



Belgian Gentlemen Drivers Cup (BGDC) 2012

Sportreglement

PAGINA INDEX

1.	DEFINITIES - OMSCHRIJVING	2
2.	DEELNEMINGSMODALITEITEN	2-3
3.	VERGUNNINGEN	3
4.	MEETINGS	3-4
5.	DIVISIES EN KANDIDATUREN VAN DEELNEMERS/PILOTEN	4
6.	DE SERIE	4
7.	WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN	5
8.	VERANDERING VAN WAGEN	5
9.	ORGANISATIE	5
10.	VERZEKERING	5
11.	INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS EN/OF TEAMCHEFS	5-6
12.	BESTRAFFINGEN	6-7
13.	INCIDENTEN	7
14.	SPORTIEVE GESCHILLEN	8
15.	PILOTEN, PILOTENWISSELS EN TEAMCHEFS	8-9
16.	WEDSTRIJDNUMMERS	9
17.	UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE PROMOTOR	9
18.	TECHNISCHE CONTROLE	9-10-11
19.	SPORTIEVE CONTROLE	11
20.	SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITWALL EN BOX	11
21.	BANDEN	11
22.	ALGEMENE VEILIGHEID	11-12-13
23.	GEDRAG IN PITLANE	13-14
24.	SERVICE IN PITLANE	14-15
25.	TANKEN	15-16
26.	BRIEFING	16
27.	TRAININGEN	16-17-18
28.	STARTOPSTELLING	18
29.	STARTPROCEDURE	18-19-20
30.	WEDSTRIJD	20
31.	SAFETY CAR	20-21-22
32.	CODE 60	22
33.	SCHORSSEN VAN DE WEDSTRIJD	23
34.	HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD	23-24
35.	FINISH	24
36.	GESLOTEN WAGENPARK	25
37.	DEMONTAGE	25-26
38.	SLOT CEREMONIE	26
39.	GOEDKEURING	26

BIJLAGE 1 – Deelnameformulier

BIJLAGE 2 – Standaardbestraffingen 2012

ART. 1: DEFINITIES - OMSCHRIJVING

- 1.1 De BGDC 2012 wordt georganiseerd in overeenstemming met de bepalingen van de internationale sportcode 2012 (de "Code") en zijn bijlagen van de FIA, de nationale sportcode 2012 en zijn bijlagen van RACB Sport, onderhavig Sportreglement, het Technisch Reglement en gebeurlijk het Bijzonder en/of het Aanvullend Reglement, waaraan alle deelnemers, teamchefs, piloten, hun aangestelde en afgevaardigden zich onderwerpen door hun deelname. Alle betrokken partijen (FIA, RACB Sport, organisator, organiserende club, circuituitbater, officials en deelnemers, teamchefs, piloten en hun aangestelden) verbinden er zich toe deze regels steeds toe te passen en er over te waken.
- 1.2 Dit Sportreglement werd op **28 februari 2012** gepubliceerd en treedt met onmiddellijke ingang in werking.
- 1.3 De organiserende club behoudt zich het recht voor om, na samenspraak met RACB Sport één of meerdere wijzigingen aan dit reglement aan te brengen. Alle betrokken partijen worden hiervan op de hoogte gebracht door middel van een nota op het officiële uithangbord.
- 1.4 De Franse tekst van dit Sportreglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Sportreglement.

ART. 2: DEELNEMINGSMODALITEITEN

2.1 Gebruiksrecht van de infrastructuur

- 2.1.1 Deze BGDC 2012 is voorbehouden aan wagens die door een geldige deelnemer zijn ingeschreven (met maximaal een licentie C-Circuit) en die conform zijn aan het Technisch Reglement van de BGDC 2012. Het maximum aantal toegelaten wagens tot de trainingen en de wedstrijden wordt bepaald door bijlage O van het FIA reglement. Een afwijking kan echter bekomen worden via de Circuit Homologatie Commissie, maar moet goedgekeurd worden door RACB Sport.

- .2 Om te kunnen deelnemen aan de meetings van de BGDC 2012 dient iedere deelnemer per wagen een gebruiksrecht te betalen ter verwerving van:

- Automatische inschrijving in de BGDC 2012;
- Deelnamerechten aan de meeting;
- Forfaitair bedrag die de technische, sportieve en organisatorische kosten dekken;
- Deelname aan promotionele kosten van de BGDC 2012 en de verschillende diensten verleend aan de deelnemenden;

De tarieven worden met 51,00€ vermeerderd indien de betaling ter plaatse wordt uitgevoerd.

De deelnemerechten dienen betaald te worden op de rekening van de organiserende club met vermelding van de naam van één van de piloten of de naam van het team.

De organiserende club en RACB Sport kunnen uitzonderlijk een wagen toestaan die niet voldoet aan het Technisch Reglement BGDC 2012 (behalve op het vlak van veiligheid), in dit geval dient de deelnemer een afwijking hierop aan te vragen.

De organiserende club en RACB Sport bepalen gezamenlijk de modaliteiten waarop deze wagen, **eventueel** toegelaten wordt tot een meeting. Deze wagen zal ingeschreven worden in Divisie 3 (Guests).

- 2.1.3 De gebruiksrechten blijven eigendom van de organiserende club, vanaf het ogenblik dat het wedstrijdnummer de start van de wedstrijd heeft genomen. Indien de wedstrijd uit meerdere

manches bestaat, is het de eerste start die telt. Indien het wedstrijdnummer enkel heeft deelgenomen aan de oefensessie, zal 50% van het inschrijvingsgeld verminderd met 20% administratieve kosten worden terugbetaald. Geen enkele terugbetaling wordt gedaan, noch totaal, noch gedeeltelijk aan een wedstrijdnummer dat wordt uitgesloten door de Wedstrijdleiding. Het gebruiksrecht wordt enkel volledig terugbetaald bij het afgelasten van de Serie of een weigering van de deelname door de organiserende club of de RACB Sport..

2.2 Praktische regeling

- 2.2.1 Alle officiële communicatie van de organiserende club zal via e-mail gebeuren
- 2.2.2 Alle bijkomende informatie over de BGDC 2012, wordt verstuurd naar het correspondentieadres of e-mail adres zoals vermeld op het deelnameformulier.
- 2.2.3 Eventuele openstaande rekeningen van een team, van één van z'n teamleden of van één van z'n piloten ten opzichte van de organiserende club dienen vóór de documentencontrole van de organiserende club te worden vereffend, op straffe van uitsluiting uit de meeting.
- 2.2.3 Schade aan de omloop of aan de installaties waarbij de organiserende club betrokken is en aan de roerende en/of onroerende goederen van, of beheerd door de organiserende club, dient onmiddellijk gemeld te worden. De schade wordt gefactureerd aan wie de schade berokkend heeft.
- 2.2.4 Elk team dient de namen van de piloten aan de organiserende club te communiceren, ten laatste voor de aanvang van de sportieve controles van de meeting waaraan hij deelneemt.

ART. 3: VERGUNNINGEN

.1 Deelnemers

Elke deelnemer moet in het bezit zijn van een geldige deelnemersvergunning. (= eigen deelnemer / renstal/ team met een nationale vergunning)

3.2 Piloten

De wedstrijden in de BGDC 2012 staan open voor piloten uit de Benelux, houders van een nationale vergunning, maximaal C-Circuit. Een derogatie voor deelname met een licentie van een hogere graad kan door RACB Sport worden toegestaan. Een derogatie tot deelname met een licentie van een andere ASN kan worden toegestaan door de RACB Sport, als de licentie van eenzelfde graad is.

3.3 Controle van de vergunningen

Een controle van de vergunningen wordt georganiseerd tijdens de eerste meeting van het seizoen. Alle piloten, die deelnemen aan deze meeting, dienen zich hier aan te bieden. Vervolgens worden ze hiervan vrijgesteld, behalve mits uitdrukkelijke vraag van RACB Sport of de promotor

Tijdens de sportieve controle van de eerste meeting van het seizoen, zorgt de promotor ervoor in het bezit te zijn van een kopie van alle vergunningen van de piloten en concurrenten, deelnemend aan de eerste meeting van de BTCS 2012.

Een piloot mag niet geschorst zijn door een autosportinstantie en een geldige vergunning te bezitten.

ART. 4: MEETINGS

- 4.1 De voorlopige kalender 2012 (onder voorbehoud van goedkeuring door RACB Sport):

Kalender :

17 maart te Zolder : een wedstrijd van 2u30

1 april te Francorchamps : een wedstrijd van 4u (organisatie 2CVRT)

1 mei te Zolder : een wedstrijd van 2u (organisatie BGDC)
26 of 27 mei te Croix en Ternois : een wedstrijd van 2x2u (organisatie BGDC)
7 of 8 juli te Bresse : een wedstrijd van 2x2u (organisatie 2CVRT)
9 september te Mettet : een wedstrijd van 3u (organisatie BGDC)
27 oktober te Francorchamps : een wedstrijd van 3u30 (organisatie 2CVRT)
10 november te Zolder : een wedstrijd van 3u (organisatie Circuit Zolder, BGDC)

4.2 De wedstrijden zijn in de eerste plaats voorbehouden voor de wagens zoals hieronder beschreven (Art. 5) en zoals gedefinieerd in het Technisch Reglement van de BGDC 2012.

4.3 Meetings

4.3.1 Elke meeting bestaat in principe uit één wedstrijd. Deze wedstrijd kan verreden worden in maximaal twee manches en mag niet 's nachts verreden worden.

4.3.3 De finishvlag zal worden getoond aan de piloot die op kop rijdt op het ogenblik dat hij de controlelijn (de Lijn) overschrijdt, op het einde van de voorgeschreven duur van de Wedstrijd. De Lijn bestaat uit een enkelvoudige lijn die over de piste loopt.

ART. 5: DIVISIES EN KANDIDATUREN VAN DEELNEMERS / PILOTEN

5.1 Divisies

DIVISIE 1 : "Tourisme & GT"

- o Klasse A: minder dan 1000 cc
- o Klasse B: van 1001 cc tot 1400 cc
- o Klasse C: van 1401 cc tot 1600 cc
- o Klasse D: van 1601 cc tot 2000 cc
- o Klasse E: van 2001 cc tot 2500 cc

Correctie op de cilinderinhoud:

- o Motor met drukvulling benzine: x 1.7
- o Motor met drukvulling diesel: x 1.5
- o Moteur met drukvulling < 1600cc: x 1.2
- o Wankelmotor: x 1.5

Als een klasse minder dan 3 voertuigen bevat, worden deze automatisch in de eerstvolgende hogere Klasse ingedeeld.

DIVISIE 2 : "Barquettes"

- o Klasse SP: Barquettes CN/CM van maximum 2000 cc

DIVISIE 3 : "Guest"

o Voertuigen die niet helemaal conform zijn aan het Technisch Reglement van de BGDC 2012 (met uitzondering van de veiligheid), maar die op basis van een technisch dossier uitzonderlijk zijn toegelaten voor één of meerdere wedstrijden door de RACB Sport en de organiserende club.

5.2 Kandidaturen van deelnemers / piloten

De wedstrijden richten zich in de eerste plaats tot niet-professionele piloten (maximale licentiegraad C-Circuit). Een derogatie om te kunnen deelnemen met een licentie van een hogere graad, kan worden toegestaan door de RACB Sport.

