



Fun Cup Belgium 2026

Règlement Sportif

Art. 1 – Introduction

M3.be est le promoteur de la Fun Cup Belgium 2026, organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif International 2026 de la FIA et ses annexes, aux Code Sportif National du RACB Sport, au règlement sportif et technique de la Fun Cup et ses annexes, et aux règlements particuliers des épreuves, 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.

Art. 2 – Organisation

2.1 Les titres seront attribués conformément à l'article 8 du présent règlement.

2.2 ASN de tutelle : Royal Automobile Club of Belgium
RACB SPORT
Boulevard de la Woluwe 46/4
1200 BRUXELLES - Belgique
Téléphone : +32 22 87 09 11
E-mail : sport@racb.com

2.3 N° de Visa du RACB Sport : S02-FUNC/B26 (27/03/2026)

2.4 Promoteur : M3.be
Rue Charles Magnette 13 D
4000 LIEGE - Belgique
Téléphone : +32 494/517 088
E-mail : info@m3events.be

M3.be, ci-après dénommée le promoteur, organise la Fun Cup. Ce nom est reconnu et sanctionné par le RACB Sport et il est utilisé exclusivement par le promoteur.

2.5 Le Comité d'organisation :

Promoteur :	Benoit Abdelatif	Lic. FFSA N° 221091
PR & Series Manager :	Vanessa Bouchat	Lic. RACB N° 3117
Administration :	Aline Gilson	Lic. RACB N° 4277

Le comité organisateur aura la responsabilité de mettre les épreuves sur pieds. En dehors du règlement particulier des épreuves, Il n'est pas dans ces attributions de prendre les décisions sportives concernant les concurrents.

2.6 Le Collège des Commissaires Sportifs pour les épreuves sera désigné par le RACB Sport. La composition du Collège des Commissaires Sportifs sera définie par le règlement particulier de l'épreuve.

Le Collège des Commissaires Sportifs aura la responsabilité des décisions sportives concernant les concurrents, à l'exception de celles déléguées au Directeur de Course par l'Art. 17 et en accord avec l'ensemble des règlements édités et validés par les instances sportives des ASN concernées.

2.7 Le RACB Sport désignera au moins un délégué technique et un commissaire sportif pour chaque épreuve.

2.8 Liste des officiels : Précisé par le règlement particulier de l'épreuve.

Les officiels précisés par le règlement particulier et/ou les additifs auront la responsabilité de la mission qui les concernent. Ils devront le faire en parfaite connaissance des règlements et ils ne pourront prendre de décisions sportives qu'avec l'aval du Collège des Commissaires Sportifs, à l'exception de celles qui leur sont expressément déléguées par les règlements.

Art. 3 – Règlement

3.1 Langue officielle

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.

3.2 Numéros de course

- Le numéro de course devra rigoureusement être conforme au numéro de châssis. Exceptionnellement, le Promoteur se réserve le droit de modifier l'attribution des numéros.
- Lors d'une épreuve de nuit, les numéros de courses devront être soit éclairés, soit auto-réfléchissants.
- Les publicités obligatoires seront remises lors des vérifications administratives.
- Les numéros doivent obligatoirement être apposés avant les vérifications techniques et doivent être présents durant toute la durée de l'épreuve.
- Des numéros de course devront être placés sur le côté inférieur droit du pare-brise et sur le côté inférieur droit de la vitre arrière d'une hauteur de 8 cm et de couleur jaune fluo. Ces numéros ne pourront en aucun cas masquer la bonne visibilité du pilote.
- En ce qui concerne les numéros sur les deux flancs de la voiture (entre les ailes avant et arrière), ils doivent être posés sur un fond rond blanc de 45 cm de diamètre minimum et la dimension de chaque chiffre doit être de minimum 25 cm de haut et de minimum 4 cm d'épaisseur de trait. La police de caractère utilisée sera « Anton Regular ».

3.3 Publicités obligatoires

- Le promoteur sera le seul arbitre du respect des règles ci-dessous.
- Les équipes peuvent appliquer les publicités qu'elles souhaitent, pour autant que celles-ci soient en accord avec les règlements nationaux et internationaux en vigueur.
- Les emplacements suivants sont réservés à l'organisateur :
 - Le bandeau de pare-brise.
 - L'intégralité du bas de caisse et du Spoiler de la voiture comprenant les flancs, le devant de la voiture et l'arrière sur une hauteur de 15 cm mesurée depuis le bas de la carrosserie.
 - Au-dessus et au-dessous des numéros de portière.
 - La bande supérieure (hauteur de 12 cm) de la lunette arrière.
 - L'emplacement des phares avant (= logo McDonald's / diamètre 24 cm).
- 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.
- Cette publicité doit être appliquée pour le début des vérifications techniques et doit rester en place pendant toute la durée du meeting.
- L'accès de la piste pourra être refusé à toute voiture contrevenante et sa mise en conformité exigée avant de reprendre part à la course.
- Aucune publicité allant à l'encontre ou étant en opposition avec l'un des annonceurs du promoteur ne sera autorisée sur les voitures.

3.4 Equipement obligatoire

1. L'utilisation d'un équipement de pilote conforme au Règlement Technique de la Fun Cup est obligatoire pendant les entraînements et les courses.
2. Les pilotes doivent obligatoirement disposer d'un compte IDD Sport valide. Si l'équipement de sécurité est complètement renseigné et valide (statut global vert ou bleu) au moment du contrôle technique initial, les pilotes sont exemptés de la présentation de leur équipement de sécurité (voir aussi : <https://www.iddsport.com/>).
3. Des contrôles seront effectués pendant les épreuves. Un pilote contrôlé non-conforme devra se remettre en conformité dès le constat de l'erreur s'il veut continuer sa course.

