

# Belgian Gentlemen Drivers Championship (BGDC)

## Règlement Sportif

### TABLE DES MATIERES

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

## **Art. 1. DEFINITIONS – DESCRIPTION**

- 1.1. Le championnat «Belgian Gentlemen Drivers Championship» est organisé par BGDC ASBL conformément au Code Sportif International FIA et à ses annexes (le Code), au Code Sportif National RACB Sport et aux Prescriptions Générales d'application pour les championnats nationaux. Le championnat est disputé conformément au Règlement Sportif et au Règlement Technique du championnat, ce dernier étant conforme aux prescriptions de sécurité de la FIA – Annexe J quant aux automobiles admises. Les concurrents marquent par leur participation leur adhésion aux présents règlements.
- 1.2. ASN de tutelle:  
Royal Automobile Club of Belgium  
RACB SPORT  
Rue d'Arlon 53/3  
B-1040 BRUXELLES  
Belgique  
E mail : sport@racb.com
- 1.3. Promoteur :  
BGDC ASBL  
Rue du Riquau 1  
B-1435 Mont Saint Guibert  
Belgique  
E-mail : circuit@bgdc.be
- 1.4. Le présent Règlement Sportif a été publié le 15/03/2017 et entre immédiatement en vigueur.
- 1.5. Le promoteur se réserve le droit d'apporter une ou plusieurs modifications au présent règlement, après avoir eu l'approbation du RACB Sport. Les concurrents seront avisés de ces modifications au moyen d'additifs publiés sur le site internet www.racb.com ou de bulletins visés publiés au tableau officiel d'affichage.
- 1.6. La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de différend sur l'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.
- 1.7. Les définitions du présent règlement correspondent aux définitions de l'Art. 21 du Code FIA.

## **Art. 2. MODALITES DE PARTICIPATION**

- 2.1. Le BGDC est réservé aux automobiles engagées par un concurrent détenteur d'une licence valable et conformes au Règlement Technique BGDC de la saison en cours. Le nombre maximum d'automobiles admises aux essais et à la course est déterminé conformément à l'annexe O du Code Sportif International de la FIA.
- 2.2. Pour participer aux compétitions BGDC, chaque concurrent devra :
  - s'acquitter d'un droit unique de championnat,
  - remplir les formalités administratives spécifiques à chaque compétition,
  - verser un droit d'utilisation par automobile qui couvre
    - les frais de participation à la compétition,
    - un forfait pour les frais d'organisation techniques et sportifs,
    - une participation dans les frais de promotion du BGDC et des services offerts aux participants.
- 2.2.1. Les frais de participation devront être versés sur le compte IBAN BE24 0017 3518 8338, BIC GEBABEBB au nom de BGDC ASBL, avec en communication le numéro de l'automobile, le nom d'un des pilotes participant ou le nom du Team.
- 2.2.2. Les tarifs seront majorés de 51€ lorsque le paiement est effectué sur le lieu de la compétition, ou après la limite prévue sur le bulletin d'engagement lié à chaque compétition.
- 2.2.3. Droit de Championnat.  
Pour chaque numéro de course, le concurrent versera avant la première participation un droit unique valable pour l'année en cours et non remboursable de 100€ sur le compte IBAN BE24 0017 3518 8338, BIC GEBABEBB au nom de BGDC ASBL. Ce droit est réduit à 50€ pour les numéros de course de la classe A et facultatif si la première participation est la dernière compétition du Calendrier BGDC.
- 2.2.4. A partir du moment où le numéro de course a pris la piste dans le cadre de l'épreuve dont fait partie la compétition BGDC (essais libres, essais qualificatifs ou manche), aucun remboursement total ni partiel des droits d'utilisation ne sera fait. Il en est de même pour une automobile exclue par la Direction de la Course. Le droit d'utilisation complet ne sera remboursé pour une épreuve suivante qu'en cas d'annulation de l'épreuve ou en cas d'engagement refusé par le promoteur BGDC ASBL ou le RACB Sport.
- 2.3. Le promoteur se réserve le droit de refuser toute participation d'un concurrent et/ou pilote.
- 2.4. Modalités pratiques :
  - Toute communication officielle avec le promoteur sera faite par e-mail : circuit@bgdc.be
  - Toute information complémentaire du promoteur relative au BGDC sera envoyée à l'adresse e-mail, indiquée sur le formulaire de participation.

- Toute dette généralement quelconque du Team, d'un de ses membres, d'un des pilotes ou du concurrent, impayée au promoteur doit être réglée avant le début des vérifications administratives sous peine d'exclusion de la compétition.
- Tout dommage apporté au circuit ou aux installations ainsi qu'aux biens matériels et/ou immatériels de/ou gérés par le promoteur doit être communiqué immédiatement. Les frais seront à charge de la personne ayant causé les dégâts.
- Chaque Team doit communiquer les noms des pilotes au promoteur, au plus tard 5 jours ouvrables avant le début des vérifications sportives de l'épreuve à laquelle il participe.
- Chaque modification administrative apportée entre le 5ème jour et le début des vérifications sportives entraînera un supplément forfaitaire de 50€ à payer au promoteur avant la fin des vérifications sportives.

### **Art. 3. LICENCES**

- 3.1. Concurrent  
Chaque concurrent doit être titulaire d'une licence « concurrent » en cours de validité.
- 3.2. Pilote  
Les compétitions BGDC sont ouvertes aux pilotes détenteurs d'une licence valide pour la saison en cours et d'un des types suivants :
- Licence internationale A, B, C ou D ;
  - Licence internationale D2 ou Nationale C (pour les automobiles de cylindrée corrigée > 2l).
  - Licence internationale D3 (pour les automobiles de cylindrée corrigée < ou = 2l).

### **Art. 4. COMPETITIONS**

- 4.1. Calendrier annuel des compétitions : voir Annexe 1.
- 4.2. Le nombre maximal annuel de compétitions pour le BGDC est fixé à 8. La liste définitive des compétitions pour une saison est publiée sur le site du RACB Sport au plus tard le dernier jour ouvrable de février. Le promoteur se réserve le droit de modifier l'une ou l'autre de ces dates ainsi que le format des compétitions, moyennant accord du RACB Sport.
- 4.3. Epreuve, compétition et manches.
- 4.3.1. Par épreuve, la participation BGDC consistera en une seule compétition. Cette compétition peut se dérouler en une ou plusieurs manches. Si plusieurs manches sont organisées, le classement sera établi sur base des manches cumulées.
- 4.3.2. Lors de chaque manche, pour autant qu'elle excède les 30 minutes, un arrêt de 3 minutes effectives minimum est obligatoire par période entamée de 2 heures de course. Le concurrent est responsable de l'application de cette mesure et la direction de course se réserve le droit de contrôler l'exécution par tous les moyens qu'elle juge appropriés. Les modalités concernant chaque compétition seront reprises au règlement particulier de la compétition.
- 4.3.3. Tout arrêt obligatoire devra avoir été effectué avant les 15 dernières minutes de la manche.
- 4.3.4. A l'issue de chaque manche, le drapeau à damier sera présenté à l'automobile la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin de la période prescrite, cela au moment où elle franchira la ligne de contrôle du côté piste (par opposition à la pitlane).

### **Art. 5. DIVISIONS**

- 5.1. Pour participer à une compétition du BGDC, les automobiles doivent appartenir à une des divisions et une des classes décrites en annexe 2.
- 5.2. Si pour une compétition une classe comporte moins de 3 automobiles, celles-ci pourront être portées à la classe supérieure de leur division.

