

RACE PROMOTION NIGHT

9 NOVEMBRE 2013

REGLEMENT SPORTIF

INDEX

1. DEFINITIONS - DESCRIPTIONS
2. MODALITES DE PARTICIPATION
3. LICENCES
4. MEETING
5. DIVISIONS
6. VOITURES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS
7. CHANGEMENT DE VOITURE
8. ORGANISATION
9. ASSURANCES
10. CONDITIONS GENERALES
11. SANCTIONS
12. PILOTES – CHANGEMENT DE PILOTE
13. PUBLICITE OBLIGATOIRE
14. NUMEROS DE COURSE
15. DELIVRANCES DES DOCUMENTS PAR L'ORGANISATEUR – CONTROLE DES DOCUMENTS
16. SIGNALISATION ENTRE PILOTE, MUR DE LA VOIE DES STANDS ET STAND
17. SECURITE GENERALE
18. COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS
19. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS
20. PNEUS
21. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT
22. BRIEFING
23. ESSAIS
24. GRILLE DE DEPART
25. PROCEDURE DE DEPART
26. SAFETY CAR
27. CODE 60
28. SUSPENSION DE LA COURSE
29. REPRISE DE LA COURSE
30. ARRIVEE
31. PARC FERME
32. CLASSEMENT
33. CEREMONIE FINALE
34. INFORMATIONS GENERALES
35. TIMING GENERAL
36. APPROBATION

ART. 1: DEFINITIONS - DESCRIPTION

- 1.1 En référence aux dispositions générales du Règlement Général des Organisations de l'ASBL Terlaemen 2013, sera disputée dans le cadre du meeting 'Race Promotion Night', les « 1000 km de Zolder » un 'Non Championship Event'.
L'asbl Terlaemen/Circuit Zolder, ci-après dénommée l'organisateur, sise à Terlaemen 30, 3550 Heusden-Zolder organise le 'Race Promotion Night – 1000 km de Zolder ' le 9 novembre 2013.
- 1.2 Le 'Race Promotion Night – 1000 km de Zolder' est organisé conformément aux dispositions du code sportif international de la FIA et ses annexes, du Code Sportif National, du présent règlement et du Règlement Particulier.
Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement et au Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).
- 1.3 Le présent Règlement Sportif a été publié le 09/10/2013 et entre immédiatement en vigueur.
- 1.4 L'organisateur se réserve le droit d'apporter une ou plusieurs modifications au présent règlement, en accord avec le RACB Sport. Toutes les parties concernées seront notifiées de ces modifications au moyen d'une note affichée au tableau d'affichage officiel.
- 1.5 En cas de controverse sur l'interprétation du présent Règlement Sportif, seule la version néerlandaise fera foi.
- 1.6 Le 'Race Promotion Night – 1000 km de Zolder 2013' a le statut 'OPEN'.

ART. 2: MODALITES DE PARTICIPATION

2.1 Droit d'utilisation de l'infrastructure

Les '1000 km de Zolder' sont réservés aux voitures valablement engagées et conformes aux éléments de sécurité du Règlement Technique du Belgian Racing Car Championship ou du Special Open Trophy.

Toutes les voitures Special Open Trophy ou autres voitures basses doivent être conforme aux dispositions supplémentaires reprise ci-dessous :

- Voiture de type sportscars conforme à l'art. 259.16 (Les structures de sécurité des voitures construite après 2004, testée et approuvée par la FIA.)
- Utilisation obligatoire d'un réservoir de sécurité. (type FT3, FT3.5, ...)
- Utilisation obligatoire de phare avant de couleur jaune.
- Toute lampe avant additionnelle doit être de couleur jaune.
- Utilisation obligatoire de :
 - o 2 lampes additionnelles dirigées vers l'avant de couleur jaune installées sur l'arceau de sécurité, Sans modification de celui-ci.
 - o Une série de leds d'une couleur (sauf rouge) dirigée vers l'avant et installée sur l'arceau de sécurité.
- Cylindrée maximum : 3000 cc.
- Dont le reste de l'équipement de sécurité est conforme au BSOT.

Afin d'éviter tout problème lors de l'épreuve, l'acceptation des véhicules sera conditionnée par la réception, avant le 21/10/2013, et l'approbation d'un dossier technique comprenant :

- Une photo $\frac{3}{4}$ avant et une $\frac{3}{4}$ arrière de la voiture,
- Une photo du numéro de châssis.
- Une copie complète du certificat d'approbation de la structure de sécurité de la FIA,

- Une copie du certificat du réservoir de sécurité ainsi qu'une photo de l'étiquette apposée sur le réservoir.
- Toutes informations complémentaires jugées nécessaire par le concurrent.

2.1.1 Le nombre de voitures admises aux essais et à la course est déterminé conformément à l'annexe O du Code Sportif Internationale de la FIA et/ou le règlement particulier. Toutefois, une dérogation peut être accordée par la Commission d'Homologation des Circuits, mais elle doit être approuvée par le RACB Sport.

2.1.2 Afin de pouvoir participer aux '1000 km de Zolder', il faut verser par voiture les droits d'engagement, pour acquérir :

- Inscription au '1000 km de Zolder 2013';
- Les frais de participation à l'épreuve;
- Forfait pour les frais d'organisation techniques et sportifs ;
- Participation dans les frais de promotion du meeting et des services offerts aux participants.

Les droits d'engagements "1000 km de Zolder" doivent être versé sur le numéro de compte :

ING

Compte n° 335-0340431-07

IBAN BE74 3350 3404 3107

BIC BBRUBEBB

Au nom de VZW Terlamen/Circuit Zolder, Terlaemen 30 – B-3550 Heusden-Zolder – Belgique avec en communication "1000 km de Zolder 2013".

Montant : € 1.000,00 (excl. TVA) par voiture

2.1.3 Les droits d'utilisation restent la propriété de l'organisateur, même si le numéro de voiture attribué ne prend pas le départ. Aucun remboursement, total ni partiel, ne sera fait à un numéro de voiture exclu par la direction de la course. Le droit d'usage ne sera remboursé complètement qu'en cas d'annulation du meeting ou en cas d'engagement refusé par l'organisateur. En cas d'un remboursement éventuel, la somme de € 100 sera déduite à titre de frais d'enregistrement.

2.2 Règlement pratique

2.2.1 Toute information complémentaire relative aux 1000 km de Zolder sera envoyée à l'adresse email indiquée sur le formulaire de participation.

2.2.2 Toute facture et/ou tout compte éventuellement impayé(e) vis-à-vis de l'organisateur doit être réglé(e) avant la délivrance des documents, effectuée par l'organisateur, sous peine d'exclusion du meeting.

2.2.3 Tout dommage apporté au circuit ou aux installations impliquant l'organisateur ainsi qu'aux biens matériels et/ou immatériels de ou gérés par l'asbl Terlamen, doit être communiqué immédiatement au secrétariat de course. 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 valide.

3.2 Pilotes

Les '1000 km de Zolder' sont ouverts aux :

- Titulaires d'une licence internationale FIA A, B ou C
- Titulaires d'une licence belge B-Circuit (minimum exigé pour GT3)
- Titulaires d'une licence belge C-Circuit ou C-Circuit Stage

- Titulaires d'autres licences européennes de même niveau, sans autorisation délivrée par leur ASN
- Titulaires d'autres licences étrangères de même niveau, avec autorisation délivrée par leur ASN et et accord du RACB Sport.

Un pilote, dont lequel la licence est suspendu par une instance compétente du sport automobile, ne peut pas participer à l'épreuve.