4. Pour les passagers, les tenues obligatoires utilisées pendant l'intégralité du meeting (en Biplace) devront être contrôlées et validées par les commissaires techniques du RACB.
5. Le système My Laps Race Link X2 est imposé pour toutes les voitures. Il devra être actif et fonctionnel pendant toute la durée de l'épreuve. Une note explicative de montage sera donnée lors de l'achat du système. Les commandes doivent parvenir à l'adresse michael@ris-timing.be avec le nom du team et le N° de la voiture concernée.
6. Le système de communication radio Team vers Pilote et Direction de Course vers pilote sera le système validé par le promoteur. Une note informative sera diffusée en début de saison par le promoteur et sera disponible sur le Sportity de l'organisation. Aucun autre système de communication Radio et/ou Vocal autre que celui validé par le promoteur ne pourra être utilisé.

3.5 Briefings

1. Outre-le ou les briefing(s) tenu(s) par le Directeur de Course, un briefing supplémentaire peut être organisé par le promoteur. L'horaire et l'endroit sera communiqué lors de chaque épreuve.
2. Chaque Team Manager ainsi que tous les pilotes doivent assister aux différents briefings pendant toute la durée de ces derniers et signer la feuille de présence. Le Team Manager est tenu de s'assurer du respect des recommandations du briefing auprès de ses pilotes. Une dérogation d'assister au briefing, en cas de force majeure justifiée, pourra être octroyée par le Collège des Commissaires Sportifs. Les temps chrono d'un pilote n'ayant pas participé au briefing pilote, avec ou sans dérogation, ne seront pas pris en compte lors des qualifications.
3. Les passagers des voitures Biplaces ne doivent pas être présents au briefing.
4. Un briefing Team Manager des voitures Biplace pourra être tenu par le Directeur de Course.

Art. 4 – Engagement

1. L'ouverture des engagements se fera à la date de publication du règlement sportif.
2. Le promoteur et le RACB Sport peuvent exceptionnellement admettre une voiture ou une série non-conforme au Règlement Sportif et Technique de la Fun Cup. Dans ce cas, le concurrent ou le promoteur de la série doit introduire une demande d'exception. Le promoteur de la Fun Cup et le RACB Sport détermineront conjointement les modalités moyennant lesquelles cette voiture ou la série sera admise à une épreuve. Cette voiture ou cette série serait engagé en classe Guests (Invités). Pour toutes les voitures et pilotes en classe « Guests » aucun point ne sera attribué aux divers championnats de la Fun Cup.

Tous les documents d'engagement doivent être expédiés au Promoteur.

Les frais de participation resteront acquis aux organisateurs, même si le participant ne prend pas le départ. Il ne sera accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants disqualifiés de la course.

Le promoteur se réserve le droit de refuser toute participation.

Art. 5 – Licences – http://www.racb.com/obtenir_sa_licence-792.html

1. Degré de licence requis et validité

La Fun Cup est ouverte aux :

- Pilotes belges titulaires d'une licence ITA, ITB, ITC-Circuit, ITD-Circuit,
- Pilotes belges titulaires d'une licence Nat C-Circuit, Nat D restricted to Funcup-BSSC Cl.1&2-BGDC Cl.A&B ou « One Event Driver Fun Cup » (à l'exception des Hankook 25 Hours Fun Cup),
- Pilotes étrangers titulaires d'une licence étrangère du même niveau, avec autorisation obligatoire délivrée par leur ASN, et accord du RACB Sport.

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.

2. Le promoteur se réserve le droit de refuser toute participation. Sans qu'il soit nullement obligé de justifier cette décision, qui relève de son appréciation discrétionnaire, le promoteur pourra notamment décider de refuser la participation au championnat ou à une ou plusieurs épreuves déterminées à tout pilote qui aurait porté atteinte – ou à tout team dont les dirigeants, représentants, pilotes, employés ou mandataires, à quelque titre que ce soit, auraient porté atteinte – à l'image ou à la réputation de la Fun Cup, du RACB, du promoteur ou de leurs partenaires, ou à l'intégrité (physique ou morale) de leurs délégués, mandataires, représentants ou employés. Il en va de même de tout pilote ou de tout team qui, par leurs actions ou déclarations sur ou en-dehors des circuits, se seraient comportés dans un sens heurtant l'esprit, les valeurs et les principes du sport automobile en général ou de la Fun Cup en particulier.

3. Licences

Chaque concurrent doit être titulaire d'une licence « concurrent » en cours de validité.

Art. 6 – Assurances

1. L'organisateur de chaque meeting doit souscrire une assurance responsabilité civile conforme à la réglementation FIA et au Code Sportif National en vigueur, dans le pays où se déroule l'Epreuve. Le certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents.
2. L'assurance responsabilité civile définie ci-dessus ne portera pas atteinte aux polices d'assurances personnelles détenues par les teams, les pilotes ou toute autre personne physique ou morale participant à l'épreuve.
3. Les pilotes participant à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.
4. Les dégâts aux infrastructures, circuits, piste et abords des circuits sont à charge du pilote au volant, les concurrents et équipiers inscrits sur la même voiture sont solidaires de cette responsabilité qu'ils soient responsables ou non de l'incident/accident.

Art. 7 – Les épreuves

Un Championnat "Fun Cup" et divers challenges seront mis sur pied ; ceux-ci concernent les voitures (numéros de course). Le promoteur se réserve le droit de modifier l'une ou l'autre de ces dates ainsi que le format des épreuves.

Le nombre maximal des épreuves pour la Série en 2026 est fixé à 6. La liste définitive des épreuves sera publiée au plus tard le 01/03/2026. Cette liste pourra être modifiée en fonction des mesures de sécurité en vigueur.