### **Art. 6. CLASSEMENTS – POINTS – CHAMPIONNAT – HANDICAP**

- 6.1. Tous les classements et résultats des essais et des manches seront publiés au tableau officiel d'affichage.
- 6.2. Le classement final définitif de la compétition sera publié à l'issue de la course après signature par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 6.3. Le classement sera établi compte tenu du nombre de tours complets accomplis et, pour ceux qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu du temps enregistré (et donc cumulé à partir de la deuxième manche) lors du franchissement de la ligne de contrôle.
- 6.4. Pour être classée, une automobile devra avoir accompli au moins 60% (arrondi au chiffre entier le plus proche) de la distance couverte par le premier de sa classe.
- 6.5. Tout pilote participant sera classé, à condition qu'il ait piloté au moins 10% de la distance couverte par son automobile.
- 6.6. Des points seront attribués à l'issue de toutes les compétitions reprises au calendrier de la saison.
- 6.7. Certaines compétitions peuvent rapporter des points lors de chacune des manches. Dans ce cas, à partir de la deuxième manche, le résultat pris en considération pour l'attribution de points tiendra compte du classement cumulé des manches déjà disputées dans le cadre de cette compétition. Les compétitions qui rapportent des points lors de chaque manche seront renseignées sur le calendrier.
- 6.8. Certaines compétitions en une seule manche peuvent rapporter des points multipliés par un facteur que le promoteur annoncera sur le calendrier.
- 6.9. Les points attribués seront calculés suivant les formules reprises en annexe 3.

6.10. Résultats de la course et règles pour le championnat.

6.10.1. Il sera calculé un classement général D1, D2, D3 et D4 ainsi qu'un classement par classe. L'addition des points obtenus dans la classe et au général donnent le nombre de points total remportés par le pilote/équipage lors de la manche ou de la compétition.

6.10.2. Le calendrier reprendra de manière claire le nombre de manches/compétitions qui permettent de gagner des points pour le championnat ainsi que le nombre des meilleurs résultats pris en compte pour la désignation des champions.

6.10.3. Seront déclarés CHAMPIONS BGDC D1, D2, D3 et D4, les pilotes ayant obtenu le plus de points dans leur division à l'issue de la saison.

6.10.4. Les trois premiers pilotes/équipages de chaque Division et classe seront également récompensés à l'issue de la saison.

6.11. Handicap :

6.11.1. A l'issue de chaque compétition, par division comprenant au moins 10 automobiles ayant pris le départ, les pilotes des trois premières automobiles se verront appliquer un handicap en temps à purger lors de la compétition suivante, cela quelle que soit l'automobile qu'ils pilotent lors de la compétition suivante.

6.11.2. Si plusieurs pilotes roulant dans la même automobile doivent purger un handicap, l'automobile ne devra purger qu'un seul handicap. Ce handicap sera le plus élevé des handicaps individuels.

6.11.3. Une note de direction de course reprenant les handicaps pour chaque course sera publiée au tableau officiel d'affichage et sera transmise aux pilotes concernés lors du briefing.

6.11.4. Le handicap se purgera au plus tard lors du premier arrêt de trois minutes de la compétition.

6.11.5. Le handicap pour les premiers de division est de 20 secondes d'arrêt, le handicap pour les seconds de division est de 10 secondes d'arrêt et le handicap pour les troisièmes de division est de 5 secondes d'arrêt. Le handicap se purgera dans la zone de pénalité prévue par les circuits et sous la responsabilité exclusive des pilotes/Teams. La direction de course contrôlera l'exécution par les moyens qu'elle jugera approprié à la situation.

6.11.6. Lors de la dernière course du championnat il ne sera distribué aucun handicap à purger lors de la saison suivante.

#### **Art. 7. AUTOMOBILES ET PILOTES ADMIS AUX ESSAIS**

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

#### **Art. 8. CHANGEMENT D'AUTOMOBILE**

Si un équipage désire changer d'automobile pendant une compétition, il doit adresser une demande au Collège des Commissaires Sportifs, au moins deux heures avant le début des essais qualificatifs ou de la (première) manche. Après l'acceptation éventuelle par le Collège des Commissaires Sportifs, l'automobile doit être approuvée par la Commission Technique. Si le changement intervient après les essais qualificatifs, elle prendra le départ de la (première) manche depuis la voie des stands.

#### **Art. 9. ORGANISATION DES COMPETITIONS**

9.1. Règlement particulier

9.1.1. Chaque compétition BGDC se déroule dans le cadre d'une épreuve dont l'organisateur édite un règlement particulier qui doit être approuvé par le RACB Sport ou l'ASN où la compétition se déroule. Le règlement particulier reprend le timing définitif de l'épreuve tel qu'approuvé par le RACB Sport.

9.1.2. Les modifications particulières du Règlement Technique et/ou du Règlement Sportif du BGDC seront spécifiées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

9.2. Essais : au moins une séance d'essais qualificatifs de minimum 30 minutes est prévue.

9.3. Manche(s) : les compétitions se composeront de maximum 3 manches disputées sur la durée reprise au calendrier en annexe 1.

9.4. Les essais et les manches de chaque division seront préférentiellement répartis sur une journée.

9.5. Le niveau sonore devra être conforme au règlement technique BGDC de la saison en cours et/ou au règlement particulier de l'épreuve.

#### **Art. 10. ASSURANCE**

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

10.2. Les pilotes participant à la compétition ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

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

#### **Art. 11. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS**

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

- 11.2. Les Officiels sont les Commissaires Sportifs de l'épreuve, le directeur de l'épreuve, le Secrétaire Général de l'épreuve, le Directeur de Course, les Délégués de la Commission de Contrôle Technique, de la Commission de Chronométrage, de la Commission Médicale, de la Commission des Commissaires de Stand et de la Commission des Commissaires de Piste/Route, les Relations Concurrents.
- 11.3. Toute question ou réclamation de quelque ordre et de qui que ce soit devra passer par un Relation Concurrents. Le Relation Concurrents ne pourra être ni un pilote du BGDC, ni avoir de lien contractuel avec l'un des Teams. Leurs noms seront repris dans le règlement particulier de l'épreuve.
- 11.4. 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.

#### **Art. 12. SANCTIONS**

- 12.1. Le Directeur de Course devra notifier le Collège des Commissaires Sportifs de chaque sanction qu'il applique, comme elle est prévue 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.
- 12.2. Le tableau des pénalités est repris en annexe 4.
- 12.3. Si une pénalité « Drive Through » ou « Stop & Go » est imposée à une automobile, le panneau « Drive Through » ou « Stop & Go » sera présenté en même temps que le numéro de course de l'automobile en question.
- 12.4. Une pénalité « Drive Through » et / ou « Stop & Go » ne peut pas être combinée avec un arrêt aux stands ou un ravitaillement dans la zone de ravitaillement. Toute infraction sera sanctionnée par une nouvelle pénalité « Drive Through » et/ou « Stop & Go ».
- 12.5. Dans les cas suivants, le pilote doit se diriger vers la piste de décélération (la piste de décélération est la partie comprise entre la piste et la voie des stands) dans les 3 tours:
  - Après déploiement d'un drapeau noir accompagné du numéro de course ;
  - Après déploiement d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné du numéro de course;
  - Après déploiement du panneau «Drive Through» ou «Stop & Go», accompagné du numéro de course
- 12.6. Pour toute autre irrégularité, pour tout comportement antisportif, même en dehors des essais et de la Course et même si une infraction n'est pas prévue par ce règlement, les sanctions sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs qui statuera en présence du Directeur de Course.
- 12.7. Le lieu de présentation des drapeaux ainsi que le lieu d'arrêt pour purger la pénalité sera précisé au briefing.

