



Règlement Sportif 2017

Art. 1 – Description

L'asbl 2CV Racing Teams (en abrégé 2CVRT) est le promoteur et l'organisateur de la 2CV Racing Cup conformément aux prescriptions du Code Sportif International 2017 de la FIA, aux Prescriptions Sportives 2017 du RACB Sport, au présent règlement et au règlement particulier de chaque épreuve, auxquels tous les participants s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. Chaque membre des équipes engagées doit avoir pris connaissance de la totalité du règlement

Le nom « 2CV Racing Cup » est reconnu comme tel et sanctionnée par le RACB Sport. Il est la propriété du promoteur.

En cas de divergence d'interprétation du présent règlement, le texte français fera seul foi.

Art. 2 – Promoteur – Organisateur

2CV Racing Teams ASBL
(N° entreprise : BE0891.559.959)
Rue Pierre-Joseph Antoine 109
B 4040 Herstal Belgique
GSM : Robert Vangysegem : + 32 475 74 48 19
Guy Dupont : + 32 496 35 94 58
Email : info@2cvracingteams.be
Site : www.2cvracingteams.be

Art. 3 – Définition

La 2 CV Racing Cup est réservée aux véhicules répondant à la réglementation technique nationale et au règlement technique de la « 2 CV Racing Cup ».

Les véhicules seront répartis en six catégories (voir règlement technique) :

- Groupe C : Classiques
- Groupe A : Améliorées
- Groupe P : Prototypes
- Groupe H : Hybrides
- Groupe G : Guest
- Groupe X : Expérimentales

Les pilotes devront être titulaires d'une licence valable en 2017 du niveau « National Club 2CV » minimum.

Les pilotes admis aux épreuves de la 2CV Racing Cup 2017 doivent être titulaires d'une carte de membre 2017 auprès du 2CV Racing Teams ASBL.

Art. 4 – Participation

4.1 Location : Déterminée par le 2CVRT asbl.

4.2 Equipage : Les équipages seront composés de minimum 2 et maximum 4 pilotes pour les épreuves de moins de 12 heures, et de minimum 3 et maximum 6 pilotes pour celles de 12 heures et plus. Chaque véhicule sera obligatoirement identifié par un nom générique choisi par le team d'un maximum de 20 caractères. Ce nom générique sera repris sur le bulletin de participation.

- 4.3 Inscription : Pour participer aux épreuves de la « 2CV Racing Cup », il sera obligatoire de souscrire à une location d'infrastructure.
- 4.4 Si le nombre minimum de 25 véhicules inscrits pour une épreuve n'est pas atteint au moins 40 jours ouvrables avant la date prévue de l'épreuve, celle-ci pourra être annulée par le 2CVRT sans que le concurrent ne puisse prétendre ni à un remplacement ni à un changement de date ni à une indemnité quelconque.
- 4.5 Caution : Pour toutes les courses (autres que les 24 heures) afin de garantir les dégâts éventuels aux installations des circuits, une caution de 300€ devra être versée au compte du « 2CVRT asbl » (N° de compte ING : 363 - 0406508 – 21) avec la mention « caution annuelle 2017 + n° de voiture » et le nom générique du team. La caution des 24 heures sera de 800€ et doit être versée au même compte avec la mention « caution des 24h02 2017 + n° de voiture » et le nom générique du team.
- 4.6 L'asbl 2CV Racing Teams se réserve le droit de refuser toute participation d'un véhicule, concurrent et/ou pilote, conformément à l'Art. 3.14 du Code Sportif International FIA. Aucune réclamation ne sera acceptée sur ce point.
- 4.7 Les frais de participation resteront acquis aux organisateurs, même si le participant ne prend pas le départ, sauf cas de force majeure acceptée par l'organisateur,
- 4.8 Il ne sera accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants exclus de la course par la Direction de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs.
- 4.9 Les frais de participation ne seront remboursés que dans les cas suivants :
- le refus d'une participation ;
 - l'annulation d'une course avant le début d'une épreuve.
- 4.10 Désignation d'un Chef Team
Chaque équipage désignera lors du passage au contrôle administratif un Chef Team de son choix, il sera seul habilité à représenter l'équipage auprès des officiels de l'épreuve. Le Chef Team peut être un pilote inscrit à l'épreuve. Dans ce cas, lors d'une convocation auprès du Collège des Commissaires Sportifs et si le pilote désigné en qualité de Chef Team se trouve au volant du véhicule, il devra se faire remplacer dans la voiture par un autre membre d'équipage admis pour qu'il puisse se présenter à la convocation du Collège des Commissaires Sportifs.