3.3 **Contrôle des licences**

Lors du contrôle administratif tous les pilotes (ou leur chef d'équipe) participant aux 1000 km de Zolder doivent se présenter avec leur licence chez le représentant de RACB Sport. On doit aussi présenter une licence concurrent valide. Se présenter trop tard au contrôle administratif, peut impliquer une amende administrative de € 250, et ceci par licence présentée trop tard. Une dérogation justifiée est seulement possible après une demande écrite au directeur de course et après approbation des commissaires sportifs.

ART. 4: EPREUVE

4.1 9 novembre 2013 – Circuit Zolder

4.2 Essais qualificatifs

9 novembre 2013 : 1000 km de Zolder

4.3 Course

9 novembre 2013 : 1000 km de Zolder

La procédure sera expliqué lors du briefing.

4.4 Pendant les essais et la course, la piste est exclusivement réservée aux véhicules moteurs dont le niveau sonore L_{Amax} , circulant à vitesse en pleine charge n'excède pas les 95 dB(A).

La sonométrie pour définir le niveau sonore maximal pendant les passages successifs doit se dérouler comme suit:

- La distance de mesure du milieu du véhicule (= ligne de conduite moyenne) jusqu'au point de mesure est de ± 10 m;
- La hauteur de mesure est de 1,5 m au-dessus du revêtement routier et du niveau du sol adjacent;
- La lecture du niveau sonore maximal lors d'un passage se fait sur l'appareil de mesure avec réglage du pesage A et selon la mesure de temps 'FAST' (= mesure de temps rapide) ;
- Une boule éolienne est installée sur le microphone de l'appareil de mesure pendant les mesures de son;
- La présence d'éléments abat-son à moins de 3 m derrière le point de mesure où le microphone est aménagé, est défendue.

Toute voiture non-conforme aux restrictions sonores imposées qui produit plus de 95 dB(A), devra immédiatement quitter la piste pour être réparée.

A la hauteur de la ligne d'arrivée, le drapeau noir avec cercle orange sera déployé en même temps que le numéro de voiture. Le pilote devra s'arrêter à l'endroit indiqué et signer le formulaire du constat du dépassement.

Une deuxième infraction pendant le même meeting entraînera l'exclusion immédiate de la voiture du meeting en question.

Toutes les voitures doivent être à tout moment conforme aux restrictions sonores du circuit.

4.5 Le drapeau à damier sera présenté au pilote de tête au moment où il franchira la ligne d'arrivée, à la fin de période prescrite de la course. La ligne d'arrivée consiste en une ligne unique traversant la piste.

ART. 5: DIVISIONS

5.1 Répartition des Divisions :

1000 km de Zolder

- Division 1 : Voitures GT
 - Classe 1 : + 3.601 cc
 - Classe 2 : 2.000 cc - 3.600 cc
 - Classe 3 : - 2.000 cc

- Division 2 : Voitures de Tourisme et Silhouettes
 - Classe 1 : + 2.500 cc
 - Classe 2 : - 2.500 cc
 - Classe 3 : Silhouettes

- Division 3 : Historic GT et Tourisme (Classic et Youngtimers)
 - Classe 1 : Classic
 - Classe 2 : Youngtimers

- Division 4 : Prototype
 - Classe 1 : CN 2000
 - Classe 2 : Sportscars

5.2 Coefficient correcteur de cylindrée.

Moteur diesel : cylindrée x 1,5

Simple turbo ou compresseur: cylindrée x 1,7

Double turbo ou compresseur: cylindrée x 2

Moteur rotatif : x 1,5

ART. 6 : VEHICULES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS

6.1 Contrôle technique

Chaque voiture inscrite doit être présentée au contrôle technique pendant les heures prévues sur le timing. Sur chaque voiture, la publicité obligatoire et les numéros de course (avec éclairage comme indiqué dans art. 14.3) doivent être apposés avant que les voitures sont présentées au contrôle technique. Conjointement avec la voiture on doit aussi présenter tous les vêtements des pilotes inscrits sur la voiture en question, comme indiqué dans art. 12.5. Se présenter trop tard au contrôle technique peut impliquer une amende administrative de € 250. Les exceptions sur le règlement mentionné ci-dessus sont seulement possible après une demande écrite au directeur de course et après approbation de la commission technique.

6.2 La liste « Véhicules et pilotes admis aux essais » est publiée au tableau officiel d'affichage, au moins une heure avant le début des premiers essais qualificatifs du meeting.

A partir de cette liste pour ce meeting spécifique, le nombre maximal de véhicules admis sera ensuite déterminé proportionnellement par classe. Le Collège des Commissaires Sportifs, en accord avec le Directeur de Course, décidera de la répartition éventuelle des arrondis entre les classes. Aucun recours légal n'est possible contre cette décision.

ART. 7 : CHANGEMENT DE VEHICULE

Si un équipage désire changer de véhicule pendant le meeting, il doit adresser une demande au Collège des Commissaires Sportifs au moins deux heures avant le début de la course. Après l'acceptation éventuelle par le

Collège des Commissaires Sportifs, le véhicule doit être approuvé par la Commission Technique et il prendra le départ de la course '1000 km de Zolder' depuis la pitlane.

ART. 8 : ORGANISATION

8.1 Liste des officiels de la course :

Race Director	Lode KERSTEN	Lic. n° 1707
Directeur de Course	Dirk AERTS	Lic. n° 2459
	Urbain VANDUFFEL	Lic. n° 1924
	Wim VAN EMELEN	Lic. n° 1708
Relations concurrent	Jean-Marie JORISSEN	Lic. n° 1788
Secrétaire du meeting	Lucia GALLUCCI	Lic. n° 1559
Commissaire Technique en Chef	Guillaume PHILTJENS	Lic. n° 1469
Commissaire de Route en Chef	Johan AERTS	Lic. n° 1709
Commissaire de Stand en Chef	Kris DEWILDE	Lic. n° 0135
Médecin en Chef	Erik BEULS	Lic. n° 2754
Chef Sécurité (RCC)	Tony EYCKMANS	Lic. n° 0589
Chef Chronométrage	Harald ROELSE	Lic. n° NL 10974
Collège des Commissaires Sportifs		
Président du Collège	Jan DHONDT	Lic. n° 2385
Membres	Guy DAUBIE	Lic. n° 2652
	Philippe LACKMAN	Lic. n° 2040
Stagiaire	Loïc BACQUELAINE	Lic. n° 3022

8.2 Organisation des meetings

1000 km de Zolder :
Un essai chronométré de maximum 50 minutes.

8.3 Course

La course des 1000 km de Zolder sera disputée sur 8 heures maximum.

8.4 En fonction des exigences du timing, l'organisateur pourra admettre certaines exceptions. Le timing définitif d'un meeting sera approuvé par le RACB Sport.

ART. 9 : ASSURANCES

L'organisateur prend les dispositions nécessaires telles que prescrites dans la Code Sportif du RACB Sport. Cette police d'assurance peut être consultée par chaque pilote et chaque chef d'équipe au secrétariat de course.

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

ART. 10 : CONDITIONS GENERALES

10.1 Fonction du chef d'équipe

Chaque concurrent doit désigner par écrit un chef d'équipe par numéro de voiture engagé et lui donner procuration pour accomplir toutes les activités mentionnées ci-après qui se rapportent au '1000 km de Zolder 2013'.

