



Belgian Historic Cup 2017



Règlement Sportif

INDEX DES PAGES

1.	DEFINITIONS – DESCRIPTION	2
2.	MODALITES DE PARTICIPATION	2
3.	LICENCES	3
4.	MEETINGS	3
5.	DIVISION & CLASSES	3-5
6.	ATTRIBUTION DES POINTS	6-7
7.	ORGANISATION	7
8.	ASSURANCES	7
9.	CONDITIONS GENERALES	7-8
10.	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS	8
11.	BRUIT	8
12.	SANCTIONS	8-9
13.	INCIDENTS	9-11
14.	DIFFERENTS SPORTIFS	11
15.	PUBLICITE OBLIGATOIRE	11-12
16.	NUMEROS DE COURSE	12
17.	DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR L'ORGANISATEUR DU CONTRÔLE DE DOCUMENTS	13
18.	VERIFICATIONS TECHNIQUES	13-14
19.	CONTRÔLE DES LICENCES	14
20.	SIGNALISATION ENTRE LE PILOTE, LE MUR DE LA VOIE DES STANDS ET LE STAND	14
21.	SECURITE GENERALE	14-16
22.	COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS	16-17
23.	ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS	17-18
24.	BRIEFING	18
25.	ESSAIS	18
26.	GRILLE DE DEPART	18-19
27.	PROCEDURE DE DEPART	19-20
28.	COURSE	20
29.	VOITURE DE SECURITE	20-23
30.	SUSPENSION DE LA COURSE	23
31.	REPRISE DE LA COURSE	23-24
32.	ARRIVEE	24
33.	PARC FERME	25
34.	CLASSEMENT	25
35.	CEREMONIE FINALE	25
36.	RECLAMATIONS ET APPELS	25
37.	APPROBATION	25

ART. 1: DEFINITIONS – DESCRIPTION

- 1.1 Le **Belgian Historic Cup 2017** est reconnu comme tel et sanctionné par le RACB Sport.
- 1.2 Le **Belgian Historic Cup 2017** est régi conformément aux dispositions du Règlement Général RACB Sport 2017 et ses annexes et le cas échéant, du Règlement Particulier de l'organisateur par circuit, auxquels tous les concurrents, chefs d'équipe, pilotes, leurs préposés et mandataires se soumettent par leur participation. Toutes les parties concernées (FIA, RACB Sport, organisateur, promoteur, exploitants de circuits, Officiels ainsi que les concurrents, chefs d'équipe, pilotes et leurs préposés) s'engagent à appliquer et à respecter les règles régissant la Série à tout moment.
- 1.3 Les rôles de promoteur, organisateur, exploitant de circuit peuvent être séparés ou combinés. L'organisateur de l'épreuve a le devoir de publier par épreuve ou série d'épreuve un règlement particulier spécifique. Ceci est donc additionnel au règlement sportif du BHC.
- 1.4 L'organisateur rédigera en concertation avec le RACB Sport le règlement particulier de l'épreuve. En même temps que le bulletin d'inscription, le règlement particulier sera communiqué à tous les participants via E-mail et le site du Belgian Historic Cup, www.bravoracing.be.
- 1.5 Ce règlement sportif sera d'application à partir du 31 janvier 2017. Il remplace et annule à partir de cette date tous les Règlements Sportifs précédents à ces Coupes.
- 1.6 La version néerlandaise du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation.
- 1.7 Le Promoteur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un pilote, copilote ou concurrent (Art 3.14 du Code Sportif International de la FIA).

ART. 2: MODALITES DE PARTICIPATION

2.1 Droit d'utilisation de l'infrastructure

- 2.1.1 Par circuit, le nombre maximal de véhicules admis sera déterminé en fonction de l'homologation du circuit en conformité avec l'Annexe O de la FIA. Le nombre maximal de véhicules admis peut être communiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.
- 2.1.2 Pour pouvoir participer aux meetings comptant pour le **Belgian Historic Cup 2017**, chaque concurrent devra s'inscrire par épreuve ou pour toute la saison avec un véhicule conforme au règlement technique du **Belgian Historic Cup 2017**. La date de clôture est fixée à 15 jours avant l'épreuve et devra être respecté. La date d'enregistrement servira de preuve.

L'organisateur/promoteur mentionnera les frais de participation ainsi que le N° de compte bancaire sur le document d'inscription.

2.3 Règlement pratique

- 2.3.1 Toute information complémentaire relative au **Belgian Historic Cup 2017** sera envoyée à l'adresse postale, le site du Belgian Historic Cup ou mail, indiquée sur le formulaire de participation.
- 2.3.2 Toute facture et/ou tout compte éventuellement impayé(e) vis-à-vis du promoteur doit être réglé(e) avant la vérification des documents effectuée par le promoteur, sous peine d'exclusion de l'épreuve.
- 2.3.3 Tout dommage apporté au circuit ou aux installations impliquant le promoteur ainsi qu'aux biens matériels et/ou immatériels de/ou gérés par le gérant du circuit doit être communiqué immédiatement. Les frais seront facturés à la personne ayant causé les dégâts.

ART. 3: LICENCES

3.1 Tout pilote et concurrent doit être en possession d'une licence valable et ne peut pas être suspendu par une instance du sport automobile compétente.

3.2 Pilotes

Le **Belgian Historic Cup 2017** est ouvert aux titulaires de toutes les licences nationales et internationales sauf la licence Club 2CV national.

Modalités d'octroi d'une attestation circuit RACB : un pilote ne possédant pas de licence circuit antérieure doit satisfaire à un examen théorique et pratique pour pouvoir obtenir une licence circuit.

3.3 Contrôle des licences

Un contrôle de licence sera organisé lors du contrôle administratif du premier meeting. Tous les pilotes participants doivent s'y présenter. Ensuite, ils seront dispensés, sauf demande explicite du Promoteur ou du RACB Sport.

Durant la saison, tous les nouveaux pilotes et/ou concurrents, ainsi que tous les pilotes qui changent de numéro de course, devront se présenter au contrôle administratif.

Le lieu du contrôle administratif sera spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve.

La licence pilote doit être en cours de validité et son titulaire ne peut être sous le coup d'une suspension effective par une instance compétente du sport automobile.

ART. 4: MEETINGS

4.1 Le **Belgian Historic Cup 2017** se déroule sur 4 épreuves ou plus.

29-30/04	Historische Zandvoort Trophy (Circuit Park Zandvoort – NL)
23-25/06	Spa Summer Classic (Francorchamps – B)
05-06/08	Zolder Historic (Circuit Zolder – B)
14-15/10	American Festival – Nascar Finals (Circuit Zolder – B)

4.2 Chaque organisateur d'épreuve doit soumettre son calendrier et en payer les droits de calendrier au RACB Sport.

ART. 5: DIVISIONS ET CLASSES

5.1 Les classes suivantes sont ouvertes aux voitures jusqu'à l'année 1981 (spécifications de période) :

- Classe 1 - HTP Historic (FIA HTP)
- Classe 2 - Nat Historic (NTP)
- Classe 5H - Guests

Les classes suivantes sont ouvertes aux véhicules de 1982 jusqu'à 1990 (spécifications de période) :

- Classe 3 – Young Timer “GT”
- Classe 4 – Young Timer “Tourism”
- Classe 5Y - Guests

Concepts généraux

Sous « spécification de période » est entendu la configuration du modèle dont il a été prouvé, à la satisfaction de la FIA, qu'il a existé à l'époque à laquelle sa classification a été déterminée. La preuve à fournir est de la responsabilité du concurrent. (Fiche d'homologation, PTH, document historique ...).

Toute modification de la spécification de période d'une voiture est interdite sauf expressément autorisée par les dispositions de la présente réglementation relatives à la Classe de la voiture ou par une déclaration publiée dans le Bulletin Officiel de la FIA au sujet du modèle de voiture spécifique ou des pièces spécifiques concernées ou à moins d'être imposée à l'Article 14 (Sécurité). (Ex : Fiche homologation FIA 3053 – Porsche 2.7i à 3.0l)

Sous « année de construction », on entend la première année du type et du modèle de la voiture que la voiture a été construite, ou la première année de son homologation du modèle concerné.

Le classement des modèles en Classes est défini par le promoteur et le RACB Sport.

Classe 1 « HTP Historic »

La classe « **HTP Historic** » est basée sur les voitures d'époque et/ou voitures homologués selon l'Annexe « K » en vigueur jusqu'au 31/12/1981.