Art. 5 – Contrôle sportif et technique

- 5.1 Les équipages ainsi que les véhicules doivent être sur le circuit au plus tard à l'ouverture des différents contrôles sportifs et techniques, prêts à être contrôlés.
- 5.2 L'horaire de ces différents contrôles sera défini dans le timing du règlement particulier de l'épreuve.
- 5.3 L'horaire des vérifications doit être scrupuleusement respecté sous peine d'une pénalité financière de 50€ ou d'exclusion de l'épreuve. Une dérogation, sur base d'élément(s) justifié(s), peut être demandée auprès du Directeur de Course (voir règlement particulier).
- 5.4 Lorsque le contrôle technique a lieu dans les stands ou le paddock, une personne du team devra obligatoirement rester en permanence avec le véhicule et ce, jusqu'à la fin du contrôle technique.
- 5.5 Chaque team devra fournir 2 extincteurs à poudre de 9 kg minimum en cours de validité et en ordre de fonctionnement et ce, par véhicule engagé. Ces extincteurs devront être présentés à un membre préposé de l'organisation.
- 5.6 Les systèmes servant au ravitaillement, seront présentés au contrôle technique en même temps que le véhicule.
- 5.7 L'équipement pilote complet conforme au règlement technique (vêtements ignifugés : combi, chaussures, gants, cagoule, sous-vêtements) et le casque pilote devront être présentés au contrôle technique à chaque participation d'un pilote. Lors de ce contrôle, un marquage pourra être apposé. Cet équipement est obligatoire pendant les séances d'essais et les courses. Le pilote ayant été contrôlé s'engage à n'utiliser que l'équipement contrôlé.

Le pilote qui désire changer d'équipement devra le présenter au contrôle avant de l'utiliser.

Des contrôles seront effectués pendant les épreuves. Une amende et/ou une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course sera infligée au pilote qui utilise un équipement non conforme ou incomplet.

Art. 6 – Discipline générale de sécurité sur le circuit :

- 6.1 Le circuit ne peut être emprunté par les véhicules de compétition qu'au cours des essais et de la course. Au cas où un véhicule de compétition (ou un autre véhicule du team) se trouverait en dehors de ces périodes sur le circuit, le concurrent concerné sera exclu.
- 6.2 Sur la piste, toute aide extérieure est interdite. Est considérée comme aide extérieure, toute intervention faite par une autre personne que le pilote inscrit sur le véhicule et au volant à ce moment. Les interventions sur le véhicule devront être effectuées par le pilote seul et les moyens du bord. Une aide verbale pourra être apportée au pilote, pour autant que celle-ci se fasse dans une zone autorisée au public. Tout ravitaillement sur la piste est formellement interdit.
- 6.3 Au cas où le pilote se verrait dans l'obligation d'arrêter son véhicule pour quelque raison que ce soit, celui-ci devra être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la course ou des essais.
- Il est interdit de pousser son véhicule le long de la piste. De même, il est interdit de pousser un autre véhicule. En cas de sortie de piste, l'intervention des commissaires de piste n'est pas considérée comme aide extérieure.
- A l'exception du pilote et des officiels habilités, personne n'est autorisé à toucher un véhicule immobilisé, en dehors des stands.
- 6.4 Chaque fois qu'un véhicule s'immobilise pendant la course, que se soit volontairement ou non, le moteur doit être remis en marche à l'aide du démarreur par le pilote seul, sans aucune aide extérieure.
- 6.5 Tant en essais qu'en course, les pilotes doivent porter les vêtements et le casque agréés par le contrôle technique. Le harnais doit être attaché avant de quitter le stand et ne peut être détaché que lors de l'arrêt suivant à son stand (sauf accident ou panne sur le circuit).
- 6.6 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un accident, il ne peut pas quitter le circuit sans l'accord écrit des Commissaires Sportifs.
- 6.7 En cas d'abandon pendant la course, le team doit remettre les chasubles des mécaniciens et des chronométreurs ainsi que le transpondeur auprès des chargés des relations avec les concurrents au plus tard une demi-heure après la signification de l'abandon.
- 6.8 Avant d'accéder à la piste, chaque team devra s'assurer de la présence du transpondeur de chronométrage dans son véhicule.
- 6.9 Chaque team est responsable du rapatriement du transpondeur après l'épreuve auprès du service les ayant délivrés.
- 6.10 Les signaux des drapeaux des Commissaires de Piste doivent être observés, une attention toute particulière devant être portée au drapeau jaune. Tout pilote mettant en danger les Commissaires de Piste ou les équipes de premiers secours par sa conduite dangereuse sera immédiatement exclu de l'épreuve. Son comportement sera notifié au Collège des Commissaires Sportifs qui décidera de l'opportunité de lui imposer d'autres pénalités et/ou sanctions.
- 6.11 Toutes les prescriptions FIA et RACB Sport concernant le code de conduite des pilotes doivent être strictement observées, à défaut de quoi le concurrent sera passible d'exclusion de l'épreuve.

6.12 Le non-respect des limites de la piste sera sanctionné comme suit :

Lors des essais qualificatifs:

- Avertissement
- Première sanction : Annulation du meilleur chrono
- Deuxième sanction : Annulation de tous les chronos
- Troisième sanction : Départ fond de grille
- Si pas de changement de comportement, rapport au Collège des Commissaires Sportif pour toute suite utile.