Le chef d'équipe ne peut pas avoir la qualité de pilote, même pas sur une autre voiture de '1000 km de Zolder 2013. Il/elle doit assurer personnellement et conjointement avec les membres de l'équipe 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 le formulaire de participation avant la date de clôture.
- S'assurer que ses pilotes et lui-même se présentent au contrôle administratif du meeting.
- S'assurer que sa voiture et/ou ses pilotes sont à tout moment d'un meeting conformes au présent règlement.
- Avant la fin du contrôle administratif, communiquer à l'organisateur la composition du team qui participera au meeting, s'il y a un changement par rapport au formulaire de participation.
- Prendre livraison de la publicité obligatoire.
- Prendre livraison du transpondeur pour l'enregistrement du temps et le respect strict des instructions relatives à l'installation et au traitement.
- Prendre livraison et accuser réception des instructions ou communications émanant des officiels.
- A tout moment du meeting, rester à la disposition du Directeur de la Course, du Collège des Commissaires Sportifs et de la Commission Technique.

ART. 11: SANCTIONS

- 11.1 Le Directeur de Course doit notifier le collège des commissaires sportifs qui pourra décider d'appliquer les sanctions prévues par le présent Règlement Sportif.

Pour tout cas non prévu dans ce présent Règlement Sportif, il fera rapport au Collège des Commissaires Sportifs, qui appliquera la réglementation prévue au Code Sportif International ou au Code Sportif National.

- 11.2 Pendant la course : tout dépassement au moment du déploiement du drapeau jaune et/ou toute infraction à une procédure Safety Car ou Code 60, ainsi que le dépassement de la vitesse maximale autorisée de 60 km/h dans la voie des stands – *la voie des stands est la partie comprise entre les panneaux "Entry Pitlane" et "Exit Pitlane"; la voie des stands est divisée en trois parties: la partie contre le mur est la zone de signalisation, la partie contre le mur des boxes (garages) est la zone interne, la seule zone où les interventions sur la voiture sont autorisées et la partie intermédiaire est la zone de circulation – 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 "Entry Pitlane" et la piste - entraînera les pénalités et sanctions suivantes:*
- 1^{ère} infraction: pénalité "Drive Through".
 - 2^{ème} infraction identique: pénalité "Stop and go" de 10 secondes dans la zone « Stop and go ».
 - 3^{ème} infraction identique: pénalité "Stop and go" de 1 minute dans la zone « Stop and go ».

Lors d'une éventuelle infraction identique suivante, les sanctions applicables sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

Pendant l'arrêt de la voiture dans la zone "Stop and go" personne, à l'exception des officiels de la course, ne pourra toucher à la voiture.

- 11.3 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les essais chronométrés, elles seront sanctionnées comme suit:
- 1^{ère} infraction: annulation des temps de l'essais chronométré en question
 - 2^{ème} infraction identique: renvoi de 10 places de la grille de départ
 - 3^{ème} infraction identique: prendre le départ fin de la grille

Lors d'une éventuelle infraction identique suivante, les sanctions applicables sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

- 11.4 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les 10 dernières minutes de la course, elles seront sanctionnées par une déduction d'un tour de course.
- 11.5 Si une pénalité "Drive Through" ou "Stop and go" est imposée à une voiture, le signal "Drive Through" ou "Stop and go" sera déployé en même temps que le numéro de course de la voiture en question.
- 11.6 Une pénalité "Drive Through" ou "Stop and go" ne peut pas être combinée avec un arrêt aux stands ou un ravitaillement dans la zone de ravitaillement. Dans ce cas, la voiture ne pourra s'arrêter dans la voie des stands qu'après l'autorisation expresse du Directeur de la course et ce pour des raisons de sécurité. Toute infraction sera sanctionnée par une nouvelle pénalité "Drive Through".
- 11.7 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 "Drive Through" ou "Stop and go" accompagné du numéro de course.
- 11.8 Le non-respect du signal "Drive Through" ou "Stop and go", du drapeau noir ou du drapeau noir avec cercle orange, sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 11.9 Pour toute autre irrégularité, pour tout comportement anti-sportif même en dehors des essais et des courses, les sanctions applicables sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs qui décidera en accord avec le Directeur de Course.

ART. 12 : PILOTES, CHANGEMENT DE PILOTE

- 12.1 Pendant toute la durée du meeting, minimum 2 et maximum 5 pilotes sont autorisés sur une voiture.
- 12.2 Après la fin du contrôle administratif, la composition du team participant au meeting ne pourra plus changer. Sauf en cas de force majeure, qui seront considérés séparément, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs.
- 12.3 Un pilote doit conduire la voiture seul et sans aide. Dans le cas des pilotes invalides, les aides à la conduite devront être approuvées par le RACB Sport.
- 12.4 Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe. Le pilote doit sortir du véhicule par ses propres moyens. Le dispositif de retenue de la tête (système HANS®) peut être soutenu par le pilote entrant ou une tierce personne afin d'aider le pilote à sortir de son véhicule.
- 12.5 Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements ignifuges (combinaison, sous-vêtements, gants, cagoule, chaussures) et un casque 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.
- 12.6 Pendant les 1000 km de Zolder un pilote ne pourra pas rouler plus de 3 heures consécutive. Après chaque changement de pilote, le pilote doit avoir une période de repos de au moins 1 heure avant qu'il reprenne le volant.

ART. 13 : PUBLICITE OBLIGATOIRE

- 13.1 Avant l'épreuve, l'organisateur renseignera les chefs d'équipe sur la publicité obligatoire et il la mettra à leur disposition au plus tard lors du contrôle administratif.

13.2 Cette publicité doit être affixée avant de présenter la voiture au contrôle technique. Elle doit rester sur la voiture pendant toute la durée du meeting.

13.3 **Espaces réservés à l'organisateur**

Les espaces suivants de la voiture sont réservés à cet effet :

- Le bord supérieur du pare-brise (bande solaire);
- Une bande à l'avant et à l'arrière de l'endroit de fixation de la plaque d'immatriculation. Si elles ne peuvent être apposées, elles seront remplacées par des autocollants de mêmes dimensions ;
- Une bande de 50 cm de large et 10 cm de haut au-dessus et au-dessous des numéros de course, sur les portes ou des espaces équivalents ;
- Logo d'un sponsor (30 x 10 cm ou surface équivalente) sur les deux côtés de la voiture ;
- Logo d'un sponsor (30 x 10 cm ou surface équivalente) sur les quatre coins de la voiture.

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

- Pendant les essais chronométrés, les temps d'essai seront annulés et la voiture sera renvoyée à la dernière place de la grille de départ.
- Pendant le warm up, la voiture ne pourra pas ou plus participer au warm up.
- Pendant la course, la voiture peut être exclue irrévocablement de la course.

13.5 **Caméra à bord**

Si l'organisateur installe des caméras à bord de la voiture pour la captation de la course, il faut prévoir une espace sur le tableau de bord, dans la vue de la caméra, pour l'emblème officiel de l'organisateur, et/ou d'un sponsor apposé par l'organisateur.

13.6 **Sponsor incompatible**

En cas d'incompatibilité d'un sponsor avec les sponsors des 1000 km de Zolder 2013, un concurrent pourra introduire une demande auprès de l'organisateur afin d'obtenir une exception pour une partie ou la totalité des espaces libres obligatoires susmentionnées. En cas d'approbation, les indemnités suivantes pour ce droit d'exception seront maintenues par voiture et par sponsor:

- Bande de soleil: € 1700.
- Numéros de départ à gauche et à droite et sur le toit: € 800 par sponsor.
- Plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière: € 800 par sponsor.
- Déфлекteurs arrières (ou équivalent): € 800.

13.7 Cette indemnité doit être payée à l'organisateur au plus tard 72 heures avant le début du meeting.

ART. 14 : NUMEROS DE COURSE

14.1 L'organisateur des 1000 km de Zolder 2013 attribue les numéros de course lors de la publication de la liste officielle des participants.