Le Test Day aura lieu sur le circuit de Spa-Francorchamps le samedi 21 mars 2026, la réglementation technique et sportive sera de stricte application. Les demandes de dérogations aux règles devront être adressées au Promoteur avant le début du Test Day.

Date	Epreuve	Circuit
11-12 Avril	Trophée de Bourgogne (2 x 4h)	Dijon -Prenois (Fra)
01-02 Mai	Franco Fun Festival (8h)	Spa-Francorchamps (Bel)
30-31 Mai	Charade Open Race (8h)	Charade (Fra)
04-07 Juillet	Hankook 25 Hours Fun Cup (25h)	Spa-Francorchamps (Bel)
12-13 Septembre	Benelux Open Race (8h)	Zandvoort (Nld)
10-11 Octobre	Zolder Fun Festival (8h)	Zolder (Bel)

Le nombre de voitures admises à participer aux essais et à prendre le départ de la course est tel que calculé via le supplément n° 2 de l'Annexe O du Code (ou en accord avec le RACB Sport).

Si le nombre de demandes pour s'engager sur une des manches dépasse le nombre maximum tel que calculé ci-dessus, les participants seront sélectionnés selon les critères suivants :

- 1) engagés sur toute la saison et en ordre de paiement,
- 2) engagements supplémentaires d'engagés sur la saison complète,

- 3) engagés qui ont déjà participé à une manche de la Fun Cup,
- 4) tous les autres critères définis par le promoteur en accord avec le RACB Sport.

La Fun Cup est réservée aux voitures conformes aux fiches d'homologation telles que reprises dans les règlements et annexes techniques en vigueur.

Art. 8 – Classements / Challenges

Règle générale des calculs des points des divers championnats et/ou challenges

Tous les résultats moins un, le plus mauvais, seront pris en considération.

Ce plus mauvais résultat sera le résultat d'un meeting complet.

Sauf dérogation accordée par le promoteur, une absence ne peut être considérée comme le plus mauvais résultat. Une présence aux essais est considérée comme une présence, même si la voiture est absente à la course en question. Le « 0 » pourra dès lors être considéré comme le plus mauvais résultat.

Une disqualification n'est pas considérée comme « résultat nul » et ne peut être considéré comme le plus mauvais résultat.

Pour chaque course et sur base du classement général, les points seront distribués selon le barème suivant :

- le vainqueur recevra 100 points,
- le deuxième recevra 95 points (100-5),
- le troisième 93 points (100-7), le quatrième 91 points (100-9), le cinquième 89 points (100-11), à partir de la sixième place : -1 point jusqu'à la dernière voiture classée ou au résultat nul.

Dans le cas où une épreuve est composée de deux manches distinctes, l'attribution des points est divisée par deux, une moitié est attribuée après la manche 1, l'autre moitié est attribuée après la manche 2. Ce sont deux manches distinctes.

Un championnat "Fun Cup"

La voiture qui totalise le plus de points à la fin de la saison sera la championne de la Fun Cup.

En cas d'ex æquo, le plus grand nombre de victoires finales (on tient compte de toutes les manches qu'elles soient longues ou courtes) sera pris en considération. Si l'ex æquo subsiste, on tiendra compte du plus grand nombre de 2^{ème}, 3^{ème}, etc. places.

Un championnat «Fun» général

Ce classement est réservé à toutes les voitures inscrites à la course dont l'équipage n'est pas composé de pilote « Top Guns ».

La voiture qui totalise le plus de points à la fin de la saison sera la championne de la catégorie Fun. Ces points sont ceux obtenus par le classement général de la course.

Un championnat « Pure »

Ce classement est réservé aux équipages « Pure ». Un équipage composé au minimum d'un pilote de la liste « Top Guns » ne pourra pas prendre de points pour ce championnat.

Les équipages doivent au plus tard la veille des entraînements qualificatifs choisir entre le classement « Fun » ou « Pure ». Un équipage ne pourra donc pas comptabiliser lors de la même épreuve des points dans les 2 championnats.

Pour être classé dans ce championnat « Pure », il faut que l'équipage soit exclusivement composé de pilotes qui ne roulent qu'en Fun Cup. La période de contrôle de participation aux courses est de 5 ans maximum. Il est autorisé, et donc de marquer des points au championnat, une seule fois sur la saison en cours d'utiliser un pilote non-« Pure » pour compléter l'équipage. Ce pilote ne pourra pas être un pilote « Top Guns ».

Néanmoins, une tolérance est acceptée pour les pilotes qui durant ces cinq années de période de contrôle roulent ou auraient roulés ;

- a. Dans les championnats/coupes du 2CV Racing Cup et/ou C1 Racing Cup ou assimilés
- b. Dans les championnats/coupes du BGDC moins de 2001cc et/ou Ligier JS Cup (ou assimilés)
- c. Dans les championnats/coupes des Legends Cars / Roadster Cup
- d. Dans les divers championnats/coupes des disciplines « Karting » et « Ovalracing »
- e. Dans des championnats autres qui ne sont pas repris dans les règlements des courses « Circuits »

Le pilote sera défini ou pas comme « Pure » lors de sa première participation au championnat 2026 Fun Cup ou lors de la demande de validation « Pure », il restera « Pure » même si au cours de la saison il participe à **une course** d'un championnat qui ne rentre pas dans la tolérance autorisée. Par contre, le pilote en question ne pourra plus les années suivantes être considéré comme un « Pure ».

La voiture qui totalise le plus de points à la fin de la saison sera la championne de la catégorie « Pure ». Ces points sont ceux obtenus par le classement général de la course.

Les teams voulant inscrire leur voiture dans ce championnat doivent le signaler lors du passage aux vérifications administratives et remplir le formulaire d'inscription.

Challenge Biplace

Il est réservé aux voitures Biplace. Il y a un classement général.