Lors de la course:

- Avertissement
- Première sanction : Stop & Go 30 secondes
- Deuxième sanction : Stop & Go 1 minute
- Troisième sanction : Un tour de pénalité
- Si pas de changement de comportement, rapport au Collège des Commissaires Sportif pour toute suite utile.

Art. 7 – Numéros de course

7.1 Les numéros seront attribués lors de la première course, aux participants de la «2CV Racing Cup» et seront conservés toute l'année. Les numéros sont au nombre de cinq dont trois à charge du team (deux numéros de portières, un numéro de capot) de dimensions minimum suivante :

- Hauteur 23 cm
- Largeur 10 cm
- Epaisseur du trait 3 cm
- Espace entre deux chiffres 5 cm

et qui trancheront avec la déco de la voiture.

Deux autres numéros seront fournis et placés par le promoteur un sur le pare-brise avant du coté opposé au conducteur et un autre à l'arrière du véhicule avec la lettre d'identification de la catégorie.

7.2 Les numéros doivent obligatoirement être apposés avant les vérifications techniques et doivent être présents durant toute la durée de l'épreuve.

7.3 Chaque véhicule portera, de manière visible, le nom des pilotes sur les vitres latérales arrières (des deux côtés du véhicule).

Art. 8 – Publicités obligatoires

8.1 Les équipes peuvent appliquer les publicités qu'elles souhaitent, pour autant que celles-ci soient en accord avec les règlements internationaux et nationaux en vigueur concernant la publicité.

8.2 Les emplacements suivants sont réservés à l'organisateur sur lesquels les concurrents sont obligés d'apposer les autocollants du promoteur :

- au-dessus des numéros de portières et de capot : 50 cm x 8 cm
- la bande du pare-brise avant : hauteur 8 cm
- la bande du pare-brise arrière : hauteur 8 cm

8.3 Les autocollants fournis dans le cadre de la publicité obligatoire doivent être apposés aux endroits prévus, tels qu'ils sont livrés, sans modification de fond, de format ou de coloris.

8.4 Cette publicité doit être appliquée avant la vérification technique et doit rester en place pendant toute la durée du meeting.

8.5 L'accès de la piste pourra être refusé à tout véhicule contrevenant et sa mise en conformité exigée avant de reprendre part à la course.

8.6 En cas d'absence d'une ou des publicités lors des essais ou de la course, la voiture pourra être arrêtée pour se mettre en conformité, en cas d'absence répétée de celle-ci pendant la course, la voiture pourra être exclue.

- 8.7 Aucune publicité allant à l'encontre ou étant en opposition avec l'un des annonceurs de la 2CV Racing Cup ne sera autorisée tant sur les voitures que sur les combinaisons, casques ou gants sauf dérogation accordée par le promoteur.

Art. 9 – Briefings

- 9.1 Outre le ou les briefing(s) tenu(s) par le Directeur de Course, un briefing peut être organisé par le 2CVRT. L'horaire de ce briefing éventuel sera communiqué lors de chaque course.
- 9.2 Chaque responsable de Team ainsi que tous les pilotes doivent être présents aux différents briefings pendant toute la durée de ces derniers et signer la feuille de présence, sous peine d'une pénalité financière de 100€.
- 9.3 Les voitures dont le chef de team et les pilotes n'ont pas participé à un briefing du directeur de course ne seront pas autorisées à prendre part au meeting.

Art. 10 – Paddock

- 10.1 Le concurrent devra se conformer aux directives du responsable du paddock pour sa mise en place.
- 10.2 Lors de chaque course, un Parc Fermé pourra être organisé. Les voitures, sélectionnées par la Commission Technique du RACB Sport ou la Direction de Course en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs, seront tenues de se rendre au contrôle technique suivant les instructions des Commissaires Sportifs ou Techniques.

Art. 11 – Essais

- 11.1 L'horaire de la ou des séances d'essais libres éventuelles sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.
- 11.2 L'horaire de la séance ou des séances d'essais chrono sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.
- 11.3 L'horaire du Warm up éventuel sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.
- 11.4 Chaque équipe doit avoir pris part aux essais à raison d'un minimum de 1 tour chronométré par pilote. Le contrôle de la présence du pilote sera vérifié par les Commissaires de Stand. Tout pilote qui arrive après les séances d'essais qualificatifs ne pourra prendre part à la/aux course(s) sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs, en concertation avec le Directeur de Course, et après contrôle sportif et technique. Pour prendre part à la/aux course(s), la voiture considérée, sauf dérogation des Commissaires Sportifs, doit au moins avoir réalisé aux essais qualificatifs un chrono égal ou inférieur à 130% de la moyenne des trois meilleurs chronos de la catégorie.
- 11.5 La grille de départ sera définie par le résultat des chronos réalisés durant les sessions d'essais qualificatifs ou par tout autre moyen tel que tirage au sort, classement au championnat, ... La procédure sera annoncée dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Au cas où plusieurs véhicules auraient réalisés un temps identique, priorité sera donnée à celui qui l'a réalisé le premier.
- 11.6 La direction de course peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'elle l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un véhicule. Dans le cas d'essais libres exclusivement, la direction de course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption. Dans le cas d'essais chronométrés, ce temps sera rattrapé si les circonstances le permettent. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient interrompues, aucune réclamation sur les temps réalisés lors de cette séance ne pourra être admise.