14.2 **Installation**

14.2.1 Chaque concurrent doit prévoir un espace assez large/haut sur les deux portes avants et sur le toit.

14.2.2 Les numéros, de même que la publicité obligatoire, seront mis à disposition par l'organisateur. Ils seront disponibles lors du contrôle administratif. Ils doivent être apposés en leur totalité avant le contrôle technique et pendant toute la durée du meeting:

- Sur les portes avant de la voiture, perpendiculairement à l'axe de la route.
- Sur le toit, en position centrale et orientés en avant.
- Petit numéro sur le parebrise (droite).

Exception sera faite pour les véhicules homologués sans toit. Dans ce cas, ils devront être installés sur le capot.

14.3 Eclairage des numéros de compétition pour les « 1000 km de Zolder » :

- Les éclairages des numéros des portes doivent être utilisés. Le système d'éclairage doit être en fonction en même temps que les phares du véhicule. L'éclairage des numéros de course se fera avec des lampes additionnelles et un fond réfléchissant ou avec l'utilisation de numéros rétro éclairé.
- A aucun moment, une lumière blanche vers l'arrière ne sera autorisée, même pour les numéros de compétition. Cette règle est d'application pour les lumières qui s'allument dans le but d'identifier un véhicule.
- A aucun moment, une lumière rouge vers l'avant ne sera autorisée, même pour les numéros de compétition. Cette règle est d'application pour les lumières qui s'allument dans le but d'identifier un véhicule.
- Il est interdit d'équiper une voiture de compétition de feux clignotants additionnels et/ou de type « gyrophares ».

ART. 15 : DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR L'ORGANISATEUR – CONTRÔLE DES DOCUMENTS

15.1 Le formulaire d'inscription doit être dûment complété et signé avant la clôture des engagements. Toute modification relative au(x) pilote(s) ou au concurrent doit être communiquée au plus tard lors des vérifications administratives.

15.2 Seront délivrés par l'organisateur:

- Cartes d'entrées et laissez-passer pour les voitures et le personnel.
- Laissez-passer spécifique pour la zone de ravitaillement (2).
- Trois (3) chasubles oranges. Pour ces chasubles, une caution de € 100 sera demandée, pour avoir accès à la zone de signalisation. La caution sera remboursée si les chasubles sont remis en bon état au secrétariat de course, au plus tard une heure après la fin des « 1000 km de Zolder 2013 ».
- Six (6) brassards verts. Pour ces brassards, une caution de € 100 sera demandée, pour avoir accès à la zone de travail. La caution sera remboursée si les brassards sont remis en bon état au secrétariat de course, au plus tard une heure après la fin des « 1000 km de Zolder 2013 ».

ART. 16 : SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND

16.1 Il est interdit d'utiliser un système de radiocommunication ou écouteurs, installés dans le casque. Un système de radiocommunication avec appareil auditif directement dans l'oreille (du type earplug) est admis.

16.2 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 de l'épreuve introduire une demande auprès de :

I.B.P.T.
Département Licences
Ellipse Building – Bâtiment C
Boulevard du Roi Albert II, 35 – 1030 Bruxelles
Tél. +32 2 226 88 88
Fax +32 2 226 88 77
E-mail : ann.van.den.bossche@bipt.be

ART. 17 : SECURITE GENERALE

- 17.1 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus par le code sportif applicable. Les concurrents ou leurs préposés ne doivent pas utiliser de drapeaux ou signaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.
- 17.2 A l'exception du pilote qui se trouve au volant et les Officiels de l'épreuve, personne ne pourra toucher au véhicule à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand.
- 17.3 Le Directeur de Course et le Responsable Médical en Chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée du meeting.
- 17.4 **Comportement sur la piste**
- 17.4.1 Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre l'extinction du feu rouge (Art. 25.3.7) et le moment où le dernier véhicule entre dans le parc fermé, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception :
- Des Commissaires de Piste ou d'autre personnel autorisé dans l'exercice de leurs fonctions.
 - Des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des Commissaires de Piste.
 - Du personnel des équipes lorsqu'il pousse un véhicule ou enlève du matériel de la grille après que tous les véhicules en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.
- 17.4.2 Pendant les essais et la course, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste. Ils/elles doivent se comporter à tout moment conformément aux prescriptions du code sportif applicable.
- 17.4.3 Pendant les essais et la course, les pilotes doivent être vêtus conformément aux prescriptions du Code Sportif International. Dès que le véhicule est en mouvement, ils/elles doivent avoir fixé leurs ceintures de sécurité.
- 17.4.4 Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son véhicule à un endroit sûr ou regagner son stand dès que cela peut se faire en toute sécurité.
- 17.4.5. Pendant les essais et la course, un véhicule qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres participants.
- 17.4.6. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans la direction opposée à celle de la course à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner le véhicule d'une position dangereuse. Un véhicule peut seulement être poussé pour être éloigné d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires de Piste.
- 17.4.7 Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager son véhicule d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance. Le véhicule peut également être dégagé grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (ex. tracteur, etc.) et continuer la course. Si après ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction, il/elle ne sera pas exclu(e) de la course.
- 17.4.8 Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 17.4.9 Un pilote abandonnant son véhicule doit le laisser au point mort et non fermé, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité financière de € 250 maximum sera infligée.
- 17.4.10 En aucun cas, le pilote ne pourra traverser la piste à pied, sauf pour rejoindre une zone de sécurité, ou se rendre à pied sur la voie des stands, aux stands, au paddock ou sur la voie publique pour retourner

ensuite à son véhicule. Chaque infraction à cet article sera considéré automatiquement comme un abandon du véhicule.

17.5 Utilisation de l'éclairage

17.5.1 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 ».

17.5.2 Dès qu'il utilise des pneus pluie et des pneus causant de la projection d'eau, le pilote doit actionner l'éclairage de son véhicule, ainsi que le feu de pluie. Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu arrière ou feu de pluie défectueux. Dans le cas où le véhicule serait arrêté pour cette raison, il pourra reprendre les essais ou la course une fois l'anomalie réparée.

17.6 Conduite au ralenti

Un véhicule qui ne peut plus circuler à vitesse de course pendant l'épreuve – *c'est-à-dire considérablement plus lent que sa vitesse normale et considérablement plus lent que le reste du peloton ; seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation* – pourra couvrir une 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 n'est possible.

17.7 Restrictions dans la voie des stands

17.7.1 Pendant les essais et la course, une limitation de vitesse de 60 km/h sera imposée dans la voie des stands.

17.7.2 Les réparations ne peuvent être effectuées sur un véhicule que dans la voie des stands ou les stands, sauf dans les cas prévus aux articles 25.2.2, 22.3.3, 25.4, et sauf par le pilote au volant, à condition qu'il utilise le matériel logé dans son véhicule. Toute aide extérieure entraînera l'exclusion immédiate du véhicule.

17.7.3 Un véhicule ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propre moyens dans la voie des stands. Chaque infraction pendant les essais sera sanctionnée d'une pénalité financière de € 150 ; toute infraction pendant la course sera sanctionnée par un « Stop and go » de 10 secondes.

17.7.4 Pendant les essais, le moteur peut être mis en marche à l'aide d'une batterie externe.

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

Si le véhicule veut rejoindre la course après un arrêt aux stands, toutes les roues doivent être en contact avec le sol avant que le pilote, seul assis au volant, ne puisse démarrer le moteur. Chaque infraction sera pénalisée par un « Stop and go » de 10 secondes.

Une source d'énergie supplémentaire peut être installée dans le véhicule à condition que le Règlement Technique de la série, dans laquelle la voiture roule normalement, soit respecté.

Pour faciliter le départ du stand, une voiture dont le moteur est démarré, peut être poussée.