On ne peut qu'effectuer des changements ou employer des pièces homologués pour cette catégorie de voitures selon la fiche d'homologation de la voiture jusqu'à la date de construction de la voiture. Toute modification non reprise dans la fiche d'homologation est interdite. Un PTH FIA (Passeport Technique Historique) est obligatoire pour cette classe. Un PTH FIA peut être demandé auprès du RACB Sport. Le concurrent est obligé de soumettre des documents originaux. Pas de copies.

1 A : jusqu'à	1300 cc		
1 B : à partir de	1301 cc	et jusqu'à	1600 cc
1 C : à partir de	1601 cc	et jusqu'à	2000 cc
1 D : à partir de	2001 cc	et jusqu'à	2500 cc
1 E : plus de	2501 cc		

Classe 2 « Nat Historic »

La classe « **Classics** » est basée sur les voitures d'époque et/ou voitures homologués selon l'Annexe « K » jusqu'au 31/12/1981.

On ne peut qu'effectuer des changements ou employer des matériaux qui ont été employés dans la période AVANT 31/12/1981 et pour autant que le règlement technique le permette. Un PTN (Passeport Technique National) est obligatoire pour cette catégorie. Le concurrent est obligé de soumettre des documents originaux. Pas de copies.

2 A : jusqu'à	1300 cc		
2 B : à partir de	1301 cc	et jusqu'à	1600 cc
2 C : à partir de	1601 cc	et jusqu'à	2000 cc
2 D : à partir de	2001 cc	et jusqu'à	2500 cc
2 E : plus de	2501 cc		

Classe 3 « Young Timer 'GT' »

Les « **Young Timer 'GT'** » sont basés sur l'annexe « J » 1982 – 1990 (Groupe A, N, B, 2, 4)

Cette classe ne comprend que les voitures homologuées en GT. On ne peut qu'effectuer des changements ou employer des matériaux qui ont été employés dans la période AVANT 31/12/1990 et pour autant que le règlement technique le permette. Pour les exceptions : voir dans le règlement technique. Les véhicules doivent être en possession d'un PTN conforme à l'Art 2.7. Le concurrent est obligé de soumettre des documents originaux. Pas de copies.

Les véhicules d'avant 1981 qui montent des matériaux d'après 1981 sont également repris dans cette catégorie. Ces véhicules d'avant 1981 peuvent également rouler en slicks ou d'autres pneus ne portant pas la mention DOT ou E.

3 A : jusqu'à	1300 cc		
3 B : à partir de	1301 cc	et jusqu'à	1800 cc
3 C : à partir de	1801 cc	et jusqu'à	2500 cc
3 D : plus de	2501 cc		

Classe 4 « Young Timer 'Tourism' »

Les « Young Timer 'Tourism' » sont basés sur l'annexe « J » 1982 – 1990 (Groupe A, N, B, 2, 4)

Cette classe ne comprend que les voitures homologuées en Tourisme.

On ne peut qu'effectuer des changements ou employer des matériaux qui ont été employés dans la période AVANT 31/12/1990 et pour autant que le règlement technique le permette. Pour les exceptions : voir dans le règlement technique. Les véhicules doivent être en possession d'un PTN conforme à l'Art 2.7. Le concurrent est obligé de soumettre des documents originaux. Pas de copies.

Les véhicules d'avant 1981 qui montent des matériaux d'après 1981 sont également repris dans cette catégorie. Ces véhicules d'avant 1981 peuvent également rouler en slicks ou d'autres pneus ne portant pas la mention DOT ou E.

4 A : jusqu'à	1300 cc		
4 B : à partir de	1301 cc	et jusqu'à	1800 cc
4 C : à partir de	1801 cc	et jusqu'à	2500 cc
4 D : plus de	2501 cc		

Classe 5H et 5Y « Guests »

Les véhicules possédant un dossier technique, ou avec l'approbation de l'Organisateur-promoteur et/ou du RACB Sport.

5.2 Titres

- 5.2.1 Un classement final sera établi en fonction du nombre d'épreuves retenu comme prévu dans les règlements généraux du RACB Sport.
- 5.2.2 Si deux pilotes au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au championnat sera attribué au titulaire du plus grand nombre de premières places, ensuite en fonction du plus grand nombre de seconde places, ensuite en fonction du plus grand nombre de troisième places et ceci jusqu'il ait un vainqueur. Si cette procédure ne permet pas de dégager un vainqueur, c'est à l'organisateur de désigner le vainqueur.
- 5.2.3 Le titre du **Historic Cup Classe 1 2017** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison en Classe 1.
Le titre du **Historic Cup Classe 2 2017** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison en Classe 2.
Le titre du **Historic Cup Classe 3 2017** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison en Classe 3.
Le titre du **Historic Cup Classe 4 2017** sera attribué au pilote totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison en Classe 4.
- 5.2.4 Pour les pilotes de la gènte féminine, l'organisateur mettra sur pied une **Ladies Cup 2017**. Les candidates doivent pour cela s'inscrire à l'aide du formulaire général d'information et/ou le formulaire de participation par épreuve. Si deux pilotes au moins terminent la saison avec le même nombre de points, la place le plus élevée à la Cup sera attribué au titulaire du plus grand nombre de premières places, ensuite en fonction du plus grand nombre de seconde places, ensuite en fonction du plus grand nombre de troisième places et ceci jusqu'il ait un vainqueur. Si cette procédure ne permet pas de dégager un vainqueur, c'est à l'organisateur de désigner le vainqueur.

ART. 6: ATTRIBUTION DES POINTS

6.1 Seulement les participants classés pourront prendre des points.

6.2 Attribution

6.2.1 Classement général

Place	Points
1	20
2	18
3	16
4	14
5	12
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15 et suivants :	1

6.2.2 Classement par classe

Place	Points
1	20
2	18
3	16
4	14
5	12
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15 et suivants	1

6.3 Tout les classements et résultats des entraînements et des courses ainsi que les décisions des officiels doivent être repris sur le panneau d'affichage officiel.

6.4 Modalités

6.4.1 En cas de disqualification d'une ou plusieurs véhicules à la fin d'un meeting ou en cas d'annulation des points obtenus par un ou plusieurs véhicules, ces points seront attribués aux voitures suivantes repris dans le classement.

6.4.2 Pour être classé, chaque véhicule doit avoir couvert minimum 70% (arrondi vers le haut) de la distance parcourue par le véhicule ayant terminé premier.

- 6.4.3 Si un véhicule, terminant son dernier tour, a besoin de deux fois plus de temps pour accomplir ce dernier tour en fonction du meilleur temps au tour, celui ne sera pas pris en considération pour calculer la distance totale du dit véhicule.
- 6.4.4 Si un véhicule a effectué plus de 70% de la distance du vainqueur de son plateau, mais qu'il n'est pas drapeauté, il sera quand même classé mais après le dernier véhicule drapeauté et en fonction du nombre de tours effectués.

ART. 7: ORGANISATION

7.1 Direction de course

Les noms et les licences des : Directeur de course, directeur de course adjoint, directeur de sécurité, secrétaire de meeting, relation concurrents, responsable paddock, les officiels de l'RACB, etc., seront repris dans le règlement particulier du meeting.

7.2.1 Essais

Une séance d'entraînement libre chronométrée de 30' au moins sera prévue.

7.2.2 Course

Par meeting sera prévue au moins une course. La procédure de départ sera expliquée pendant le Briefing. Deux (2) pilotes sur la même voiture est possible si plusieurs courses sont prévues dans le même meeting. Voir également Art. 26.

- 7.2.3 L'organisateur de l'épreuve peut changer la procédure de départ, par exemple en deux groupes avec un intervalle de 60 secondes entre les deux groupes. La procédure exacte sera expliquée pendant le Briefing.

ART. 8: ASSURANCES

- 8.1 L'organisateur d'une épreuve doit s'assurer que tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes soient couverts par une assurance de responsabilité civile aquilin à l'égard de tiers.
- 8.2 L'assurance responsabilité civile souscrite par 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.
- 8.3 Les pilotes participant à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.
- 8.4 Les certificats d'assurance seront tenus à la disposition des concurrents auprès du promoteur lors des épreuves.