ART. 6: DE SERIE

6.1 Om tot winnaar uitgeroepen te worden van de officiële wedstrijduitslag is het overschrijden van de zwart/wit geblokte vlag pistezijde noodzakelijk. Alle wagens worden gerangschikt in functie van de volledig afgelegde ronden. Voor hen die een identiek aantal ronden hebben afgelegd, wordt rekening gehouden met wie als eerste over de aankomstlijn gaat, welk echter verplicht is voor de winnaar van de officiële wedstrijduitslag.
Elke meeting wordt als afzonderlijke meeting

- 6.2 Om geklasseerd te worden dient elke wagen minimaal 60% (afgerond naar het dichtste volledige cijfer) afgelegd te hebben van de afstand welke door de winnaar in zijn/haar Klasse is afgelegd
- 6.3 Elke deelnemende piloot zal geklasseerd worden, op voorwaarde dat hij minstens 10% van de door zijn voertuig afgelegde afstand heeft, zelf verreden heeft.
- 6.4 De officiële uitslag wordt na de wedstrijd gepubliceerd. De enig geldende is deze welke is geofficialiseerd en getekend door het College van Sportcommissarissen.
- 6.5 Elke rangschikking en resultaat, van de oefenritten en van de wedstrijden wordt op het officiële uithangbord geafficheerd.

ART. 7: WAGENS EN PILOTEN TOEGELAEN TOT DE TRAININGEN

Enkel de wagens en de piloten die in orde zijn met de administratieve en technische controle mogen deelnemen aan de trainingen.

ART. 8: VERANDERING VAN WAGEN

Indien een bemanning tijdens een meeting van wagen wenst te wisselen, dient hij/zij minstens twee uur voor aanvang van de gechronometreerde oefenritten of de wedstrijd een schriftelijke aanvraag te richten tot het College van Sportcommissarissen. Na eventuele aanvaarding door het College van Sportcommissarissen, dient de wagen goedgekeurd te worden door de Technische Commissie en neemt deze de start van de wedstrijden van desbetreffende meeting vanuit de pitlane.

ART. 9: ORGANISATIE

9.1 Organisatie der meetings

9.1.1 Trainingen

In principe is er één sessie kwalificatieronden van minimaal 30 minuten voorzien

9.1.2 Wedstrijd

De wedstrijd zal verreden worden over een tijdsduur van 2u00 tot 6u00, in 1 of 2 manches.

- 9.2 De trainingen en de wedstrijd(dienen plaats te vinden op één dag en mogen niet plaatsvinden tijdens de nacht.
- 9.3 De definitieve timing van een meeting wordt door RACB Sport bevestigd.
- 9.4 Het geluidsniveau dient conform te zijn aan het technisch reglement BGDC 2012

ART. 10: VERZEKERING

- 10.1 De organiserende club van een meeting moet erop zien dat alle deelnemers, hun personeel en diens piloten verzekerd zijn door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid ten opzichte van derden.
- 10.2 De burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering onderschreven door de organiserende club zal de persoonlijke verzekeringspolis van een deelnemer of elke andere fysieke persoon of morele deelnemer aan de meeting vervolledigen, zonder deze te veranderen.
- 10.3 De piloten die deelnemen aan de meeting nemen afstand van verhaal ten opzichte van elkaar.
- 10.4 De verzekeringsattesten zijn ter beschikking van de deelnemers gedurende de meetings bij de promotor.

ART. 11: INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS EN/OF TEAMCHEFS

- 11.1 In uitzonderlijke omstandigheden kunnen Officials, in overeenstemming met het reglement bepaalde instructies of mededelingen geven aan de deelnemers conform aan de Code. Zulk rondschrjven wordt aan de deelnemers uitgedeeld.
- 11.2 Onder Officials verstaan we het College van Sportcommissarissen, het College van de RACB Sport, de Secretaris van de Meeting, de Koersdirecteur, de afgevaardigden van de Technische Commissarissen, de Commissie van Tijdwaarneming, de Medische Commissie, de Commissie van Stand- en Baancommissarissen, de Relatie Deelnemers.
- 11.3 Tijdens bepaalde meetings zal het College er alleen op toezien dat de reglementen worden toegepast
- 11.4 Voor elke nodige beslissing en/of toepassing van de reglementen, kan de Toezichthouder beroep doen op de competenties van het college van Sportcommissarissen aangeduid voor dezelfde meeting en dit zonder het opstellen van een Aanhangsel met betrekking tot de samenstelling van het College van Sportcommissarissen.
- 11.5 De Relatie Deelnemers is de tussenpersoon bij alle betrokken partijen, zowel sportieve als technische instanties. Elke vraag of betwisting van welke vorm dan ook, kan enkel via hem gebeuren. Deze laatste kan, indien noodzakelijk, ook als ombudsman fungeren bij het College van Sportcommissarissen en kan dus noch een piloot van de BGDC zijn, noch een contractueel verband hebben met één van de teams van de BGDC.
- 11.6 Alle klassementen en uitslagen van trainingen en wedstrijd, evenals alle beslissingen van de Officials worden op het officiële uithangbord uitgehangen.

ART. 12: BESTRAFFINGEN

- 12.1 De Koersdirecteur legt sancties op zoals ze zijn voorzien in (of conform aan) dit Sportreglement en de door RACB Sport goedgekeurde addenda.
- Voor elke inbreuk die niet opgenomen is in dit reglement, zal hij rapport overmaken aan het College van Sportcommissarissen, die, in aanwezigheid van de Koersdirecteur, het reglement zullen toepassen voorzien in de Internationale of Nationale Sportcode.
- 12.2 Tijdens de wedstrijd zullen, voor het inhalen onder gele vlag tijdens en/of inbreuk op een Safety Car procedure, evenals voor het sneller rijden in de pitlane – *de pitlane is het gedeelte tussen de panelen "Entry Pitlane" en "Exit Pitlane"; de pitlane wordt opgedeeld in drie delen: het deel tegen de muur is de signalisatiezone, het deel tegen de boxenmuur is de werkzone en is de enige zone waar aan de wagen mag gewerkt worden en het tussenliggende deel is de rijzone* – dan de maximum toegelaten snelheid van 60 km/h en/of het negeren van het rode licht einde pitlane en/ of het inhalen tijdens de formatieronde en/of het overschrijden van de gele of witte lijn op de piste na het einde van de acceleratiepiste – *de acceleratiepiste is het gedeelte tussen het paneel of pictogram "Exit pitlane" en de piste* – volgende bestraffingen van toepassing zijn:
- 1ste inbreuk: "Stop and Go penalty" van 1 ronde * coefficient van het circuit
 - 2de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 2 ronden * coefficient van het circuit
 - 3de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 4 ronden * coefficient van het circuit
- 12.3 Bovenvermelde overtredingen begaan tijdens de gechronometreerde trainingen worden als volgt bestraft:
- 1ste inbreuk: verlies van 20 plaatsen op de startgrid.
 - 2de inbreuk: starten als laatste wagen.
 - 3de inbreuk: mogelijke uitsluiting van de piloot of wagen.
- 12.4 Gedurende de stilstand van de wagen in de "Stop and Go area" mag behalve de Officials van de wedstrijd niemand de wagen aanraken, tenzij in geval van Art. 25.7.4.
- 12.5 Wanneer een wagen een "Drive Through" krijgt, wordt het signaal "Drive Through" samen met het wedstrijdnummer van de wagen getoond.
- Wanneer een wagen een "Stop and Go penalty" krijgt, wordt het signaal "Stop and Go" samen met het wedstrijdnummer van de wagen getoond.
- 12.6 Een "Stop and Go penalty" mag niet vergezeld gaan van een pitstop of een tankbeurt in de tankzone. De wagen mag in dit geval enkel stoppen in de pitlane na expliciete toestemming van

de Koersdirecteur en dit voor om veiligheidsredenen. Elke inbreuk wordt bestraft met een nieuwe "Drive through"

- 12.7 Het binnenkomen in de deceleratiepiste – *de deceleratiepiste is het gedeelte tussen de piste en de pitlane* - moet binnen de drie ronden gebeuren:
- Na het krijgen van een zwarte vlag met wedstrijdnummer.
 - Na het krijgen van een zwarte vlag met oranje bol vergezeld van het wedstrijdnummer.
 - Of na het krijgen van het signaal "Stop and Go" en het wedstrijdnummer.
- 12.8 Bij het negeren van het signaal "Stop and Go", de zwarte vlag of de zwarte vlag met oranje bol worden verdere sportieve sancties getroffen.
- 12.9 Voor elke andere onregelmatigheid, antisportief gedrag zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd, worden de sancties bepaald naar goeddunken van de Koersdirecteur.

ART. 13: INCIDENTEN

- 13.1 De term "incident" betekent: een gebeurtenis of een reeks van gebeurtenissen waarbij één of meer piloten betrokken zijn, of iedere handeling van een piloot die aan het College van Sportcommissarissen gemeld wordt door de Koersdirecteur (of die wordt genoteerd door het College van Sportcommissarissen en dan gerapporteerd aan de Koersdirecteur die dan een onderzoek start) en die:
- 1) de onderbreking van een trainingssessie (vrije of gechronometreerde) of van de wedstrijd volgens Art. 32 vereist heeft;
 - 2) in strijd is met het huidig Sportreglement of een ander reglement;
 - 3) een valse start van één of meerdere wagens veroorzaakt;
 - 4) een valse start genomen heeft;
 - 5) een vermijdbaar ongeval veroorzaakt;
 - 6) een piloot van de baan heeft gedrongen;
 - 7) voordeel gehaald heeft uit het niet respecteren van het parcours;
 - 8) onrechtmatig verhinderd heeft een rechtmatig inhaalmanoeuvre van een piloot te laten uitvoeren;
 - 9) onrechtmatig een andere piloot tijdens het inhalen heeft gehinderd;
 - 10) zich onsportief heeft gedragen tijdens de meeting, zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd.
- 13.2 Het College van Sportcommissarissen beslist, na verslag of aanvraag van de Koersdirecteur, indien een of meerdere piloten betrokken in een incident moeten bestraft worden.
- Indien het College van Sportcommissarissen een incident onderzoekt, zal een bericht gericht naar alle teams van de piloten betrokken bij het incident verschijnen op de monitors van de tijdswaarneming (indien de installaties van het circuit het toelaten).
- Indien een piloot betrokken is in een ongeval of incident (volgens Art. 13.1) en hij werd hiervan verwittigd door het College der Sportcommissarissen ten laatste 30 minuten na de afloop van de wedstrijd, mag hij/zij het circuit niet verlaten zonder akkoord van het College van Sportcommissarissen.
- 13.3 Het College van Sportcommissarissen kan één van de drie hieronder beschreven bestraffingen opleggen (ter vervanging van of bovenop een bestaande bestraffing) aan iedere piloot die bij een incident betrokken is :
- Passage door de pitlane "Drive Trough". De piloot moet de pitlane binnenrijden en de wedstrijd vervoegen zonder te stoppen.
 - Een bestraffing in tijd van 10 seconden. De piloot moet de pitlane binnenrijden, stoppen in de bestraffingszone, minstens 10 seconden stilstaan, en de wedstrijd onmiddellijk vervoegen.
 - Een verlies van 10 plaatsen op de startgrid van de volgende wedstrijd voor de piloot en/of het wedstrijdnummer van de wagen waarop de piloot is ingeschreven.
- 13.4 Indien de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen beslissen een sanctie of een sanctie zoals beschreven in Art. 13.3 a) en b) op te leggen, wordt volgende procedure toegepast: Een piloot moet zich naar de deceleratiepiste begeven binnen de drie ronden na het tonen van :
- Een zwarte vlag met zijn/haar wedstrijdnummer;
 - Een zwarte vlag met oranje bol, vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer;
 - Het signaal "Stop and Go", vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer.

