

Belgian Historic Cup 2017



Sportief Reglement

PAGINA INDEX

| | | |
|-----|---|-------|
| 1. | DEFINITIES – OMSCHRIJVING | 2 |
| 2. | DEELNEMINGSMODALITEITEN | 2-3 |
| 3. | VERGUNNINGEN | 3 |
| 4. | MEETINGS | 3 |
| 5. | INDELING & KLASSEMENTEN | 3-6 |
| 6. | TOEKENNING DER PUNTEN | 6-7 |
| 7. | ORGANISATIE | 7 |
| 8. | VERZEKERINGEN | 7-8 |
| 9. | ALGEMENE VOORWAARDEN | 8 |
| 10. | INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS | 8-9 |
| 11. | GELUID | 9 |
| 12. | BESTRAFFINGEN | 9-10 |
| 13. | INCIDENTEN | 10-11 |
| 14. | SPORTIEVE GESCHILLEN | 11-12 |
| 15. | VERPLICHTE PUBLICITEIT | 12-13 |
| 16. | WEDSTRIJDNUMMERS | 13 |
| 17. | UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISATOR | 13-14 |
| 18. | TECHNISCHE CONTROLE | 14 |
| 19. | ADMINISTRATIEVE CONTROLE | 15 |
| 20. | SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITMUUR EN BOX | 15 |
| 21. | ALGEMENE VEILIGHEID | 15-17 |
| 22. | GEDRAG IN PITLANE | 17-18 |
| 23. | SERVICE IN PITLANE | 18-19 |
| 24. | BRIEFING | 19 |
| 25. | TRAININGEN | 19-20 |
| 26. | STARTOPSTELLING | 20 |
| 27. | STARTPROCEDURE | 20-22 |
| 28. | WEDSTRIJD | 22 |
| 29. | SAFETY CAR | 22-24 |
| 30. | SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD | 24-25 |
| 31. | HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD | 25-26 |
| 32. | AANKOMST | 26 |
| 33. | GESLOTEN WAGENPARK | 26-27 |
| 34. | RANKSCHIKKING | 27 |
| 35. | SLOT CEREMONIE | 27 |
| 36. | KLACHTEN EN BEROEP | 27 |
| 37. | GOEDKEURING | 27 |



ART. 1: DEFINITIES – OMSCHRIJVING

- 1.1 De Belgian Historic Cup 2017 wordt als zodanig erkend en goedgekeurd door de RACB Sport.
- 1.2 De Belgian Historic Cup 2017 wordt georganiseerd in overeenstemming met de bepalingen van het algemeen RACB Sportreglement 2017 en bijlagen en gebeurlijk het Bijzonder Wedstrijdreglement van organisator per omloop, waaraan alle deelnemers, piloten, hun aangestelde en afgevaardigden zich onderwerpen door hun deelname. Alle betrokken partijen (FIA, RACB Sport, organisator, promotor, circuituitbater, officials en deelnemers, teamchefs, piloten en hun aangestelde) verbinden er zich toe deze regels steeds toe te passen en er over te waken.
- 1.3 Per wedstrijd kunnen de rollen promotor, organisator, circuituitbater gescheiden of gecombineerd zijn. De organisator van de wedstrijd dient per wedstrijd of wedstrijdreeks een Bijzonder Wedstrijdreglement op te maken. Dit is aanvullend op het BHC sportreglement.
- 1.4 De organisator zal in samenspraak met RACB Sport het Bijzonder Wedstrijdreglement opstellen. Samen met het inschrijvingsformulier wordt het Bijzonder Wedstrijdreglement bekend gemaakt aan alle deelnemers via E-mail en website van BRAVO (www.bravoracing.be).
- 1.5 Dit Sportreglement treedt in werking vanaf 31 januari 2017. Het vervangt en annuleert vanaf de datum van publicatie alle voorgaande Sportreglementen van deze Cups.
- 1.6 De Nederlandse 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.
- 1.7 De promotor behoudt zich het recht voor om de inschrijving van een piloot, copiloot of een deelnemer te weigeren (Art. 3.14 van de Internationale Sportcode van de FIA).