Art. 12 – Procédure de départ / Courses

- 12.1 Peuvent participer à la course : les pilotes inscrits et repris sur la liste officielle des voitures admises au départ de l'épreuve. Un pilote ne peut être engagé que sur une seule voiture lors d'une épreuve.

- 12.2 Tout ravitaillement en carburant ou autres lubrifiants est interdit sur la grille de départ et entraînera l'exclusion du véhicule.
- 12.3 La procédure de pré-grille, grille et départ sera communiquée au briefing.
- 12.4 Le départ est de type « arrêté » après avoir effectué un tour de formation. Le départ peut être donné « lancé » si la Direction de Course le juge nécessaire et sera annoncé lors du briefing ou par voie d'additif. Dans les deux cas, il est formellement interdit de dépasser durant le tour de formation, à l'exception d'une voiture en difficulté, qui ne peut ni tenir sa place dans la colonne, ni la cadence du tour de formation.
- 12.5 La grille départ sera constituée de deux files de véhicules rangés côte à côte, dans le respect de l'article 11.5 du présent règlement.
- 12.6 La place d'un véhicule se trouvant dans l'impossibilité d'accéder à la grille de départ sera laissée vacante, les autres véhicules garderont leur position sur la grille de départ.
- 12.7 L'emplacement de la pole-position sera précisé au plus tard au briefing.
- 12.8 Procédure Type:

A – Ouverture de la sortie des paddocks

- Les véhicules conduits par un des pilotes de l'équipage quitteront les stands pour couvrir un tour de formation.
- Ils s'arrêteront sur la piste, au niveau de la ligne de départ pour les premiers véhicules et dans l'ordre de départ.
- Les pilotes se conformeront aux directives des responsables de la grille de départ. Les moteurs seront arrêtés.
- Fermeture de la sortie de la Pitlane = 5" après un signal sonore
- Fermeture de la Pitlane

B – Tour de formation et départ.

- Panneau 5'
- Panneau 3' (Evacuation générale de la grille)
- Panneau 1'
- Panneau 30'
- Drapeau vert et départ du tour de formation derrière la voiture de la direction de course
- Dépassement interdit

A l'issue du tour de formation, la voiture de la direction de course rentre sur la Pitlane et :

Si procédure « Départ arrêté », les véhicules s'arrêtent à leurs emplacements sur la grille. Lorsque tous les véhicules sont arrêtés sur la grille et à leurs emplacements initiaux, le starter montrera le panneau 5 secondes et allumera le feu rouge. Dans un délai de 4 à 7 secondes, suivant l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera donné par un feu vert.

Si procédure « Départ lancé », le feu rouge sera allumé et les véhicules se dirigeront vers leurs places sur la grille à allure modérée et le départ sera donné par un feu vert (et/ou extinction du rouge).

Tout véhicule se trouvant dans l'aire des stands au moment du départ de la course devra s'élancer suivant les instructions des commissaires de stands et après le passage du dernier véhicule ayant pris le départ depuis la grille.

- 12.9 Si au cours de la procédure de départ, la direction de course décide de retarder celui-ci, un panneau « START DELAYED » sera présenté sur la passerelle de départ.
- 12.10 Si un véhicule a un problème durant le tour de formation, il partira en fond de grille.
- 12.11 Si un comptage des tours est officiellement réalisé par télémétrie, aucune réclamation ne sera possible et les équipes seront responsables du boîtier électronique placé dans leur voiture. Dans ce

cas, seuls les tours comptabilisés électriquement seront pris en compte.

- 12.12 La durée des courses et essais peut être réajustée par l'organisateur en fonction des circonstances. Tous les teams en seront informés par voie d'additif numéroté et signé le Collège des Commissaires Sportifs.
- 12.13 Le drapeau à damier sera donné à la ligne de contrôle sur la voiture la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin du tour lors duquel le temps prescrit de la course sera écoulé. La ligne de contrôle consiste en une ligne unique traversant la piste. La voiture gagnante doit franchir la ligne d'arrivée côté piste. Le dernier tour du leader doit être accompli en maximum 3 fois le meilleur temps au tour.
- 12.14 Après l'arrivée, toutes les voitures doivent suivre les instructions des Officiels.

Art. 13 – La course et ses implications

La durée maximum de pilotage consécutif d'un seul pilote (arrêts compris) ne peut pas excéder trois heures. Après trois heures de course une pause d'une heure est obligatoire.

Toutes les voitures en panne et/ou accidentées sur le circuit, selon les possibilités de la Direction de Course, pourront être rapatriées au stand lors d'une procédure CODE 60 ou SAFETY CAR. Les voitures pourront poursuivre la course, une fois réparées. Un seul rapatriement pour une même voiture sera effectué pendant une même procédure CODE 60. Chaque rapatriement pourra donner lieu à une pénalité. Pour qu'un véhicule en panne soit rapatrié, il faut qu'il reste tractable sur ses 4 roues (ou attendre qu'une procédure «SAFETY CAR» soit exécutée).