- 13.4.1 Na het moment waarop het incident zich voordeed, zal de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen, via de Relatie Deelnemers, het betrokken team inlichten over de bestraffing in tijd die hen opgelegd werd en zal er een bord "Stop and Go" vergezeld van het nummer van de betrokken wagen getoond worden op de aankomstlijn of op de plaats aangehaald in het bijzonder wedstrijdreglement van de meeting, hetzij tijdens de briefing.
- 13.4.2 Men moet de sanctie aan de deelnemer, ofwel teamchef of zijn aangestelde melden met de naam van de piloot, het wedstrijdnummer van de wagen, evenals het uur en de duur van de bestraffing in tijd.
- 13.4.3 Onder voorbehoud van de maatregelen in punt 14.4.6 hieronder, zodra de deelnemer, ofwel teamchef of zijn aangestelde is ingelicht in toepassing van punt 14.4.1 hierboven, mag de betrokken piloot slechts twee volledige ronden afleggen alvorens zich te moeten begeven naar de aangeduide zone, zonder te stoppen in de pits. Hij moet in de aangeduide zone blijven gedurende de tijd van de bestraffing.
- 13.4.4 Bij het verlopen van de sanctie in tijd, moet de piloot de wedstrijd vervoegen.
- 13.4.5 Het niet respecteren van Artikel 12 of een inbreuk hiertegen, zal het stoppen van de wagen door zwarte vlag tot gevolg hebben. Het College van Sportcommissarissen kunnen een bijkomende sanctie opleggen.
- 13.4.6 Indien een incident van het type 3), 4), 5), 6), 7), 8) of 9) waarvoor een sanctie in tijd opgelegd werd zich voordoet op een moment dat de toepassing van de "Stop and Go" niet meer mogelijk is voor de aankomst van de wedstrijd, zal de "Stop and Go"-sanctie automatisch omgezet worden in een tijdsbestrafing 60 seconden die door het College van Sportcommissarissen zal toegevoegd worden aan de tijd verwezenlijkt door de betrokken piloot.
- In alle overige gevallen heeft het College van Sportcommissarissen het recht een sanctie in tijd toe te voegen aan de tijd verwezenlijkt door de betrokken piloot of financiële boetes op te leggen, zoals deze zijn beschreven in de algemene reglementen van RACB Sport.
- 13.4.7 Geen enkele genomen beslissing of opgelegde bestraffing conform Artikel 12 mag het effect van Artikel 13 beperken.

ART. 14: SPORTIEVE GESCHILLEN

- 14.1 Deelnemers mogen zich ter beslechting van een geschil op sportief vlak of van een geschil dat zijn oorzaak vindt in een sportkwestie, enkel en alleen wenden tot de sportrechtbank, ingesteld door RACB Sport.
- In de tussentijd is er geen beroep mogelijk tegen een eventuele beslissing van het College van Sportcommissarissen
- 14.2 In de eerste plaats moeten zij de naleving van de reglementen evenals een onberispelijk gedrag betrachten en zich steeds gedragen volgens de geldende normen zoals beschreven in de geldende jaarboeken van RACB Sport en FIA.
- 14.3 Door hun deelname ontslaat een deelnemer en/of teamchef en/of piloot en/of aangestelde de Sportcommissarissen van de Meeting, het college van de RACB Sport, de RACB Sport, de organiserende club en hun vertegenwoordigers, aangestelde en ieder van hen in het bijzonder van elke aansprakelijkheid voor de vorderingen, kosten, uitgaven, terugvorderingen en klachten die betrekking hebben op dodelijke en andere verwondingen, menselijke schade en zakenschade, wat ook de oorzaak mag zijn, hetzij voortkomend of het gevolg zijnde van zijn deelname aan de wedstrijd, hetzij of deze al dan niet het onmiddellijke of indirecte gevolg zijn van een nalatigheid of een fout van gezegde promotor, zijn vertegenwoordigers of hun aangestelde, of van de sportmacht.

ART. 15: PILOTEN EN PILOTENWISSELS

- 15.1 Tijdens de volledige duur van de meeting, is minimum 1 en zijn maximaal 4 piloten teogealten op een wagen. Dit is geldig voor de Wedstrijden van 6 uren en minder, maar een piloot zal nooit meer dan 3 uur ononderbroken mogen rijden zonder een rustpauze.
- 15.2 Na het einde van de sportieve controle kan de samenstelling van het team dat deelneemt aan de meeting niet meer veranderen. Tenzij in geval van overmacht, wat afzonderlijk wordt bekeken,

kan elke pilotenwissel enkel gebeuren met goedkeuring van het College van Sportcommissarissen.

- 15.3 Gedurende een meeting mag een piloot niet van de ene naar een andere wagen overstappen.
- 15.4 Een piloot moet de wagen alleen en zonder hulp besturen. Deze regel geldt niet voor mindervalide piloten en de hulptechnieken moeten goedgekeurd worden door RACB Sport.
- 15.5 Een pilotenwissel mag slechts gebeuren in de pitlane vóór de eigen box of toegewezen plaats van het team. De piloot moet op eigen kracht de wagen verlaten. Het hals en nek beschermingsysteem (Hans® systeem) mag ondersteund worden, door de piloot die instapt of een derde persoon, om het verlaten van de wagen te vergemakkelijken. Verder mag de piloot die uitstapt, welke vervangen mag worden door een persoon, en één extra persoon helpen bij het vastgespen van de piloot die instapt.
- 15.6 De piloten die deelnemen aan de trainingen en aan de wedstrijd moeten altijd kledij en een helm dragen zoals beschreven in het Technische Reglement BGDC 2012 en moeten hun veiligheids gordels vastmaken.
- Het correct gebruik van een hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem) is verplicht vanaf 2012.
- 15.7 De namen van de piloten dienen op de beide zijden van de wagen zichtbaar te zijn.

ART. 16: WEDSTRIJDNUMMERS

- 16.1 De organiserende club van de BGDC 2012 kent per jaar de wedstrijdnummers per wagen toe.
- 16.2 **Plaatsing**
- 16.2.1 Elke deelnemer dient een voldoende brede en hoge ruimte (afmetingen volgende de Internationale Sportcode) te voorzien op de beide voordeuren en op het dak om hier de wedsstrijdnummers op aan te brengen.
- 16.2.2 De wedstrijdnummers worden door de organiserende club promotor ter beschikking gesteld. Deze dienen vóór de technische controle en voor de volledige duur van de meeting in zijn geheel te worden aangebracht:
- Op de voordeuren van de wagen, loodrecht op de rijrichting.
 - Op het dak, zichtbaar van vooraan
- Er wordt een uitzondering gemaakt voor de wagens die zonder dak gehomologeerd zijn.
- 16.2.3. Indien een deelnemer de nummers van de organiserende club niet gebruikt dienen zijn nummers perfect leesbaar te zijn en dienen in de in het artikel 16.2.1 voorziene plaats aangebracht te worden.

ART. 17: UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISERENDE CLUB

- 17.1 Het deelnameformulier moet volledig ingevuld en getekend zijn uiterlijk voor de sluitingsdatum van inschrijving. Elke wijziging van piloten of deelnemer moet uiterlijk worden meegedeeld voor het einde van de sportieve controle.
- 17.2 Volgende items worden overhandigd door de organiserende club:
- Toegangskaarten en doorgangsbewijzen voor de wagens en het personeel. Ze kunnen worden opgestuurd of geleverd van zodra het deelnameformulier correct is ingevuld.

ART. 18: TECHNISCHE CONTROLE

- 18.1 Geen enkele wagen en piloot mag aan een meeting deelnemen zonder door de goedkeuring van de Technische Commissie ontvangen te hebben.
- 18.2 Plaats en tijdstip van de technische controle worden meegedeeld via de timing en het Bijzonder Reglement. De technische controles gebeuren op afroep.

De organisatie van vrije trainingen, betalend of niet, stelt het team niet vrij van technische controle, waarvan de timing nauwgezet moet gevolgd worden.

- 18.3 Iedere deelnemer moet een nauwkeurig ingevulde identiteitskaart van het voertuig - Bijlage 1 van het Technisch Reglement BTCS 2012 - voorleggen en ondertekenen voor het begin van de eerste meeting waaraan de betreffende wagen deelneemt. Zonder dit document is geen technische controle mogelijk.

Elke wagen wordt aan de technische controle aangeboden, voorzien van het technische wedstrijdpaspoort en ten laatste 1 uur vóór het einde van de technische controle.

- 18.4 De Technische Commissie controleert o.a.:
- De identiteitskaart of de homologatiefiche van de wagen.
 - De conformiteit van de wagen met zijn identiteitskaart of zijn homologatiefiche.
 - Of de wagen voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.
 - De brandwerende uitrusting van elke piloot (balaclava, lang ondergoed, sokken, schoenen, racepak, handschoenen, helm en hals en nek beschermstelsel HANS® systeem) in overeenstemming met de bijlage L van de Internationale Sportcode van de FIA. Deze uitrusting kan op elk ogenblik van de meeting gecontroleerd worden. Bij inbreuk, zal een boete van 150€ worden opgelegd..

De naam van de piloot moet duidelijk leesbaar zijn links op de helm en op het racepak.

Het is verboden aan enig wedstrijdonderdeel – deel uitmakend van de meeting – deel te nemen zonder een helm en hals en nek beschermstelsel (HANS® systeem), voorzien van een genummerde RACB Sport sticker.

Na de technische controle overhandigt een lid van de Technische Commissie aan de deelnemer desgevallend een kopie van de opmerkingen van de Technische Commissie in het technische wedstrijdpaspoort. De deelnemer houdt het technisch paspoort van de meeting ter beschikking van de Technische Commissie. Na de meeting dient de teamchef of zijn aangestelde dit technische wedstrijdpaspoort op te halen bij de Technische Commissie, die hiervoor een permanentie voorziet gedurende één uur na het officiële einde van de meeting.

- 18.5 Elke wagen die wordt ontmanteld of gewijzigd op een manier die de veiligheid of de conformiteit met de identiteitskaart en/of de homologatiefiche aantast, nadat hij door de Technische Commissie is toegelaten, moet opnieuw worden aangeboden ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.

- 18.6 Elke wagen die na een ongeval met belangrijke gevolgen werd hersteld, moet opnieuw worden aangeboden aan de Technische Commissie ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.

- 18.7 De Koersdirecteur, het College van Sportcommissarissen en de Technische Commissie kunnen op eender welk ogenblik gedurende de meeting een wagen voor een verdere controle aanduiden.

De Koersdirecteur kan elke wagen die bij een ongeval betrokken was, doen stoppen en hem doen onderwerpen aan een technische controle. De kosten van een technisch onderzoek en/of kosten ontstaan naar aanleiding van een technisch onderzoek, zijn voor rekening van de deelnemer.

Een afgevaardigde van de Technische Commissie kan, op elk moment gedurende de meeting, een wagen controleren en één of ander element inhouden dat hij nodig vindt, zonder daarom een sportief voordeel te geven aan de deelnemers.

- 18.8 In geval van niet conformiteit tijdens een technische controle, mag de wagen niet deelnemen aan de trainingen en/of wedstrijden alvorens de overeenstemming met het technische reglement hersteld is. Deze regel is niet integraal van toepassing voor gastwagens.

Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een gechronometreerde trainingssessie, zullen alle tijden van de betreffende gechronometreerde trainingssessie geannuleerd worden, en zal/zullen de pilo(o)t(en) de overeenstemmende wedstrijd moeten starten vanaf de laatste startplaats.

Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een wedstrijd, zal/zullen de pilo(o)t(en) buiten wedstrijd gezet worden (uitsluiting) voor betreffende wedstrijd, en zal/zullen ze een nulresultaat optekenen voor deze wedstrijd.

- 18.9 Enkel na het einde van de initiële technische controle zal de teamchef een sticker ontvangen die de wagen toelaat tot de trainingen. Deze sticker moet links vooraan op het dak van de wagen bevestigd worden, zo dicht als mogelijk aan de voorruit. Zonder deze sticker zal de wagen niet toegelaten worden op de piste.
- 18.10 De Technische Commissie heeft het recht onderdelen te verzegelen en tijdelijk te houden, indien ze dit nodig acht.

ART. 19: SPORTIEVE CONTROLE

- 19.1 Plaats en tijdstip van de sportieve controle worden vermeld in de Timing en in het Bijzonder Wedstrijdreglement. De timing dient nauwgezet gevolgd te worden., 19.2 Tijdens de sportieve controle dient elke piloot zich persoonlijk aan te bieden.
Worden gecontroleerd:
- Samenstelling van het team; uiterlijk voor het einde van deze sportieve controle moeten de wijzigingen van deelnemer, wagen, teamchef en/of pilo(o)t(en) worden meegedeeld.
 - Vergunningcontrole van elke ingeschreven pilootVergunning van de deelnemer
 - Naam en handtekening van elke piloot.

ART. 20: SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITWALL EN BOX

- 20.1 Een radiocommunicatiesysteem of koptelefoon gemonteerd in de helm is verboden. Een hoorapparaat direct in het oor (type earplug) is toegestaan.
- 20.2 Elke deelnemer, teamchef, piloot, teamlid of een aangestelde, die wenst gebruik te maken van een toestel met radioverbinding teneinde een verbinding tot stand te brengen tussen de wagen en het team dient, minstens één maand voor de aanvang van een meeting een aanvraag te doen bij:

B.I.P.T.

Dienst Licenties
Ellipse Building – Building C
Koning Albert II Laan, 35 -1030 Brussel
Tel 02/226.88.88
Fax 02/226.88.77

ART. 21: BANDEN

Het gebruik van warmtehoudende of warmteopwekkende middelen voor banden is verboden

ART. 22: ALGEMENE VEILIGHEID

- 22.1 De piloten krijgen de officiële instructies via de signalen zoals die in de geldende sportcode staan vermeld. Deelnemers of hun aangestelde mogen op geen enkele wijze gelijkaardige vlaggen of signalen gebruiken.
- 22.2 Behalve de piloot die op dat ogenblik achter het stuur zit en de Officials van de meeting, mag niemand een wagen aanraken behalve op de startgrid, in de pitlane of in de box, i.e. de garageboxen aangrenzend aan de pitlane.
- 22.3 De Koersdirecteur en de medische verantwoordelijke mogen een piloot op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.
- 22.4 **Gedrag op de piste**
- 22.4.1 Gedurende de periode beginnend 15 minuten vóór tot 5 minuten na elke gechronometreerde training en de periode tussen het uitschakelen van het rode licht en het ogenblik dat de laatste wagen het gesloten wagenpark binnenrijdt, is niemand toegelaten op de piste behalve:
- Baancommissarissen of ander toegelaten personeel bij de uitoefening van hun taak.
 - Piloten die rijden of door de Baancommissarissen worden begeleid.
 - Al het teampersoneel wanneer ze een wagen duwen of materiaal van de grid wegnemen nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.

- 22.4.2 Gedurende de trainingen en de wedstrijd mogen de piloten enkel de piste gebruiken. Zij moeten zich op elk ogenblik gedragen zoals de geldende sportcode hen dat voorschrijft.
- 22.4.3 Piloten moeten tijdens trainingen en wedstrijden altijd gekleed zijn zoals voorgeschreven door het Technisch Reglement BGDC 2012. Vanaf het ogenblik dat zijn/haar wagen in beweging is, en zelfs tijdens een interventie, moet hij/zij de veiligheids gordels hebben vastgemaakt.
- 22.4.4 Indien een piloot een technisch probleem heeft, moet hij/zij zo snel als mogelijk de ideale lijn verlaten en zijn/haar wagen op een veilige plaats parkeren of de pits - *de pits bestaat uit pitlane en boxen* – opzoeken, vanaf het moment dat dit veilig kan gebeuren.
- 22.4.5 Indien een piloot verplicht wordt zijn/haar wagen te stoppen gedurende de trainingen en de wedstrijd, moet deze zo snel als mogelijk van de piste verwijderd worden, zodat hij/zij geen gevaar vormt voor de overige piloten.
- 22.4.6 Het is de piloten gedurende de hele meeting ten strengste verboden tegenovergesteld aan de rijrichting te rijden, tenzij dit absoluut noodzakelijk is om de wagen van een gevaarlijke plaats te verwijderen. Een wagen kan enkel geduwd worden om zich van een gevaarlijke plaats te verwijderen op indicaties van de Baancommissarissen.
- 22.4.7 Indien een piloot er niet in slaagt om zijn/haar wagen te verwijderen van een gevaarlijke positie zullen de Baancommissarissen hem/haar daarbij helpen. Deze kunnen de wagen ook helpen verwijderen met een andere hulp als die van een Baancommissaris (dwz elk materiaal, bv. : tractor, enz.) en kunnen vervolgens de wedstrijd verder zetten. Slaagt de piloot er dan in zijn/haar motor te doen draaien en de wedstrijd te vervoegen zonder een inbreuk te begaan, wordt hij/zij niet uit wedstrijd genomen.
- 22.4.8 Elke piloot die de piste wenst te verlaten om naar de pitlane of naar de paddock te gaan, moet zijn/haar intentie tijdig kenbaar maken en er zich van vergewissen dat hij/zij dat kan doen zonder enig gevaar.
- 22.4.9 Een piloot die zijn/haar wagen achterlaat, moet die ongesloten en (indien mogelijk) in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 250.
- 22.4.10 In geen geval mag de piloot te voet de piste oversteken, behalve om zich naar een veilige zone te begeven, of te voet naar de pitlane, de boxen, de paddock of de openbare weg gaan om daarna terug te keren naar zijn/haar wagen. Elke inbreuk op dit artikel zal automatisch beschouwd worden als opgave van de wagen.

22.5 Gebruik van lichten

- 22.5.1 Wanneer de Koersdirecteur dit beslist en in functie van de zichtbaarheid, zullen de lichten van de wagens worden ontstoken, uiterlijk na het tonen van het paneel "LIGHT".
- 22.5.2 Van zodra hij/zij regenbanden gebruikt of banden die opspattend water veroorzaken, moet de piloot de verlichting van zijn/haar wagen en het regenlicht aanzetten. Het komt de Koersdirecteur toe om te beslissen om een piloot te laten stoppen omwille van een defecte verlichting of het ontbreken van een regenlicht. Mocht de wagen gestopt worden om deze reden, dan mag deze van zodra de onregelmatigheid is hersteld, de trainingen of de wedstrijd hernemen.

22.6 Langzaam rijden

Tijdens de meeting mag een wagen, die niet meer aan racesnelheid – *dit is beduidend langzamer rijden dan zijn gewone snelheid en beduidend langzamer rijden dan de rest van het veld; enkel de Koersdirecteur beslist over de interpretatie* - kan rijden, maximaal drie ronden afleggen aan deze lagere snelheid.

Een wagen die na drie ronden niet naar zijn box komt, krijgt een zwarte vlag. Het is verboden om meerdere malen naar zijn box te komen om deze procedure te ontlopen.

Tegen deze beslissing kan geen klacht worden ingediend.

22.7 Beperkingen in pitlane

- 22.7.1 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd wordt een snelheidsbeperking van opgelegd in de pitlane. Deze snelheidsbeperking zal steeds worden opgenomen in het Bijzonder Reglement en tijdens de Pilotenbriefing.
- 22.7.2 Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits worden uitgevoerd
- 22.7.3 Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden.
- 22.7.4 De motor mag gestart worden met behulp van een externe energiebron De motor mag slechts gestart worden wanneer alle wielen de grond raken met de poot of techniekeer achter het stuur
- 22.7.5 Slechts de teamleden, die allemaal de benodigde passen dragen, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de signalisatiezone bevinden tijdens de trainingen en gedurende de wedstrijden, behalve tijdens de eerste ronde. Tijdens deze ronde mogen enkel de Officials hier plaatsnemen.
- De monteurs moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen tegen warmtebronnen, vuur en eventuele letsels beschermt. Shorts zijn verboden.
- 22.7.6 Gedurende de startprocedure ("signaal 3 minuten") en de eerste ronde van de wedstrijd mag zich niemand, behalve de Officials van de meeting in de signalisatiezone bevinden.
- 22.7.7 Jongeren beneden de 16 jaar zijn gedurende alle trainingen en de wedstrijden niet toegelaten in de pitlane en de signalisatiezone. Behalve de dieren die bij de veiligheidsdiensten horen, zijn er geen dieren toegelaten op de piste of in de pitlane en/of de signalisatiezone.
- 22.8 Een wagen die betrokken is bij een ongeval moet zich melden bij de Technische Commissie alvorens het Circuit te verlaten.
- 22.9 Indien een piloot is betrokken bij een ongeval of incident, mag hij/zij het Circuit niet verlaten vooraleer akkoord van het College van Sportcommissarissen.
- 22.10 Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit Sportreglement kan leiden tot uitsluiting van de wagen en/of de betrokken pilo(o)t(en) uit een meeting.
- 22.11 Op expliciete vraag van de FIA worden het respecteren van de vlaggen, het opvolgen van de richtlijnen van de Baancommissarissen en inbreuken tijdens een Safety Car procedure nauwkeurig opgevolgd.

Het niet respecteren van de rode, witte en gele vlaggen zal onherroepelijk bestraft worden met sancties die kunnen gaan tot het uitsluiten uit de meeting, zelfs tot schorsing van de vergunning.

ART. 23: GEDRAG IN PITLANE

- 23.1 Tijdens een meeting beschikt een Standcommissaris over een groen/rood licht aan het einde van de pitlane. Het negeren van dit licht wordt bestraft zoals beschreven in Artikels 12.2, 12.3 en 12.4. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht.
- 23.2 Van elke deelnemer, teamchef, piloot, monteur en teamlid wordt de nodige discipline verwacht teneinde de algemene veiligheid niet in het gedrang te brengen.
- Deelnemers en teams mogen geen lijnen of eender wat schilderen in de pitlane.
 - Er mogen zich geen onderdelen of materiaal in de "rijzone" bevinden.
 - Iedere warmtebron die een vlam produceert, is verboden in de pitlane en in de boxen.
 - Alle elektrische apparaten moeten aan de geldende veiligheidsnormen voldoen.
 - Het is ten strengste verboden te lassen in de pitlane en/of in de boxen.
 - Het is ten strengste verboden te roken in de pitlane en/of in de boxen.
 - Tijdens de trainingen en de wedstrijden dient alle materiaal zoals banden, werktuigen en onderdelen in de box te blijven (indien deze voorzien is), tenzij bij stilstand van de betreffende wagen.
- 23.3 Een wagen mag zich enkel in de "rijzone" bevinden met de piloot in de normale positie achter het stuur met veiligheidsgordels aan en op eigen kracht rijdend.
- 23.4 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijden van andere reeksen dan de BGDC 2012 mag zich geen enkel materiaal, noch de wagen zelf in de pitlane bevinden, teneinde de

betrokkenen bij de andere reeksen niet te storen. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van € 50.