ART. 2: DEELNEMINGSMODALITEITEN

2.1 Gebruiksrecht van de infrastructuur

- 2.1.1 Per omloop wordt het maximaal toegelaten deelnemers bepaald in conformiteit met Appendix O van de FIA volgens de homologatie van het circuit. Het maximaal toegelaten deelnemers kan in het Bijzonder Wedstrijdreglement worden aangegeven.
- 2.1.2 Om te kunnen deelnemen aan de meetings van de Belgian Historic Cup 2017 dient men zich per wedstrijd of voor het hele seizoen in te schrijven met een wedstrijdwagen die voldoet aan het technisch reglement van de Belgian Historic Cup 2017. De sluitingsdatum van de inschrijving is 14 dagen voor de wedstrijd en dient te worden gerespecteerd. De datum van inschrijving geldt als bewijs. Op het inschrijvingsformulier zal de organisator/promotor het bedrag van het inschrijvingsgeld en bankrekening bekend maken.

2.2 Praktische regeling

- 2.2.1 Alle bijkomende informatie die over de Belgian Historic Cup 2017 wordt verstuurd, gaat naar het correspondentieadres, BRAVO-website of e-mail adres zoals vermeld op het deelnameformulier.
- 2.2.2 Eventuele rekeningen ten opzichte van de organisator, dienen voor de uitreiking der documenten aan de organisator te worden vereffend, op straffe van niet deelname.
- 2.2.3 Schade aan de omloop of aan de installaties waarbij de organisator betrokken is en aan de roerende en/of onroerende goederen van, of beheert door de circuit uitbater, dient onmiddellijk



aan het wedstrijdsecretariaat gemeld te worden. De schade wordt gefactureerd aan wie de schade berokkend heeft.

ART. 3: VERGUNNINGEN

3.1 Deelnemers

Elke deelnemer moet in het bezit zijn van een geldige deelnemersvergunning en mag niet geschorst zijn door een competente autosportfederatie.

3.2 Piloten

De Belgian Historic Cup 2017 staan open voor alle nationale en internationale vergunningen behalve de nationale Belgische Club 2CV vergunning.

Toekenningsmodaliteit van een attest circuit RACB: iedere piloot die nog nooit een licentie bekomen heeft, dient een theoretisch en praktisch examen af te leggen tot het bekomen van een circuit licentie.

3.3 Controle van de vergunningen

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

Elke nieuwe piloot en/of deelnemer die zich inschrijft tijdens het seizoen, alsook de piloten die in de loop van het seizoen van wedstrijdnummer veranderen, moeten zich tijdens de administratieve controle aanbieden.

De plaats van de administratieve controle wordt vermeld in het bijzonder reglement van de wedstrijd.

Een piloot, van wie de licentie geschorst is door een bevoegde autosportinstantie, mag niet aan de wedstrijd deelnemen.

ART. 4: MEETINGS

4.1 De Belgian Historic Cup 2017 omvat 4 wedstrijden of meer:

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

4.2 Elke organisator van wedstrijden zal zijn kalender opmaken en kalenderrechten voldoen aan de RACB Sport.

ART. 5: INDELING EN KLASSEMENTEN

5.1 Volgende klassen staan open voor wagens tot en met 1981 (periodieke specificatie):

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



Volgende klassen staan open voor wagens van 1982 tot en met 1990 (periodieke specificatie):

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

Algemene begrippen:

Onder “Periode specificatie” wordt verstaan de configuratie van het model waarvan bewezen is, na goedkeuring van de FIA, dat het model effectief bestaan heeft in die tijd en waarvan de classificatie ervan bepaald werd. Het te leveren bewijs is een verantwoordelijkheid van de deelnemer (Homologatiefiche, HTP, historisch document,...).

Iedere specificatiewijziging van de wagen is verboden tenzij uitdrukkelijk toegelaten door de bepalingen van het huidige reglement met betrekking tot de klasse van de wagen of een verklaring bekendgemaakt in het Bulletin van de FIA aangaande het model van de specifieke wagen of de specifieke stukken of tenzij opgelegd in het artikel 14 (veiligheid). (Vb: FIA homologatiefiche 3053 betreffende een Porsche gaande van 2.7l tot 3.0l)

Onder “bouwjaar” wordt verstaan het eerste jaar waarin het type en model van de wagen werd geproduceerd, of het eerste jaar van homologatie van betreffend model.

De indeling van de modellen in Klassen wordt bepaald door de promotor en RACB Sport.