La règle du calcul des points est identique aux règles décrites ci-dessous. L'attribution des points sera la suivante. Pour chaque course, les points seront distribués selon le barème suivant :

- le vainqueur recevra 50 points,
- le deuxième recevra 42 points (50-8).
- le troisième 38 points (50-12), le quatrième 35 points (50-15), le cinquième 33 points (50-17) etc. -1 point. jusqu'à la dernière voiture classée ou au résultat nul

Seules les courses de Dijon et Charade peuvent constituer des jokers.

Si une voiture Biplace ne transporte pas de passager, celle-ci devra effectuer un « Stop and Go » de 30 secondes à l'issue de son arrêt dans la zone précisée lors du briefing. La durée du « Stop and Go » pourra être précisée par le règlement particulier de l'épreuve.

Si lors du départ une voiture n'a pas de passager, elle sera dans l'obligation de faire un drive-through dans les trois premiers tours qui suivent le départ de la course. Modification de cette pénalité sera communiquée lors du briefing.

Par course de 3 heures, au minimum 5 arrêts au stand sont obligatoires.

Par course de 4 heures, au minimum 7 arrêts au stand sont obligatoires.

Par course de 5 heures, au minimum 9 arrêts au stand sont obligatoires.

Par course de 6 heures, au minimum 11 arrêts au stand sont obligatoires (2x3h = 2x5 arrêts minimum).

Par course de 8 heures, au minimum 15 arrêts au stand sont obligatoires (2x4h = 2x7 arrêts minimum).

Par course de 10 heures, au minimum 18 arrêts au stand sont obligatoires (2x5h = 8 + 10 arrêts minimum).

Par course de 12 heures, au minimum 21 arrêts au stand sont obligatoires (2x6h = 9 + 12 arrêts minimum).

Pour les 25 Hours Fun Cup, au minimum 30 arrêts au stand sont obligatoires dont 10 pendant les 6 premières heures de la course.

Si pour les points des challenges, une course est divisée en plusieurs tranches horaires, le nombre d'arrêts obligatoires devra toujours être en respect à la réglementation ci-dessus.

Les arrêts devront être séparés de minimum 15 minutes. Ce temps sera mesuré entre la sortie de la pitlane et l'entrée de celle-ci lors de l'arrêt suivant. L'arrivée de la course n'est pas considérée comme un arrêt obligatoire. De même, un arrêt pendant les premières et dernières 15 minutes de course ne sera pas considéré comme un arrêt obligatoire.

La voiture n'ayant pas respecté le nombre réglementaire d'arrêts subira une pénalité de trois tours par arrêt manquant (voir tableau des pénalités).

Pour qu'un arrêt au stand soit comptabilisé et donc validé, il faut respecter un temps d'arrêt obligatoire qui sera communiqué dans le règlement particulier des épreuves.

L'annexe « Top Guns » ne sera pas d'application pour le challenge Biplace, mais pour chaque relais valide d'une Biplace pilotée par un Top Gun (avec passager obligatoire), le temps d'arrêt obligatoire sera majoré de 10 sec.

La voiture qui totalise le plus de points à la fin de la saison gagnera le Challenge.

En cas d'ex aequo, on tiendra compte du plus grand nombre de 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, etc. places.

Une voiture Biplace pourra s'engager dans la catégorie Mono, elle ne pourra, dans aucun cas, prendre de passagers et elle devra être en conformité avec la réglementation technique. Elle ne marquera aucun point dans les divers challenge Biplace. Pour être classée dans les challenges Biplace, chaque voiture biplace devra au minimum faire douze relais avec un passager. Dans le cas contraire la voiture sera automatiquement classée en « Guest ». Un pilote inscrit sur une ou plusieurs Biplaces pourra également prendre part à la course sur une Mono.

Une voiture Biplace **AVEC** passager devra obligatoirement allumer son témoin arrière. Ce témoin arrière devra être en conformité avec la note technique.

Le promoteur se réserve le droit de mettre sur pieds, en début de saison ou lors d'une ou plusieurs courses, divers coupes ou Mini-challenge de promotion. Le promoteur avisera les concurrents par les canaux de communications habituels de la Fun Cup.

Attribution pour une course de Qualification/Sprint (Maximum 1 Heure)

Si lors d'un meeting, une course de qualification/sprint est organisée, en plus d'attribuer l'ordre de départ de la course d'endurance, une attribution de points pour le championnat sera faite sur base du classement général de ladite course de qualification.

L'attribution des points sera la suivante :

- le vainqueur recevra 20 points,
- le deuxième recevra 16 points.
- le troisième 13 points, le quatrième 11 points, le cinquième 10 points etc. jusqu'à la dernière voiture classée qui recevra 1 point ou au résultat nul.

Art. 9 – Essais privés et tests

Les essais privés et autres tests que ceux organisés et/ou autorisés par le promoteur seront autorisés la semaine d'une course/meeting de la Fun Cup sur le circuit ou celle-ci sera organisée. Les participants/teams devront avertir le promoteur de la série de leurs participations à une journée test/incentive sur le circuit en question. Cette démarche obligatoire devra être communiquée via le canal Discord de la direction de course. L'ensemble des participants au championnat doit pouvoir être informé de la possibilité de participer à des journées test/incentive.

Les équipages participants à ce genre de journées test/incentive devront obligatoirement s'inscrire aux éventuelles « Paying Practice » organisés dans le cadre du meeting en question.

Art. 10 – Vérifications administratives

1. Tous les pilotes doivent se présenter aux vérifications administratives. Seuls les pilotes ayant satisfait aux vérifications administratives seront autorisés à participer à l'épreuve. Les demandes motivées de dérogation sur l'horaire de vérification administrative doivent être adressées par mail au directeur de l'épreuve (sport@m3events.be), et sont sous réserve d'acceptation du Collège des Commissaires Sportifs.
2. L'horaire des vérifications administratives doit être scrupuleusement respecté.