Un véhicule dont la réparation n'est manifestement pas possible ne sera pas rapatrié. Un véhicule abandonné par son pilote ne sera pas rapatrié.

Procédure « CODE 60 »

- a) Au cas où il s'avérerait nécessaire de neutraliser la course en raison de l'encombrement du circuit suite à un véhicule en panne le long d'un circuit ou autre rendant la poursuite de l'épreuve dangereuse, le Directeur de Course ou son préposé ordonnera un CODE 60.
- b) Quand l'ordre sera donné d'utiliser le CODE 60 pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux ou panneaux violets avec l'indication '60', qui seront maintenus jusqu'à la fin de la procédure. Tous les véhicules réduiront immédiatement leur vitesse jusqu'à 60 km/h maximum, le dépassement sera alors interdit.

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

- c) Les dépassements pendant le CODE 60 sont autorisés 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 "Stop and Go" de 10 secondes pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant le CODE 60.
- d) Par ailleurs, tous les véhicules abandonnés sur la piste en seront retirés et placés en lieu sûr, ou seront rapatriés au moins jusqu'à l'entrée de la voie des stands ; tout stationnement dans la voie rapide étant interdit.
- e) Le CODE 60 se termine et la course reprend quand la direction de Course donnera l'ordre de retirer les drapeaux ou panneaux 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.
- f) Chaque tour accompli pendant le CODE 60 est comptabilisé comme un tour de course. Note : le CODE 60 n'exclut évidemment pas les procédures « Voiture de Sécurité ».

Procédure d'intervention « SAFETY-CAR » :

Une Safety-Car, voiture-pilote, sera mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course exclusivement.

La voiture portera les mots « SAFETY-CAR » en caractères de dimensions similaires à celles des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera munie de gyrophares jaunes sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté et aura à son bord un observateur capable de reconnaître toutes les voitures en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

Il n'y aura qu'une seule Safety-Car en service (sauf sur les circuits de plus de 7 km ou une deuxième Safety-Car pourra être mise en service).

Sur l'ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes immobiles (agités à l'endroit de l'incident) et des panneaux "SC" qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention de la Safety-Car et celle-ci, gyrophares allumés, pénétrera immédiatement sur la piste, quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de la course.

Toutes les voitures en course se rangeront en une file derrière la Safety-Car, roulant à sa vitesse; tout dépassement est interdit, à moins qu'une voiture soit invitée à doubler par un signal de la Safety-Car. Pendant l'intervention de la Safety-Car, les voitures en course pourront s'arrêter à leur stand, mais ne pourront rejoindre la piste qu'immédiatement après le passage devant la sortie des stands de la dernière voiture dans la file suivant la Safety Car.

La Safety-Car sera utilisée au moins jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle. Lorsque le Directeur de Course aura décidé la fin de l'intervention de la Safety-Car, celle-ci devra effectuer un (un demi) tour du circuit, gyrophares éteints, ce qui donnera le signal pour le retrait des drapeaux et des panneaux aux postes de surveillance, dès que la dernière voiture dans la file derrière la Safety-Car aura quitté le secteur.

Lorsque la Safety-Car s'efface du circuit, les drapeaux verts seront déployés à tous les postes du circuit et le(s) feu(s) vert(s) allumé(s). La course est relancée à ce moment. Les drapeaux verts sont retirés après un tour.

Chaque tour couvert pendant l'intervention de la Safety-Car sera comptabilisé pour la course.

Art. 14 – Signification des drapeaux

La réglementation en matière de drapeaux est identique au code sportif international de la FIA et à ces annexes. Il est du devoir des pilotes de connaître leur signification avant la montée en piste.

Art. 15 – Stands

A. Sécurité et Organisation Pitlane

- 15.1 IL EST DEFENDU DE FUMER DANS LES STANDS ET DANS LA PIT LANE.
- 15.2 La pitlane est délimitée par les panneaux pit entry et pit exit.
- 15.3 En course ou en essais, il est strictement INTERDIT de réintégrer la pitlane via la sortie de celle-ci.
- 15.4 La vitesse maximum autorisée sur la pit lane sera affichée à l'entrée du pitlane Des contrôles radar pourront être réalisés.
- 15.5 Pour des raisons de sécurité, l'accès aux stands est interdit aux personnes étrangères au team.
- 15.6 L'accès à la pitlane est interdit aux enfants de moins de 14 ans.
- 15.7 Tout travail de soudure est interdit dans les stands et sur la pitlane. Il en va de même pour l'utilisation d'appareil générateur d'étincelles (disqueuse, etc.). Une zone de soudage sera éventuellement prévue et définie dans le règlement particulier de l'épreuve.

Pendant la durée de l'intervention, l'assistance aura la responsabilité de la sécurité du travail. Il est interdit de sortir le véhicule de la pitlane pour quelque raison que ce soit sous peine de mise hors course.