ART. 9: CONDITIONS GENERALES

- 9.1 Le contrôle de documents est celui prévu par l'organisateur ; l'endroit sera repris dans le timing de l'épreuve.
- 9.2 Le Contrôle Administratif est le contrôle de licences et sera effectué par la Commissions Sportive du RACB ; l'endroit sera repris dans le timing. Un pilote ne pourra s'inscrire que sur un véhicule.
- 9.3 Le remplissage complet du formulaire de participation de son véhicule avant le premier meeting ; celui-ci devra être envoyé au secrétariat de l'organisateur de l'épreuve. (Attention : par épreuve il peut y avoir un autre organisateur)
- 9.4 Le formulaire de participation d'un meeting concerné doit être rempli compétemment et être en possession du Promoteur avant la date de clôture des inscriptions. Les formulaires non complétés seront refusés.

- 9.5. L'inscription et **le paiement** pour un meeting se fera minimum 15 jours avant un meeting et confirme ainsi l'inscription du véhicule. Celui qui ne s'inscrit pas ne pourra pas participer. Celui qui s'inscrit, mais qui ne se présente pas ou ne se désinscrit pas le vendredi matin avant 10 heures, se verra infligé une amende de 100 euro. Toute correspondance concernant le meeting ne sera envoyée qu'aux concurrents ayant confirmés leur engagement **ainsi que le paiement** avant la date de clôture.
- 9.6. Doit prendre soins que son véhicule, lors d'un meeting, corresponde bien au Règlement Technique en vigueur du **Belgian Historic Cup 2017** :
- Réception et l'utilisation de la publicité obligatoire avant le contrôle administratif.
 - Réception du transpondeur pour la prises des temps et suivre scrupuleusement les instructions de placement et d'emploi.
 - Réception et signature pour réception des instructions ou communications des officiels.
 - Pendant toute la durée du meeting être disponible à n'importe quel moment pour la Direction de course, le Collège des Commissaires Sportifs et la Commission Technique

ART. 10: INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

- 10.1.1 Les Officiels sont les Commissaires Sportifs, le Secrétaire Général du meeting, le Directeur de Course, les Délégués de la Commission de Contrôle Technique, de la Commission de Chronométrage, de la Commission Médicale, de la Commission des Commissaires de Stand et de la Commission des Commissaires de Piste, les Relations Concurrents et l'organisateur de l'épreuve.
- 10.1.2 Les Officiels peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents par le moyen de circulaires spéciales conformément au règlement. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception en signant de leur nom.
- 10.1.3 Un Relation Concurrents sera l'agent de liaison entre toutes les parties concernées, instances sportives et instances techniques. Toute question ou réclamation de quelque ordre et de qui qu'elle soit, devra passer par son unique intermédiaire. Il ne peut être un pilote du **Belgian Historic Cup 2017** ni contractuellement lié à un des teams.
- 10.2 Tous les classements et résultats des essais et de la course ainsi que toutes les décisions des Officiels seront affichés au tableau d'affichage officiel.

ART. 11: BRUIT

- 11.1. Conformément le règlement technique, le bruit ne peut en aucun cas dépasser les **100 dB(A)** à 3800 t/m et les véhicules doivent être munis d'un silencieux efficace.
- 11.2. Les spécificités concernant la mesure ainsi que les pénalités seront repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

ART. 12: SANCTIONS

- 12.1 Le Directeur de Course doit infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif.

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

- 12.2 Pendant la course, tout dépassement au moment du déploiement du drapeau jaune et/ou toute infraction à une procédure Voiture de Sécurité, ainsi que le dépassement de la vitesse maximale autorisée de 60 km/h dans la voie des stands - *la voie des stands est la partie comprise entre les panneaux "Entry Pitlane" et "Exit Pitlane"; la voie des stands est divisée en trois parties: la partie contre le mur est la zone de signalisation, la partie contre le mur des stands est la voie de travail, la seule zone où les interventions sur le véhicule sont autorisées, et la partie intermédiaire est la voie*

rapide - et/ou toute négligence du feu rouge à la fin de la voie des stands et/ou tout dépassement pendant le tour de formation et/ou tout franchissement de la ligne jaune ou blanche sur la piste d'accélération - *la piste d'accélération est la partie comprise entre le panneau ou le pictogramme "Exit Pitlane" et la piste* - entraînera les pénalités et sanctions suivantes:

- a. **1ère infraction:** pénalité de passage par la voie des stands ("Drive through").
- b. **2ème infraction:** pénalité « Stop and Go » de 3 minutes dans la zone « Stop and Go ».
- c. **3ème infraction:** pénalité « Stop and Go » de 10 minutes jusqu'à la disqualification éventuelle du pilote ou véhicule.

Pendant l'arrêt du véhicule dans la zone « Stop and Go », personne, à l'exception des Officiels de la course, ne pourra toucher le véhicule, sauf dans les cas spécifiés à l'Art. 21.7.4.

- 12.3 Si les infractions susmentionnées sont commises pendant les essais qualificatifs, elles seront sanctionnées comme suit :
- a. **1ère infraction:** recul de dix places sur la grille de départ.
 - b. **2ème infraction:** renvoi à la dernière place de la grille de départ.
 - c. **3ème infraction:** disqualification éventuelle du pilote ou véhicule.

- 12.4 Si l'infraction est commise à trois tours ou moins de l'arrivée de la course, la pénalité sera converti comme suit :
- a. **1ère infraction:** 1 minute de pénalité,
 - b. **2ème infraction:** 4 minutes de pénalité,
 - c. **3ème infraction:** à la discrétion du Collège des Commissaire Sportifs.

- 12.5 Si une pénalité « Drive through » est imposée à une voiture, le panneau « Drive through » sera présenté en même temps que le numéro de course du véhicule en question.

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

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

- 12.7 Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération - la piste de décélération est la partie comprise entre la piste et la voie des stands - dans les trois tours:
- Après déploiement d'un drapeau noir accompagné du numéro de course;
 - Ou après déploiement d'un drapeau noir avec cercle orange accompagné du numéro de course;
 - Ou après déploiement du panneau « Drive through » ou « Stop and Go » accompagné du numéro de course.

- 12.8 Le non-respect du signal donné selon l'art 12.7 entraînera des sanctions sportives additionnelles, à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs.

- 12.9 Pour toute autre irrégularité, pour tout comportement antisportif même en dehors des essais et des courses, les sanctions applicables sont répertoriées au tableau des pénalités. Si une infraction n'est pas prévue à ce tableau, les sanctions sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs qui statuera en présence du Directeur de Course.

ART 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 (ou noté(e) par le Collège des Commissaires Sportifs et rapporté(e) au Directeur de Course pour enquête) ayant :
- 1) provoqué l'arrêt d'une séance d'essais (libres ou qualificatifs) ou la suspension d'une course en vertu de l'Art. 30;

- 2) constitué une violation du présent Règlement Sportif ou l'un des autres règlements applicables;
 - 3) fait prendre un faux départ à un ou plusieurs véhicules;
 - 4) volé le départ;
 - 5) provoqué une collision évitable;
 - 6) entraîné la sortie de piste d'un pilote;
 - 7) tiré avantage d'un non-respect du parcours;
 - 8) illégitimement empêché un pilote de faire une manœuvre de dépassement légitime;
 - 9) illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
 - 10) un comportement antisportif durant l'épreuve, même en dehors des essais et des courses.
- 13.2 a) Il appartiendra au Collège des Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de Course, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).
b) Si le Collège des Commissaires Sportifs enquête sur un Incident, un message informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) apparaîtra sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).
c) 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 au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.
- 13.3 Le Collège des Commissaires Sportifs peut infliger une des trois pénalités ci-dessous (en remplacement ou en sus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué dans un incident :
- a) Une pénalité de passage par la voie des stands ("Drive through"). Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.
 - b) Une pénalité en temps de 10 secondes. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité pendant au moins 10 secondes et rejoindre immédiatement la course.
 - c) Un recul de dix places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote et/ou le numéro de course du véhicule sur lequel le pilote est engagé.
- 13.4 En cas où le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportif déciderait d'imposer une pénalité ou une des pénalités prévues à l'article 13.3 a) et b), la procédure suivante sera appliquée : Un pilote doit se diriger vers la piste de décélération dans les trois tours après déploiement :
- D'un drapeau noir accompagné de son numéro de course;
 - D'un drapeau noir avec cercle orange accompagné de son numéro de course ;
 - Du signal « Drive through » ou « Stop and Go », accompagné de son numéro de course.
- 13.4.1 Après le moment où s'est produit l'incident, le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs, par l'intermédiaire du relation concurrent, notifieront à l'équipe concernée la pénalité en temps qui lui a été imposée et un panneau "Stop and Go" assorti du numéro de course du véhicule concerné sera présenté à la ligne d'arrivée ou à l'endroit notifié dans le règlement particulier de l'épreuve, soit lors du briefing.
- 13.4.2 La notification de la pénalité devra être faite au concurrent, voire à son chef d'équipe et elle spécifiera le nom du pilote et le numéro de course de son véhicule, ainsi que l'heure et la durée de la pénalité en temps.
- 13.4.3 Sous réserve des dispositions du point 14.4.6 ci-dessous, une fois le concurrent, voire le chef d'équipe avisé en application du point 14.4.1 ci-dessus, le pilote concerné ne pourra couvrir plus de deux tours complets avant de se rendre dans la zone désignée sans s'arrêter à son stand; il devra rester dans la zone désignée pendant la durée de la pénalité en temps.
- 13.4.4 Une fois le temps de pénalité écoulé, le pilote devra rejoindre la course.
- 13.4.5 Tout non-respect ou toute violation de l'Article 13 impliquera que le véhicule sera arrêté au drapeau noir. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger une pénalité supplémentaire.
- 13.4.6 Si un incident, du type 3), 4), 5), 6), 7), 8) ou 9) pour lequel une pénalité en temps est infligée se produit à un moment tel que l'application du "Stop and Go" n'est plus possible avant l'arrivée de la course, la pénalité sera déterminée par le Collège des Commissaires Sportifs.