#### **Art. 13. INCIDENTS**

- 13.1. Le terme « incident » s'entend d'un fait ou d'une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, rapporté(e) au Collège des Commissaires Sportifs par le Directeur de Course, ayant:
  - provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course en vertu de l'Art. 32;
  - constitué une violation du présent règlement sportif ou l'un des autres règlements applicables;
  - fait prendre un faux départ à un ou plusieurs automobiles;
  - volé le départ;
  - provoqué une collision évitable;
  - entraîné la sortie de piste d'un pilote;
  - tiré avantage d'un non-respect du parcours;
  - illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime;
  - illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
  - un comportement antisportif durant l'épreuve, même en dehors des essais et de la Course.
- 13.2. Il appartiendra au Collège des Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doit(vent) être pénalisé(s).
- 13.3. Si le Collège des Commissaires Sportifs enquête sur un incident, un message informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) pourra être affiché sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).
- 13.4. Si un pilote est impliqué dans une collision ou un Incident (cf. Art. 13.1) et qu'il en a été informé par le Collège des Commissaires Sportifs/le Relation Concurrents au plus tard 30 minutes après la fin de la Course, il ne peut pas quitter le circuit sans l'accord du Collège des Commissaires Sportifs.

#### **Art. 14. DIFFERENDS SPORTIFS**

- 14.1. Toute réclamation devra se faire en accord avec le Code Sportif National.
- 14.2. En premier lieu, les concurrents doivent observer et respecter les règlements, se comporter impeccablement et se conformer à tout moment aux standards applicables, tels que décrits dans les Code Sportifs applicables de la FIA et du RACB Sport.
- 14.3. Par leur participation, le concurrent et/ou pilote et/ou son préposé, déchargent les Commissaires Sportifs de l'épreuve, le RACB Sport, l'organisateur BGDC ASBL 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 organisateur BGDC ASBL, de ses représentants ou de son préposé ou de l'autorité sportive nationale.

#### **Art. 15. PILOTES, CHANGEMENTS DE PILOTE**

- 15.1. Pendant toute la durée de l'épreuve, minimum 1 et maximum 5 pilotes sont autorisés sur une seule automobile. Un pilote ne pourra pas rouler plus de 200 minutes plus (+) un tour consécutivement sans une période de repos d'une heure.
- 15.2. Après la fin des vérifications sportives, la composition de l'équipage participant à la compétition ne pourra plus changer. Sauf en cas de force majeure, tout changement de pilote sera dès lors soumis à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs du RACB Sport.
- 15.3. Un pilote doit conduire l'automobile seul et sans aide. Dans le cas de pilotes moins valides, les aides à la conduite devront être approuvées par le RACB Sport. Un changement de pilote ne peut être effectué que dans la voie des stands, devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe. Le pilote doit sortir de l'automobile 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 automobile. Le pilote sortant et une deuxième personne peuvent aider le pilote entrant à s'attacher. Le pilote sortant peut être remplacé par une tierce personne, qui aidera le pilote entrant à s'attacher.
- 15.4. Les pilotes prenant part aux essais et à la (les) manche(s) doivent toujours porter les vêtements et le casque, tels que spécifiés dans l'annexe L du code sportif international et ils doivent attacher leurs harnais. L'emploi correct d'un dispositif de retenue de la tête (système HANS®) est obligatoire.
- 15.5. Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité de licence devront apparaître lisiblement de chaque côté de l'automobile.

#### **Art. 16. NUMEROS DE COURSE**

- 16.1. Le promoteur attribue à l'année un numéro de course par automobile.
- 16.2. Installation
  - 16.2.1. Chaque concurrent doit prévoir un espace assez large et assez haut sur les deux portes avant et sur le toit, afin d'y apposer les numéros de course et les sponsors obligatoires de la série.
  - 16.2.2. Si les numéros de course obligatoires sont fournis par le promoteur (3 jeux), ils doivent être apposés en leur totalité pendant toute la durée de l'épreuve:
    - sur les portes de l'automobile, perpendiculairement à l'axe de la route.
    - sur le toit ou le capot avant, visible vers l'avant.Tout jeu supplémentaire demandé sera facturé 5€ par chiffre.
  - 16.2.3. Si le promoteur met à disposition le fond, il sera obligatoirement utilisé et ne peut en aucun cas être modifié. Dans ce cas, il sera fourni trois fonds par voiture. Tout fond supplémentaire demandé sera facturé 10€.
  - 16.2.4. L'emplacement des sponsors de la série sera communiqué au cas par cas.
  - 16.2.5. Une seule bande de pare-brise sera acceptée sur le pare-brise. Seule la bande de pare-brise officielle peut y être apposée.

#### **Art. 17. DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR L'ORGANISATEUR**

- 17.1. Le formulaire de participation doit être dûment complété avant la clôture des engagements. Toute modification relative au(x) pilote(s) ou au concurrent, doit être communiquée au plus tard lors des vérifications sportives.
- 17.2. Les cartes d'entrée et des laissez-passer pour les voitures et le personnel des concurrents seront délivrés par l'organisateur.

#### **Art. 18. VERIFICATIONS TECHNIQUES**

- 18.1. Les vérifications techniques ont lieu sur chaque compétition du calendrier. Aucune automobile et aucun pilote ne peuvent prendre part aux essais d'une compétition, tant qu'ils n'ont pas reçu l'agrément de la Commission Technique. Les demandes de dérogations motivées doivent être adressées par mail au directeur de course.
- 18.2. L'endroit et l'heure des vérifications techniques seront communiqués dans le Timing et dans le Règlement Particulier.
- 18.3. L'organisation d'entraînements libres, qu'ils soient payants ou non, ne dispense pas les participants des vérifications techniques, dont l'horaire doit être scrupuleusement respecté.
- 18.4. Chaque concurrent doit présenter le passeport technique (ou la carte d'identité) de l'automobile dûment et précisément complété (voir Annexe 1 du Règlement Technique BGDC) et le signer avant le début de la première compétition de la saison à laquelle l'automobile participera. Sans ce document, aucune vérification technique ne sera possible.
- 18.5. La Commission Technique pourra vérifier entre autres:
  - A. Au niveau de l'automobile :
    - le passeport technique ou la carte d'identité de l'automobile;
    - la conformité de l'automobile à son passeport technique ou à sa carte d'identité;
    - la conformité de l'automobile aux réglementations applicables;

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

B. Au niveau du pilote :

- L'équipement tel que défini à l'Annexe L du Code Sportif International de la FIA. Cet équipement pourra être vérifié à tout moment de la compétition et il est interdit de participer aux essais ou à la Course sans l'équipement pilote requis.
- 18.6. Toute automobile qui, après approbation rendue par la Commission Technique, serait réparée, démontée ou modifiée de telle manière à ce que cela puisse affecter sa sécurité ou sa conformité, doit être soumise à nouveau à l'approbation de la Commission Technique, avant qu'elle ne soit admise – réadmise à la compétition.
- 18.7. Le Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs et la Commission Technique peuvent désigner à tout moment de l'épreuve une automobile pour des vérifications complémentaires. Le Directeur de Course peut faire arrêter toute automobile ayant été impliquée dans un accident et la soumettre à une vérification technique. En cours d'épreuve, à tout moment, un commissaire technique pourra s'assurer de la conformité d'une automobile et prélever tout élément qu'il juge nécessaire, sans porter un préjudice sportif au(x) concurrent(s).
- 18.8. En cas de non-conformité lors de vérifications techniques, l'automobile ne pourra prendre part aux essais et/ou à la Course, tant que la conformité aux règlements techniques n'aura pas été restaurée.
- Si une non-conformité est constatée à l'issue d'une séance d'essais qualificatifs, tous les temps de cette séance d'essais qualificatifs seront annulés, et le(s) pilote(s) sera/seront renvoyé(s) en fond de grille pour la manche correspondante.
- Si une non-conformité est constatée à l'issue d'une des manches, ce numéro de course, ainsi que tous les pilotes inscrits sur ce numéro de course, seront exclus de la manche correspondante.
- 18.9. Seulement après la fin des vérifications techniques initiales, le concurrent recevra un autocollant admettant l'automobile aux essais. Cet autocollant doit obligatoirement être apposé sur la partie inférieure gauche du toit, le plus près possible du pare-brise. Sans cet autocollant, l'automobile ne sera pas admise en piste.
- 18.10. La Commission Technique est habilitée à sceller et/ou à garder tous les éléments qu'elle juge nécessaire.