Art. 11 – Vérifications techniques

1. Les vérifications techniques ont lieu sur chaque épreuve du calendrier. Toutes les voitures doivent se présenter aux vérifications techniques. Seules les voitures ayant satisfait aux vérifications techniques seront autorisées à participer à l'épreuve. Les demandes motivées de dérogation sur l'horaire de vérification technique doivent être adressées par mail au directeur de l'épreuve (sport@m3events.be), et sont sous réserve d'acceptation du Collège des Commissaires Sportifs.

2. L'horaire de la vérification technique doit être scrupuleusement respecté.
3. Lors de chaque course, un régime de Parc Fermé pourra être organisé. Les voitures, sélectionnées par la Commission Technique du RACB Sport, par le promoteur et/ou par la Direction de Course, en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs, seront tenues de se rendre au contrôle technique pour les vérifications finales en suivant les instructions des officiels.

Art. 12 – Carburants

Seules l'essence et le diesel provenant du réseau commercial grand public pourront être utilisés, l'utilisation d'un additif est totalement interdite. Le règlement particulier de l'épreuve pourra définir la provenance obligatoire du carburant.

Art. 13 – Arrêts aux stands

1. Les changements de pilotes s'effectuent UNIQUEMENT dans la zone de travail.
2. Chaque pilote qui se présente à son stand est obligé d'arrêter le moteur de sa voiture.
3. Une voiture ne peut être reculée que moteur arrêté.
4. La vitesse maximum dans la ou les voies de stands (Pitlane) est limitée à 50km/h.
5. 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 de travail de la pitlane, le changement de pilote pourra se faire pendant celui-ci, mais aucune autre intervention ne sera autorisée. Cependant, deux personnes peuvent aider le pilote entrant à fixer ses ceintures de sécurité. Pendant toute la durée du ravitaillement, la présence du préposé et de son extincteur est obligatoire. La voiture doit rester sur ses roues pendant le déroulement du ravitaillement.

Si Ravitaillement, le participant doit s'assurer qu'un mécanicien muni d'un extincteur 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 préposés au maximum dans la ligne de travail (« working lane »), spécifiquement désigné pour cette opération portent chacun une combinaison ignifuge, une cagoule ignifuge, des chaussures solides et fermées, des gants ignifuge et des lunettes ignifuge ou un casque ignifuge.

Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté.

Tous les autres mécaniciens doivent porter au moins des vêtements adaptés couvrant bras et jambes, qui les protègent physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures.

Seul un panneau précisant la zone d'arrêt de la voiture pourra être installé maximum un tour avant l'arrêt de la voiture. Aucun autre équipement et aucune personne ne doit se trouver dans la zone de travail avant que la voiture ne soit arrêtée devant son garage. Le personnel des équipes et l'équipement doivent évacuer dès que le travail est achevé. Aucune opération ne pourra être réalisée sur la voiture par plus de quatre mécaniciens simultanément.

Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien. Une personne de l'équipe peut dès l'arrêt complet se trouver devant la voiture, sans intervenir et uniquement pour superviser le travail des mécaniciens.

Le team est responsable du départ de la voiture et doit la relâcher en toute sécurité sans couper la route à une voiture circulant déjà dans la voie rapide des stands, sous peine de sanction.

Pour des raisons de sécurité, le pilote doit maîtriser son départ depuis son stand. Toute conduite jugée dangereuse pourra être sanctionnée."

Tout incident se déroulant dans la station essence, ou lié à la station essence, est considéré comme un fait de course.

Autres opérations :

Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.

La voiture pourra quitter la zone d'arrêt des stands si et seulement si le (les) harnais de sécurité et le (les) casque(s) sont fermement attachés et positionnés correctement.

Art. 14 – Séances d'essais

Le nombre de voitures admises à participer aux essais et à prendre le départ de la course est tel que calculé via le supplément n°2 de l'Annexe O du Code.

Art. 15 – Séances d'essais libres

1. Il y aura une ou plusieurs séances d'essais privés ou libres. Leur durée sera en fonction de la programmation de chaque meeting. Les concurrents doivent acheter leurs tickets d'essais auprès du promoteur.

Le promoteur informera les concurrents des dates et sites de ces journées. La présence des concurrents à ces journées n'est pas obligatoire.

2. Pendant toute la durée des essais, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront quitter la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. En outre, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant sera présenté à la sortie des stands pour prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.
3. À la fin de chaque séance d'essais, chaque pilote ne pourra franchir la ligne qu'une seule fois.

Art. 16 – Essais

1. À chaque épreuve, il y aura une séance d'essais qualificatifs ou libres, sauf cas de force majeure.
2. Chaque voiture doit avoir pris part aux essais à raison d'un minimum de 1 tour chronométré par pilote. Le contrôle de l'identité du pilote au volant sera vérifié à minima par un Commissaire de Stand. Tout pilote qui arrive après les séances d'essais ne pourra prendre part à la/aux course(s), sauf dérogation par le Collège des Commissaires Sportifs et après contrôle administratif et technique.
3. La grille de départ sera formée par tirage au sort ou par une Super Pole ou une Qualification. L'information sera donnée avant le tirage au sort ou la Super Pole si des voitures sont obligées de partir en fond de grille et/ou si des teams souhaitent partir en fond de grille. La Super Pole sera définie dans le règlement particulier de l'épreuve. La grille de départ et la liste des pilotes admis au départ de la course seront publiées 30 minutes avant le départ de la course.

Lors des différentes courses, dans tous les cas, les voitures Biplace partiront derrière les monoplaces en suivant les mêmes règles reprises ci-dessus.