- 23.5 Het is de verantwoordelijkheid van de piloot die achter het stuur zit van zijn wagen, om zijn pits te verlaten na een stop, wanneer hij dit in alle veiligheid kan doen. De wagens in de rijzone hebben voorrang op de wagens die de werkzone verlaten.

ART. 24: SERVICE IN PITLANE

- 24.1 Tijdens de trainingen en de wedstrijden is iedere bevoorrading van oliën en verscheidene vloeistoffen of een herstelling buiten de pitlane of de box verboden.

24.2 Verplaatsen van een wagen

- 24.2.1 Het is verboden de wagen te duwen of te trekken, of te laten duwen om de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit de betrokken wedstrijd genomen. Een wagen mag tot aan zijn box geduwd worden vanaf het ogenblik dat zijn vier wielen het bord of pictogram "Pit Entry" hebben overschreden, tot aan het bord of pictogram "Pit Exit".

- 24.2.2 Een wagen mag in de pitlane enkel achteruit verplaatst worden door de wagen te duwen.

- 24.2.3 Indien een piloot zijn/haar box voorbijrijdt, mag de wagen enkel door duwen en onder begeleiding van Standcommissarissen teruggebracht worden naar zijn/haar box.

- 24.3 Een wagen die zich aan zijn box aanmeldt om eender welke reden, moet de motor stilleggen.

24.4 Gedrag monteurs/mecaniciens

- 24.4.1 Het aantal monteurs dat gelijktijdig aan een wagen mag werken, is beperkt tot:

- Maximum twee bestemd voor het tanken. Deze moeten minstens uitgerust zijn met een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm.
 - Tijdens het tanken aan de box is een pilotenwissel toegestaan.
 - Elke andere interventie is verboden tijdens het tanken.
- Een pilotenwissel kan enkel in de pitstraat plaatsvinden, voor de stand of op de plaats die aan het team werd toegewezen. De piloot dient op eigen kracht het voertuig te verlaten. Gedurende zijn pitstop mag de piloot die uitstapt of een monteur, de plaatsvervangende piloot helpen bij het plaatsnemen in de wagen. Enkel één persoon en de piloot die uitstapt mogen helpen bij het vastmaken van zijn/haar veiligheidsgordels en het ondersteunen van het HANS® systeem. De uitstappende piloot mag vervangen worden door een derde.
- Voor alle andere verrichtingen, met inbegrip van de bandenwissel : Een maximum van 4 mecaniciens van het team van de deelnemende wagen mag werken aan de wagen op elk moment (behalve in de gevallen voorzien in dit artikel). Bovenop mag één mecanicien de voorruit kuisen.

Een maximum van 2 pneumatische of elektrische (enkel werkend op batterijen) pistolen mogen gebruikt worden voor het los/vastmaken van de wielmoeren.

Alle genoemde personen moeten de specifieke armband dragen.

- Alle andere teamleden die zich bevinden in de werkzone (de binnenstrook), afgebakend door een witte of rode lijn van de pitstraat worden aanzien als werkend op de wagen. Indien een piloot een werkzaamheid verricht op de wagen, wordt hij beschouwd als mecanicien. Een team kan een sanctie opgelegd worden voor elk bijkomend aanwezig lid van het team buiten de toegelaten personen.
- Alle personen die werken op een wagen moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen beschermt tegen warmtebronnen, vuur en andere eventuele letsels.
- Een maximum van twee externe technici (voor bijvoorbeeld banden en remmen) – die een armband dragen - mogen de wagen aanraken voor controle, maar zij mogen geen enkele werkzaamheid verrichten.

- Een piloot gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend
 - De teamchef die geen enkel werk op het voertuig verricht wordt niet meegerekend..
- 24.4.2 Indien er een box ter beschikking is, is er geen beperking op het aantal mecaniciens dat in de box aan een wagen mag werken. De poort van de box mag echter niet dichtgetrokken worden. Wanneer de wagen klaar is om de wedstrijd te vervoegen, moet de wagen voor de box geduwd worden, van waar enkel de piloot de motor mag starten zonder externe hulp.
- 24.5 Indien de breedte van de pitlane dit toelaat, mogen steunarmen worden gebruikt om het gebruik van kabels en bedrading te vergemakkelijken. De lengte van de steunarmen mag de vier meter niet overschrijden en moeten op minstens twee meter hoogte hangen (gemeten vanaf de voet van de boxenmuur) en vastgemaakt worden aan de hand van stalen kabels of kettingen (riemen zijn verboden).
- 24.6 Tijdens een bandenwissel worden de wielen op de grond gelegd en niet gegooid! De mecaniciens dragen de wielen in de box na de wissel.

ART. 25: TANKEN (brandstofbevoorrading)

25.1 Tanken is enkel toegelaten voor de box of in de per team aangeduide plaats in de pitlane.

25.2 Tankvoorschriften

- Tanken mag enkel tijdens de pitstop van 3 minuten gebeuren zoals beschreven in het artikel 4.3.2.
- Tijdens het tanken moet de wagen op zijn wielen staan en mag hij/zij niet van niveau verwisselen.
- De piloot mag achter het stuur blijven zitten, maar moet de motor stilleggen.
- De teamchef moet ervoor zorgen dat een teamlid met een eigen brandblusser met een inhoud van minstens 5 kg bij het tanken aanwezig. Deze brandblusser moet bedrijfsklaar zijn en gedurende de ganse tankbeurt stand-by gehouden worden op minimum 2 meter afstand van de vulmond van de wagen. Het tanken gebeurt door maximum twee personen, die hiervoor speciaal zijn aangeduid en die een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm dragen.
- Gedurende het tanken mag op de wagen geen enkele andere interventie uitgevoerd worden dan deze welke in Art. 24.4.1 zijn vermeld.
- Voor en tijdens het tanken d.m.v. een tanktoren, moet de wagen elektrisch geaard zijn.

25.3 Het tanken tijdens de wedstrijd(en) mag enkel gebeuren door gebruik te maken van:

- Een autonome tanktoren per box, zoals beschreven van het Technisch Reglement BGDC2012. "Met een restrictor met maximale interne diameter van 33 mm".
- Een standaard reservoir of een tank met een maximale inhoud van 35 liter, niet onder druk gezet, dat vrij aan de lucht kan worden blootgesteld, en met een waterdichte koppeling om de verbinding te maken met het vulsysteem van de wagen.
- Een metalen en waterdichte jerrycan met een maximale capaciteit van 20 liter, voorzien van een klep, type ¼ toer en met een maximale diameter van 1 inch (25,4mm), gemerkt door RACB Sport (en dat alleen voor wie nog beschikt over een oude reservoir met schroefdp).

.4 Het bijtanken van de brandstoftoren tijdens het tanken is verboden.

25.5 Alle benzinereservoirs die zich in de box bevinden, moeten gesloten zijn.

25.6 Het vervoer van brandstof in de paddock mag enkel gebeuren, indien begeleid door een persoon in het bezit van een brandblusser.

ART. 26: BRIEFING

26.1 De Koersdirecteur houdt voor de eerste gechronometreerde trainingen en tijdens elke meeting een briefing voor alle toegelaten piloten tot de gechronometreerde trainingen en teamchefs. Het precieze tijdstip en de plaats worden meegedeeld via de timing.

- 26.2 Alle piloten en teamchefs moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij ongeldige afwezigheid van een teamchef en/of piloot zal een financiële boete van € 100 per afwezige persoon opgelegd worden.

Bij afwezigheid dient elke teamchef of piloot een geldige, schriftelijke vrijstelling aan te vragen bij de Koersdirecteur tenminste één uur voor de aanvang van de briefing.

Bovendien dient elke piloot en/of teamchef die niet aanwezig was tijdens de briefing zich te melden bij de Koersdirecteur vooraleer de wagen de toelating krijgt om op de piste te mogen.

ART. 27: TRAININGEN

27.1 Vrije trainingen (niet gechronometeerde trainingen)

Er is geen verplichting tot vrije trainingen tijdens de meeting.

27.2 Gechronometeerde trainingen

Er zal steeds een sessie gechronometeerde trainingen zijn. Het exacte tijdstip van deze sessie zal worden gewommuniceerd in de Timing.

27.3 Modaliteiten

- 27.3.1 Geen enkele piloot mag deelnemen aan de wedstrijd(en) zonder deelgenomen te hebben aan de gechronometeerde trainingen op de wagen waarmee hij/zij is ingeschreven en zonder de kwalificatienorm gehaald te hebben, behalve na toelating door het College van Sportcommissarissen, die uitspraak zal doen in aanwezigheid van de Koersdirecteur.

- 27.3.2 Het is ten strengste verboden tijdens de trainingen te zigzaggen over de piste en/of starts te simuleren.

- 27.3.3 Tijdens de trainingen moet een gestopte wagen zo snel mogelijk van de piste gehaald worden opdat hij geen gevaar zou zijn voor de andere wagens op de piste. Indien de piloot onmogelijk de wagen al rijdend van een gevaarlijke plaats kan verwijderen dienen de Baancommissarissen hem hierbij te helpen.

- 27.3.4 De Koersdirecteur mag de trainingen meerdere malen en zo lang hij dit nodig acht, onderbreken om de piste te ontruimen of om het verwijderen van een wagen toe te laten.

Enkel tijdens de vrije trainingen kan de Koersdirecteur beslissen om de verloren tijd niet in te halen.

In het geval van gechronometeerde trainingen wordt de tijd ingehaald als de omstandigheden het toelaten. In het geval één of meerdere trainingen worden onderbroken, wordt geen enkele klacht ontvankelijk bevonden die een niet kwalificatie of een slechte kwalificatie van een tot de trainingen toegelaten wagen betreft.

Indien een onderbreking naar de mening van de Koersdirecteur opzettelijk is veroorzaakt, kan de betrokken piloot al zijn/haar tijden van die gechronometeerde training verliezen (ter vervanging of bovenop reeds bestaande sancties). Men kan hem/haar de deelname aan een andere gechronometeerde training op die dag weigeren.

- 27.3.5 Indien één of meerdere gechronometeerde trainingen op deze wijze worden onderbroken, wordt geen enkele klacht ontvankelijk verklaard die betrekking heeft op de gevolgen die deze onderbreking mocht hebben op de resultaten van de piloten of de wagen.

- 27.3.6 Alle wagens die tijdens vrije of gechronometeerde trainingen langs de piste worden achtergelaten, kunnen zodra mogelijk door de organisator naar de pits worden gesleept. Zij mogen verder deelnemen aan de training(en).

27.4 Stoppen van de trainingen

Mocht het noodzakelijk worden om een training af te breken omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval of omdat de weers- of andere omstandigheden het te gevaarlijk maken om verder te gaan, toont de Koersdirecteur of zijn aangestelde de rode vlag en worden de rode lichten op de Lijn aangestoken.

Tegelijkertijd worden overal rond de piste rode vlaggen gezwaaid.