- 13.4.7 Dans tous les autres cas, le Collège des Commissaires Sportifs aura le droit d'ajouter une pénalité en temps au temps réalisé par le pilote concerné et/ou une pénalité financière, en application des règlements généraux du RACB Sport.

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

ART. 14: DIFFERENDS SPORTIFS

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

ART. 15: PUBLICITE OBLIGATOIRE

- 15.1 Le Promoteur du **Belgian Historic Cup** renseignera, 15 jours avant la première épreuve, les pilotes sur la publicité obligatoire et il la mettra à leur disposition au plus tard avant le contrôle des documents.
- 15.2 Le promoteur peut décider si le participant peut rouler avec ses propres sponsors et publicité dans la classe 5.
- 15.3 Cette publicité doit être apposée avant de présenter le véhicule aux vérifications techniques. Elle doit rester sur le véhicule pendant toute la durée de tous les meetings.
- 15.4 **Espaces réservés au promoteur**
- Les espaces suivants du véhicule sont réservés à cet effet :
- Le bandeau supérieur du pare-brise avant ;
 - La partie gauche et droite du bandeau de pare-brise ;
 - Une partie de 50 cm de largeur et 10 cm de hauteur devant et derrière à l'emplacement des plaques minéralogiques
 - Les bandeaux supérieurs et inférieurs (50 cm X 10 cm) des numéros de portières ou des espaces équivalents au-dessus et en dessous des numéros ;
 - Une partie (30 cm x 10 cm ou surface équivalente) sur chacune des vitres latérales ; en cas d'absence de vitres latérales, la publicité devra être placée à côté du nom du pilote.
- 15.5 En cas d'absence (en tout ou en partie, sauf en cas de force majeure) de cette publicité obligatoire aux endroits prévus sur le véhicule, les sanctions suivantes seront infligées:
- Pendant les essais qualificatifs, les temps de la/des session(s) en question seront annulés et le véhicule sera renvoyé à la dernière place de la grille de départ;
 - Pendant la course, le véhicule sera irrévocablement exclu de la course.
- 15.6 **Caméra à bord** : Si le promoteur installe des caméras à bord de véhicules pour la captation de la course ou si un concurrent installe des caméras à bord d'un véhicule pour la captation de la course, il faut prévoir un espace sur le tableau de bord, dans l'axe de la caméra, pour l'emblème officiel de la Série, apposé par le promoteur.

- 15.7 **Rachat de la publicité imposée** : En cas d'incompatibilité d'un sponsor avec les sponsors du **Belgian Historic Cup 2017**, un concurrent pourra introduire une demande auprès du promoteur afin d'obtenir une exception pour une partie ou la totalité des espaces libres obligatoires susmentionnés. En cas d'approbation, les indemnités suivantes pour ce droit d'exception seront appliquées par véhicule et par sponsor :
- Bandeaux de pare-brise : 800€;
 - Numéros de départ à gauche et à droite et sur le toit: 500€ par sponsor ;
 - Plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière: 500€ par sponsor ;
 - Logo sur les deux côtés (ou équivalent): 500€.
- 15.8 Cette indemnité doit être payée au promoteur et/ou sponsor au plus tard 72 heures avant le début de l'épreuve.

ART. 16: NUMEROS DE COURSE

- 16.1 Le Promoteur du **Belgian Historic Cup 2017** attribue les numéros lors de la publication de la liste officielle des participants. La représentation des chiffres sera du type classique comme indiqué ci-après : 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 0.
- 16.2 **Numéros réservés**
- En 2017, le numéro 1 sera attribué automatiquement au concurrent avec le plus grand nombre de points obtenu dans la classe 1, 2, 3 ou 4 (à déterminer par le promoteur) du **Belgian Historic Cup 2016**. Si le pilote ne participe plus au **Belgian Historic Cup 2017**, le numéro 1 sera attribué à l'équipe ayant engagée le véhicule triomphant. Si l'équipe ne participe plus au **Belgian Historic Cup 2017**, le numéro 1 sera attribué au pilote terminant à la deuxième place du **Belgian Historic Cup 2016**, etc..
- 16.3 **Procédure**
- 16.3.1 Chaque concurrent doit prévoir une espace de 50 x 50 cm sur les deux portes avant et 10 x 10 cm sur le pare-brise ou dessous du pare soleil et ce du côté droit de la voiture. Les voitures sans pare-brise doivent prévoir un emplacement sur le capot avant, en position centrale et vers l'avant.
- 16.3.2 Les numéros et les fonds, de même que la publicité obligatoire, seront mis à disposition par le promoteur. Ils seront disponibles auprès du préposé du **Belgian Historic Cup 2017**. Ils doivent être apposés en leur totalité avant la vérification technique et cela pendant toute la durée de l'épreuve sur les portes avant du véhicule.
- 16.3.3 Du côté droit de la bande pare-brise, un espace de 10 x 10 cm doit être réservé (Art. 16.3) afin de placer à droite un autocollant avec le numéro de course du véhicule pour l'enregistrement du temps. Les voitures sans pare-brise doivent placer un numéro de compétition sur le phare avant gauche ou juste à côte.
- 16.3.4 Le dessin des numéros est déterminé par l'organisateur du Belgian Historic Cup 2017.
- 16.3.5 Le fond coloré suivant est attribué aux classes respectives : **Fond blanc avec chiffres noirs**
- 16.3.6 Les numéros de compétition tout comme la publicité doivent être d'une surface plane et ne peuvent comporter du relief.
- 16.4 **ATTENTION** : un véhicule qui ne correspond pas à ces exigences ne pourra pas participer au contrôle, les essais ou à la course.

ART. 17: DELIVRANCE DES DOCUMENTS PAR L'ORGANISATEUR DU CONTRÔLE DES DOCUMENTS

- 17.1 Tout pilote n'ayant pas encore signé un abandon de recours doit se présenter en personne avant la fin du contrôle des documents ou la distribution de documents par l'organisateur. L'endroit précis sera repris dans le timing de l'épreuve. Le pilote qui n'aurait pas signé un abandon de recours pour une épreuve déterminée devra également se présenter lors du contrôle de document par l'organisateur. Un pilote n'ayant pas signé son abandon de recours ne pourra pas participer à l'épreuve.
- 17.2 Seront contrôlés:
- Signature de l'abandon de recours, individuellement par pilote, si pas encore effectuée ;
 - Le document d'inscription au complet. Pendant ce contrôle, il faudra signaler un changement de pilote ;
 - Le formulaire de renseignement pour tous nouveaux participants, pilotes et véhicules pour les véhicules invités.
- 17.3 Ce n'est qu'après le contrôle de documents que les laissez-passer pour les véhicules et le personnel seront distribués. Publicité obligatoire et numéros de compétition.