#### **Art. 19. VERIFICATIONS SPORTIVES**

- 19.1. L'endroit et l'heure des vérifications sportives seront repris dans le Timing et dans le Règlement Particulier. L'horaire doit être scrupuleusement respecté.
- 19.2. Lors de vérifications sportives, tous les pilotes participant au BGDC doivent se présenter avec leur licence. Ceci doit être fait à la première participation au championnat. Ensuite, ils seront dispensés, sauf demande explicite du RACB Sport ou du promoteur. Un pilote dont la licence est suspendue par une instance compétente ne peut pas participer à une épreuve.
- Lors des vérifications sportives, tous les pilotes participant au BGDC doivent se présenter en personne.
- La composition de l'équipage doit être finalisée au plus tard avant la fin des vérifications sportives.

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

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

Pour la Belgique:

I.B.P.T.

Département Licences

Ellipse Building – Bâtiment C

Boulevard du Roi Albert II, 35 – 1030 Bruxelles

Tel: +32 22 26 88 88

Fax: +32 22 26 88 77

Pour la France:

tempo@anfr.fr

+33 1 45 18 77 38

+33 1 45 18 77 39

Pour les Pays-Bas:

info@agentschaptelecom.nl

+31 50 587 74 44

#### **Art. 21. PNEUS**

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

## Art. 22. SECURITE GENERALE

- 22.1. Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus par le Code Sportif applicable. Les Teams ou leurs préposés ne doivent pas utiliser de drapeaux ou signaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.
- 22.2. A l'exception du pilote qui se trouve au volant et des Officiels de l'épreuve, personne ne pourra toucher à l'automobile à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand.
- 22.3. Le Directeur de Course ou le Responsable Médical en Chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une épreuve.
- 22.4. Comportement sur la Piste
- 22.4.1. Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre l'extinction du feu rouge et le moment où le dernier automobile 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 Teams lorsqu'ils poussent une automobile ou enlèvent du matériel de la grille, après que toutes les automobiles en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.
- 22.4.2. Pendant les essais et la (les) manche(s), les pilotes ne peuvent utiliser que la piste.
- 22.4.3. Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son automobile à un endroit sûr ou regagner son stand si cela peut se faire en toute sécurité.
- 22.4.4. Pendant les essais et la Course, une automobile qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres participants.
- 22.4.5. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur automobile dans la direction opposée à celle de la Course. Une automobile peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des Commissaires de Piste.
- 22.4.6. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager son automobile d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance. L'automobile peut également être dégagée grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (ex. : tracteur,...). Si après ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction, il ne sera pas exclu(e) de la Course.
- 22.4.7. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 22.4.8. Un pilote abandonnant son automobile doit la laisser au point mort et non fermée, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité financière de 250€ sera infligée.
- 22.4.9. 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 automobile.
- 22.5. Utilisation de l'éclairage
- 22.5.1. Sur décision du Directeur de Course et en fonction de la visibilité, les feux des automobiles seront allumés, au plus tard après déploiement du signal "LIGHTS".
- 22.5.2. Dès qu'il utilise des pneus pluie ou des pneus causant de la projection d'eau, le pilote doit actionner l'éclairage de son automobile, 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 l'automobile serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre les essais, warm-up ou la / les course(s) une fois l'anomalie réparée.
- 22.6. Conduite au Ralenti
- Une automobile qui ne peut plus circuler à vitesse de course pendant l'épreuve (= considérablement plus lente que sa vitesse normale et considérablement plus lente que le reste du peloton; seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation), pourra couvrir un maximum de 3 tours à cette vitesse inférieure.
- Pour toute automobile qui ne se dirige pas à son stand après 3 tours, le drapeau noir sera déployé. Il est interdit de se rendre plusieurs fois à son stand dans le but d'échapper à cette procédure. Contre cette décision, aucun recours n'est possible.
- 22.7. Restrictions dans la Voie des Stands
- 22.7.1. Pendant les essais, le warm-up et la Course, une limitation de vitesse sera imposée dans la voie des stands. Cette limitation sera toujours précisée dans le Règlement Particulier et lors du briefing des pilotes.
- 22.7.2. Les réparations ne peuvent être effectuées sur une automobile que dans la voie des stands ou les stands.
- 22.7.3. Une automobile ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propres moyens dans la voie des stands.
- 22.7.4. Le moteur peut être mis en marche à l'aide d'une source d'énergie externe quelle qu'elle soit. (Batterie, poussette...)



Si l'automobile 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.

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

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

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

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

22.8. Si une automobile est impliquée dans un accident, elle doit être présentée à la Commission Technique avant de quitter le Circuit ou avant de reprendre la piste.

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

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

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

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

### **Art. 23. COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS**

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

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

- Les concurrents et les Teams ne peuvent pas peindre de lignes où que ce soit dans la voie des stands.
- La "voie rapide" doit être libre de pièces et de matériel.
- La présence de toute source de chaleur produisant une flamme est défendue dans la voie des stands, dans les stands ainsi que dans une zone de deux mètres derrière 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 ainsi que dans une zone de deux mètres derrière les stands. Les contrevenants encouront une pénalité financière de 250€ par infraction.
- Il est strictement interdit de fumer dans la voie des stands et/ou dans les stands ainsi que dans une zone de deux mètres derrière les stands. Les contrevenants encouront une pénalité financière de 250€ par infraction.
- Pendant les essais, le warm-up et la Course, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doit rester dans le stand (si un stand est disponible), sauf en cas d'arrêt de l'automobile concernée.

Le Team est responsable de sa zone et peut être pénalisé en cas d'infraction à chacun de ces points.

23.3. Une automobile ne pourra circuler dans la "voie rapide" que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite et équipé entièrement comme le prévoit le règlement.

23.4. Pendant les essais, le warm-up et les Courses de Séries autres que le BGDC, aucun matériel ni l'automobile 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 250€.

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

### **Art. 24. ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS**

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

24.2. Déplacement d'une Voiture

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

24.2.2. Une automobile ne peut faire marche arrière dans la voie des stands que si elle est poussée.

24.2.3. Si un pilote dépasse son stand, l'automobile doit être poussée au stand sous la direction des Commissaires de Stand.

24.2.4. Pour faciliter le départ du stand, une automobile peut être poussée.

24.3. Lors de tout arrêt dans la voie des stands, le moteur devra être arrêté :

- lors d'un ravitaillement en essence ;
- lors d'un changement de pilote ;
- lorsque la voiture est levée, c.à.d. qu'au moins une roue ne touche plus le sol ;
- lorsque le pilote n'est pas à bord.