- 15.8 Pendant les courses annexes, les véhicules doivent se ranger dans les stands et la pitlane doit être complètement dégagée, ou rejoindront le paddock approprié (règlement particulier de l'épreuve).
- 15.9 Le personnel des teams ne peut rester dans la pitlane quand le véhicule est sur la piste, à l'exception du personnel se trouvant au mur de signalisation.
- 15.10 Le personnel préposé au mur de signalisation doit impérativement porter un signe distinctif fourni par l'organisateur.
- 15.11 Si un véhicule dépasse son stand, il ne peut y revenir qu'en étant poussé par les membres du team. En aucun cas, la marche arrière ne peut être utilisée.

B. Aménagement des Stands

- 15.12 L'utilisation du stand ne pourra se faire qu'après rédaction du document « états des lieux » effectué par le responsable des paddocks ou son représentant et en présence du responsable du team. A l'issue de l'épreuve, et avant de quitter le circuit, un état des lieux de sortie sera rédigé selon les mêmes modalités. Ces « états des lieux » seront signés conjointement par le responsable paddocks et le chef de team. Les potences repliables, supports flexibles d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser de la largeur de la zone de travail, ni se trouver à moins de deux mètres au dessus du sol. Les faisceaux des éclairages doivent être dirigés vers l'intérieur stand. Aucun matériel ne peut être fixé par forage et/ou vissage aux installations du circuit. Un espace d'au moins 1,50 mètres permettant la circulation des services de sécurité devra rester libre derrière le stand coté paddock.

La vérification des extincteurs sera effectuée lors de l'état des lieux.

C. Aménagement du Mur de Signalisation

- 15.13 Les installations de signalisations ne peuvent excéder des dimensions suivantes :
- Hauteur : 2.20 m au dessus du niveau de la piste
 - Largeur : 1.50 m le long du mur
 - Profondeur : 0.75 m max

Ces installations doivent être suffisamment rigides, réalisées en matériaux translucides au moins pour la partie dépassant la hauteur du mur et ne peuvent dépasser l'aplomb du mur. Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.

Le matériel fixé au mur des panneauteurs doit l'être sans endommager celui-ci (pas de forage ni de vissage).

- 15.14 Toute publicité ou affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans et sur les stands des concurrents est formellement interdit sans l'accord du promoteur du meeting.
- 15.15 Il est interdit d'utiliser le signal vidéo (classement, images pistes..) sans l'accord préalable du promoteur ou organisateur.

Art. 16 – Procédure de Ravitaillement et Arrêt au Stand

- 16.1 Pendant l'arrêt au stand, maximum 4 personnes peuvent intervenir directement sur le véhicule. Les personnes aidant le pilote à attacher le harnais ne sont pas comprises dans ces 4 personnes. Les mécaniciens doivent porter au moins une salopette, qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures. Un short est interdit.
- 16.2 Lors d'une intervention importante sur le véhicule, il est permis de le rentrer dans le stand mais le volet doit rester ouvert. Dans ce cas, le nombre de personnes intervenant sur le véhicule n'est plus limité à 4.
- 16.3 Il est interdit de ravitailler en essence lorsque le véhicule est dans le stand ou sur la grille de départ.
- 16.4 Il est interdit d'utiliser de l'eau pour rincer des traces d'essence sur la carrosserie ou sur le sol.

L'utilisation de produit absorbant est obligatoire pour effacer ces traces.

- 16.5 Les changements de pilotes s'effectuent UNIQUEMENT dans la zone des stands.
- 16.6 Chaque pilote qui se présente à son stand est obligé d'arrêter le moteur de sa voiture.
- 16.7 Une voiture ne peut reculer que moteur arrêté. Le véhicule doit être poussé par les membres du team.
- 16.8 Seul les carburants repris dans le règlement technique sont autorisés.
- 16.9 Transport du carburant : Dans l'enceinte du paddock et des stands, le transport du carburant ne peut se faire que dans des jerrycans poinçonnés par le contrôle technique. Les jerrycans transportés devront être arrimés au chariot transporteur. Les préposés au transport du carburant devront être munis, pendant toute l'opération, d'un extincteur à poudre de 9 kg minimum, en cours de validité et en ordre de fonctionnement.
- 16.10 Un stockage maximum de 100 litres maximum par stand est autorisé, quel que soit le nombre de voitures dans ce stand.
- 16.11 Le système de ravitaillement devra être conforme au règlement technique.
- 16.12 La perte de carburant lors d'un ravitaillement sera sanctionnée par une pénalité financière de 200€ et l'obligation de remettre le système de ravitaillement en état. Les réparations ne pourront avoir un caractère temporaire. Le non-respect de cette obligation entrainera une mise hors course.
- 16.13 Tout ravitaillement en carburant ne pourra s'effectuer que dans la zone spéciale prévue à cet effet. Lorsque le ravitaillement a lieu dans la zone des stands, le changement de pilote pourra se faire pendant celui-ci, mais aucune autre intervention ne sera autorisée. Une personne plus le pilote sortant peuvent aider le pilote entrant à s'équiper de ses ceintures de sécurité.
- 16.14 Pendant toute la durée du ravitaillement, la présence du préposé et de son extincteur est obligatoire. Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand. La voiture doit rester sur ses roues pendant le déroulement du ravitaillement.
- 16.15 Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté et la boucle du harnais de sécurité ouverte.
- 16.16 Le Chef Team doit s'assurer qu'un mécanicien muni d'un extincteur en cours de validité et en état de fonctionnement (capacité minimale : 5 kg) se trouve à minimum 2 mètres et à maximum 4 mètres de l'orifice de remplissage de la voiture pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant et que tout personnel de ravitaillement, deux mécaniciens au maximum, spécifiquement désignés pour cette opération. Chacun, porte une combinaison ignifuge, une cagoule ignifuge, des chaussures ignifuges, solides et fermées, des gants ignifuges et des lunettes ignifuges ou un casque intégral.
- 16.17 Le préposé au dispositif de « l'homme mort » ne sera pas compté dans le personnel effectuant le ravitaillement.
- 16.18 La voiture ne pourra quitter le stand que si le harnais de sécurité et le casque sont attachés correctement et que le pilote porte sont équipement de sécurité complet.
- 16.19 Le pilote doit impérativement arrêter le véhicule au niveau du feu de signalisation donnant accès à la piste. Le préposé à la sortie Pitlane identifie le pilote au volant, vérifie le stickers CT et donne le signal de la reprise de la piste.