Wanneer dit signaal om te stoppen is gegeven, moeten alle wagens onmiddellijk hun snelheid verminderen en langzaam naar de pitlane rijden, om zich naar hun box te begeven. Er geldt een algemeen inhaalverbod.

Daarenboven zullen alle wagens langs de piste verwijderd worden naar een veilige plaats, het parkeren in de rijzone is verboden.

27.5 Tijdopname

27.5.1 Alle ronden van een gechronometreerde training worden gechronometreerd teneinde de startplaats van de wagens voor de wedstrijd te bepalen. Behalve in een ronde waarin de rode vlag werd getoond, telt elke keer dat een wagen over de startlijn komt als een afgelegde ronde.

27.5.2 Voor een goede ontvangst van de gegevens door de Commissie Tijdswaarneming dient elk voertuig voorzien te zijn van een transponder en zijn verbindingen, of van een gelijkaardig systeem dat de rondetijd van het voertuig aangeeft.

Elk team is verantwoordelijk voor de montage van z'n eigen uitrusting. De temas kunnen de transponder aankopen of huren bij de verantwoordelijken van de Commissie Tijdswaarneming.

27.6 Kwalificatienorm

27.6.1 Om te mogen deelnemen aan de wedstrijd moet iedere piloot tijdens de gechronometreerde trainingen minimum twee gechronometreerde ronden afleggen aan boord van de wagen waarop hij/zij is ingeschreven en die aan de wedstrijd zal deelnemen, tenzij een afwijking toegestaan door het College van Sportcommissarissen.

De minimale kwalificatietijd voor een wagen bedraagt maximum 130% van het gemiddelde van de beste drie tijden per Klasse tijdens de gechronometreerde trainingen, tenzij een afwijking toegestaan door het College van Sportcommissarissen.

27.6.2 De Koersdirecteur mag het vertrek weigeren aan iedere piloot die de vereiste kwaliteiten niet heeft getoond om aan de wedstrijd deel te nemen.

27.6.3 Op het einde van de gechronometreerde trainingen mogen de piloten slechts éénmaal over de aankomstlijn rijden. Elke inbreuk wordt beboet met het schrappen van de tijden van de betreffende gechronometreerde training.

27.7 Uitzonderingsmaatregel

27.7.1 Vooropgesteld dat het maximum aantal toegelaten wagens niet wordt overschreden, kan het College van Sportcommissarissen wagens en/of piloten tot de wedstrijd toelaten die de kwalificatienorm niet hebben gehaald, indien deze:

- Geen wagens uitsluiten die al gekwalificeerd zijn.
- Al eerder de vereiste kwaliteiten toonde(n) om een kwalificatie te bereiken.
- De piloten alle veiligheid waarborgen (zoals kennis van de piste, enz.).

27.7.2 Hiertoe dient een schriftelijke aanvraag te gebeuren bij de Koersdirecteur, en dit ten laatste drie uren vóór het begin van de wedstrijd.

27.7.3 Deze wagen zal de start nemen achteraan de startopstelling.

ART. 28: STARTOPSTELLING

28.1.1 Na afloop van de gechronometreerde trainingen wordt de snelste tijd van elke wagen officieel gepubliceerd.

28.1.2. De startopstelling zal bepaald worden in de volgorde van de snelste rondetijden van de kwalificatietraining(en)

Indien twee of meerder wagens dezelfde tijd hebben gerealiseerd wordt de beste plaats toegekend aan de eerste wagen die deze tijd reed.

28.1.3 De snelste wagen vertrekt van op de plaats die vorig jaar de pole position was, of indien het een nieuwe of gewijzigde piste betreft, de plaats die door de FIA of ASN is bepaald.

De startgrid bestaat uit twee rijen wagens naast elkaar en op gelijke afstand van elkaar.

28.1.4 De definitieve startopstelling van elke Wedstrijd zal minimaal één uur voor elke Wedstrijd gepubliceerd worden. Indien een wagen niet in staat is zijn positie in te nemen na bekendmaking van de startvolgorde blijft de plaats vacant. De ander wagens blijven op hun plaats op de grid.

28.1.5. Elk voertuig dat zijn plaats op de startopstelling niet heeft ingenomen op het ogenblik dat het bord "5 minuten" getoond is, zal niet meer toegelaten worden tot deze plaats en zal achteraan de startopstelling dienen te starten.

ART. 29: STARTPROCEDURE

29.1 Verlaten pitlane

29.1.1 Maximum 15 minuten vóór de start van de wedstrijd verlaten de wagens de pitlane of de paddock en worden ze in het vooropstellingvak geplaatst.

29.1.2 De wagens rijden, achter de wagen van de Koersdirectie een verkenningronde of een deel ervan. Op het einde van de ronde nemen de wagens de pitlane of ze rijden tot aan de startgrid. Daar wordt de motor stilgelegd.

29.2 Startgrid

29.2.1 Het naderen van de start wordt aangekondigd door het tonen van de signalen "10 minuten", "5 minuten", "3 minuten", "1 minuut" en "30 seconden" voor het begin van de formatieronde; deze worden telkens door een geluidssignaal begeleid.

29.2.2 "12 minuten" voor het vertrekuren weerklinkt een geluidssignaal en/of zal er een ord worden getoond dat aangeeft dat de toegang tot de piste 2 minuten later gesloten zal worden. Wanneer het signaal "10 minuten" wordt getoond en een geluidssignaal weerklinkt, zal de toegang tot de piste worden gesloten. Elke wagen die zich dan nog in de pitlane of de paddock bevindt, mag van daaruit vertrekken, maar enkel na toelating van een Official en nadat het volledige veld na de definitieve start voorbij de uitgang van de pitlane is.

Het College van Sportcommissarissen kan op deze procedure uitzonderingen toestaan, in functie van de configuratie van de piste, de ligging der paddocks en de timing van de meeting.

29.2.3 Signaal "5 minuten" : Het is toegestaan te werken aan de wagen tot uiterlijk het tonen van het signaal "5 minuten"; elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go" penalty van 10 seconden. Bijtanken op de startgrid is nooit toegelaten. Inbreuk op deze regel heeft uitsluiting van de wagen tot gevolg.

Iedereen, behalve de piloten, de Officials en de technische staf van de teams moet de piste verlaten.

29.2.4 Signaal "3 minuten" : start van aftelling tot startsignaal.

29.2.5 Wanneer het signaal "1 minuut" wordt getoond, worden de motoren gestart met de piloot achter het stuur, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de Officials moeten de piste verlaten.

29.3 Formatieronde

29.3.1 Signaal "30 seconden" :30 seconden nadat het signaal "30 seconden" wordt getoond, geeft een groen(e) vlag/licht vooraan de grid het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de wagen van de Koersdirectie en de piloten zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, en de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven.

29.3.2 Inhalen tijdens de formatieronde is enkel toegelaten wanneer een wagen is opgehouden bij het verlaten van zijn plaats in de startorde en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen

vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. In elk geval mogen de piloten slechts inhalen om hun oorspronkelijke volgorde te herstellen.

- 29.3.3 Elke piloot die zich in de onmogelijkheid bevindt de formatieronde te starten, moet zijn deur openen. Nadat alle andere wagens de formatieronde hebben aangevangen, hebben zijn mecaniciens de toestemming om de wagen op de piste te duwen om zo de motor te doen starten onder de controle van de Commissarissen.

De wagen kan dan de formatieronde afleggen maar mag geen enkele bewegende wagen meer inhalen. De wagen in kwestie neemt dan de laatste positie op de startgrid in.

Indien na herhaaldelijke pogingen de motor weigert te starten moet hij geduwd worden in de pitlane, via de kortste weg (zoals vermeld zal worden door de Koersdirecteur tijdens de briefing van de piloten) waar de mecaniciens kunnen proberen de wagen te doen starten.

- 29.3.4 Elke wagen die zijn positie op de startgrid niet kan behouden tijdens de formatieronde neemt de start van de wedstrijd achteraan op de grid.

Indien verschillende piloten zich in deze toestand bevinden zal hun nieuwe positie achteraan op de grid bepaald worden in functie van hun positie op de startgrid bij het aanvangen van de formatieronde.

- 29.3.5 Tijdens de formatieronde dienen alle wagens hun snekheid aan te passen zodat ze hun voorligger volgen met een maximale tussenafstand van 5 wagenlengtes. Elke wagen die niet in staat is om te volgen en de snelheid te respecteren of de afstand tot de voorligger, dient onmiddellijk de piste te verlaten en zich naar de grasstrook, of andere deceleratiestrook begeven. Hij kan enkel de piste opnieuw vervoegen nadat het ganse veld gepasseerd is.

- 29.3.6 Alle observatieposten zullen de gele vlag uitzwaaien. Tijdens de formatieronde zal de wagen van de Koersdirectie een snelheid van ongeveer 80 km/h aanhouden.

De wagen van de Koersdirectie verlaat aan het einde van de formatieronde de piste

De wagens vervolgen alleen, met de wagen in pole position voorop aan een minimumsnelheid van 70 km/h en een maximumsnelheid van 90 km/h. Een feitenrechter kan oordelen met een radartoestel over de snelheid van de wagen in pole position. Een afwijking van de voorgeschreven snelheden (70 en 90 km/h) voor de start kan resulteren in een "Stop and Go penalty" van 10 seconden

- 29.3.7 Er wordt **rollend gestart**. Het startsein wordt door de Koersdirecteur gegeven door middel van het uitschakelen van de rode startlichten. Gedurende de startprocedure (signaal 3 minuten) tot en met het verstrijken van de eerste ronde moet de signalisatiezone volledig vrij blijven, met uitzondering van Officials.

- 29.3.7 Indien er zich een probleem voordoet vooraleer of terwijl de wagens de formatieronde beëindigen, blijft het rode licht branden en worden eveneens de oranje knipperlichten ontstoken. Tegelijkertijd zal het paneel "EXTRA FORMATION LAP" getoond worden. Alle observatieposten zullen gele vlaggen zwaaien. De wagens blijven in formatie met de wagen in pole position voorop en ze maken een nieuwe formatieronde. Ze worden vervoegd en geleid door de wagen van de Koersdirectie.

29.4 Uitzonderlijke condities

- 29.4.1 Een afwijking van deze startprocedue is mogelijk. Indien het begint te regenen na het vertonen van het signaal vijf (5) minuten, doch voor de start van de wedstrijd en de Koersdirecteur van oordeel is dat de teams de mogelijkheid moeten hebben om banden te wisselen, dan wordt het paneel "START DELAYED" getoond en zal de startprocedure worden overgedaan vanaf het signaal tien (10) minuten.

- 29.4.2 Indien de start van de wedstrijd gegeven wordt achter de Safety Car, zal Artikel 31.8 van toepassing zijn.

ART. 30: WEDSTRIJD

- 30.1 Een wedstrijd wordt niet geschorst in geval van regen, tenzij de piste is geblokkeerd of het te gevaarlijk is om verder te rijden.

