plus tard 30 minutes avant le départ de la course.

ART. 30: ESSAIS

30.1 Essais libres

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

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

La période des essais ne sera pas prolongée.

30.2 Essais qualificatifs

30.2.1 Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la course sans avoir participé aux essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé et sans avoir réalisé la norme de qualification sauf dérogation accordée par le Directeur de Course.

30.2.2 Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste pendant les essais.

30.3 Classification en groupes

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

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

30.3.1 Pendant la première séance qualificative, on participe comme suit:

- 15 minutes pour le groupe 1.
- 15 ou 30 minutes pour les groupes 1 et 2.
- 15 minutes pour le groupe 2.

Les véhicules du groupe 2 restent devant leurs stands jusqu'à la 15^{ème} ou 30^{ème} minute, qui sera signalée au moyen d'un drapeau vert à la fin de la voie des stands.

30.3.2 Pendant la deuxième séance qualificative, on participe comme suit:

- 15 minutes pour le groupe 2.
- 15 ou 30 minutes pour les groupes 2 et 1.
- 15 minutes pour le groupe 1.

Les véhicules de groupe 1 restent devant leurs stands jusqu'à la 15^{ème} ou 30^{ème} minute, qui sera signalée au moyen d'un drapeau vert à la fin de la voie des stands.

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

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

30.4 Facteurs d'influence

30.4.1 Si les circonstances atmosphériques changent rigoureusement au cours des essais qualificatifs, le Directeur de Course peut décider que les véhicules seront rangés sur la grille de départ en deux groupes gauche et droite, en fonction de la répartition.

Seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation de la notion "changer rigoureusement". Le temps le plus rapide pendant les essais qualificatifs déterminera la pole position. Contre cette décision, aucun recours légal n'est ouvert.

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

30.4.3 Pendant les essais qualificatifs, la période des essais sera prolongée jusqu'à leur limite, si les circonstances le permettent. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais étaient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de l'interruption sur la qualification des véhicules admis au départ ne pourra être admise.

30.4.4 En outre, si de l'avis du Directeur de Course, un arrêt est causé délibérément, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il a réalisés dans cette séance et ne pas être autorisé à participer à une autre séance d'essais ce jour-là.

30.5 Arrêt des essais qualificatifs

30.5.1 S'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais qualificatifs suite à l'encombrement total de la piste ou si la poursuite de l'essai qualificatif devient trop dangereuse suite aux circonstances atmosphériques ou d'autres circonstances, le Directeur de Course ou son préposé déploiera le drapeau rouge.

Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaires de piste. Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse et se dirigeront lentement vers la voie des stands pour se rendre à leur stand. Une défense générale de dépassement est d'application.

30.5.2 Tous les véhicules abandonnés le long de la piste pendant les essais qualificatifs pourront être remorqués aux stands par l'organisateur. Ils pourront participer de nouveau aux séances suivantes.

30.5.3 Au cas où une ou plusieurs séances d'essais qualificatifs étaient interrompues de cette façon, aucune réclamation relative aux effets éventuels de cette interruption sur les résultats des pilotes ou du véhicule ne pourra être admise.

30.6 Enregistrement des temps

Tous les tours d'une séance d'essais chronométrés sont qualificatifs afin de déterminer la position de départ des véhicules pour la course. A l'exception des tours pendant lesquels le drapeau rouge est déployé, chaque franchissement de la ligne de départ par le véhicule compte pour un tour complété.

30.7 Norme de qualification

30.7.1 Le temps de qualification minimal pour le véhicule s'élève à un maximum de 130% de la moyenne des trois meilleurs temps réalisés dans chaque Classe pendant les essais qualificatifs; sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.

30.7.2 Afin d'être admis à la course, chaque pilote doit parcourir au moins un tour chronométré des essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé et sur lequel il participera à la course, sauf dérogation du Collège des Commissaires Sportifs.

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

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

30.8 Mesure d'exception

30.8.1 Pour autant que le nombre maximal de véhicules admis ne soit pas dépassé, le Collège des Commissaires Sportifs pourra admettre à la course des véhicules et/ou pilotes qui n'ont pas réalisé la norme de qualification, à condition que:

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

30.8.2 A cette fin, ils doivent introduire une demande par écrit auprès du Directeur de Course, au plus tard trois heures avant le début de la course.