Art. 17 – Classements / Challenges

Le calendrier *provisoire* du championnat 2CV Racing Cup 2017 est le suivant :

01 - 02 avril	Trophée des Fagnes	Francorchamps (B)
À définir	À définir	À définir
20 - 22 octobre	24 Heures 2CV (2 fois les points)	Francorchamps (B)

- 17.1 Le drapeau à damier sera présenté à la voiture la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin de la période prescrite de la Course au moment où elle franchira la ligne de contrôle. La ligne de contrôle consiste en une ligne unique traversant la piste.
- 17.2 Après avoir reçu le signal de la fin de course, tous les véhicules suivront les instructions des officiels.
- 17.3 La ligne de départ et la ligne d'arrivée pourraient ne pas se trouver au même emplacement. Leurs emplacements ainsi que celui du parc fermé seront précisés dans le règlement particulier de l'épreuve ou au briefing.
- 17.4 La direction de course se réserve le droit d'arrêter toute épreuve avant le délai imparti si les circonstances le justifient.
- 17.5 Des trophées (coupes, plaquettes...) récompenseront les pilotes les mieux classés à chaque épreuve et ce pour chaque catégorie pour autant qu'au moins 3 véhicules soient classés dans la catégorie concernée.
- 17.6 Pour être classée, chaque voiture devra avoir accompli au moins 50% de la distance couverte par le premier déclaré vainqueur de sa catégorie. Le temps minimum de conduite par pilote est de 15% pour être classé.
- 17.7 Dans chaque catégorie le vainqueur de chaque course recevra 100 points, quel que soit le nombre de participants au départ de la course. Le deuxième recevra 90 points, le troisième 80, le quatrième 75, le cinquième 70, le sixième 65, le septième 60, le huitième 59, le neuvième 58, le dixième 57, puis 56, 55, 54, etc. jusqu'au dernier classé. De plus pour le classement général de fin d'année, il sera attribué à chaque épreuve à chaque pilote un nombre de points équivalent au nombre de voitures dans la catégorie multiplié par 3. (Note : pour les 24 Heures les points seront attribués après 12 heures et à la fin de la course.)
- 17.8 Sauf pour les courses de 12 heures et plus, un minimum de 1 arrêt au stand par 2 heures entamées de course est obligatoire.
- 17.9 La voiture n'ayant pas respecté le nombre réglementaire d'arrêts aura une pénalité de trois tours par arrêt manquant.
- 17.10 Pour qu'un arrêt au stand soit comptabilisé et donc validé, il faut :
- soit changer de pilote,
 - soit que le pilote détache son harnais de sécurité, sort de la voiture, ferme la porte, l'ouvre à nouveau, rentre dans la voiture et attache à nouveau son harnais de sécurité.
- 17.11 Le titre de champion de la 2CV Racing Cup sera attribué au pilote qui totalise le plus de points à la fin de la saison.
Le titre de champion de chaque classe de la 2 CV Racing Cup (5 au total, c'est-à-dire les classes C-A-P-H-X) sera attribué au pilote qui totalise le plus de points dans leur classe respective à la fin de la saison.

En cas d'ex æquo, le plus grand nombre de victoires finales sera pris en considération. Si l'ex-æquo subsiste, on tiendra compte du plus grand nombre de 2ème, 3ème, etc. places.

- 17.12 En cas de non-conformité technique, pendant ou après l'épreuve, et sous respect des dispositions prévues par le Code Sportif, les sanctions seront du ressort du Collège des Commissaires Sportifs (allant jusqu'à l'exclusion de l'épreuve).
- 17.13 Si une course est suspendue, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué moins de deux tours. La moitié des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la durée prévue à l'origine pour la course. La totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% de la durée prévue à l'origine pour la course.