Klasse 1 “HTP Historic”

De Klasse “HTP Historic” is gebaseerd op originele en/of gehomologeerde wagens volgens Appendix “K” in voege tot 31/12/1981.

Men mag alleen gehomologeerde wijzigingen of materialen gebruiken van de betreffende categorie voertuigen volgens de homologatie fiche van dit voertuigen dit tot de constructiedatum van de wagen. Elke wijziging die niet voorzien is in deze homologatiefiche is uitdrukkelijk verboden. Een FIA HTP (Historic Technical Passport) is verplicht voor deze klasse. Een FIA HTP is aan te vragen bij de RACB Sport. De deelnemer is verplicht originele documenten voor te leggen. Geen kopieën.

| | | | |
|-----------------------|---------|--------|---------|
| 1 A : tot | 1300 cc | | |
| 1 B : vanaf | 1301 cc | en tot | 1600 cc |
| 1 C : vanaf | 1601 cc | en tot | 2000 cc |
| 1 D : vanaf | 2001 cc | en tot | 2500 cc |
| 1 E : meer dan | 2501 cc | | |

Klasse 2 “Nat Historic”

De Klasse “Nat Historic” is gebaseerd op originele en/of gehomologeerde wagens volgens Appendix “K” tot 31/12/1981.

Men mag alleen materialen gebruiken en wijzigingen doen, die in de Periode vóór 31/12/1981 toegepast werden en voor zover het technisch reglement deze toelaat. Een NTP (Nationaal Technisch Paspoort) is verplicht voor deze klasse. De deelnemer dient bij originele documenten te kunnen voorleggen. Geen kopieën.

| | | | |
|-----------------------|---------|--------|---------|
| 2 A : tot | 1300 cc | | |
| 2 B : vanaf | 1301 cc | en tot | 1600 cc |
| 2 C : vanaf | 1601 cc | en tot | 2000 cc |
| 2 D : vanaf | 2001 cc | en tot | 2500 cc |
| 2 E : meer dan | 2501 cc | | |



Klasse 3 "Young Timer "GT"

"Young Timer "GT"" is gebaseerd op Appendix "J" 1982 – 1990 (Groep A, N, B, 2 en 4).

Enkel als "GT"-gehomologeerde wagens worden in deze klasse toegelaten. Men mag alleen materialen gebruiken en wijzigingen doen, die in de Periode vóór 31/12/1990 toegepast werden en voor zover dit reglement deze toelaat. Voor de uitzonderingen zie verder in het technisch reglement. Deze wagens moeten een NTP bezitten conform aan Art. 2.7. De deelnemer dient bij originele documenten te kunnen voorleggen. Geen kopieën.

De voertuigen van voor 1981 en welke materialen gebruiken van na 1981 zijn eveneens hernomen in deze categorie, ook indien de wagens van voor 1981 met slicks of andere niet DOT of E gemerkte banden.

| | | | |
|-----------------------|---------|--------|---------|
| 3 A : tot | 1300 cc | | |
| 3 B : vanaf | 1301 cc | en tot | 1800 cc |
| 3 C : vanaf | 1801 cc | en tot | 2500 cc |
| 3 D : meer dan | 2501 cc | | |

Klasse 4 "Young Timer "Tourism"

"Young Timer "Tourism"" is gebaseerd op Appendix "J" 1982 – 1990 (Groep A, N, B, 2 en 4).

Enkel de als "toerisme" gehomologeerde wagens worden in deze klasse toegelaten.

Men mag alleen materialen gebruiken en wijzigingen doen, die in de Periode vóór 31/12/1990 toegepast werden en voor zover dit reglement deze toelaat. Voor de uitzonderingen zie verder in dit technisch reglement. Deze wagens moeten een NTP bezitten conform aan Art. 2.7. De deelnemer dient bij originele documenten te kunnen voorleggen. Geen kopieën.

De voertuigen van voor 1981 en welke materialen gebruiken van na 1981 zijn eveneens hernomen in deze categorie, ook indien de wagens van voor 1981 met slicks of andere niet DOT of E gemerkte banden.

| | | | |
|-----------------------|---------|--------|---------|
| 4 A : tot | 1300 cc | | |
| 4 B : vanaf | 1301 cc | en tot | 1800 cc |
| 4 C : vanaf | 1801 cc | en tot | 2500 cc |
| 4 D : meer dan | 2501 cc | | |

Klasse 5H en 5Y "Guests"

Zijn voertuigen met een technisch dossier of mits goedkeuring Promotor en/of RACB Sport.