ART. 31: GRILLE DE DEPART

- 31.1 A la fin des essais qualificatifs, le temps le plus rapide de chaque véhicule sera officiellement publié.
- 31.2 Les chronos de la première séance d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ de la course 1.
- 31.3 Les chronos de la deuxième séance d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ de la course 2.
- 31.4 Le résultat de la course 2 déterminera l'ordre de la grille de départ de la course 3.
- 31.5 Aux 12 Heures de Spa-Francorchamps, les meilleurs temps des séances d'essais qualificatifs détermineront l'ordre de la grille de départ.
- 31.6 Les temps de qualification vont au véhicule et sont donc valables pour un, deux, trois ou quatre pilotes, s'ils ont tous roulé aux essais (minimum un tour chronométré par pilote). Une dérogation peut être accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- Si deux ou plusieurs véhicules ont réalisé le même temps, la meilleure place sera attribuée au premier véhicule ayant réalisé ce temps.
- 31.7 Le véhicule le plus rapide prendra le départ de la course sur la position de la grille qui était celle de la pole position l'année précédente ou, s'il s'agit d'un nouveau circuit ou d'un circuit modifié, celle qui a été désignée comme telle par la FIA.
- La grille de départ est composée de deux files de véhicules parallèles et équidistantes.
- 31.8 Tout concurrent dont le véhicule est dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit doit en informer le Relation Concurrents au maximum une heure avant le départ de la course. S'il est régulièrement qualifié, il pourra participer à l'autre ou aux autres courses du meeting.
- 31.9 Au cas où un véhicule ne pourrait pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres véhicules maintiennent leur position sur la grille.

ART. 32: PROCEDURE DE DEPART

32.1 Quitter la voie des stands

- 32.1.1 20 minutes avant le départ de la course, les véhicules quittent la voie des stands ou le paddock et prennent leurs positions sur la grille provisoire.
- 32.1.2 Les véhicules couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de la Course. A la fin de ce tour, ils peuvent soit emprunter la voie des stands, soit s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

32.2 Grille de départ

- 32.2.1 L'approche du départ sera annoncée par le déploiement des signaux "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" avant le départ du tour de formation; chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.
- 32.2.2 Lorsque le signal "10 minutes" est déployé et que le signal sonore est 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 que tous les véhicules auront passé la ligne de sortie des stands à l'issue du départ définitif.

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

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

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

32.2.4 Panneau trois (3) minutes: début du compte à rebours

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

32.3 **Tour de formation**

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

32.3.2 Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau.

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

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

S'il refuse de démarrer après plusieurs tentatives, il doit être poussé jusqu'à l'entrée ou la sortie du stand (comme spécifié par le Directeur de Course lors du briefing des pilotes) où les mécaniciens pourront essayer de le faire démarrer.

32.3.4 Lors du départ, la procédure est la même.

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

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

32.3.5 Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. La voiture officielle de l'organisation doit rouler à environ 80 km/h lors du tour de formation.

La voiture officielle de l'organisation se retire à la fin du tour de formation et tous les véhicules vont prendre place sur la grille de départ.

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

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

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

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

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

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

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

- a) S'il commence à pleuvoir après la présentation du panneau cinq (5) minutes, mais avant le feu vert, un panneau "Start delayed" sera montré sur la ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point dix (10) minutes;
- b) Si le départ de la course est imminent et que de l'avis du Directeur de Course la quantité d'eau sur la piste est telle que celle-ci ne puisse être négociée en sécurité, même avec des pneus "sculptés", le Directeur de Course pourra retarder le départ de la course en demandant que le panneau "Start delayed" soit présenté simultanément avec un panneau "10" sur fond rouge.

Ce panneau "10" sur fond rouge signifiera qu'il doit y avoir un délai de 10 minutes avant que ne soit reprise la procédure de départ. Si les conditions atmosphériques se sont améliorées au terme de cette période de 10 minutes, un panneau "10" sur fond vert sera présenté. Le panneau "10" sur fond vert signifiera que le drapeau vert sera présenté dix (10) minutes plus tard.

Cinq (5) minutes après la présentation du panneau "10" sur fond vert, la procédure de départ commencera et les panneaux normaux afférents à la procédure de départ (c'est-à-dire 5, 3, 1 min., 30 secondes) seront présentés.