ART. 18: VERIFICATIONS TECHNIQUES

- 18.1 Aucun véhicule et aucun pilote ne peuvent prendre part à une épreuve tant qu'ils n'ont pas reçu l'agrément de la Commission Technique.
- 18.2 L'endroit et l'heure des vérifications techniques seront communiqués dans le timing.
- 18.3 Commission Technique vérifiera entre autres :
- Le passeport technique du véhicule ou la fiche d'homologation du véhicule ;
 - La conformité du véhicule à son passeport technique ou à sa fiche d'homologation ;
 - La carte de contrôle permanente ;
 - La conformité du véhicule aux normes de sécurité applicables ;
 - L'équipement ignifuge de chaque pilote: cagoule, sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures, combinaison, gants, casque.
 - Après le contrôle technique, il sera apposé sur chaque véhicule contrôle un sticker sur le bandeau du pare-brise.
- 18.4 Tout véhicule qui, après approbation rendue par la Commission Technique, serait démonté ou modifié de telle manière à ce que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité à sa carte d'identité ou fiche d'homologation, doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis à l'épreuve.
- 18.5 Chaque véhicule ayant été réparé après un accident doit être soumis à nouveau à l'approbation de la Commission Technique avant qu'il ne soit admis à l'épreuve.
- 18.6 Par ailleurs par meeting, quelques véhicules par classe peuvent subir un contrôle circonstancié. Celui-ci devra s'effectuer trois heures avant le départ des essais. Ces voitures seront tirées au sort par la Direction de course. Les voitures tirées au sort seront désigné au moyen d'une note de la Direction de course. Se présenter en retard au contrôle technique ou le non-respect de la liste de convocation au contrôle technique sera sanctionné d'une amende administrative de 50€, ou la disqualification du meeting.
- 18.7 Le Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs et la Commission Technique peuvent désigner à tout moment de l'épreuve un véhicule pour vérification ultérieure. Le Directeur de Course peut faire arrêter tout véhicule ayant été impliqué dans un accident et le soumettre à une vérification technique. Les frais d'une vérification technique et/ou les frais découlant d'une vérification technique sont à la charge du/des concurrent(s).

18.8 En cas de non-conformité, le véhicule ne pourra prendre part à la course ou il pourra être disqualifié.

ART. 19: CONTROLE DES LICENCES – CONTROLE ADMINISTRATIF

19.1 Emplacement et heure du contrôle administratif seront communiqués dans le timing. Ce timing doit être respecté scrupuleusement. Le contrôle des licences (*contrôle de la validité des licences de chaque concurrent*), exécuté par un Commissaire Sportif du RACB, s'effectuera avant les essais et selon le timing et l'endroit repris dans le timing. Ne pas respecter le timing entraînera à une amende de 50€ jusqu'à la disqualification de l'épreuve.

19.2 Attention : ce n'est pas parce que vous recevez tous les documents de l'organisateur et que votre licence est en ordre au niveau de l'RACB, que vous êtes en ordre. Tout pilote doit tenir compte qu'il doit soumettre sa licence à l'instance sportive lors du contrôle de documents.

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

20.1.1 Il est interdit d'utiliser un système de signalisation sur le mur de la voie des stands ou sur la plateforme de signalisation (mur entre la piste et la voie des stands).

20.1.2 Aucune installation dans la voie des stands ne peut être plus haute que celle prévu dans le règlement d'épreuve.

20.2 Il est interdit d'utiliser un système de radiocommunication entre le véhicule et le team, sous peine de disqualification du meeting.

ART. 21: SECURITE GENERALE

21.1 Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen de signaux prévus dans le code sportif applicable. Les concurrents ou leurs préposés ne peuvent pas utiliser des drapeaux ou signaux semblables de quelque manière que ce soit à ces signaux.

21.2 A l'exception du pilote qui se trouve au volant et les Officiels de l'épreuve, personne ne pourra toucher au véhicule à l'arrêt, sauf s'il se trouve sur la grille de départ, dans la voie des stands ou dans le stand (*les boxes se trouvant à proximité de la Pitlane*).

21.3 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.

21.4 Comportement sur la piste

21.4.1 Pendant la période commençant 15 minutes avant jusqu'à 5 minutes après chaque entraînement chronométré et la période pendant l'extinction du feu rouge (Art. 27.3.7) et le moment que la dernière voiture rejoint le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste sauf :

- Les Commissaires de Piste au tout autre personnel lors de l'exécution de ses tâches
- Les pilotes qui roulent ou accompagné par des Commissaires de Piste
- Tout le personnel quand ils poussent la voiture à l'enlèvement de matériel de la grille après que les voitures ont quittées la grille pour le tour de formation.

21.4.2 Pendant les essais et les courses, les pilotes ne peuvent utiliser que la piste. Ils/elles doivent se comporter à tout moment conformément aux prescriptions du code sportif applicable.

21.4.3 Pendant les essais et les courses, les pilotes doivent être vêtus conformément aux prescriptions du Règlement Technique du **Belgian Historic Cup 2017**. Dès que le véhicule est en mouvement, même pendant une opération de remorquage, les pilotes doivent avoir fixé leurs ceintures de sécurité.

- 21.4.4 Si un pilote est confronté à des problèmes techniques, il doit sortir de la ligne idéale le plus vite possible et stationner son véhicule à un endroit-sûr ou regagner son stand (*Pitlane et les boxes*) dès que cela peut se faire en toute sécurité.
- 21.4.5 Pendant les essais et la course, un véhicule qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres participants.
- 21.4.6 Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans la direction opposée à celle de la course à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner le véhicule d'une position dangereuse.
- 21.4.7 Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager son véhicule d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance. Il peut également le dégager grâce à une aide différente de celle des Commissaires de Piste (c'est-à-dire tout équipement, ex. : tracteur, etc.) et continuer la course. Si après ce moment-là, le pilote arrive à démarrer son moteur et à rejoindre la course sans commettre une infraction ou tirer profit, il/elle ne sera pas exclu(e) de la course.
- 21.4.8 Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de se rendre dans son stand ou dans le paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.
- 21.4.9 Un pilote abandonnant son véhicule le long de la piste et s'éloignant de son véhicule sur une distance de plus de 25 mètres sera considéré comme abandon.
- 21.4.10 Un pilote abandonnant son véhicule doit le laisser au point mort (si possible) et non fermé, avec le volant en place. Pour chaque infraction à cette règle, une pénalité financière de € 250 maximum sera infligée
- 21.4.11 En aucun cas, le pilote ne pourra traverser la piste à pied, sauf pour rejoindre une zone de sécurité, ou se rendre à pied sur la voie des stands, aux stands, au paddock ou sur la voie publique pour retourner ensuite à son véhicule. Toute infraction à cet article sera automatiquement considérée comme un abandon du véhicule.
- 21.4.12 A la demande expresse de la FIA, une attention toute particulière sera portée au respect des drapeaux et des injonctions des Commissaires de Piste ainsi qu'à toute infraction durant une procédure de Voiture de Sécurité. Le non-respect des drapeaux rouges, blancs et jaunes donnera lieu irrévocablement à de lourdes sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve, voire la suspension de licence.

21.5 Utilisation de l'éclairage

- 21.5.1 Sur décision du Directeur de Course et en fonction de la visibilité, les feux des véhicules seront allumés, au plus tard après déploiement du signal "LIGHT.
- 21.5.2 Le feu de pluie sera allumé sur ordre de la Direction de Course au moyen du panneau « LIGHT » et « REAR LIGHTS ON ».
- 21.5.3 Dès qu'il utilise des pneus de pluie et des pneus causant de la projection d'eau, le pilote doit actionner l'éclairage de son véhicule, ainsi que le feu de pluie. Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu arrière ou feu de pluie défectueux. Dans le cas où le véhicule serait arrêté pour cette raison, il pourra reprendre les essais ou la course une fois l'anomalie réparée.

21.6 Conduite au ralenti

Un véhicule qui ne peut plus circuler à vitesse de course pendant l'épreuve – *c'est-à-dire considérablement plus lent que sa vitesse normale et considérablement plus lent que le reste du*

peloton ; seul le Directeur de Course décidera de l'interprétation – pourra couvrir un maximum de trois tours à cette vitesse inférieure.

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

21.7 Restrictions dans la voie des stands

21.7.1 Pendant les essais, le warm-up et en course, une limitation de vitesse de 60 km/h sera imposée dans la voie des stands.