5.2 Titels

- 5.2.1 Voor het eindklassement worden het aantal wedstrijden weerhouden zoals voorzien in de algemene RACB Sport reglementen.
- 5.2.2 Bij ex-aequo tellen eerst de meeste eindoverwinningen, dan de meeste tweede plaatsen, dan de meeste derde plaatsen om de eindoverwinnaar te bepalen. Indien deze procedure niet volstaat, duidt de RACB Sport de winnaar aan.
- 5.2.3 De winnaar van de **Historic Cup Klasse 1 2017** zal de pilo(o)te zijn die op het einde van het seizoen de meeste punten gescoord heeft in de klasse 1.
De winnaar van de **Historic Cup Klasse 2 2017** zal de pilo(o)te zijn die op het einde van het seizoen de meeste punten gescoord heeft in de klasse 2.



De winnaar van de **Historic Cup Klasse 3 2017** zal de pilo(o)te zijn die op het einde van het seizoen de meeste punten gescoord heeft in de klasse 3.

De winnaar van de **Historic Cup Klasse 4 2017** zal de pilo(o)te zijn die op het einde van het seizoen de meeste punten gescoord heeft in de klasse 4.

- 5.2.4 Voor alle piloten van het vrouwelijke geslacht schrijft de organisator een **Ladies Cup 2017** uit. Kandidaten dienen hun deelname via het algemene inlichtingenformulier en/of het deelnameformulier per wedstrijd mee te delen. Bij gelijke punten tellen eerst de meeste overwinningen van de pilote, dan de meeste tweede plaatsen, dan de meeste derde plaatsen tot er een winnares is.

ART. 6: TOEKENNING DER PUNTEN

- 6.1 Enkel de geklasseerde deelnemers zullen punten scoren.

6.2 Puntenverloop

- 6.2.1 Algemene rangschikking per platform

| Plaats | Punten |
|------------------|--------|
| 1 | 20 |
| 2 | 18 |
| 3 | 16 |
| 4 | 14 |
| 5 | 12 |
| 6 | 10 |
| 7 | 9 |
| 8 | 8 |
| 9 | 7 |
| 10 | 6 |
| 11 | 5 |
| 12 | 4 |
| 13 | 3 |
| 14 | 2 |
| 15 en volgende : | 1 |

- 6.2.2 Rangschikking per klasse

| Plaats | Punten |
|----------------|--------|
| 1 | 20 |
| 2 | 18 |
| 3 | 16 |
| 4 | 14 |
| 5 | 12 |
| 6 | 10 |
| 7 | 9 |
| 8 | 8 |
| 9 | 7 |
| 10 | 6 |
| 11 | 5 |
| 12 | 4 |
| 13 | 3 |
| 14 | 2 |
| 15 en volgende | 1 |



6.3 Alle klassementen en uitslagen van trainingen en wedstrijd, evenals alle beslissingen van de officials worden op het officiële uithangbord uitgehangen.

6.4 Modaliteiten

6.4.1 Bij diskwalificatie uit een meeting van één of meerdere wagens of bij schrappen der punten van één of meerdere wagens, worden deze punten toegekend aan de volgende wagens in de rangschikking.

6.4.2 Om geklasseerd te worden dient elke wagen minimaal 70% (afgerond naar het dichtste volledige cijfer) afgelegd te hebben van de afstand welke door de winnaar is afgelegd.

6.4.3 Indien een wagen voor zijn laatste ronde meer tijd nodig heeft dan tweemaal de tijd van de snelste wedstrijdronde, dan wordt deze laatste ronde niet in rekening gebracht om de totaal afgelegde afstand van deze wagen te berekenen.

6.5.4 Indien een wagen meer dan 70% heeft afgelegd van het aantal ronden van de winnaar, maar niet wordt afgevlagd, wordt hij geklasseerd na de laatst afgevlagde wagen en in volgorde van het aantal afgelegde ronden.