30.2 De verplichte stops aan de boxen hebben plaats voor de boxen (zie Art. 24)

ART. 31: SAFETY CAR

- 31.1 De Safety Car draagt de woorden "SAFETY CAR", in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers, zowel achteraan als op de zijkanten. Hij zal uitgerust zijn met oranje zwaailichten op het dak. De Safety Car wordt bestuurd door een ervaren circuitpiloot of een piloot met kennis van het circuit. Aan boord zal zich een observator bevinden die in staat is alle wagens in de wedstrijd te herkennen en die in permanent radiocontact zal zijn met de Koersdirectie.
- 31.2 Maximaal 30 minuten vóór de start van de wedstrijd zal de Safety Car vooraan op de startgrid plaatsnemen tot en met het geven van het vijf (5) minuten signaal. Op dat moment (uitgezonderd in het geval van punt 31.8) rijdt hij dan een volledige ronde vooraleer de piste te verlaten.
- 31.3 De Safety Car mag worden ingezet om de wedstrijd te neutraliseren op beslissing van de Koersdirecteur. Hij zal alleen worden ingezet als deelnemers of Officials een rechtstreeks fysiek gevaar lopen, in die omstandigheden dat een schorsing van de wedstrijd niet vereist is.
- 31.4 Elke inbreuk op de Safety Car-reglementering wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

31.5 Procedure

- 31.5.1 Wanneer het bevel gegeven wordt de Safety Car uit te sturen tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een zwaaiende gele vlag en het paneel "SC" en dit tot het einde van de interventie van de Safety Car. Aan de startlijn wordt het gele knipperlicht ontstoken. Alle wagens vertragen en inhalen is absoluut verboden.
- 31.5.2 De Safety Car met ontstoken oranje zwaailichten, vertrekt vanaf de plaats zoals meegedeeld tijdens de briefing en rijdt de piste op, ongeacht waar de leider van de wedstrijd zich op dat ogenblik bevindt.
- 31.5.3 Alle wagens in wedstrijd moeten aansluiten achter de Safety Car in een rij op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van hun voorganger en het is absoluut verboden in te halen, behalve de volgende uitzonderingen, zolang de wagens niet de lijn overschrijden (of het startpunt volgend aan de Safety Car) nadat de Safety Car opnieuw de piste heeft verlaten.

Inhalen is wel toegelaten in de volgende situaties :

- wanneer een wagen daartoe wordt aangemaand door de Safety Car
 - in geval van 31.8, hierna
 - elke wagen die de pitlane binnenrijdt mag een andere wagen of de Safety Car inhalen nadat hij de eerste lijn van de Safety Car heeft overschreden, zoals beschreven in 31.10 hieronder
 - elke wagen die de pitlane verlaat mag worden ingehaald door een andere wagen op de piste voor dat hij de tweede lijn van de Safety Car heeft overschreden, zoals beschreven in 31.10 hieronder
 - bij de terugkeer naar de pits mag de Safety Car worden ingehaald door wagens op de piste, zodra hij de eerste lijn van de Safety Car heeft overschreden
 - indien een wagen als gevolg van een ernstig probleem vertraagt.
- 31.5.4 Als de Koersdirecteur daartoe de opdracht geeft, kan de observator aan boord van de Safety Car het groen licht opzetten of tekenen doen om alzo een signaal te geven om alle wagens door te laten die zich tussen deze wagen en de leidende wagen bevinden. De wagens die doorgelaten werden, rijden aan een gematigd tempo en zonder inhalen verder tot zij de rij van wagens achter de Safety Car bereiken.
- 31.5.5 De Safety Car zal minstens worden ingezet tot op het moment dat de leidende wagen achter de Safety Car rijdt (enkel en alleen van toepassing indien de leidende wagen zich op de piste bevindt) en de andere wagens allemaal aansluiten achter de Safety Car (of, wanneer er verscheidene Safety Cars zijn, alle wagens in de sector van deze Safety Car).

Zodra de eerste wagen van de lijn van wagens (of de eerste wagen van de lijn van wagens in die sector) achter de Safety Car rijdt, moet hij op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van de Safety Car blijven (met uitzondering van punt 31.5.7 hieronder). Alle andere wagens moeten zo dicht mogelijk bij elkaar in formatie blijven.

- 31.5.6 Terwijl de Safety Car in actie is, mogen de deelnemende wagens de pitlane binnenrijden, maar ze mogen pas weer buiten rijden wanneer het licht aan de uitgang pitlane op groen staat. Een wagen die opnieuw op de piste komt, moet dat aan een gematigde snelheid doen, tot hij/zij achter aan de rij van wagens achter de Safety Car kan aansluiten. In sommige situaties kan de Koersdirecteur aan de Safety Car vragen om de pitlane te gebruiken. In dat geval, en op voorwaarde dat de oranje zwaailichten van de Safety Car blijven branden, moeten alle wagens de Safety Car volgen doorheen de pitlane, zonder in te halen. Iedere wagen die in die omstandigheden de pitlane binnenrijdt, mag stoppen voor zijn box of de plaats die aan zijn team is toegewezen.
- 31.5.7 Wanneer de Koersdirecteur de Safety Car weer binnen roept, zal deze zijn oranje zwaailichten doven, een teken voor de piloten dat hij/zij aan het einde van deze ronde de piste zal verlaten. Op dat moment zal de eerste wagen van de lijn van wagens achter de Safety Car het ritme kunnen aangeven, en indien nodig, zich op meer dan vijf wagenlengten bevinden van de wagen achter zich. Wanneer de Safety Car de piste verlaat, wordt de wedstrijd terug vrijgegeven en zullen de gele vlaggen en 'SC'-panelen aan de posten weggehaald en vervolgens vervangen worden door zwaaiende groene vlaggen en aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.
- 31.6 Elke ronde afgelegd achter de Safety Car wordt beschouwd als een afgelegde ronde.
- 31.7 Indien de wedstrijd dient te eindigen wanneer de Safety Car zich nog op de piste bevindt, dan zal de Safety Car aan het einde van de laatste ronde de pitlane binnenrijden en krijgen de wagens de zwart/wit geblokte vlag te zien volgens de normale procedure (op de piste), maar zonder dat er ingehaald mag worden.
- 31.8 In uitzonderlijke omstandigheden mag de start van de wedstrijd gegeven worden achter de Safety Car. In dat geval zullen de oranje zwaailichten aangestoken worden voor het signaal van één minuut. Dit is het teken voor de piloten dat de start van de wedstrijd zal gegeven worden achter de Safety Car. Zodra de groene lichten ontstoken worden, zal de Safety Car de startgrid verlaten gevolgd door alle wagens in startvolgorde op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van hun voorganger. Er zal geen formatieronde zijn en de wedstrijd zal beginnen wanneer het licht op groen wordt gezet. Inhalen tijdens de eerste ronde wordt alleen toegelaten indien een wagen achterop raakt bij het verlaten van zijn positie op de grid en de wagens die volgen moeten inhalen om de overige wagens niet te vertragen. In dat geval mag alleen worden ingehaald om de oorspronkelijke volgorde te herstellen.
- Een piloot die achterstand opliep bij het verlaten van de grid mag niet inhalen als hij nog stilstond op het ogenblik dat alle andere wagens de startlijn hebben overschreden. Hij moet plaatsnemen op het einde van de rij wagens achter de Safety Car. Indien meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan iedere piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de eerste ronde.
- 31.9 Er zal maar één Safety Car tegelijk actief zijn, met uitzondering van pistes die langer zijn dan 7 kilometer, voor welke de FIA andere Safety Cars kan toelaten, opgesteld op gelijke afstanden van elkaar rondom de piste.
- Als verscheidene safety cars zijn toegelaten, dan geldt het volgende :
- Het vertrekpunt van iedere Safety Car moet worden meegedeeld aan alle piloten.
 - Wanneer de Safety Cars de piste verlaten, wordt de wedstrijd vrijgegeven en worden op de startlijn en op hun respectievelijke vertrekpunten groene lichten aangestoken. Alle observatieposten tonen gelijktijdig een groene vlag. Na één ronde worden de groene vlaggen weggenomen.
- 31.10 Op Circuits waar de Safety Car procedures moeten worden toegepast, moeten twee continue "lijnen van de Safety Car" worden geschilderd met antislipverf. De lijnen zijn 20 cm breed en gaan van de ene kant van de piste naar de andere en de in- en uitgang van de pitlane, loodrecht op de lengteas van de piste, en wel op de volgende plaatsen :
- Lijn 1 van de Safety Car : het punt waar het toegestaan is om de Safety Car of iedere andere competitiewagen, die op de piste gebleven is, in te halen door een wagen die de pits binnenkomt. Het gaat hier ook om het punt waar de competitiewagens de Safety Car mogen inhalen wanneer die aan het einde van een interventie de piste verlaat.
 - Lijn 2 van de Safety Car : het punt waar de wagens die de pitlane verlaten, worden verondersteld te rijden met een snelheid die vergelijkbaar is met de wagens op de piste. Een wagen die zich op de piste bevindt mag dus een wagen inhalen die de pitlane verlaat vooraleer deze lijn te bereiken, maar daarna is inhalen niet toegelaten.

ART. 32: CODE 60

- 32.1 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een panne van een wagen langs de piste of andere omstandigheden die het te gevaarlijk maken om verder te gaan, geeft de Koersdirecteur of zijn aangestelde het bevel tot een CODE 60.
- 32.2 Wanneer het bevel tot een CODE 60 gegeven wordt tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een paarse vlag en de vermelding "60" en dit tot het einde van de interventie. Alle wagens minderen direct hun snelheid tot maximum 60 km/h zonder in te halen.
- De regels aan de uitgang van de pitlane blijven dezelfde als tijdens de wedstrijd.
- 32.3 Inhalen tijdens de CODE 60 is enkel toegelaten wanneer een wagen in problemen is en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot/wagen die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de CODE 60.
- 32.4 Bovendien zullen alle opgevende wagens op de piste weggetrokken worden en geplaatst worden op een veilig plaats, of gerepatriëerd worden tot minstens aan de ingang van de pitlane; elk stationeren in de rijzone is verboden.
- 32.5 De CODE 60 eindigt en de wedstrijd wordt terug vrijgegeven wanneer de Koersdirecteur of zijn aangestelde het order geeft de paarse vlaggen weg te halen en vervolgens te vervangen door zwaaiende groene vlaggen, aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.
- 32.6 Elke ronde afgelegd tijdens de CODE 60 wordt beschouwd als een afgelegde ronde.
- 32.7 Een wagen, eens hersteld kan vervolgens weer deelnemen aan de wedstrijd. Slechts 1 interventie (repatriëring) tijdens de CODE 60, kan worden toegestaan per wagen, behalve uitzonderlijk toegelaten in het Bijzonder Reglement van de meeting.

ART. 33: SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD

- 33.1 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval of omdat de weers- of andere omstandigheden het te gevaarlijk maken om verder te gaan, toont de Koersdirecteur of zijn aangestelde een rode vlag ter hoogte van de aankomstlijn. Gelijktijdig worden op alle observatieposten rode vlaggen gezwaaid en de annuleringslichten worden ontstoken aan de startlijn.
- 33.2 Wanneer dit signaal tot schorsen wordt gegeven, moeten alle wagens hun snelheid minderen en is het strikt verboden om in te halen. Men moet op elk ogenblik kunnen stoppen.
- 33.3 Alle wagens vervolgen hun weg met matige snelheid en verzamelen achter elkaar op één lijn aan de rodevlaglijn, met de leidende wagen op de eerste plaats. Indien de leidende wagen op de piste zich niet vooraan bevindt, ontvangen alle wagens tussen de rodevlaglijn en de leidende wagen, de instructie een extra ronde af te werken na het signaal "drie minuten" vóór het hervatten van de wedstrijd.

De in- en uitgang van de pitlane wordt gesloten. Wie toch de pitlane inrijdt of waarvan de wagen in de pitlane geduwd wordt, krijgt een "Drive Through penalty" vanaf het ogenblik dat de wedstrijd wordt hervat, tenzij hij/zij een toelating van de Koersdirecteur heeft.