4. Pour prendre part à la/aux course(s), la voiture considérée, sauf dérogation du Collège 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.
5. Une zone de Parc Fermé sera définie par la commission technique du RACB. À la fin de la séance qualificative, toutes les voitures doivent être conduites immédiatement dans cette zone de Parc Fermé.
 - Les voitures qui sont sur la piste seront conduites directement dans le Parc Fermé sans s'arrêter dans la voie des stands, sauf instruction contraire des officiels de course.
 - Les voitures qui sont dans la voie des stands doivent immédiatement être poussées par les équipes dans le Parc Fermé.

Dans les deux cas, les pilotes et les équipes doivent se conformer aux instructions des officiels.

6. Toutes les voitures immobilisées sur le circuit pendant une séance seront ramenées aux stands dès que possible et pourront participer à la suite du meeting.

7. Au cas où une séance d'essais qualificatifs serait interrompue, aucune réclamation relative aux conséquences possibles sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être acceptée.
8. Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident, ou parce que les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le drapeau rouge sera déployé et tous les feux rouges seront allumés sur la ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaires de piste. Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, toutes les voitures devront réduire immédiatement leur vitesse et rentrer au pas à leurs stands respectifs, tout stationnement sur la voie rapide étant interdit. Toutes les voitures immobilisées sur le circuit seront retirées et placées en lieu sûr.
9. Pendant toute la durée des essais, un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront quitter la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé. En outre, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant sera présenté à la sortie des stands pour prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures approchent sur la piste.
10. A la fin de chaque séance d'essais, chaque pilote ne pourra franchir la ligne qu'une seule fois.
11. La durée des essais peut être réajustée par la Direction de Course ou par l'organisateur, en fonction des circonstances.
12. Tout pilote doit porter durant les essais et la/les course(s) un bracelet ou une carte de pilote qui lui donne accès aux paddocks, aux stands et à la piste.

Art. 17 – Procédure de départ / Courses

1. Composition des équipages :

Pendant les courses, chaque équipe est composée de minimum deux pilotes.

Peuvent participer à la course : les pilotes inscrits et apparaissant dans la liste officielle des engagés de l'épreuve, pour autant qu'ils aient participé aux essais. Un pilote ne peut être engagé que sur une seule monoplace Evo 3 lors d'une course.

L'annexe « Top Guns » fait partie intégrante de ce règlement.

2. Nombre d'arrêts :

Durant les courses de 8 heures maximales :

- Si un équipage est composé de 2 pilotes, ils doivent effectuer le même nombre de relais.
- Si un équipage est composé de 3, 4, 5 ou 6 pilotes maxi, l'écart autorisé entre le nombre de relais par pilote est de 1.

Ces mesures ne seront d'application que si le nombre de relais effectivement réalisé est conforme à ce qui était prévu et si le nombre de relais est divisible par le nombre de pilotes. Dans le cas contraire, une différence d'un relais est acceptée. Dans tout autre cas, l'appréciation sera laissée au Collège des Commissaires Sportifs, en concertation avec le Directeur de Course.

Les arrêts aux stands seront obligatoires et réalisés dans une "fenêtre" de 20 minutes, le respect de ces règles est sous la responsabilité des teams.

Les horaires des fenêtres de changement des pilotes ne changeront pas quel que soit l'heure effective du départ sauf avis contraire du directeur de course.

Les arrêts aux stands, pour quelque raison que ce soit, en dehors de la "fenêtre" ne seront pas comptabilisés.

Le double relais pilote est interdit.

Les temps d'arrêts obligatoires seront confirmés lors des briefings pilotes et communiqués via les canaux courants, une tolérance de 0,5 sec sera autorisée pour le calcul de la validité des temps d'arrêts obligatoires.

Les temps d'arrêts obligatoires pour les voitures Biplace sur tous les circuits est de 2 minutes (120 secondes).

En fonction de la mise en place ou non d'une zone de refuelling, le temps de passage dans cette zone sera communiqué soit dans le règlement particulier de l'épreuve, soit lors des briefings. La direction de course se réserve le droit d'adapter ou de modifier ce temps de passage même après le départ de (s) course(s).

"Fenêtres" Pitstop :

- Toutes les 35 minutes pour une course de 7 heures ;
- Toutes les 40 minutes pour une course de 2, 4, 8 ou 12 heures ;
- Toutes les 45 minutes pour une course de 3 ou 6 heures ;
- Toutes les 50 minutes pour une course de 5 ou 10 heures ;
- Pas de fenêtre pitstop pour une course de plus de 12 heures

En cas d'arrêt au stand hors du temps réglementaire de la « fenêtre » pitstop, l'équipe sera pénalisée (voir tableau des pénalités – Stop & Go x secondes).

La voiture n'ayant pas respecté le nombre réglementaire d'arrêts subira une pénalité de 3 tours par arrêt manquant (voir tableau des pénalités).

Une voiture qui, pour diverses raisons, se trouve dans la voie des stands cinq minutes avant l'ouverture de la fenêtre et qui remonte en piste au minimum cinq minutes après l'ouverture de la fenêtre (soit un minimum de dix minutes à l'arrêt dans la voie des stands) ne doit pas faire un arrêt supplémentaire pendant ladite fenêtre.

3. Pendant les courses de plus de 12 heures, chaque équipe est composée de maximum huit pilotes. Les pilotes se relayent aussi souvent qu'ils le souhaitent. La durée maximum de pilotage consécutif d'un seul pilote (arrêts compris) ne peut cependant excéder trois heures. Durant une course de plus de 15 heures, sur la durée totale de la course, un même pilote ne peut effectuer plus de 8 heures 30 minutes de course.
4. Tout ravitaillement en carburant ou autres lubrifiants est interdit sur la grille de départ et entraînera la disqualification de la voiture (sauf Parc Fermé).
5. La procédure de pré-grille, grille et départ sera communiquée au briefing. La position de la pole position sera conforme à l'homologation du circuit.