17.7.5 Seul les membres d'un équipage, portant la chasuble spéciale, ainsi que leurs pilotes en combinaison peuvent se trouver dans la zone de signalisation pendant les essais et la course, sauf pendant le premier tour où personne, sauf les Officiels, n'est admis dans cette zone.

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

- 17.7.6 Pendant la procédure de départ (« signal 3 minutes ») et le premier tour de la course, personne à l'exception des Officiels de l'épreuve, ne peut se trouver dans la zone de signalisation.
- 17.7.7 A tout moment des essais, warm up et la course, la voie des stands et la zone de signalisation sont interdites aux personnes de moins de 16 ans. A l'exception des animaux appartenant aux services de sécurité, la présence d'animaux sur la piste, dans la voie des stands et/ou dans la zone de signalisation, est interdite.
- 17.8 Si un véhicule est impliqué dans un accident, il doit être présenté à la Commission Technique avant de quitter le circuit.
- 17.9 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.
- 17.10 Tout non respect des conditions générales de sécurité du Code Sportif applicable ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'épreuve du véhicule et/ou du/des pilote(s) en question.
- 17.11 A la demande expresse de la FIA, une attention toute particulière sera portée au respect des drapeaux et des injonctions des Commissaires de Piste ainsi qu'à toute infraction durant une procédure de Voiture de Sécurité. Le non respect des drapeaux rouges, blancs et jaunes donnera lieu irrévocablement à de lourdes sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, voire la suspension de licence.

ART. 18 : COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS

- 18.1 Pendant l'épreuve, un Commissaire de Stand dispose d'un feu vert/rouge à la fin de la voie des stands. Le non respect de ce feu sera sanctionné conformément aux Articles 11.2, 11.3 et 11.4. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.
- 18.2 Tout concurrent, chef d'équipe, pilote, mécanicien et membre du team doit faire preuve de la discipline nécessaire à ne pas mettre en danger la sécurité générale.
- Les concurrents et les teams ne peuvent pas peindre de lignes où que ce soit dans la voie des stands.
 - La 'voie rapide' doit être libre de pièces et matériel.
 - La présence de toute source de chaleur produisant une flamme est défendue dans la voie des stands et dans les stands.
 - Tous les appareils électriques doivent être conformes aux normes de sécurité applicables.
 - Il est strictement interdit de souder dans la voie des stands et/ou dans les stands.
 - Il est strictement interdit de fumer dans la voie des stands et/ou dans les stands.
 - Pendant les essais, le warm up et la course, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doit rester dans le stand jusque l'arrêt de la voiture en question. Immédiatement après le départ de la voiture, tout matériel et/ou pneus doivent être mis dans le stand.
- 18.3 Un véhicule ne pourra circuler dans la 'voie rapide' que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite, les ceintures attachées.
- 18.4 Pendant les essais et les courses des autres séries, aucun matériel ni le véhicule ne peuvent se situer dans la voie des stands, afin de ne pas déranger les participants aux autres séries. Toute infraction sera sanctionnée par une pénalité financière de € 100.

- 18.5 Il incombe au pilote à bord de son véhicule de ne quitter son stand après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les véhicules dans la voie rapide ont la priorité sur ceux qui quittent la voie de travail.
- 18.6 Pendant le meeting, seul les pilotes, les personnes portant un chasuble et les chefs d'équipe / mécaniciens avec brassard, sont admis dans le pitlane de chaque équipe. Les personnes portant un brassard ne sont seulement admis que lorsque leur voiture fera un pitstop et jusqu'à la voiture est partie.

ART. 19 : ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

- 19.1 Pendant les essais, le warm up et la course, tout ravitaillement en lubrifiant et liquides divers en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.
- 19.2 **Déplacement d'une voiture**
- 19.2.1 Il est interdit de pousser ou de tirer le véhicule ou de le faire pousser pour rejoindre la voie des stands (sauf admis ou effectué par l'organisation). Le véhicule peut être poussé jusqu'à son stand, dès la zone de ravitaillement, jusqu'au panneau ou pictogramme 'Pit Exit'.
- 19.2.2 Un véhicule ne peut faire marche arrière dans la voie des stands que s'il est poussé.
- 19.2.3 Si un pilote dépasse son stand, le véhicule doit être poussé au stand sous la direction des Commissaires de Stand.
- 19.2.4 Pour faciliter le départ du stand, un véhicule dont le moteur a démarré, peut être poussé.
- 19.3 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.
- 19.4 **Comportement des mécaniciens/chef d'équipe**
- 19.4.1 Le nombre de mécaniciens pouvant travailler simultanément sur le véhicule est limité à :
- Deux au maximum pour le ravitaillement. Ils doivent porter une combinaison, des gants, des chaussures solides et fermées, une cagoule et des lunettes ou un casque ignifugé.
 - ° Pendant le ravitaillement au stand, un changement de pilote est permis. (seulement pendant les essais)
 - ° Toute autre intervention pendant le ravitaillement est interdite.
 - Durant l'arrêt aux stands de son véhicule, le pilote remplacé ou un mécanicien peut aider le nouveau pilote à s'installer à bord du véhicule. Une seule personne ou le pilote sortant peuvent aider le pilote à fixer ses ceintures de sécurité et soutenir le dispositif de retenue de la tête (HANS®).
 - Pour toutes les autres opérations, y compris les changements de pneus :
 - Un maximum de 4 mécaniciens de l'équipe du véhicule participant peut travailler sur le véhicule à tout moment (excepté dans les cas prévus dans cet article).
 - En plus, un mécanicien peut nettoyer le pare-brise.
 - Au maximum, 2 pistolets pneumatique ou électrique (uniquement à l'aide de batteries) peuvent être utilisés pour les écrous de fixation des roues.
 - Toutes les personnes précitées doivent porter le brassard spécifique.
 - Si le pilote effectue une intervention sur le véhicule, il sera compté comme mécanicien.
 - Une équipe pourra se voir infliger une pénalité pour tout membre d'équipe supplémentaire en plus des personnes autorisées.

Toutes les personnes travaillant sur le véhicule doivent porter au moins des pantalons longs et un shirt/une chemise à manches longues et des solides chaussures fermées qui les protègent physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures. Les shorts, T-shirts et sandales sont interdits.

- Deux techniciens externes (par exemple pneus et freins) au maximum peuvent procéder aux vérifications sur un véhicule, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
- Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.
- La personne qui fait le data log de la voiture est aussi considérée comme mécanicien.

19.4.2 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.

19.5 Si la largeur de la voie des stands le permet, l'emploi de bras-supports est autorisé pour faciliter l'utilisation de câbles et câblage. La longueur des bras-supports ne pourra pas dépasser les quatre mètres et ils doivent être suspendus à une hauteur de 2 mètres au minimum (mesurée à partir du pied du mur des stands) par des chaînes ou câbles métalliques (les sangles sont interdites).

ART. 20 : PNEUS

La marque des pneus est libre. L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est autorisé dans les box.

ART. 21 : RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

21.1 Pour l'emploi de carburant, une caution de **€ 1.500,00** sera versée au moyen d'un virement au compte ING 335-0340431-07 de l'asbl Terlamen et ceci avant la date du **4 novembre 2013**, en mentionnant la référence : « 1000 km de Zolder 2013 – Essence – numéro de compétition x ».

Données bancaires asbl Terlamen

ING NV, Numéro de compte ING NV 335-0340431-07

IBAN BE 74 3350 3404 3107, BIC code BBRUBEBB

Le décompte définitif sera effectué la semaine après l'épreuve.

21.2 Pendant la course, la présence de carburant dans les boxes, à l'arrière des boxes, dans le pitlane, est strictement interdit. Durant l'intégralité de la course, les concurrents devront utiliser le carburant fourni par l'organisateur.