Cependant si les conditions atmosphériques ne se sont pas améliorées dans les dix (10) minutes suivant la présentation du panneau "10" sur fond rouge, le panneau "10" sur fond rouge sera présenté de nouveau, ce qui signifiera un délai supplémentaire de dix (10) minutes avant que la procédure de départ puisse être reprise.

Cette procédure pourra être répétée plusieurs fois.

A tout moment, pendant la présentation du panneau "10" (sur fond rouge ou vert), celle-ci sera accompagnée d'un avertissement sonore.

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

32.4 **Conditions exceptionnelles**

Dans des conditions exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. La procédure est reprise dans l'article 34.8.

ART. 33: COURSE

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

Les courses pourront se suivre directement ou non.

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

de départ. Au panneau 5 minutes, toutes les interventions devront être terminées.

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

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

Pour les éventuelles courses de 45 minutes, se reporter au Règlement Particulier du meeting.

ART. 34: VOITURE DE SECURITE

- 34.1 La Voiture de Sécurité portera les mots « SAFETY CAR » en caractères d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de deux feux orange sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les véhicules en course, et qui sera en contact radio permanent avec la direction de course.
- 34.2 Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la Voiture de Sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment là (excepté en application du point 34.8 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et rentrera dans la voie des stands.
- 34.3 La Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.
- 34.4 Chaque infraction sur la réglementation relative à la Voiture de Sécurité sera sanctionnée par une pénalité "Stop and go" de 10 secondes.
- 34.5 **Procédure**
- 34.5.1 Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau « SC », qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. A la ligne de départ, le feu clignotant jaune sera allumé. Tous les véhicules doivent ralentir et tout dépassement sera strictement interdit.
- 34.5.2 La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de l'emplacement déterminé lors du briefing et gagnera la piste, où que se trouve le véhicule en tête de la course.
- 34.5.3 Tous les véhicules en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les véhicules n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la Voiture de Sécurité) après le retour aux stands de la Voiture de Sécurité. Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :
- si un véhicule y est invité par la Voiture de Sécurité
 - selon 34.8 ci-après
 - tout véhicule entrant dans les stands pourra dépasser un autre véhicule ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la 1ère ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini au point 34.10 ci-dessous
 - tout véhicule quittant les stands pourra être dépassé par un autre véhicule sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2ème ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini en 34.10 ci-dessous
 - lors de son retour aux stands, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des véhicules sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1ère ligne de la Voiture de Sécurité
 - si un véhicule ralentit en raison d'un problème grave.
- 34.5.4 Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité

fera signe de dépasser à tous les véhicules se trouvant entre cette voiture et le véhicule de tête. Ces véhicules continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.

- 34.5.5 La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le véhicule de tête soit derrière la Voiture de Sécurité 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 véhicule de tête (ou le véhicule de tête de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture (excepté en application du point 34.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et tous les autres véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.
- 34.5.6 Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les véhicules concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité et la file de véhicules qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Un véhicule regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, tous les véhicules devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout véhicule entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe.
- 34.5.7 Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle. Lorsque la Voiture de Sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- 34.6 Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.
- 34.7 Si la course se termine alors que la Voiture de Sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les véhicules se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.
- 34.8 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un véhicule est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre véhicule en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et doit se ranger à l'arrière de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de véhicules selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille. Une pénalité "Stop and go" de 10 secondes sera infligée à tout pilote qui aura, de l'avis du Directeur de Course, dépassé sans nécessité un autre véhicule pendant le premier tour.
- 34.9 Il n'y aura qu'une Voiture de Sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres Voitures de Sécurité, stationnées à équidistance autour du circuit. Lorsque plusieurs Voitures de Sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :
- Le point de départ de chaque Voiture de Sécurité doit être annoncé à tous les pilotes.

- Lorsque les Voitures de Sécurité quitteront le circuit, des feux verts s'allumeront sur la ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de commissaire de piste déploieront alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.
- 34.10 Pour les circuits sur lesquels les procédures de la Voiture de Sécurité doivent être appliquées, deux « lignes de la Voiture de Sécurité » continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :
- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : l'endroit 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 : l'endroit où les véhicules quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des véhicules en course sur la piste. Un véhicule qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un véhicule quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

ART. 35: SUSPENSION DE LA COURSE

35.1 S'il s'avère nécessaire de suspendre la course parce que la sécurité ne peut plus être garantie, 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 commissaires de piste et les feux d'annulation seront allumés sur la ligne de départ.