24.4. Mécaniciens

24.4.1. Comportement

- Pour toutes opérations, y compris les changements de pneus: un maximum de 4 mécaniciens peut travailler sur l'automobile à tout moment (excepté dans les cas prévus dans cet article). En plus, un (1) mécanicien peut nettoyer le pare-brise.
- Au maximum, 2 pistolets pneumatiques ou électriques (uniquement à l'aide de batteries) peuvent être utilisés pour les écrous de fixation des roues.
- Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail (la voie intérieure) délimitée par une bande blanche ou rouge séparant le stand de la voie intérieure seront considérés comme intervenant sur l'automobile. Si les pilotes effectuent une intervention sur l'automobile, ils seront comptés comme mécaniciens. Une équipe pourra se voir infliger une pénalité pour toute personne supplémentaire en plus des personnes autorisées.
- Toutes les personnes travaillant sur l'automobile doivent porter au moins des vêtements qui les protègent physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures.
- 2 techniciens externes (par exemple pneus et freins) au maximum peuvent procéder aux vérifications sur une automobile, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
- Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.
- Le chef d'équipe, n'effectuant aucun travail à la voiture, ne sera pas pris en considération.

24.4.2. Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque l'automobile 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 l'automobile est prête à rejoindre la Course, elle doit être poussée hors du stand et le moteur peut ensuite être redémarré.

24.5. Si la largeur de la voie des stands le permet, l'emploi de bras-supports est autorisé pour faciliter l'utilisation de câbles et câblage. La longueur des bras-supports ne pourra pas dépasser les 4 mètres et ils doivent être suspendus à une hauteur de 2 mètres au minimum (mesurée à partir du pied du mur des stands) par des chaînes ou câbles métalliques et des sangles.

24.6. Lors d'un changement de pneu, les roues seront posées par terre et pas jetées! Les mécaniciens emporteront immédiatement les roues dans le box après le changement.

24.7. Tout stationnement dans la voie rapide est interdit.

## **Art. 25. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**

25.1. Essais Qualificatifs et Course

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

25.2. Prescriptions

- Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand de trois minutes minimum. (conforme à l'Art 4.3.2.)
- Pendant le ravitaillement, l'automobile doit rester sur ses roues et ne pourra pas changer de niveau.
- Le moteur doit être arrêté.
- Le pilote peut rester assis dans son automobile.
- Le concurrent doit s'assurer qu'un membre du Team spécifiquement désigné pour cette opération et revêtu d'une combinaison ignifugée, de gants, de chaussures solides et fermées, d'une cagoule ignifugée et de lunettes de sécurité ou d'un casque avec visière fermée, muni d'un extincteur en état de marche et avec une capacité d'au moins 5 kg, se trouve à minimum 2 mètres de l'orifice de remplissage de l'automobile pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant. Le concurrent veillera à ce qu'aucune personne non protégée de manière adéquate contre le feu ne se trouve à moins de 5 m de la voiture.
- Deux (2) membres du Team au maximum pour le ravitaillement. Ils doivent porter une combinaison ignifugée, des gants ignifugés, des chaussures solides et fermées, une cagoule ignifugée et des lunettes ou un casque avec visière fermée.
- Pendant le ravitaillement au stand, un changement de pilote est permis ;
- Toute autre intervention ou vérification pendant le ravitaillement est interdite.
- Avant et pendant le ravitaillement avec une tour, l'automobile doit être raccordé électriquement à la terre.

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

- Un réservoir autonome par stand, conformément au Règlement Technique BGDC valide, avec un orifice de réduction du débit, diamètre intérieur maximum de 33 mm.
- Un réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 35 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le liant à l'orifice de remplissage de l'automobile.

- Un système qui comprend un tonnelet de 60 litres avec certification UN, un chariot renforcé, une pompe manuelle basse pression, un tuyau d'alimentation de 4 mètres et un pistolet auto-obturant. Toutes les informations concernant ce matériel est disponible via [circuit@bgdc.be](mailto:circuit@bgdc.be)

- 25.4. Le ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement de l'automobile.
- 25.5. Tous les réservoirs de carburant stockés dans les stands doivent être fermés.
- 25.6. Le transport de carburant dans les paddocks devra se faire uniquement avec l'encadrement d'une personne équipée d'un extincteur.

#### **Art. 26. BRIEFING**

- 26.1. Le Directeur de Course organise un briefing avant les premiers essais, pour tous les pilotes des automobiles admis à participer aux essais qualificatifs et tous les Team Managers lors de chaque épreuve. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le Règlement Particulier et dans le Timing.
- 26.2. Tous les pilotes et tous les Team Managers doivent être présents pendant toute la durée du briefing, et signer personnellement le formulaire de présence. En cas d'absence, d'un Team Manager et/ou d'un pilote, une pénalité financière de 100€ par personne absente sera infligée.
- A la deuxième absence, lors d'une même saison, le pilote concerné sera exclu du meeting. Cette décision sera sans appel.
- 26.3. Une demande de dérogation sur l'horaire du briefing doit être remise par écrit au Directeur de Course, au moins le jour avant le début du meeting. Le Directeur de Course soumettra cette demande au Collège des Commissaires Sportifs, qui est le seul à pouvoir donner une dérogation à ce sujet.
- 26.4. Chaque pilote doit assister au briefing du directeur de course avant de monter en piste.

#### **Art. 27. ESSAIS**

- 27.1. Essais Libres (dits essais non chronométrés)
- Il n'y aura pas obligatoirement d'essais libres pendant une compétition.
- 27.2. Essais Qualificatifs (dits essais chronométrés)
- Il y aura une séance d'essais qualificatifs. L'heure exacte de cette séance sera communiquée dans le Timing.
- 27.3. Modalités
- 27.3.1. Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la Course sans avoir participé aux essais qualificatifs sur l'automobile avec laquelle il est engagé, et sans avoir réalisé la norme de qualification reprise à l'Art 27.6.1., sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 27.3.2. Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste pendant les essais libres et les essais qualificatifs.
- 27.3.3. Pendant les essais, une automobile qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible, afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager l'automobile d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance.
- 27.3.4. Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'une automobile.
- Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur de Course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.
- Pendant les essais qualificatifs, la période des essais sera prolongée jusqu'à sa limite, si les circonstances le permettent.
- En outre, si de l'avis du Directeur de Course, un arrêt a été intentionnellement provoqué, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il aura réalisés au cours de cette séance (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.
- 27.3.5. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation quant aux conséquences possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être prise en compte.
- 27.3.6. Toutes les automobiles abandonnées le long de la piste pendant les séances d'essais libres seront ramenées vers les stands dès que possible par l'Organisateur. Elles pourront éventuellement continuer les séances d'essais libres. Lors des essais qualificatifs les automobiles ne seront ramenées qu'à la fin de la séance, sauf si des raisons de sécurité imposent leur retrait de la piste.
- 27.4. Arrêt des Essais Libres et Essais Qualificatifs
- Au cas où il s'avérerait nécessaire d'arrêter les essais en raison de l'encombrement du circuit suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé et que les feux rouges soient allumés sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de surveillance.

Lorsque le signal drapeau rouge sera donné, toutes les automobiles réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement à leurs stands respectifs, sans se dépasser. Par ailleurs, toutes les automobiles abandonnées sur la piste en seront retirées et placées en lieu sûr.

#### 27.5. Enregistrement des Temps

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

A l'exception du tour pendant lequel le drapeau rouge sera présenté, une automobile sera considérée comme ayant effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne.