21.3 Le ravitaillement en carburant pendant la course ne peut se faire que dans la zone de ravitaillement (*c.-à-d. l'endroit dans la voie des stands où se trouvent les pompes à essence*) et par les préposés de l'organisateur par les pompes à essence prévus (elles seront mises en œuvre dès le samedi 9 novembre 2013 à 13.45 heures). L'essence fournie est de l'essence sans plomb (98 octanes). Des additives peuvent être ajoutées dans des récipients de 1 litre maximum.

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

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

Le ravitaillement en carburant se fait directement dans le véhicule au moyen d'un pistolet, éventuellement à l'aide d'un accessoire vide. Capacité maximum de carburant délivrée lors du ravitaillement aux pompes d'essences est de 100 litres/arrêt.

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

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

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

Lors de l'arrêt du véhicule dans la zone de ravitaillement, ces personnes devront ouvrir l(es) orifice(s) de remplissage et mettre les accessoires éventuels (pour le remplissage et/ou la purge) et ajouter des additives éventuels. La mise à terre du véhicule est obligatoire.

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

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

Le responsable de chaque team réceptionne après chaque ravitaillement une souche de contrôle (cette souche sera impérative pour l'établissement définitif du décompte du carburant livré).

Dès le départ du véhicule, tous les membres du team du véhicule doivent quitter la zone de ravitaillement.

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

- 21.4 Les voitures prenant du diesel, doivent se ravitailler à l'aide des membres du team dans la zone prévue à cet effet et au moyen de jerrycans métalliques avec une capacité maximale de 20 litres, prévu d'un robinet de fermeture du type ¼, avec une ouverture de déversement de 1 inch maximum (25.4 mm). Le ravitaillement ne peut s'effectuer qu'avec un jerrycan à la fois. Pendant le ravitaillement de la voiture dans la zone prévue, un membre du team doit se trouver à proximité de l'orifice de remplissage avec un extincteur prêt à l'emploi (à environ 2 mètres de l'orifice de remplissage). Cette personne doit quitter la zone de ravitaillement immédiatement après la fin du ravitaillement de la voiture. Si cette personne n'est pas présente, le ravitaillement de la voiture ne pourra pas avoir lieu. Les jerrycans peuvent être équipés d'un système d'aération avec vanne obturatrice. La capacité maximale de l'orifice de l'entonnoir est 10 litres.

- 21.5 Les concurrents peuvent ravitailler en carburant (jusqu'au moment du départ) aux pompes dans le paddock zone 4. Ravitailler devant ses stands respectifs est autorisé jusqu'au départ de la course.

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

Lors du ravitaillement il est autorisé de détacher les ceintures de sécurité et de donner des boissons au pilote (changer le bidon n'est pas autorisé).

La voiture peut être poussée vers le stand, à partir de la zone de ravitaillement.

Tout changement de pilote se fait exclusivement dans la voie des stands, devant son stand. L'emploi des téléphones portables dans la zone de ravitaillement est strictement interdit.

21.6 Ravitaillement en carburant pendant les essais et le warm up

Devant son propre stand avec une tour de ravitaillement autonome ou un réservoir standard ou un réservoir sans pression avec une capacité de maximum 35 litres ou une jerry can métallique d'une capacité maximale de 20 litres (approbation/sticker RACB).

- Le ravitaillement peut être effectué seulement au début ou à la fin d'un arrêt au stand.
- Pendant le déroulement du ravitaillement, la voiture doit rester sur ses roues et ne pourra pas changer de niveau.
- Le pilote peut rester à bord de la voiture, mais le moteur doit être coupé.
- Le chef d'équipe doit s'assurer qu'un membre du team, muni d'un extincteur en état de marche et avec une capacité minimale de 5 kg, se trouve à minimum 2 mètres de l'orifice de remplissage de la voiture pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant.
Le ravitaillement est à effectuer par maximum 2 personnes, désignés pour cette opération, portant une combinaison ignifugé, des gants ignifugé, des chaussures solides et fermées, une cagoule ignifugé et des lunettes de sécurité ou un casque ignifugé.
- Pendant le ravitaillement toute autre intervention est interdite sauf changement de pilote.
- Avant et pendant le ravitaillement la voiture doit être raccordé électriquement.

ART. 22 : BRIEFING

- 22.1 Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais qualificatifs, pour tous les pilotes des véhicules admis à participer aux essais qualificatifs et chefs d'équipe. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le timing.
- 22.2 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 d'un chef d'équipe et/ou d'un pilote, une pénalité financière de € 100 par personne absente sera infligée. La demande éventuelle de dérogation à ne pas participer de la personne en question doit être motivée et ensuite 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.
- 22.3 Un membre de chaque team indique sur la liste de présence le pilote qui prendra le départ de la 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 pénalité financière de € 100 sera infligée, à payer au plus tard avant le départ de la course.

ART. 23 : ESSAIS

- 23.1 Un essais qualificatif de 50 minutes maximum pour les '1000 km de Zolder'.

23.2 Modalités

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

23.3 Transpondeur

Pour une bonne récupération des données par la Commission de chronométrage, chaque véhicule doit être équipé d'un transpondeur.

Les teams ne disposant pas d'un transpondeur peuvent le louer auprès du secrétariat Tour de Contrôle / Circuit Zolder. Chaque team est responsable du montage de son propre transpondeur.

Si après la course le transpondeur n'est pas retourné, € 400,00 sera facturé au team.
Les éventuels coûts de réparation des transpondeurs endommagés seront à la charge du team.

23.4 Normes de qualification

23.4.1 Le temps de qualification minimal s'élève à un maximum de 130% de la moyenne des trois meilleures voitures par division.
Sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.

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

23.5 Mesure d'exception

23.5.1 Pour autant que le nombre maximal de véhicules admis en course et qualifiés 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.).

23.5.2 A cette fin, ils doivent introduire une demande par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs, au plus tard trois heures avant le début de la course.

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

ART. 24 : GRILLE DE DEPART

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

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

24.3 Le véhicule qui a réalisé le temps le plus rapide prendra le départ de la course sur la pole position (gauche).
La grille de départ est composée de deux files de véhicules placés de manière parallèle et équidistante.

24.4 La grille de départ définitive de la course sera publiée au moins une heure avant la course. Si un véhicule ne peut pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres véhicules maintiennent leur position sur la grille.

ART. 25: PROCEDURE DE DEPART

25.1 Quitter la voie des stands

25.1.1 15 minutes avant l'heure du départ de la course, les voitures quittent le paddock ou la voie des stands et prennent leurs positions sur la grille provisoire.

25.1.2 Les voitures couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de Course. A la fin de ce tour, elles prennent la voie des stands ou s'arrêtent sur la grille de départ, moteur arrêté.

25.2 Grille de départ

25.2.1 L'approche du départ sera annoncée par le déploiement des signaux "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" avant la fin du tour de formation ; chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

25.2.2 Signal « 5 minutes » : il sera permis de travailler sur les véhicules jusqu'au signal « 5 minutes ». Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité « Stop and go » de 1 minute.

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.

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

25.2.4 Lorsque le signal "1 minute" est déployé, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'un dispositif de démarrage extérieur. Tout le personnel technique des teams et les officiels doivent quitter la grille.

25.3 Tour de formation

25.3.1 30 secondes après déploiement du signal "30 secondes", un drapeau/feu vert sera déployé à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation en restant dans l'ordre de la grille de départ et sous la conduite de la voiture officielle de l'organisation. Pendant ce tour de formation, les essais de départ sont interdits, sous peine d'une pénalité « Drive Through », et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

25.3.2 Pendant le tour de formation, les dépassements seront seulement autorisés si une voiture est retardée en quittant sa position de grille et si les voitures derrière elle ne peuvent pas éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du peloton, auquel cas les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

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

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

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

25.3.4 Tout véhicule qui ne peut pas maintenir l'ordre de départ pendant le tour de formation doit prendre le départ de la course du fond de la grille.