21.7.2 Les réparations ne peuvent être effectuées sur un véhicule que dans la voie des stands ou les stands, sauf dans les cas prévus aux articles 27.2.3, 27.3.3 et 30.4 et sauf par le pilote au volant, à condition qu'il utilise le matériel logé dans son véhicule. Toute aide extérieure entraînera la disqualification immédiate du véhicule.

21.7.3 Un véhicule ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière par ses propres moyens dans la voie des stands. Chaque infraction pendant les essais ou le warm-up sera sanctionnée d'une pénalité financière de 150€; toute infraction pendant la course sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

21.7.4 Le moteur peut être mis en marche à l'aide d'une batterie externe.

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

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

21.7.5 Seuls les membres d'un équipage, portant le pass adéquat, ainsi que leurs pilotes en combinaison peuvent se trouver dans la zone de signalisation pendant les essais, le warm-up et la/les course(s), sauf pendant le premier tour où personne, sauf les Officiels, n'est admis dans cette zone.

21.7.6 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.

21.7.7 A tout moment des essais, le warm-up et la/les course(s), 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.

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

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

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

ART. 22: COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS

22.1 Pendant l'épreuve, un Commissaire de Stand à la sortie de la voie des stands dispose d'un feu vert/rouge. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands que si le feu vert est allumé.

- 22.2 Tout concurrent, chef d'équipe, pilote, mécanicien et membre du team doit faire preuve de la discipline nécessaire à ne pas mettre en danger la sécurité générale.
- Les concurrents, pilotes et les teams ne peuvent pas peindre de lignes où que ce soit dans la voie des stands.
 - La "voie rapide" doit être libre de pièces et matériel.
 - La présence de toute source de chaleur produisant une flamme est défendue dans la voie des stands et dans les stands.
 - Tous les appareils électriques doivent être conformes aux normes de sécurité applicables.
 - Il est strictement interdit de souder dans la voie des stands et/ou dans les stands.
 - Il est strictement interdit de fumer dans la voie des stands et/ou dans les stands.
 - Pendant les essais et les courses, tout matériel, tel que pneus, outils et pièces de rechange, doivent rester dans le stand (si un stand est disponible), sauf en cas d'arrêt du véhicule concerné.
- 22.3 Un véhicule ne pourra se situer dans la "voie rapide" que si son pilote est assis derrière le volant dans la position normale de conduite et qu'il est sanglé.
- 22.4 Il incombe au pilote à bord de son véhicule de ne quitter son stand après un arrêt qu'en toute sécurité. Les véhicules dans la voie rapide ont la priorité sur ceux qui quittent la voie de travail.
- 22.5 **Contrôle fin de Pitlane**
- 22.5.1 Chaque voiture qui sort de la voie des stands devra s'arrêter à hauteur des feux rouge/verts en fin de la voie des stands, afin de pouvoir effectuer un contrôle sur l'identité du pilote derrière le volant et de pouvoir contrôler le bouclage du harnais de sécurité et du casque,
- 22.5.2 Il devra faire montrer son casque, pourvu de son nom, au Commissaire contrôleur et ne pourra rejoindre la piste au feu vert.
- 22.5.3 Le Commissaire de Stand a à sa disposition un feu rouge/vert. Le fait de ne pas respecter ces feux sera sanctionné comme décrit dans l'Art 10.1. Un véhicule ne peut quitter la voie des stands au vert.
- 22.6 Pendant les essais et les courses d'autres séries que le **Belgian Historic Cup 2017**, ni matériel, ni voiture ne peuvent se trouver dans la voie des stands, afin de ne pas perturber les autres séries. Toute infraction sera sanctionnée par une amende administrative de 50€.

ART. 23: ASSISTANCE DANS LA VOIE DES STANDS

- 23.1 Pendant les essais et les courses, tout ravitaillement en lubrifiant et liquides divers ou réparation en dehors de la voie des stands ou du stand est interdit.
- 23.2 **Déplacement d'un véhicule**
- 23.2.1 Il est interdit de pousser ou de tirer le véhicule ou de le faire pousser ou tirer pour rejoindre la voie des stands. Les contrevenants seront exclus de la course en question. Le véhicule peut être poussé jusqu'à son stand, dès que les quatre roues ont dépassé le panneau ou le pictogramme 'Pit Entry', jusqu'au panneau ou pictogramme 'Pit Exit'.
- 23.2.2 Un véhicule ne peut faire marche arrière dans la voie des stands que s'il est poussé.
- 23.2.3 Si un pilote dépasse son stand, le véhicule doit être poussé au stand sous la direction des Commissaires de Stand.
- 23.2.4 Pour faciliter le départ du stand, un véhicule dont le moteur a démarré, peut être poussé.
- 23.3 Tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, entraîne l'arrêt du moteur. Pour toute forme de réparation, réglage ou mise au point, le moteur peut être remis en marche, éventuellement au moyen d'une source d'énergie extérieure.

23.4 Comportement des mécaniciens

- 23.4.1 Le nombre de mécaniciens pouvant travailler simultanément sur le véhicule est limité à :
- Un maximum de 4 personnes pour toutes les opérations;
 - Deux techniciens externes, au maximum, (par exemple pneus et freins) au maximum - portant un brassard - peuvent procéder aux vérifications sur un véhicule, mais ils ne pourront effectuer aucune intervention.
 - Un pilote assis derrière le volant ne sera pas pris en considération.
- 23.4.2 Tout ravitaillement en carburant est interdit aussi bien pendant les essais que la course.
- 23.4.3 Dans les courses de plus de 30 minutes, la procédure de ravitaillement sera expliquée dans le Règlement Particulier ou au Briefing.
- 23.4.4 Il est strictement interdit de souder dans la voie des stands et/ou dans les stands
- 23.4.5 L'emploi de dispositifs de chauffage ou de maintien à température des pneus est interdit.

ART. 24: BRIEFING

- 24.1 Le Directeur de Course organise au moins un briefing pour tous les pilotes lors de chaque épreuve. L'heure et l'endroit exact seront communiqués dans le timing
- 24.2.1 Tous les pilotes doivent être présents pendant toute la durée du briefing et signer le formulaire de présence. En cas d'absence illégitime d'un pilote, il devra prendre le départ en fond de grille.
- 24.2.2. De plus, chaque pilote n'ayant pas assisté au briefing, doit se présenter chez le Directeur de Course avant que leur véhicule ne monte en piste.

ART. 25: ESSAIS

- 25.1 Le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire afin de dégager la piste ou de permettre l'enlèvement d'un véhicule. La période des essais sera prolongée jusqu'à sa limite, si les circonstances le permettent.
- 25.2 Au cas où une séance d'essais serait ainsi interrompue, aucune réclamation quant aux conséquences possibles de cette interruption sur la qualification des véhicules admis aux essais ne pourra être admise.
- 25.3 Aucun pilote ne pourra prendre le départ de la/les course(s) sans avoir participé aux essais qualificatifs sur le véhicule avec lequel il est engagé.
- 25.4 Le Collège des Commissaires Sportifs pourra admettre à la course des véhicules, n'ayant pas pu se qualifier en cas de force majeure, et permettre de prendre le départ à la dernière place de la grille de départ. A cette fin, il doit introduire une demande par écrit auprès du Directeur de Course, au plus tard une heure avant le début de la course
- 25.5 Il est strictement interdit de zigzaguer sur la piste et/ou de simuler un départ pendant les essais.
- 25.6 Le Directeur de Course pourra refuser le départ à tout pilote n'ayant pas fait preuve des capacités requises pour participer à la course.

ART. 26: GRILLE DE DEPART

- 26.1 A l'issue des essais qualificatifs, le temps le plus rapide de chaque véhicule sera publié.
- 26.2 La grille sera établie dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque véhicule lors des deux séances d'essais qualificatifs séparément. Si deux ou plusieurs véhicules obtenaient le même

temps, la priorité serait donnée à celui qui l'a obtenu le premier. Au cas où un véhicule ne pourrait pas prendre sa position de départ après la publication de la grille de départ, cette place restera vacante. Les autres véhicules maintiennent leur position sur la grille.

26.3 Le véhicule le plus rapide prendra le départ de la course en pole position. L'endroit de la pole position est spécifié dans la licence du circuit.