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

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

#### 27.6. Norme de Qualification

27.6.1. Afin d'être admis à la Course, chaque pilote doit parcourir au moins 1 tour chronométré des essais qualificatifs, sur l'automobile sur laquelle il est engagé et sur laquelle il participera à la Course (sauf dérogation du Collège des Commissaires Sportifs).

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

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

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

#### 27.7. Mesure d'Exception

27.7.1. Pour autant que le nombre maximal d'automobiles admises en Course et qualifiées ne soit pas dépassé, le Collège des Commissaires Sportifs pourra admettre à la Course des automobiles et / ou des pilotes qui n'ont pas réalisé la norme de qualification, à condition que:

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

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

27.7.3. Cette automobile prendra le départ à la fin de la grille de départ.

### **Art. 28. GRILLE DE DEPART**

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

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

28.3. L'automobile ayant réalisé le temps le plus rapide prendra le départ de la Course à l'emplacement de la grille correspondant à la pole position de l'année précédente ou, sur un nouveau circuit ou sur un circuit modifié, à l'emplacement désigné comme tel par la FIA ou l'ASN. La grille de départ est composée de deux files d'automobiles placées de manière parallèle et équidistante.

28.4. La grille de départ définitive de chaque manche sera publiée au moins 30 minutes avant chaque Course. Si une automobile ne peut pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres automobiles maintiennent leur position sur la grille.

28.5. Toute automobile n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal «5 minutes» est montré, ne sera plus autorisée à le faire et devra partir depuis la pit lane.

### **Art. 29. PROCEDURE DE DEPART**

#### 29.1. Quitter la Voie des Stands

29.1.1. Au maximum 15 minutes avant l'heure du départ de la Course, les automobiles quittent la voie des stands ou le paddock et prennent leurs positions sur la grille provisoire.

29.1.2. Les automobiles couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de la Course. A la fin de ce tour, elles doivent s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

## 29.2. Grille de Départ

29.2.1. L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux «10 minutes», «5 minutes», «3 minutes», «1 minute» et «30 secondes», avant le départ du tour de formation. Chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

29.2.2. Lorsque le signal «10 minutes» sera montré et que le signal sonore sera donné, la sortie des stands sera fermée. Chaque automobile qui se trouve encore dans la voie des stands ou dans le paddock pourra prendre le départ à partir de cet endroit, mais seulement après autorisation d'un Officiel et après le passage de toutes les automobiles devant 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 de l'épreuve.

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

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

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

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

## 29.3. Tour de formation ou lancement

29.3.1. Signal «30 secondes»: 30 secondes après ce signal un drapeau / feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les automobiles doivent entamer un tour de formation ou lancement à la suite de la voiture de la Direction de Course et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour, sous peine d'une pénalité, et les automobiles doivent rester en formation aussi serrée que possible (voir 29.3.5).

29.3.2. Pendant le tour de formation ou lancement, les dépassements ne sont autorisés que si une automobile est retardée en quittant sa position de grille et que les automobiles se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau.

29.3.3. Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation ou lancement doit ouvrir la portière. Après que toutes les autres automobiles ont entamé leur tour de formation ou lancement, les commissaires de pistes/stand sont autorisés à pousser l'automobile sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des Commissaires de Stand.

L'automobile peut dès lors accomplir son tour de formation ou lancement, mais il lui est interdit de doubler toute autre automobile en mouvement sauf les automobiles de sécurité de l'organisation.

Si l'automobile refuse de démarrer après plusieurs tentatives, elle doit être poussée dans la voie des stands par le chemin le plus court où les mécaniciens pourront essayer de la faire démarrer.

29.3.4. Toute automobile qui ne peut pas maintenir l'ordre de départ pendant le tour de formation ou lancement doit prendre le départ de la Course du fond de la grille. Il ne peut en aucun cas reprendre sa position initiale dans le peloton.

29.3.5. Pendant le tour de formation ou lancement, toutes les automobiles doivent adapter leur vitesse, de sorte qu'elles suivent l'automobile précédente avec un écart de 2 longueurs d'automobiles au maximum. Chaque automobile incapable de suivre et respecter la vitesse ou la distance par rapport à l'automobile 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 plateau. Les juges de fait contrôleront cette procédure. Chaque infraction à cette règle sera sanctionnée par une pénalité «Drive Through».

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

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

### 29.3.8. Départ lancé :

La « Leading Car » se retire à la fin du tour de lancement. Les automobiles continuent seules vers la ligne de départ, sous la direction de l'automobile en pole position à une vitesse similaire à celle imposée par la « leading car » avant qu'elle ne se retire, le feu rouge étant allumé. Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant le feu rouge. Si un problème se produit lorsque les automobiles atteignent la ligne à la fin du tour de lancement, le feu rouge restera allumé et les feux clignotants orange seront aussi allumés. En même temps, le panneau «EXTRA FORMATION LAP» sera montré.

29.3.9. Tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes. Les automobiles restent en formation, sous la direction de l'automobile en pole position, et effectueront un autre tour de formation. Elles pourront être rejointes et accompagnées par la voiture de la Direction de Course.

### 29.3.10 Départ arrêté :

La « Leading Car » se retire à la fin du tour de formation. Les automobiles continuent seules sous la direction de l'automobile en pole position et s'arrêtent à leur place sur la grille de départ. Lorsque toutes les automobiles sont arrêtées, le signal 5" sera présenté puis

le feu rouge allumé. Le Directeur de Course donnera le signal de départ en éteignant le feu rouge. Si un problème se produit avant le panneau 5'', les feux clignotants orange seront allumés. En même temps, le panneau «START DELAYED» sera montré et la procédure reprendra au signal « 3 minutes ».

#### 29.4. Conditions exceptionnelles

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

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

### Art. 30. COURSE

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

### Art. 31. VOITURE DE SECURITE

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

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

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

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

#### 31.5. Procédure

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

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

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

31.5.3. Toutes les automobiles en Course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à 2 longueurs d'automobile et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser.

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes:

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

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

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

Une fois derrière la Voiture de Sécurité, la première automobile de la file (ou la première automobile de la file de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 2 longueurs d'automobile (excepté en application du point 31.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et toutes les autres automobiles doivent rester en formation aussi serrée que possible.

31.5.6. Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les automobiles des concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais elles 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 des automobiles qui la suit passeront devant la sortie des stands ou seront sur le point de le faire.

- 31.5.7. Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle quittera la piste à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première automobile de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de 2 longueurs d'automobile derrière lui, sauf en cas de 2 Voitures de Sécurité, procédure pendant laquelle la distance devra rester à deux longueurs derrière celles-ci

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. A ce moment la course reprend et les dépassements sont autorisés à partir de la présentation du drapeau vert. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

- 31.6. Chaque tour accompli pendant que la Voiture de Sécurité est utilisée sera compté comme un tour de Course.
- 31.7. 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 toutes les automobiles dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 2 longueurs d'automobile. Il n'y aura aucun tour de formation et la Course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Si une automobile est retardée lorsqu'elle quitte sa position sur la grille et que les automobiles se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau, le dépassement est autorisé. Dans ce cas, les pilotes en difficulté ne peuvent pas dépasser pour rétablir l'ordre de départ initial. Si une automobile a des difficultés à maintenir le rythme pendant le premier tour uniquement, elle peut être dépassée mais ne pourra non plus reprendre sa place initiale.
- 31.8. 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 la piste, la Course reprendra et des feux verts s'allumeront sur la ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de surveillance déploieront simultanément alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.

#### 31.9. CODE 60

- 31.9.1. Dans le cas où il s'avérerait nécessaire de neutraliser la Course pour quelque raison que ce soit, rendant la poursuite de la course dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera un «CODE 60».