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

25.3.5 Pendant le tour de formation, toutes les voitures doivent adapter leur vitesse, de sorte qu'elles suivent la voiture précédente avec un écart de cinq longueurs de voiture au maximum. Chaque voiture incapable de suivre respecter la vitesse ou la distance par rapport à la voiture précédente, doit immédiatement quitter la piste et circuler sur la bande herbeuse ou toute autre bande de décélération ; elle pourra seulement rejoindre la piste après le passage de tout le peloton. Les juges de fait contrôleront cette procédure. Chaque infraction à cette règle sera sanctionnée par une pénalité "Drive Through".

25.3.6 Pendant le tour de formation, la vitesse de la voiture de la Direction de Course sera d'environ 80 km/h.

La voiture de la Direction de Course se retire à la fin du tour de formation. Les véhicules continuent seuls sous la direction du véhicule en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse du véhicule en pole position peut être contrôlée au radar par un juge de fait. Tout écart entre les vitesses prévues (de 70 à 90 km/h), avant que le départ ne soit donné, pourra donner lieu à une pénalité « Drive Through ».

25.3.7 Il y aura un départ lancé. Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant les feux rouges. Pendant la procédure de départ (signal 3 minutes) et jusqu'à la fin du premier tour, personne, à l'exception des Officiels, ne pourra se trouver dans la zone de signalisation.

25.3.8 Si un problème se produit lorsque les véhicules atteignent la ligne à la fin du tour de formation, le feu rouge restera allumé et les feux clignotants oranges seront aussi allumés. En même temps, le panneau « EXTRA FORMATION LAP » sera montré. Tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes. Les véhicules restent en formation, sous la direction du véhicule en pole position, et effectueront un autre tour de formation. Ils seront rejoints et accompagnés par la voiture de la Direction de Course.

25.4 Conditions exceptionnelles

25.4.1 Une déviation de la procédure de départ est possible, s'il commence à pleuvoir après déploiement du signal "5 minutes" et si de l'avis du Directeur de la course, les teams devaient se voir accorder la possibilité de changer de pneus. A ce moment-là, le signal "start delayed" sera déployé. La procédure de départ recommencera à partir du déploiement du signal "5 minutes".

25.4.2 Dans des conditions exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Safety Car – *la Safety Car portera l'inscription "Safety Car" sur l'arrière et sur les côtés ; elle est équipée de gyrophares jaunes sur le toit.*

ART. 26: SAFETY CAR

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

26.2 Lors de l'ouverture de la voie des stands pour la course, la Voiture de Sécurité doit être en position à l'avant de la grille de départ et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point 26.8 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et quittera la piste.

26.3 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.

26.4 Chaque infraction sur la réglementation relative à la Voiture de Sécurité sera sanctionnée par une pénalité « Drive Through ».

26.5 Procédure

26.5.1 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.

- 26.5.2 La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de l'emplacement déterminé lors du briefing et gagnera la piste, là où se trouve le véhicule en tête de la course.
- 26.5.3 Tous les véhicules en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de véhicule et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les véhicules n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la Voiture de Sécurité) après que la Voiture de Sécurité a quitté la piste.
Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :
- si un véhicule y est invité par la Voiture de Sécurité
 - selon 26.8 ci-après
 - tout véhicule entrant dans les stands pourra dépasser un autre véhicule ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini au point 26.10 ci-dessous
 - tout véhicule quittant les stands pourra être dépassé par un autre véhicule sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2^{ème} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini en 26.10 ci-dessous
 - lors de son retour aux stands, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des véhicules sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité
 - si un véhicule ralentit en raison d'un problème grave.
- 26.5.4 Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert ou fera signe de dépasser à tous les véhicules se trouvant entre cette voiture et le véhicule de tête. Ces véhicules continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.
- 26.5.5 La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le véhicule de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (uniquement d'application si le véhicule de tête se trouve sur la piste) et que les autres véhicules soient alignés derrière le véhicule de tête (ou, s'il y a plusieurs Voitures de Sécurité, tous les véhicules dans le secteur de cette Voiture de Sécurité).
Une fois derrière la Voiture de Sécurité, le premier véhicule de la file (ou le premier véhicule de la file de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule (excepté en application du point 26.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et tous les autres véhicules doivent rester en formation aussi serrés que possible.
- 26.5.6 Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les véhicules des concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité et la file de véhicules qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire. Un véhicule regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, tous les véhicules devront la suivre sur la voie des stands sans dépasser. Tout véhicule entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le stand ou à l'emplacement attribué à son équipe.
- 26.5.7 Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle quittera la piste à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de véhicule derrière lui. Lorsque la Voiture de Sécurité quittera la piste, la course reprendra et les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et ensuite remplacés par des drapeaux verts agités, les 15 feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- 26.6 Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

- 26.7 Si la course se termine alors que la Voiture de Sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les véhicules se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale (sur la piste) sans être autorisés à doubler.
- 26.8 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un véhicule est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau.
Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre véhicule en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et doit se ranger à l'arrière de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de véhicules selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille. Une pénalité « Stop and Go » de 10 secondes sera infligée à tout pilote qui aura, de l'avis du Directeur de Course, dépassé sans nécessité un autre véhicule pendant le premier tour.
- 26.9 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 de voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :
- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : au point où il est jugé raisonnable d'autoriser un véhicule entrant dans les stands à dépasser la Voiture de Sécurité ou tout autre véhicule de course resté en piste. Il s'agit également du point où les véhicules en compétition peuvent dépasser la Voiture de Sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.
 - Ligne 2 de la Voiture de Sécurité : au point où les véhicules quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des véhicules en course sur la piste. Un véhicule qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un véhicule quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

ART. 27: CODE 60

- 27.1 Dans le cas où il s'avérerait nécessaire de neutraliser la course en raison de l'encombrement du circuit suite à un véhicule en panne le long du circuit ou autre rendant la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera un CODE 60.
- 27.2 Quand l'ordre sera donné d'utiliser le CODE 60 pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux violets avec l'indication "60", qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. Tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse jusqu'à 60 km/h maximum, sans se dépasser.
Les règles de sortie de la voie des stands seront les mêmes qu'en course.
- 27.3 Les dépassements pendant le CODE 60 ne sont autorisés que si un véhicule est en difficulté et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. Une pénalité « Drive Through » pourra être imposée à tout pilote/véhicule qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant le CODE 60.
- 27.4 Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en lieu sûr ou seront repatriés au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands ; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

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

Chaque tour accompli pendant le code 60 sera compté comme un tour de course.

27.6 Le véhicule, une fois réparé, pourra reprendre part à la course. Seule 1 intervention de repatriement pendant le CODE 60 peut être autorisée par véhicule.

ART. 28: SUSPENSION DE LA COURSE

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

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

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

L'entrée et la sortie de la voie de 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 suspendu, sauf s'il est autorisé par le Directeur de Course.

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

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

Seul les membres des équipes et les Officiels seront autorisés sur la grille.

28.5 La Voiture de Sécurité sera alors conduite devant la file des véhicules, derrière la ligne „drapeau rouge“.

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

28.7 Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des Commissaires.

ART. 29: REPRISE DE LA COURSE

29.1 Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise de la course sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ou par le(s) Relation(s) Concurrent(s).