26.4 Dans le cas où plusieurs courses soient prévues avec une session de qualification lors d'un même meeting, la grille de départ à partir de la deuxième course sera établie en fonction du classement de la course précédente. Les six premiers par contre démarreront dans l'ordre opposé :

Exemple :

- 1^{er} course 1 = 6^{ième} course 2
- 2^{ième} course 1 = 5^{ième} course 2
- 3^{ième} course 1 = 4^{ième} course 2
- 4^{ième} course 1 = 3^{ième} course 2
- 5^{ième} course 1 = 2^{ième} course 2
- 6^{ième} course 1 = 1^{er} course 2
- 7^{ième} course 1 = 7^{ième} course 2 etc.

26.5 Les pilotes ayant participé à la première course et n'étant pas classés doivent prendre place, s'ils désirent participer à la course suivante, en fond de grille et en fonction du temps réalisé lors des essais chronométrés.

Dans le cas où plusieurs courses soient prévues avec deux sessions de qualification lors d'un même meeting, la grille de départ de la première course sera alors établie en fonction de la première séance de qualification et la grille de départ de la deuxième course en fonction de la deuxième qualification. La grille de départ des courses suivantes sera établie comme stipulé dans l'Art. 26.4.

ART. 27: PROCEDURE DE DEPART

27.1 Quitter la voie des stands

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

27.1.2 Les véhicules couvrent un tour de reconnaissance complet ou partiel derrière la voiture de la Direction de la Course. A la fin de ce tour, ils peuvent soit emprunter la voie des stands, soit s'arrêter sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

27.2 Grille de départ

27.2.1 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.

27.2.2 Lorsque le signal "5 minutes" sera montré et que le signal sonore sera donné, la sortie des stands sera fermée. Chaque véhicule qui se trouve encore dans la voie des stands ou dans le paddock pourra prendre le départ à partir de cet endroit, mais seulement après autorisation d'un Officiel et après le passage de tous les véhicules devant la ligne de sortie des stands à l'issue du départ définitif.

27.2.3 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.

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

27.2.5 Toutes les actions mécaniques doivent être terminées au moment où le panneau « 5 minutes » est montré. Faire un complément d'essence et le chauffage de pneus ne sont pas autorisés. Toute voiture n'ayant pas atteint sa place sur la grille au panneau « 5 minutes » partira en fond de grille ou de la fin de la Pitlane ou paddock, conformément ce qui est précisé dans l'Art 27.3.3 et 27.3.4. Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification du véhicule.

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

27.3 Tour de formation

27.3.1 Signal trente (30) secondes: trente (30) secondes après ce signal un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les véhicules doivent entamer un tour de formation à la suite de la voiture de la Direction de Course et en restant dans l'ordre de la grille de départ. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.

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

27.3.3 Tout pilote, se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation dans sa position, ne peut dépasser des véhicules uniquement si son véhicule est parti avant le dernier véhicule sur la grille de départ. Il ne peut dépasser des véhicules que pour reprendre sa place. Si son véhicule n'est pas parti avant le dernier véhicule sur la grille de départ, il doit prendre le départ de la course du fond de la grille. Toute violation sera pénalisée par un « Stop and Go ».

27.3.4 Si le véhicule parvient à démarrer, mais est poussé par les officiels, pour raison de sécurité, dans la voie des stands, ou si le véhicule ne peut pas démarrer après le signal du tour de formation, le pilote devra signaler le problème en ouvrant sa portière et/ou en levant le bras. Le véhicule sera poussé par les Commissaires de Piste dans la voie des stands, où les mécaniciens du team pourront essayer de la faire démarrer; donc la partie côté stand de la voie des stands ou dans les stands. Il ne peut donc pas terminer le tour de formation. Le véhicule doit prendre le départ depuis la voie des stands. Il prendra le départ (être prêt aux feux rouge/vert en fin de voie des stands) immédiatement après le premier passage de tout le plateau.

27.4 Le départ

27.4.1 Le Règlement Particulier ou le Directeur de Course indiquera le type de départ : lancé ou arrêté.

27.4.2 Les véhicules se replacent sur la grille de départ après avoir effectués le tour de formation et prennent place sur leur place respective sur la grille de départ, moteur tournant. Quand tous les véhicules se seront arrêtés, le starter montrera le panneau « 5 secondes » et fera allumer le feu rouge, Le départ de la course sera donné à l'extinction de ce feu rouge 5 secondes plus tard.

27.4.3 S'il pendant la procédure de départ la piste devient impraticable, le panneau « START DELAYED » sera présenté. La procédure de départ reprendra au panneau 5 minutes.

27.5 Toute infraction à ses règles entraînera la disqualification du véhicule.

ART. 28: COURSE

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

ART. 29: VOITURE DE SECURITE

29.1 La Voiture de Sécurité portera les mots « SAFETY CAR » en caractères d'une dimension similaire à

celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de deux feux orange sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté ou connaissant le circuit. Elle aura à son bord un observateur, capable de reconnaître tous les véhicules en course, et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

- 29.2 Au maximum 30 minutes avant l'heure du départ de la course, la Voiture de Sécurité prendra position à l'avant de la grille et restera là jusqu'à ce que le signal des cinq minutes soit donné. A ce moment-là (excepté en application du point 34.8 ci-dessous), elle couvrira un tour complet du circuit et quittera de la piste.
- 29.3 La Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course. Elle ne sera utilisée que si des concurrents ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.
- 29.4 Chaque infraction sur la réglementation relative à la Voiture de Sécurité sera sanctionnée par une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes.

29.5 **Procédure**

- 29.5.1 Quand l'ordre sera donné d'utiliser la Voiture de Sécurité pendant la course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau "SC", qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. A la ligne de départ, le feu clignotant jaune sera allumé. Tous les véhicules doivent ralentir et tout dépassement sera strictement interdit.
- 29.5.2 La Voiture de Sécurité, feux orange allumés, partira de l'emplacement déterminé lors du briefing et gagnera la piste, où que se trouve le véhicule en tête de la course.
- 29.5.3 Tous les véhicules en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de véhicule et il est absolument interdit, avec les exceptions suivantes, de dépasser tant que les véhicules n'ont pas franchi la ligne (ou le point de départ suivant de la Voiture de Sécurité) après que la Voiture de Sécurité a quitté la piste. Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :
- si un véhicule y est invité par la Voiture de Sécurité
 - selon 29.8 ci-après
 - tout véhicule entrant dans les stands pourra dépasser un autre véhicule ou la Voiture de Sécurité après avoir franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini au point 34.10 ci-dessous
 - tout véhicule quittant les stands pourra être dépassé par un autre véhicule sur la piste avant qu'il ne franchisse la 2^{ème} ligne de la Voiture de Sécurité, comme défini en 34.10 ci-dessous
 - lors de son retour aux stands, la Voiture de Sécurité pourra être dépassée par des véhicules sur la piste une fois qu'elle aura franchi la 1^{ère} ligne de la Voiture de Sécurité
 - si un véhicule ralentit en raison d'un problème grave.
- 29.5.4 Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la Voiture de Sécurité utilisera un feu vert ou fera signe de dépasser à tous les véhicules se trouvant entre cette voiture et le véhicule de tête. Ces véhicules continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'ils atteignent la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité.
- 29.5.5 La Voiture de Sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que le véhicule de tête soit derrière la Voiture de Sécurité (uniquement d'application si le véhicule de tête se trouve sur la piste) et que les autres véhicules soient alignés derrière le véhicule de tête (ou, s'il y a plusieurs Voitures de Sécurité, tous les véhicules dans le secteur de cette Voiture de Sécurité).

Une fois derrière la Voiture de Sécurité, le premier véhicule de la file (ou le premier véhicule de la file de ce secteur) doit rester à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule (excepté en application du point 34.5.7 ci-dessous) de la Voiture de Sécurité et tous les autres véhicules doivent rester en formation aussi serrés que possible.

- 29.5.6 Pendant que la Voiture de Sécurité sera en service, les véhicules des concurrents pourront entrer dans la voie des stands, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la

voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la Voiture de Sécurité et la file de véhicules qui la suit passeront le panneau 'PIT EXIT', ou seront sur le point de le faire. Un véhicule regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la Voiture de Sécurité d'emprunter la voie des stands. Dans ce cas et à condition que les feux orange de la Voiture de Sécurité restent allumés, tous les véhicules devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Tout véhicule entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le stand ou à l'emplacement attribué à son équipe.