- 31.9.2. 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 agités ou balancés, jusqu'à la fin de l'intervention. Toutes les automobiles réduiront immédiatement leur vitesse jusqu'à 60 km/h maximum, sans se dépasser.

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

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

- 31.9.4. Par ailleurs, toutes les automobiles abandonnées sur la piste en seront retirées et placées en lieu sûr ou seront rapatriées au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands. Tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.

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

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

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

### **Art. 32. SUSPENSION DE LA COURSE**

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

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

- 32.3. Toutes les automobiles devront avancer lentement et s'aligneront en une seule file à la ligne 'drapeau rouge', l'automobile de tête en première position. Si l'automobile de tête sur la piste n'est pas la première de la file, toutes les automobiles situés entre elle et la ligne du drapeau rouge recevront un signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal «3 minutes» avant la reprise de la Course.

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

Néanmoins, toute automobile 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 autorisée à quitter la voie des stands sans encourir de pénalité.

- 32.4. Aucune intervention sur les automobiles (à l'exception de celles mentionnées dans cet article), de quelque nature que ce soit, n'est autorisée pendant toute la durée de la suspension de la Course, sauf pour les personnes autorisées par le Directeur de Course. Ceci signifie également que tous les travaux dans la voie des stands et / ou dans les stands doivent être arrêtés dès que le drapeau rouge est déployé et ce jusqu'à la reprise de la Course. Seuls les membres des équipes et les Officiels seront autorisés sur la grille.
- 32.5. La Voiture de Sécurité sera alors conduite devant la file des automobiles, derrière la ligne 'drapeau rouge'.
- 32.6. Pendant la suspension de la Course, ni la Course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés.
- 32.7. Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des Commissaires de Piste et aux instructions des Commissaires de Stand.
- 32.8. Rapatriement des automobiles en panne pendant une course.

Les automobiles immobilisées le long du circuit pourront être rapatriées aux stands, en fonction des possibilités de matériel et du temps disponibles, par les véhicules de dépannage du circuit. Cette procédure sera autorisée jusqu'à 20 minutes avant la fin de la manche ou de la course.

### **Art. 33. REPRISE DE LA COURSE**

- 33.1. Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise de la Course sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ou par les Relations Concurrents.
- 33.2. Dix (10) minutes avant la reprise de la Course, le signal «10 minutes» est montré à la hauteur de la ligne 'drapeau rouge', accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les signaux «5 minutes», «3 minutes», «1 minute» et «30 secondes» sont montrés.
- 33.3. Lorsque le signal «1 minute» est montré, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique et les Officiels devront immédiatement quitter la piste, avant que le signal «30 secondes» ne soit donné.

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

Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté de l'automobile (ou des automobiles) concerné(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

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

La Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les automobiles dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge à une distance inférieure à 2 longueurs d'automobile.

Juste après que la dernière automobile 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. Toute automobile se trouvant dans la voie des stands pourra alors entrer sur la piste et rejoindre la file des automobiles derrière la Voiture de Sécurité.

Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si une automobile est retardée en quittant la ligne du drapeau rouge et que les automobiles se trouvant derrière elles ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau, auquel cas les pilotes ne pourront pas dépasser, ni rétablir l'ordre lors de la suspension de la Course.

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

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

### **Art. 34. ARRIVEE**

- 34.1. Lorsque le signal de fin de course est donné (Damier), 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.



- 34.2. Si le signal de fin de Course est donné pour quelque autre raison que ce soit (autre que celles prévues à l'Art. 32) avant que l'automobile de tête n'ait parcouru toute la durée de Course, la Course sera considérée terminée au moment où l'automobile de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de Course est retardé pour quelque raison que ce soit, la Course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 34.3. Après avoir reçu le signal de fin de Course, toutes les automobiles circulant doivent se rendre du circuit directement au parc fermé, sans retard inutile, sans recevoir un objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance sauf celle des Commissaires de Piste, si nécessaire. Le dépassement volontaire d'une automobile est interdit, sous peine de sanction de déduction de deux tours de Course.
- 34.4. Toute automobile classée ne pouvant atteindre le parc fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui emmèneront l'automobile au parc fermé, si possible.

#### **Art. 35. PARC FERME**

- 35.1. Seuls les Officiels chargés de la surveillance ou des contrôles peuvent pénétrer dans le parc fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut être effectuée sans l'autorisation explicite des Officiels.
- 35.2. La réglementation du parc fermé s'applique à la zone comprise entre la ligne d'arrivée (drapeau à damier) et l'entrée du parc fermé.
- 35.3. Le parc fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.
- 35.4. S'il n'y a pas de réclamation, les automobiles resteront dans le parc fermé 30 minutes après la publication du résultat provisoire, sauf prolongation par cause de Contrôle Technique (Art 36.8). En l'absence de parc fermé, les automobiles seront sous régime de parc fermé dans les box ou stands.

#### **Art. 36. CONTROLE TECHNIQUE ET / OU DEMONTAGE**

- 36.1. Il peut y avoir un contrôle technique après l'épreuve, mais celui-ci n'aura pas systématiquement lieu. Si le Collège des Commissaires Sportifs décide qu'il y aura un contrôle technique de fin d'épreuve, les participants seront obligés de s'y soumettre.  
Les Commissaires Techniques peuvent demander le démontage ou le contrôle partiel ou total d'une automobile. La demande de démontage sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs pour accord.
- 36.2. Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce sans compensation financière.
- 36.3. A tout moment, les concurrents peuvent être désignés pour fournir des échantillons de carburant. A la fin des essais qualificatifs et de la Course, l'automobile doit contenir au moins 2kg de carburant pour effectuer des prélèvements. Si un prélèvement est effectué, il doit précéder toute vérification nécessitant la mise en route du moteur.
- 36.4. Le concurrent se verra informé du lieu, de la date et de l'heure du démontage par la Commission Technique, le Collège des Commissaires Sportifs.
- 36.5. Lors d'un démontage, en aucun cas, un Commissaire Technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce en conformité avec le Code Sportif International.
- 36.6. Le Collège des Commissaires Sportifs publiera les résultats pour chaque automobile vérifiée 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 l'automobile sera trouvée en infraction au Règlement Technique du BGDC. Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.
- 36.7. Lors d'une compétition (qualification(s) et course), la période légale de parc fermé pourra être utilisée à des fins de vérifications techniques.
- 36.8. Toute vérification technique commencée ou planifiée prolongera pour le ou les automobile(s) concernée(s) la période de parc fermé, même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres automobiles. La prolongation éventuelle de la durée de parc fermé ne modifie en rien les dispositions prévues par le Code Sportif National et International en matière de réclamation.
- 36.9. Le concurrent ou son délégué doivent s'informer si leur automobile a été sélectionnée en vue de vérifications et ce dès la rentrée de celle-ci au parc fermé. L'absence d'un mécanicien à l'entrée du parc fermé ou zone de vérifications techniques, dans un délai de 15 minutes après notification, sera considérée comme un refus de contrôle ou démontage, qui pourra être pénalisé jusqu'à l'exclusion de la compétition.
- 36.10. La/les pièce(s) non conforme(s) ne sera(ont) pas restituée(s) et restera(ont) à la disposition de la Commission Technique du RACB Sport.

#### **Art. 37. CEREMONIE FINALE**

Les trois premiers du classement général des divisions 1, 2 et 3 et 4 ainsi que les 3 premiers de chaque classe doivent participer à la cérémonie de podiums, sauf spécification contraire.