35.2 Lorsque le signal de suspension de la course sera donné, tous les véhicules devront immédiatement réduire leur vitesse et tout dépassement sera strictement interdit. Les pilotes doivent pouvoir s'arrêter à tout moment.

35.3 Tous les véhicules doivent avancer lentement et s'aligneront en une seule file à la ligne 'drapeau rouge', le véhicule de tête en première position. Si le véhicule de tête sur la piste ne se trouve pas devant la file, tous les véhicules situés entre lui et la ligne du drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un autre tour une minute 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.

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

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

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

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

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

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

35.6 Pendant la suspension de la course, ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés.

ART. 36: REPRISE DE LA COURSE

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

36.2 10 minutes avant la reprise de la course, le signal "10 minutes" est déployé à la hauteur de la ligne 'drapeau rouge', accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les panneaux "5 minutes", "1 minute" et "30 secondes" sont déployés.

36.3 Lorsque le panneau "1 minute" est déployé, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique et les Officiels doivent immédiatement quitter la piste, avant que le panneau 30 secondes ne soit donné.

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

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

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

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

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 dans la voie des stands pourra 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.

Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

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

36.5 Une pénalité "Stop and go" de 10 secondes, pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant ce tour.

36.6 La Voiture de Sécurité entrera dans les stands après un tour sauf si le personnel des équipes nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention. En cas de déviation, la procédure Voiture de Sécurité est reprise telle qu'elle est décrite à l'Art. 34.5.

36.7 Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

ART. 37: ARRIVEE

37.1 Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée côté piste au véhicule de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé. En même temps que le signal de fin de course, le feu rouge à la fin de la voie des stands est allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.

- 37.2 Si le signal de fin de course est donné pour quelque autre raison que celle prévue à l'Art. 37.1 avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de course, la course sera considérée comme terminée au moment où le drapeau à damier aura été abaissé. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 37.3 Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les véhicules circulant doivent se rendre du circuit directement au parc fermé, sans s'arrêter, sans recevoir un objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance sauf celle des commissaires de piste, si nécessaire. Le dépassement volontaire d'un véhicule est interdit, sous peine de sanction.
- 37.4 Tout véhicule ne pouvant pas atteindre le parc fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront le véhicule au parc fermé, si possible.

ART. 38: PARC FERME

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

ART. 39: DEMONTAGE

- 39.1 Les Commissaires Techniques, après accord du Collège des Commissaires Sportifs, peuvent demander le démontage partiel ou total d'un véhicule. La demande sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs.
- 39.2 Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce sans compensation financière.
- 39.3 A tout moment, les concurrents peuvent être désignés pour fournir des échantillons de carburant. Il doit être possible de prélever trois (3) litres de carburant à tout moment.
- 39.4 Le concurrent se verra informer du lieu, de la date et de l'heure du démontage par convocation établie par le Collège des Commissaires Sportifs avec copie à la Commission Technique et à l'Organisateur du BTCS.
- Ce démontage se fera dans un délai de 72 heures maximum sauf en cas de force majeure et en accord avec toutes les parties. Le Collège des Commissaires Sportifs fixera alors un nouveau délai.
- 39.5 Lors d'un démontage, en aucun cas, un Commissaire Technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce en conformité avec le Code Sportif International / Chapitre X, 145 et 146.
- 39.6 Le Collège des Commissaires Sportifs publiera les résultats pour chaque véhicule vérifié et, à la demande, les mettra à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsque le véhicule sera trouvé en infraction au Règlement Technique du BTCS 2007.
- Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.
- 39.7 Lors d'un meeting (qualification(s) et course(s)), la période légale de parc fermé pourra être utilisée à des fins de contrôle technique.

- 39.8 Tout contrôle technique commencé ou planifié prolongera pour le ou les véhicule(s) concerné(s) la période de parc fermé même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres véhicules.

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

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

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

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

ART. 40: CEREMONIE FINALE

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

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

ART. 41: APPROBATION

Règlement approuvé par le RACB Sport le 16 janvier 2007.
Numéro visa : 07-BTCS / S-01

Annexe 1 – Règlement d'Ordre Intérieur

Annexe 2 – Formulaires de participation

Annexe 3 – Pénalités standards 2007