La sortie pitlane sera fermée à la présentation du panneau 5 minutes et sera réouverte sur décision du Directeur de Course après le départ réel de la course

6. Généralement, le départ sera de type « lancé » après avoir effectué un tour de formation. Le départ pourra néanmoins être donné arrêté si la Direction de Course le juge nécessaire. 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. Si le départ est du type « arrêté » la procédure sera définie lors du briefing et dans le règlement particulier de l'épreuve.
7. Si une voiture ne tient pas sa place durant le tour de formation, il devra partir en fond de grille.
8. 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 électroniquement seront pris en compte.
9. La durée des courses pourra être réajustée par l'organisateur en fonction des circonstances. Tous les teams en seront informés par la direction de course.
10. Le drapeau à damier sera donné sur la ligne d'arrivée au pilote de tête à la fin du tour lors duquel le temps prescrit se sera écoulé. La voiture gagnante doit franchir la ligne d'arrivée côté piste. Le dernier tour du leader avant le drapeau à damier doit être accompli en moins de 15 minutes.

11. Après l'arrivée, toutes les voitures doivent suivre les instructions des Officiels.
12. Toutes les voitures seront classées, quelle que soit la distance parcourue.
13. Cas particulier des épreuves divisées en 2 manches.

Si une épreuve est divisée en deux manches, la moitié des points habituels sera attribuée au prorata du classement de chaque manche.

La grille de départ de la manche 2 sera le résultat de la réglementation des qualifications. Article 16.3.

Un Parc Fermé sera d'application après la 1^{ère} manche le temps de contrôles technique de fin d'épreuve, avec une durée maximum de 30 minutes après le passage sur la ligne d'arrivée de la dernière voiture classée. En dehors de cette règle, il n'y aura pas de procédure de Parc Fermé entre les deux manches.

14. Toutes les voitures en panne et/ou accidentées sur le circuit, selon les possibilités de la Direction de Course, pourront être rapatriées aux stands après que le Directeur de Course aura ordonné le FCY ou voiture de sécurité et ce, jusqu'à 30 minutes de l'arrivée d'une course. Les voitures pourront poursuivre la course, une fois réparées.
15. Voiture de sécurité (SC & VSC) et Full Course Yellow

L'utilisation de voiture de sécurité (SC & VSC) ou du FCY se fera conformément au Code Sportif International Annexe H. Les procédures seront données lors des briefings.

16. Suspension de la course.

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

Que la course soit initialement organisée en une ou plusieurs manches, le même système de calcul des points est d'application.

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

17. Infraction et pénalités

En cas d'infraction au règlement, le Collège des Commissaires Sportifs pourra infliger les pénalités prévues dans le tableau des pénalités (voir annexe – tableau des pénalités). Les infractions reprises dans ce tableau des pénalités sanctionnées par un « Drive Through » ou un « Stop and Go » pourront être infligées par le Directeur de Course.

Afin de permettre à la Direction de Course et au Collège des Commissaires Sportifs d'analyser les incidents, les équipages sont obligés d'installer une caméra de leur choix à bord de la voiture. Les images de cette caméra peuvent être utilisées à tout moment par les Officiels de l'Epreuve. La caméra doit être allumée dès que la voiture est en mouvement. La lecture des images devra être compatible au système « MediaPlayer » ou « VLC ».

Les équipages devront suivre une note explicative de montage de cette caméra, note éditée par le promoteur. Elles devront veiller à la parfaite utilisation. Tout manquement aux images et/ou à la bonne utilisation entraînera à une pénalité décidée par le Collège des Commissaires Sportifs.

18. Comportement

1. Toute demande/question/intervention auprès du Directeur de Course devra être faite par le canal « Discord ».
2. L'accès à la Direction de Course est interdit à toute personne non-autorisée.
3. Toute demande/réclamation/question/intervention auprès d'un Officiel se fera dans le respect de la Procédure Judiciaire du RACB Sport.
4. En cas d'infraction au règlement, les pénalités du tableau des pénalités pourront être infligées (Voir Annexe Tableau des Pénalités). Les pénalités mentionnées dans ce tableau n'excluent pas que d'autres sanctions puissent être prises.
5. Un pilote ayant reçu une pénalité sportive (incident) lors d'une course sera automatiquement sous investigation pour sa course suivante.
6. La cérémonie de podium est obligatoire. Toute absence, sauf cas de « force majeure » reconnu comme tel par les commissaires sportifs, pourra être sanctionnée par une pénalité en points pour le championnat.
7. Pour toute autre irrégularité, les sanctions sont laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs. Pour une irrégularité, même sanctionnée via le tableau des pénalités, les Commissaires Sportifs sont toujours habilités à donner d'autres sanctions.
8. Les Biplaces ne doivent pas nécessairement s'arrêter durant les « fenêtres ». Elles devront néanmoins respecter un nombre d'arrêts.
9. Si un équipage désire changer de voiture pendant une épreuve, il doit adresser une demande à cet effet au Collège des Commissaires Sportifs au moins une heure avant le début de la première course. Après l'acceptation éventuelle par le Collège des Commissaires Sportifs, la voiture doit être approuvée par la Commission Technique.
10. Dès la présentation du panneau « LIGHT », les voitures devront avoir au minimum un point lumineux à l'avant et à l'arrière. Les rampes de phares seront autorisées mais elles devront rigoureusement être en conformité avec l'annexe du règlement technique définissant les types de phares autorisés. Pour les courses nocturnes, la rampe de phares devra obligatoirement être éteinte dans la pitlane, les deux phares loupes doivent être allumés.
11. Les systèmes d'appel de phares type « Flash Light » sont interdits. L'usage abusif des « appels de phares » est également interdit.