Si le signal de fin de course est donné pour quelque raison que ce soit avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de course, la course sera considérée comme terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le

signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

Art. 18 – Divers

- 18.1 Toute contestation relative au règlement technique, à la discipline de course ou au règlement sportif doit être adressée par écrit à la Direction de Course et dans les délais prévus au Code Sportif du RACB Sport. La caution prévue par le RACB sera exigée en espèces.
- 18.2 Tous les cas non repris dans le présent règlement et le règlement particulier de l'épreuve seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs. De même, toute contestation relative à l'application du règlement sportif sera soumise au Collège des Commissaires Sportifs.
- 18.3 Le Directeur de Course pourra proposer au Collège des Commissaires Sportifs la modification de tout point du règlement particulier de l'épreuve dans un souci de sécurité. Dans ce cas, les concurrents en seront avertis par un additif et à la publication au tableau d'affichage officiel.
- 18.4 Il n'est accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants exclus de la course par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 18.5 Chaque pilote des différentes équipes de course doit avoir pris connaissance de la totalité du règlement et avoir signé l'abandon de recours avant de prendre part à l'épreuve.
- 18.6 Il est de la responsabilité du chef de team que chaque membre de son équipe suive les réglementations en vigueur et adopte à tout moment un comportement en concordance avec l'esprit de la 2CV Racing Cup.

Art. 19 – Tableau des Pénalités

	Aux Essais	En Course	
		1 ^{ère} Infraction	2 ^{ème} Infraction
Court-circuiter la piste avec avantage	voir Article 6.12 du présent Règlement Sportif		
Excès de vitesse dans la pitlane.	Moins 5 places sur la grille de départ	Stop & Go	Stop & Go 1 minute
Dépassement sous drapeau jaune	Départ fond de grille	1 tour de pénalité	2 tours de pénalité
Dépassement sous code 60		2 tours de pénalité	4 tours de pénalité
Dépassement sous Safety Car		3 tours de pénalité	6 tours de pénalité
Départ anticipé		Stop & Go	
Poussée d'une autre voiture	Départ fond de grille	1 tour de pénalité	2 tours de pénalité
Mise en cause dans un contact-collision	Départ fond de grille	1 tour de pénalité	2 tours de pénalité
Non respect de la procédure de départ		Stop & Go	
Marche arrière moteur allumé dans la voie des stands	Moins 5 places sur la grille de départ	Stop & Go	Stop & Go 1 minute
Pilotage antisportif ou agressif	Départ fond de grille	1 tour de pénalité	2 tours de pénalité
Non respect des injonctions d'un officiel de piste ou stands	Départ fond de grille	1 tour de pénalité	2 tours de pénalité
Comportement antisportif d'un membre du team lors du meeting	Exclusion	Exclusion	
Non-conformité technique avant le départ de l'épreuve	Décision du Collège des Commissaires Sportif (Mise en conformité ... jusqu'à exclusion de l'épreuve)		
Non-conformité technique après l'arrivée de l'épreuve		Décision du Collège des Commissaires Sportif (sous peine d'exclusion de l'épreuve)	
Transpondeur non rentré dans la ½ heure après l'arrivée		Prix du transpondeur (350€)	
Ravitaillement en carburant dans une zone interdite	Départ fond de grille	3 tours de pénalité	Exclusion

Dépassement de la limite sonore de la série	Mise en conformité	Mise en conformité	
Dépassement de la limite sonore meeting 1 ^{ère} infraction	Arrêt et réparation	Arrêt et réparation	
Dépassement de la limite sonore meeting 2 ^{ème} infraction	Mise hors course		
Remplacement du moteur pendant la course		10 tours de pénalité	

Pour la 3^{ème} infraction et suivantes, rapport au Collège des Commissaires Sportif pour toute suite utile.

Art. 20 – Différends sportifs

- 20.1 Les pilotes et les concurrents doivent en premier lieu observer les règlements et faire preuve d'une attitude correcte.
- 20.2 Pour régler un différend au niveau sportif, les concurrents pourront s'adresser exclusivement à un tribunal sportif, instauré par le RACB Sport, et ne pourront donc pas s'adresser aux Juridictions Pénales, Civiles ou Commerciales.
- 20.3 Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur dispense le RACB Sport, le 2CVRT, les organisateurs et leurs représentants, préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures ou décès, pertes et dommages à sa personne, à ses biens, quelle que soit la cause provenant ou résultant de sa participation à l'épreuve, qu'ils soient ou non conséquences directes ou indirectes d'une négligence ou d'une faute desdits organisateurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du 2CVRT ou du RACB Sport.
- 20.4 Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur reconnaît le RACB Sport et l'organisateur compétents pour juger des faits sportifs et techniques.

Art. 21 – Interprétation

La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Sportif.

Art. 22 – Approbation

Règlement approuvé par le RACB Sport le 28/02/2017 avec numéro de visa : S01-2CVRC/B17