29.2 10 minutes avant la reprise de la course, le signal « 10 minutes » est montré à la hauteur de la ligne « drapeau rouge », accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les signaux « 5 minutes », « 3 minutes », « 1 minute » et « 30 secondes » sont montrés.

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

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

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

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

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

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

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

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

29.5 Une pénalité « Drive Through » pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant ce tour.

29.6 La Voiture de Sécurité reprend sa place après un tour sauf si le personnel des équipes nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention. En cas de déviation, la procédure Voiture de Sécurité est reprise telle qu'elle est décrite à l'Art. 26.5.

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

ART. 30: ARRIVEE

30.1 Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée dès que la voiture en tête de la course a parcouru toute la durée de la course et franchi la ligne d'arrivée. 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.

30.2 Si le signal de fin de course est donné pour quelque autre raison que celle prévue à l'Art. 27.1 avant que la voiture de tête n'ait parcouru toute la durée de la course, la course sera considérée comme terminée au moment où la voiture de tête a franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant le déploiement du damier noir et blanc. Si le damier noir et blanc est déployé trop tard pour quelque

raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer normalement.

- 30.3 Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures 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'une voiture est interdit, sous peine de déduction de deux tours de course.
- 30.4 Toute voiture ne pouvant pas atteindre le parc fermé par ses propres moyens, sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront la voiture au parc fermé, si possible.

ART. 31: PARC FERME

- 31.1 Seuls les officiels chargés de la surveillance ou des contrôles ont accès au parc fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut être effectuée sans l'autorisation explicite des officiels.
- 31.2 La réglementation du parc fermé s'applique à la zone comprise entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc fermé.
- 31.3 Le parc fermé doit être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne pourra l'accéder.
- 31.4 S'il n'y a pas de plaintes, les voitures resteront dans le parc fermé 30 minutes après la publication du résultat provisoire.

ART. 32 : CLASSEMENT

Pour être classée, chaque voiture doit avoir parcouru au moins 70 % de la distance parcourue par le vainqueur de sa classe. Si une voiture a parcouru plus de 70% du nombre de tours couverts par le vainqueur de sa classe, mais elle ne franchit pas la ligne d'arrivée, elle sera classée derrière la dernière voiture ayant franchi la ligne d'arrivée par ordre du nombre de tours parcourus.

Pour chaque course un classement général, un classement par division et un classement par classe sont établis.

ART. 33: CEREMONIE FINALE

- 33.1 Tous les pilotes des voitures finissant la course en première, deuxième et troisième position dans le classement général doivent se présenter au podium pour participer à la cérémonie finale.
- 33.2 Tous les pilotes des voitures finissant la course en première, deuxième et troisième position dans les Divisions et les Classes doivent se présenter au podium pour participer à la cérémonie finale, sauf spécification contraire.

ART. 34: INFORMATION GENERALES

- 34.1 Nom de l'épreuve : « Race Promotion Night 2013 »
- 34.2 Instances Sportives : Royal Automobile Club of Belgium
RACB Sport
Rue d'Arlon 53 - B – 1040 Bruxelles / Belgique
Tel : + 32 2 287.09.11 - Fax : + 32 2 675.61.19

- 34.3 Organisateur :
VZW Terlamen/Circuit Zolder
Terlaemen 30 – B - 3550 Heusden-Zolder / Belgique
Tél. +32 11 88 88 88 – Fax : +32 11 85 88 95
- Organisation de l'épreuve :
VZW Terlamen/Circuit Zolder
Controletoren, Terlaemen 30 - B – 3550 Heusden – Zolder / Belgique
Tél : +32 11 85 88 88 - Fax : +32 11 85 88 95
- 34.4 Secrétariat et permanence
VZW Terlamen/Circuit Zolder Controletoren, Terlaemen 30 – B-3550 Heusden - Zolder / Belgique
- 34.5 Lieu et dates de l'épreuve :
Circuit Zolder, Belgique
9 novembre 2013
- 34.6 Détails techniques du circuit:
Longueur : 4.000 m
Sens de la course : dans le sens des aiguilles d'une montre
- 34.7 Inscriptions :
A rentrer auprès du organisateur par e-mail à herli.vranken@circuit-zolder.be.
Dates de clôture:
8 novembre 2013 : € 1.000,00 (excl. TVA)
- 34.8 Durée de la course :
Suivant le timing en annexe.
Ce timing peut être, si besoin, modifié pendant la durée de l'épreuve.
- 34.9 Durée de l'épreuve :
L'épreuve débute lors des vérifications sportives et techniques et se termine à l'expiration des points suivants :
- délai de dépôt de plainte / réclamation, de procédure d'appel ou de fin d'audition
- fin des contrôles sportifs et techniques d'après course, suivant la réglementation
- 34.10 Horaire :
Suivant le timing en annexe.
- 34.11 Vérifications sportives & contrôle des licences :
Vendredi 8 novembre et samedi 9 novembre 2013
- 34.12 Vérifications techniques :
Vendredi 8 novembre et samedi 9 novembre 2013
Lieu : Box 1 et 2
- 34.13 Ligne de départ et d'arrivée
Ligne de départ : en face de la Tour VIP
Ligne d'arrivée : en face de la Tour VIP
- 34.14 Endroit du Parc Fermé:
Stands.
- 34.15 Briefing des pilotes (Salle de Briefing – paddock zone 2 – escaliers mauve)
Voir timing.

- 34.16 Panneau d'affichage officiel : à l'escalier décoré en drapeau à damiers donnant accès au Race Control Center – Paddock Zone 2
- 34.17 Bureau des Commissaires Sportifs RACB Sport Race Control Center (Paddock Zone 2)
Tél. : ligne intérieure n° 863
- 34.18 Bureau des Commissaires Sportifs courses: annexes Race Control Center (Paddock Zone 2)
Tél. : ligne intérieure n° 864
- 34.19 Bureau Directeur d'Epreuve & Relations Concurrents Race Control Center (Paddock Zone 2)
Tél. : ligne intérieure n° 845
- 34.20 Bureau C.N.C.R. : Race Control Center (Paddock Zone 2)
Tél. : ligne intérieure n° 865
- 34.21 Bureau C.N.C.S. : Fin du pitlane
Tél. : ligne intérieure n° 831
- 34.22 Service médical : Centre de réanimation au poste 15, joignable via l'extérieur du circuit
Tél. : ligne intérieure n° 825
- 34.23 Le circuit de Zolder est soumis à des plages d'horaires de silence moteur. Vous êtes tenus d'en tenir strictement compte et de pousser les véhicules s'ils doivent être déplacés durant ces périodes (ex. : sortie de parc fermé).

Vendredi : toute la journée
Samedi : avant 09h00 et après 22h00

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

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

Le contrôle d'accès aux box par l'arrière sera sous la responsabilité des teams.
Seul l'accès à la voie des stands sera contrôlé par des représentants de l'organisation.

Durant l'épreuve, seuls les officiels et les porteurs du bracelet reconnu par l'organisateur auront accès à la voie des stands.

ART. 35: TIMING GENERAL

- 35.1 Date limite des inscriptions
8 novembre 2013 : € 1.000,00 (excl. TVA)
- 35.2 8 novembre 2013: publication de la liste des concurrents sélectionnés
- 35.3 Vendredi 8 novembre 2013
Contrôle technique et administratif suivant schéma.

Samedi 9 novembre 2013
07.00 – 14.00 h : ouverture Welcome Center à l'extérieur du circuit (Parking 69).
Réception des concurrents et administration au Welcome Center à l'extérieur du circuit (Parking 69).
Essais et courses suivant schéma.

ART. 36: APPROBATION

Règlement approuvé par RACB Sport : C-Z-RPN-035 en date du 09/10/2013.