Niettegenstaande, elke wagen die zich aan de ingang van de pitlane of in de pitlane bevond tijdens het schorsen van de wedstrijd, zal toegelaten worden de pitlane te verlaten zonder dat hij hiervoor een bestraffing riskeert.

Afhankelijk van de positie van de startlijn in vergelijking tot de rodevlaglijn mogen alle betrokken wagens de pitlane verlaten, ofwel vooraleer de wedstrijd wordt hervat, ofwel nadat alle wagens, die dat kunnen na het hervatten van de wedstrijd, de uitgang van de pitlane zijn gepasseerd.

- 33.4 Geen enkele interventie aan de wagens, van welke aard ook (behalve deze vernoemd in dit artikel), is toegelaten gedurende de ganse duur van de schorsing van de wedstrijd, behalve voor wie een toelating van de Koersdirecteur heeft. Dit betekent eveneens dat alle werken in de pitlane en/of boxen moeten ophouden vanaf het tonen van de rode vlag tot aan het hervatten van de wedstrijd.

Elke brandstofbevoorrading is verboden, tenzij een wagen zich al aan de ingang van de pitlane bevond, of in de pitlane zelf, op het moment dat het signaal zou worden gegeven om de wedstrijd te schorsen.

Enkel de leden van het team en Officials zijn toegelaten op de grid.

- 33.5 De Safety Car zal zich daarna opstellen voor de rij van wagens achter de rodevlaglijn.
- 33.6 Terwijl de wedstrijd wordt geschorst, blijft de tijdopname gewoon doorlopen en is de wedstrijd niet gestopt.
- 33.7 Te allen tijde moeten de piloten de orders van de Commissarissen opvolgen.
- 33.8 Repatriëring van wagens in panne tijdens de wedstrijd

Tijdens een neutralisatie van de wedstrijd onder safety-car of code 60, kunnen de geïmmobiliseerde voertuigen langs het circuit gerepatriëerd worden naar de stands, in functie van de mogelijkheden van het materiaal de benodigde tijd, door de depannagevoertuigen van het circuit. Deze procedure zal toegelaten worden tot 20 minuten voor het einde van de manche of de wedstrijd.

ART. 34: HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD

- 34.1 De onderbreking zal zo kort mogelijk zijn en van zodra het tijdstip van hervatten bekend is, worden de teams ervan op de hoogte gebracht via de tijdsopname schermen of via de Relatie Deelnemers.
- 34.2 10 minuten voor het hervatten van de wedstrijd wordt ter hoogte van de rodevlaglijn het signaal "10 minuten" getoond. Dit gaat vergezeld van een geluidssignaal. Dit signaal wordt herhaald bij het tonen van de signalen "5 minuten", "3 minuten", "1 minuut" en "30 seconden".
- 34.3 Bij het tonen van het signaal "1 minuut" worden de motoren gestart, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de Officials moeten meteen de piste verlaten, alvorens het signaal "30 seconden" wordt getoond.

Elke piloot die hulp nodig heeft na het tonen van het signaal "30 seconden", moet dit aan een Baancommissaris melden door de deur van zijn wagen te openen. Nadat de andere wagens, die dat kunnen, de grid hebben verlaten, krijgen de Baancommissarissen de opdracht om de stilstaande wagen tot in de pitlane te duwen.

In dat geval blijven Baancommissarissen met een gele vlag langs de wagen(s) staan om de piloten die achterna komen te verwittigen.

- 34.4 Van zodra deze minuut is verstreken, wordt de wedstrijd hervat achter Safety Car, zodra de groene lichten ontstoken worden.

De Safety Car verlaat de grid gevolgd door alle wagens, in de volgorde zoals ze gestopt zijn achter de rodevlaglijn, op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten.

Van zodra de laatste wagen in de ononderbroken rij van wagens achter de Safety Car, ter hoogte van het bord "PIT EXIT" komt, gaat het licht einde pitlane op groen. Elke wagen die zich nog in de pitlane bevindt, mag de piste vervoegen en achteraan de rij achter de Safety Car aansluiten.

Inhalen tijdens deze ronde is verboden, tenzij een wagen werd opgehouden bij het verlaten van de rodevlaglijn en wanneer de wagens erachter niet anders konden dan er voorbij rijden om de rest van het deelnemersveld niet te hinderen. In dat geval mogen de piloten alleen inhalen om de volgorde van voor de schorsing van de wedstrijd te herstellen.

Een piloot die achterstand opliep bij het verlaten van de rodevlaglijn, mag een andere rijdende wagen niet inhalen als hij nog stilstond op het ogenblik dat alle andere wagens de rodevlaglijn hebben overschreden. Hij moet plaatsnemen op het einde van de rij wagens achter de Safety

Car. Indien meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten.

- 34.5 Een “Stop and Go penalty” van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens deze ronde.
- 34.6 Na één ronde vervoegt de Safety Car zijn standplaats, behalve indien het personeel de piste nog steeds reinigt of nadat een ander ongeval een nieuwe interventie vereist. Indien hiervan wordt afgeweken, wordt de procedure van de Safety Car zoals in Art. 34.5 hernomen.
- 34.7 Indien de wedstrijd niet wordt hervat, zullen de uitslagen opgemaakt worden, aan het einde van de voorlaatste ronde voorafgaand aan de ronde waarin het signaal tot het schorsen van de wedstrijd zou zijn gegeven.

ART. 35: FINISH

- 35.1 Het eindsignaal van de wedstrijd wordt op de aankomstlijn – *dit is enkel de lijn op de piste, dus niet in de pitlane of op de deceleratiepiste* – gegeven aan de leidende wagen, zodra de voorziene tijdsduur van de wedstrijd verlopen is. Gelijkijdig met het afvlaggen van de wedstrijd wordt het licht op het einde van de pitlane op rood gezet. Vanaf dan is het verboden om de pitlane nog te verlaten.
- 35.2 Wordt het eindsignaal om het even welke reden gegeven, anders dan voorzien in Art. 35 voordat de leidende wagen de volledige wedstrijdduur heeft gereden, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd wanneer de leidende wagen voor de laatste keer de aankomstlijn heeft overschreden vóór het geven van de zwart/wit geblokte vlag. Wordt de zwart/wit geblokte vlag om eender welke reden te laat gegeven, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd op het moment waarop zij normaal beëindigd moest worden.
- 35.3 Na het eindsignaal moeten alle nog rijdende wagens op de piste de instructies van de officials opvolgen, zonder onnodig oponthoud, zonder welk object dan ook toegestoken te krijgen en zonder enige hulp van buitenaf, tenzij deze van de Baancommissarissen indien die nodig zou zijn. Het is verboden een wagen vrijwillig in te halen op straffe van een sanctie.
- 35.4 Elke geklasseerde wagen die niet op eigen kracht naar het gesloten wagenpark kan, zal onder de exclusieve controle van de Baancommissarissen geplaatst worden, die de wagen indien mogelijk naar het gesloten wagenpark brengen.

ART. 36: GESLOTEN WAGENPARK

- 36.1 Enkel de Officials belast met de bewaking of de controle hebben toegang tot het gesloten wagenpark. Geen enkele tussenkomst van welke aard ook is toegelaten, behalve met uitdrukkelijke toestemming van die Officials.
- 36.2 De reglementering van het gesloten wagenpark is van toepassing in de zone tussen de aankomstlijn (zwart/wit geblokte vlag) en de ingang van het gesloten wagenpark.
- 36.3 Het gesloten wagenpark moet groot en veilig genoeg zijn opdat geen ongeoorloofde personen toegang kunnen hebben.
- 36.4 Indien er geen klachten zijn, blijven de wagens 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark.

ART. 37: TECHNISCHE CONTROLE EN/OF DEMONTAGE

- 37.1 Er kan een technische controle plaatsvinden na de wedstrijd, maar deze zal niet systematisch plaatsvinden. Indien de RACB Sport beslist dat er een technische controle zal plaatsvinden aan het einde van de wedstrijd, dan zullen de deelnemers verplicht zijn zich hieraan te onderwerpen.

De Technische Commissarissen kunnen de gedeeltelijke of volledige demontage of controle van een wagen vragen. Het verzoek tot demontage hiertoe wordt schriftelijk opgesteld door de Technische Commissie en wordt ingediend bij het College van Sportcommissarissen voor akkoord.

- 37.2 De betrokken deelnemer moet zich hieraan onderwerpen en dit zonder enige financiële compensatie.
- 37.3 Op ieder moment kunnen de deelnemers aangeduid worden om een brandstofstaal te leveren. Op het einde van de gechronometreerde trainingen en de wedstrijd moet de wagen minstens 2 kg brandstof bezitten voor het aftappen van brandstof. Indien brandstof afgetapt wordt, moet dit gebeuren voor elke andere controle die het aanzetten van de motor vraagt.
- 37.4 De deelnemer wordt op de hoogte gebracht van de plaats, de datum en het uur van de demontage door een oproeping opgesteld door het College van Sportcommissarissen met kopie aan de Technische Commissie.
- 37.5 Bij een demontage mag een Technisch Commissaris in geen geval cijferresultaten of enige commentaar verstrekken en dit in overeenstemming met het Internationale Sport Code
- 37.6 Het College van Sportcommissarissen publiceert de resultaten voor elke gecontroleerde wagen en op verzoek stellen ze deze ter beschikking van de andere deelnemers. Deze resultaten zullen geen specifieke cijfergegevens bevatten behalve voor de analyse van de brandstof of als de wagen zich in strijd met het Technisch Reglement BTCS 2012 bevond.
- Alleen de waarden die niet voldoen aan het technische reglement worden meegedeeld.
- 37.7 Bij een meeting (training(en) en wedstrijd) kan de reglementaire periode van het gesloten wagenpark worden gebruikt voor technische controle.
- 37.8 Elke begonnen of geplande technische controle verlengt voor de betrokken wagen(s) de periode van het gesloten wagenpark, zelfs als dit wordt opengesteld voor de overige wagens.
- De eventuele verlenging van de duur van het gesloten wagenpark verandert helemaal niets aan de bepalingen voorzien door het Sport Code op het gebied van klachten of beroep.
- 37.9 De deelnemers moeten navragen of hun wagen werd geselecteerd voor verdere controle en dit van zodra hij binnenrijdt in het gesloten wagenpark.
- Het feit dat geen monteur aanwezig is aan de ingang van het sloten wagenpark of de zone voor technische controle, binnen een kwartier na melding, wordt beschouwd als een weigering van controle of demontage, welke bestraft kan worden tot uitsluiting uit de meeting.
- 37.10 Het(de) niet conforme onderde(e)l(en) word(t)(en) niet teruggegeven en blijft/blijven ter beschikking van de Technische Commissie van RACB Sport.

ART. 38: SLOTCEREMONIE

De eerste drie van de algemene uitslag van de Divisies 1,2 en 3, alsook de 3 eersten van elke klasse dienen deel te nemen aan de podiumceremonie, behalve anders aangegeven. Tijdens de slotceremonie, zal er door lottrekking een wagen worden aangeduid die de inschrijving voor de volgende wedstrijd wordt aangeboden.

ART. 39: GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 28 februari 2012.
Visa nummer : S01-BGDC/B11

Bijlage 1 – Deelnameformulier

Bijlage 2 – Standaardbestraffingen 2012