- 29.5.7 Lorsque le Directeur de Course rappellera la Voiture de Sécurité, elle éteindra ses feux orange, ce sera le signal pour les pilotes qu'elle quittera la piste à la fin de ce tour. A ce moment-là, le premier véhicule de la file derrière la Voiture de Sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de véhicule derrière lui. Lorsque la Voiture de Sécurité quittera la piste, la course reprendra et les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et ensuite remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la ligne de départ. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.
- 29.6 Chaque tour accompli pendant la période de Voiture de Sécurité sera compté comme un tour de course.
- 29.7 Si la course se termine alors que la Voiture de Sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les véhicules se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale (sur la piste) sans être autorisés à doubler.
- 29.8 Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la Voiture de Sécurité. Dans ce cas, ses feux orange seront allumés à tout moment avant le signal une minute. C'est le signal pour les pilotes que le départ de la course sera donné derrière la Voiture de Sécurité. Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de tous les véhicules dans l'ordre de la grille à une distance inférieure à 5 longueurs de véhicule. Il n'y aura aucun tour de formation et la course commencera lorsque les feux verts seront allumés. Le dépassement est autorisé, pendant le premier tour uniquement, si un véhicule est retardé lorsqu'il quitte sa position sur la grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder outre mesure le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial. Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser un autre véhicule en marche s'il était immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et doit se ranger à l'arrière de la file de véhicules se trouvant derrière la Voiture de Sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se ranger à l'arrière de la file de véhicules selon l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille. Une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes sera infligée à tout pilote qui aura, de l'avis du Directeur de Course, dépassé sans nécessité un autre véhicule pendant le premier tour.
- 29.9 Il n'y aura qu'une Voiture de Sécurité en service à la fois, sauf sur les circuits d'une longueur supérieure à 7 km, pour lesquels la FIA pourra autoriser d'autres Voitures de Sécurité, stationnées à équidistance autour du circuit. Lorsque plusieurs Voitures de Sécurité seront autorisées, les conditions suivantes s'appliqueront :
- Le point de départ de chaque Voiture de Sécurité doit être annoncé à tous les pilotes.
 - Lorsque les Voitures de Sécurité quitteront le circuit, la course reprendra et des feux verts s'allumeront sur la ligne et à leurs points de départs respectifs. Tous les postes de surveillance déploieront simultanément alors un drapeau vert. Les drapeaux verts seront retirés après un tour.
- 29.10 Pour les circuits sur lesquels les procédures de la Voiture de Sécurité doivent être appliquées, deux « lignes de la Voiture de Sécurité » continues, de 20 cm de large devraient être tracées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'un côté à l'autre de la piste et des voies d'accès et de sortie des stands, perpendiculairement à l'axe longitudinal de la piste, aux endroits suivants :
- Ligne 1 de la Voiture de Sécurité : au point où il est jugé raisonnable d'autoriser un véhicule entrant dans les stands à dépasser la Voiture de Sécurité ou tout autre véhicule de course resté en piste. Il s'agit également du point où les véhicules en compétition peuvent dépasser la Voiture de Sécurité alors qu'elle regagne les stands à la fin d'une intervention.

- Ligne 2 de la Voiture de Sécurité : au point où les véhicules quittant les stands sont susceptibles de rouler à une vitesse similaire à celle des véhicules en course sur la piste. Un véhicule qui se trouve sur la piste peut donc dépasser un véhicule quittant les stands avant d'atteindre cette ligne mais aucun dépassement n'est autorisé après.

ART. 30: SUSPENSION DE LA COURSE

- 30.1 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 d'annulation seront allumés sur la ligne de départ.
- 30.2 Dès que le signal de suspension de la course est donné, tous les véhicules devront immédiatement réduire leur vitesse et tout dépassement sera strictement interdit. Les pilotes doivent pouvoir s'arrêter à tout moment.
- 30.3 Tous les véhicules devront avancer lentement et s'aligneront en une seule file à la ligne 'drapeau rouge', le véhicule de tête en première position. Si le véhicule de tête sur la piste n'est pas le premier de la file, tous les véhicules situés entre lui et la ligne du drapeau rouge recevront signal leur indiquant d'effectuer un nouveau tour après le signal trois minutes avant la reprise de la course.

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

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

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

Tout ravitaillant est interdit, sauf cas contraire prévu dans le règlement particulier.

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

- 30.5 La Voiture de Sécurité sera alors conduite devant la file des véhicules, derrière la ligne 'drapeau rouge'.
- 30.6 Pendant la suspension de la course, ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés.
- 30.7 Les pilotes seront tenus à tout moment d'obéir aux instructions des Commissaires.

ART. 31: REPRISE DE LA COURSE

- 31.1 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.
- 31.2 10 minutes avant la reprise de la course, le signal "10 minutes" est montré à la hauteur de la ligne 'drapeau rouge', accompagné d'un signal sonore. Ce signal est répété lorsque les signaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes" sont montrés.
- 31.3 Lorsque le signal "1 minute" est montré, les moteurs sont démarrés, éventuellement à l'aide d'une source d'énergie extérieure. Tout le personnel technique et les Officiels devront immédiatement quitter la piste, avant que le signal 30 secondes ne soit donné.

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

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

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

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

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

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

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

- 31.5 Une pénalité "Stop and Go" de 10 secondes, pourra être imposée à tout pilote qui, de l'avis du Directeur de Course, aura doublé sans nécessité un autre véhicule pendant ce tour.
- 31.6 La Voiture de Sécurité reprend sa place après un tour sauf si le personnel des équipes nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention. En cas de déviation, la procédure Voiture de Sécurité est reprise telle qu'elle est décrite à l'Art. 29.5.
- 31.7 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. 32: ARRIVEE

- 32.1 Le signal de fin de course sera donné sur la ligne d'arrivée côté piste au véhicule de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé. En même temps que le signal de fin de course, le feu rouge à la fin de la voie des stands sera allumé. A partir de ce moment, il est interdit de quitter la voie des stands.
- 32.2 Si le signal de fin de course est donné pour quelque autre raison que ce soit (autre que celles prévues à l'Art. 30) avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de course, la course sera considérée terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.
- 32.3 Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les véhicules circulant doivent se rendre du circuit directement au parc fermé, sans retard inutile, sans recevoir un objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance sauf celle des Commissaires de Piste, si nécessaire. Le dépassement volontaire d'un véhicule est interdit, sous peine de sanction de déduction de deux tours de course.
- 32.4 Tout véhicule classé ne pouvant atteindre le parc fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui emmèneront le véhicule au parc fermé, si possible.

ART. 33: PARC FERME

- 33.1 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.
- 33.2 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.
- 33.3 Le parc fermé doit être suffisamment grand et protégé de sorte qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.
- 33.4 S'il n'y a pas de réclamation, les véhicules resteront dans le parc fermé au moins 30 minutes après la publication du résultat provisoire, sauf prolongation par cause de contrôle technique.

ART. 34: CLASSEMENT

- 34.1.1 La ligne d'arrivée (*uniquement la ligne sur la piste, donc pas dans la voie des stands ou la piste de décélération*) doit être franchie par ses propres moyens. Il est donc interdit de pousser, de tirer, de faire pousser, de faire tirer le véhicule ayant comme but d'atteindre la ligne d'arrivée ou la piste de décélération. Les contrevenants seront retirés du classement.
- 34.1.2 Le véhicule, qui à la fin de la course franchit la ligne en tant que premier, sera classé en premier. Les autres véhicules seront classés en fonction du nombre de tours effectués et pour ceux qui ont le même nombre de tours en fonction du franchissement de la ligne d'arrivée.
- 34.2 Pour être classé, chaque véhicule devra avoir accompli au moins 70% de la distance couverte par le premier déclaré vainqueur de sa Classe.
- 34.3 Le classement officiel sera publié après la course. Le seul classement valable sera celui signé et officialisé par le Collège des Commissaires Sportifs.

ART. 35: CEREMONIE FINALE

- 35.1 Les trois premiers du classement général et les trois premiers de chaque Classe doivent participer à la cérémonie de podiums.
- 35.2 La pilote qui termine première du 'Ladies Challenge' participe également à la cérémonie de podium.
- 35.3 La remise des prix se fera 45 minutes après la cérémonie de podium à un endroit prévu dans le timing.

ART. 36: RECLAMATIONS ET APPELS

Les réclamations et appels doivent être conformes aux règlements du RACB.

ART. 37 : APPROBATION

Ce Règlement est approuvé par le RACB Sport le 13 avril 2017, numéro visa : S01-BHC/B17.