Art. 18 – Trophées, prix et récompenses

Les trophées, prix et récompenses seront défini en accord avec l'art.8.

Le promoteur, en concertation avec le RACB Sport, se réserve le droit d'organiser un championnat sur plusieurs années en fonction des circonstances et/ou obligations sanitaires. Les participants seront avertis par une communication officielle.

Art. 19 – Différends sportifs

1. Toute réclamation devra se faire en accord avec le Code Sportif International.
2. Pour régler un différend au niveau sportif, les concurrents pourront s'adresser exclusivement au pouvoir sportif tel que défini dans le Code Sportif International, et ne pourront donc pas s'adresser aux Juridictions Pénales, Civiles ou Commerciales. Les montants de réclamation et d'appel seront définis par le Code Sportif National du RACB Sport.

Art. 20 – Divers

1. 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.
2. Le Directeur de Course et/ou un représentant du promoteur pourra(ont) 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.
3. Il est de la responsabilité du Team Manager 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 Fun Cup.
4. 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.
5. Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur reconnaît l'autorité sportive compétente pour juger des faits sportifs et techniques.
6. En cas d'incident, un pilote devra obtenir l'accord du Collège des Commissaires Sportifs pour pouvoir quitter le circuit.
7. Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur dispense le RACB Sport, M3.be, 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, de M3.be ou du RACB Sport.
8. 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. Elle sera ensuite transmise au collège des commissaires sportifs. Une caution de 500€ en espèces sera exigée. En cas de divergence entre les différents règlements, c'est le Règlement Sportif qui aura la priorité de l'interprétation.
9. Il n'est accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants disqualifiés de la course par le Collège des Commissaires Sportifs.
10. Les structures réceptives ou technique, sous quelque forme que ce soit (tente, auvent, etc.) ne pourront être installées qu'après autorisation du promoteur du championnat.
11. Les boxes devront être rendus vidés, balayés et dans l'état dans lequel les équipes les ont reçus. Tout dommage pourra être refacturé aux équipes.

Il est interdit de laisser des pneumatiques usagés ou autres déchets encombrants dans les paddocks à la fin des épreuves. Tout manquement pourra faire l'objet d'une refacturation.

Art. 21 – Fun Cup – Biplace

La participation de la Fun Cup Biplace, emmenant un passager, lors des courses de la Fun Cup, est soumise aux prescriptions suivantes :

1. VEHICULES
 - Ils seront reconnaissables à l'aide d'un feu LED arrière. Ce feu devra fonctionner en permanence s'il y a un passager à bord. En aucun cas, un pilote non agréé ne peut voiturier de passagers (voir tableau des pénalités).
 - Une voiture Biplace **AVEC** passager devra obligatoirement allumer son feu LED arrière. Ce témoin arrière devra être en conformité avec la note technique éditée par WRT.

2. PILOTES

- La liste des pilotes des Biplace qui voient des passagers sera communiquée au RACB Sport pour approbation.
- La Direction de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs peut à tout moment procéder au remplacement d'un pilote dont l'attitude ne correspond pas à l'esprit de sa mission.

3. PASSAGERS

- Voir annexe licences (obtention des licences).
- La Direction de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs peut à tout moment interdire la participation d'un passager risquant de compromettre la sécurité.

Art. 22 – Team Manager

Fonction du Team Manager ou du propriétaire du véhicule

Chaque team doit désigner par écrit lors de son inscription un Team Manager (il peut être le propriétaire du véhicule) par numéro de course engagé et lui donner procuration pour accomplir toutes les activités mentionnées ci-après qui se rapportent à la Fun Cup.

Le Team Manager peut avoir la qualité de pilote.

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

La tâche du Team Manager comprend entre autres :

- Garder les documents techniques de l'épreuve.
- Dûment compléter les documents relatifs aux divers contrôles techniques et administratifs.
- Au moins 5 jours ouvrables avant une épreuve (sauf obtention d'une dérogation écrite par le promoteur au plus tard la veille de l'événement), confirmer la participation du/des véhicule/véhicules. L'envoi de l'engagement confirme la participation. Si la participation n'est pas confirmée, le prix de l'engagement sera majoré de 10%. Si la participation a été confirmée et que le ou les pilote(s) en question ne se présente pas ou n'annule pas sa participation avant 10 heures le vendredi matin (jeudi pour les 25 Hours Fun Cup) précédant l'épreuve, il sera sanctionné par une pénalité financière de €500. Toute correspondance relative à une épreuve sera exclusivement transmise aux teams ayant confirmé leur participation avant la date de clôture.
- Assurer, dans la mesure du possible, que le véhicule et/ou ses pilotes sont à tout moment d'une épreuve conforme au présent règlement ainsi qu'au Règlement Technique de la Fun Cup.
- Avant la fin des vérifications sportives, communiquer au promoteur la composition du team qui participera à l'épreuve, s'il y a un changement par rapport au formulaire de participation.
- Prendre livraison de la publicité obligatoire.
- Prendre livraison du transpondeur pour l'enregistrement du temps et le respect strict des instructions relatives à l'installation.
- Prendre livraison et accuser réception des instructions ou communications émanant des Officiels.
- À tout moment de l'épreuve, rester à la disposition du Directeur de Course, du Collège des Commissaires Sportifs et de la Commission Technique.
- Désigner un membre de son équipe qui lors des procédures de départ prendra position sur la grille de départ à l'emplacement prévu pour sa voiture afin de guider son pilote.
- Passer dans un délai de 30 minutes après le drapeau à damier au secrétariat pour y retourner des documents et/ou pièces techniques mises à la disposition du team (Exemples ; Transpondeurs, chasubles, brassards...)