#### **Art. 38. APPROBATION**

Le Règlement Sportif du BGDC 2017 a été approuvé par le RACB Sport le 17/03/2017 avec numéro de Visa: S01/BGDC/B17.

## Annexe 1

### CALENDRIER PROVISoire 2017

<b>Dates</b>	<b>Compétitions</b>	<b>Durées</b>	<b>Lieu</b>
14-16 avril 2017	Spa 400	400 minutes	Spa-Francorchamps
29-30 Avril 2017	Dijon 300	2 x 150 minutes	Dijon-Prenois
27-28 mai	Zandvoort 200	1 x 200 minutes	Circuit Park Zandvoort
26-27 Aout	Assen 200	1 x 200 minutes	Circuit TT Assen
29 sept & 1 Oct	Spa 200	200 minutes	Spa-Francorchamps
28 octobre	Zolder 200	200 minutes	Circuit Zolder

#### Compétitions qui rapportent plusieurs fois des points (article 6.7. et 6.8.):

- La course Spa 400 :
  - 1 x les points à la 200<sup>ème</sup> minute ;
  - 1 x les points à l'issue de la course.
- La course Dijon 300 :
  - 1 x les points à l'issue de la première manche ;
  - 1 x les points au cumul des deux manches.
- La course Assen 200 :
  - 2 x les points à l'issue de la course.

#### Résultats pris en compte pour le classement du championnat (article 6.10.2.)

Chaque pilote aura l'occasion de gagner des points à 8 reprises. Les 7 meilleurs résultats seront pris en compte.

## Annexe 2

### DIVISIONS ET CLASSES

#### DIVISION 1 : "Tourisme & GT »

- Classe A : moins de 1600 cc
- Classe B : de 1601 cc à 2000 cc
- Classe A16T : de 1501 à 1650 Turbo (essence- en cylindrée non corrigée)
- Classe D : de 2001 cc à 2500 cc

#### DIVISION 2 : "Tourisme & GT"

- Classe E : de 2501 à 3000 cc
- Classe F : de 3001 cc à 3500 cc

#### DIVISION 3 : « Tourisme, GT et Silhouettes »

- Classe G : de 3501 cc à 4000 cc (automobiles d'avant le 31/12/2013)
- Classe S- : Silhouettes - 3500 cc
- Classe S+ : Silhouettes + 3500 cc

#### DIVISION 4 : "Guest"

- Classe X : Les automobiles invitées qui ne sont pas totalement conformes au Règlement Technique du BGDC 2017 (sauf au niveau de la sécurité), mais qui pourront être acceptées sur base du dossier et suivant les modalités fixées par le RACB Sport et le promoteur.

#### ***Correctifs sur la cylindrée:***

*Les correctifs suivant sur la cylindrée s'appliquent sans exception :*

- Moteur suralimenté essence > 1600 cc: x 1.7 sauf classe A16T
- Moteur suralimenté diesel >1500 cc x 1.5
- Moteur Turbo essence et diesel < 1500cc: x 1.2
- Moteur essence Compressé <1600 cc : x 1.2
- Moteur rotatif: x 1.5

### Annexe 3

#### REGLES DE CALCUL POUR LE CHAMPIONNAT

Les points attribués lors de chaque course seront calculés grâce à la formule suivante :

1. Points de la classe

Le nombre de voitures qualifiées aux essais/Classe est le nombre de voitures repris dans ce tableau :

Position /Classe	Nombre d'automobiles dans la classe :												
		12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
	1	170	160	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60
	2	160	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60	
	3	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60		
	4	140	130	120	110	100	90	80	70	60			
	5	130	120	110	100	90	80	70	60				
	6	120	110	100	90	80	70	60					
	7	110	100	90	80	70	60						
	8	100	90	80	70	60							
	9	90	80	70	60								
	10	80	70	60									
	11	70	60										
12	60												

2. Points du classement général (par division)

Position général division	Points
1	200
2	180
3	160
4	140
5	120
6	100
7	80
8	60
9	40
10	20
11	10
12	5
12 +	5

Si un concurrent est non classé mais a pris le départ, il reçoit un total (général + classe) de 5 points.

## Annexe 4

### TABLEAU DES PENALITES

INFRACTION / IRREGULARITE		ESSAIS	COURSE
Excès de vitesse dans la pitlane	1 <sup>ère</sup>	Annulation meilleur tour	Drive-Through
	2 <sup>ème</sup>	Départ fond de grille	Stop/Go 30 secondes
	3 <sup>ème</sup>	Automobile exclue de l'épreuve	
Dépassement sous drapeau jaune	1 <sup>ère</sup>	Annulation meilleur tour	Drive-Through
	2 <sup>ème</sup>	Départ fond de grille	Stop/Go 30 secondes
	3 <sup>ème</sup>	Automobile exclue de l'épreuve	
Dépassement sous safety-car	1 <sup>ère</sup>		Stop/Go 30 secondes
	2 <sup>ème</sup>		Stop/Go 1 minute
	3 <sup>ème</sup>		Automobile exclue de l'épreuve
Non-respect des limites de la piste Sans avantage	1 <sup>ère</sup>	Avertissement	Avertissement
	2 <sup>ème</sup>	Avertissement	Avertissement
	3 <sup>ème</sup>	Départ fond de grille	Stop/Go 1 minute
	Suivante	Départ de la pitlane	1 tour de pénalité
Non-respect des limites de la piste Avec avantage	1 <sup>ère</sup>	Annulation du temps	Drapeau avertissement
	2 <sup>ème</sup>	Annulation du meilleur temps	Drapeau avertissement
	3 <sup>ème</sup>	Départ fond de grille	Stop/Go 1 minute
	Suivante	Départ de la pitlane	1 tour de pénalité
Marche arrière sous force propre dans la pitlane		Moins 5 places sur la grille	Stop/Go 30 secondes
Sens inverse en pitlane sous force propre		Départ pitlane	Automobile exclue de l'épreuve
Entrée/Sortie du stand sous force propre		Moins 5 places sur la grille	Drive Through
Manœuvre dangereuse		Moins 5 places sur la grille	Stop/Go 30 secondes
Non-respect de la procédure de départ			Drive-Through
Non-respect de la procédure drapeau noir		Départ fond de grille	Automobile exclue de l'épreuve
Non-respect de la sortie de pitlane		Moins 5 places sur la grille	Stop/Go 30 secondes
Arrêt au stand après une pénalité		Annulation meilleur tour	Drive-Through
Aide externe		Annulation meilleur tour	Automobile exclue de la manche
Plus de 3 tours au ralenti		Annulation meilleur tour	Automobile exclue de la manche
Dépassement après le drapeau à damier ou drapeau rouge		Annulation meilleur tour	2 tours de pénalité
Infraction aux règles de ravitaillement		Départ fond de grille	Stop/Go 30 secondes
Si plusieurs infractions constatées			Stop/Go 45 secondes
Non-respect du temps pitlane lors des arrêts de 3 minutes			1 min par infraction + le double du temps gagné
Non-respect de la limite sonore	1 <sup>ère</sup>	Drapeau noir technique	
	2 <sup>ème</sup>	Automobile exclue de l'épreuve	
Non-conformité de la voiture		Départ fond de grille	Automobile exclue de la manche
Comportement antisportif lors de l'épreuve		Décision du collège des commissaires sportifs	
Non-respect de l'article pneumatique		Départ de la pitlane	5 tours de pénalités
Transpondeur non-rentré dans les temps			400 EUR
Chasuble non-rentrée			25 EUR/Chasuble

Toutes infractions non-reprises dans ce tableau restent à la discrétion du collège des commissaires sportifs