ART. 7: ORGANISATIE

7.1 Wedstrijdleiding

In het bijzonder wedstrijd reglement zullen de namen en licenties worden vermeld van; koersdirecteur, adjunctenkoersdirecteuren, hoofd veiligheid, secretaris van de meeting, relatie deelnemers, paddockverantwoordelijke, RACB officiële, enz.

7.2.1 Trainingen

Minstens één verplichte gechronometreerde training van maximum 30'.

7.2.2 Wedstrijd

Per meeting worden minstens één wedstrijd gereden. De startprocedure zal worden toegelicht tijdens de Briefing. 2 (twee) piloten op een wagen is mogelijk indien meerdere wedstrijden verreden worden in een meeting. Zie ook Art. 26.

7.2.3 Het is aan de organisatie van de wedstrijd om de startopstelling te wijzigen, bijvoorbeeld door in 2 groepen te starten met 60 seconden tussen de 2 groepen. De exacte startprocedure zal worden toegelicht tijdens de Briefing.

ART. 8: VERZEKERINGEN

8.1 De organisator van een meeting moet erop zien dat alle deelnemers, hun organisatiepersoneel en diens piloten gedekt zijn door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid ten opzichte van derden.

8.2 De burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering onderschreven door de promotor zal de persoonlijke verzekeringspolis van een deelnemer of elke andere fysieke persoon of morele deelnemer aan de meeting vervullen, zonder deze te veranderen.

8.3 De piloten die deelnemen aan de meeting nemen afstand van verhaal ten opzichte van elkaar.



- 8.4 De verzekeringsattesten zijn ter beschikking van de deelnemers gedurende de meetings bij de promotor.

ART. 9: ALGEMENE VOORWAARDEN

- 9.1 De Documentencontrole is deze welke wordt uitgevoerd door de organisator van de wedstrijd; de locatie wordt vermeld op de timing.
- 9.2 De Administratieve Controle staat voor de licentiecontrole die wordt uitgevoerd door de RACB Sportcommissie; de locatie wordt vermeld op de timing. Een piloot mag zich slechts op één wagen per wedstrijd inschrijven.
- 9.3 Het volledig invullen van het algemene deelnameformulier van zijn/haar wagen voor de sluitingsdatum van de eerste meeting; dit dient volledig ingevuld terug gestuurd te worden naar het secretariaat van de organisator van de wedstrijd. (Pas op: per wedstrijd kan er een andere organisator zijn)
- 9.4 Het deelnameformulier van de betreffende meeting dient volledig ingevuld te worden en voor de sluitingsdatum van die meeting in het bezit te zijn van de Promotor van de wedstrijd. Onvolledig ingevulde deelnameformulieren worden niet aanvaard.
- 9.5 Minimum 14 dagen voor een meeting moet worden ingeschreven **en betaald**, hiermee wordt de deelname van de wagen bevestigd. Wie wel inschrijft, doch niet opdaagt of niet voor de vrijdagochtend van de meeting voor 10 uur annuleert, krijgt een boete van € 100. Correspondentie in verband met een meeting wordt slechts toegestuurd aan wie zijn/haar deelname voor sluitingsdatum bevestigd **en inschrijvingsgeld betaald** heeft.
- 9.6 Er voor zorg dragen dat zijn/haar wagen tijdens een meeting aan onderhavig en het Technisch Reglement Belgian Historic Cup 2017 voldoet.
- Het in ontvangst nemen en aanbrengen van de verplichte publiciteit voor aanvang van de administratieve keuring.
 - Het in ontvangst nemen van de transponder voor de tijdwaarneming en het strikt opvolgen van de instructies over plaatsing en behandeling.
 - Het in ontvangst nemen en voor ontvangst tekenen van instructies of mededelingen van de officials.
 - Gedurende de hele meeting te allen tijde opvorderbaar zijn voor Koersdirecteur, het College der Sportcommissarissen en Technische Commissie.

ART. 10: INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS

- 10.1.1 Onder officials verstaan we het College der Sportcommissarissen, de Secretaris van de Meeting, de Koersdirecteur, de afgevaardigden van de Technische Commissarissen, de Commissie van Tijdwaarneming, de Medische Commissie, de Commissie der Stand- en Baancommissarissen, de Relatie Deelnemers en de Organisator van de wedstrijd.
- 10.1.2 In uitzonderlijke omstandigheden kunnen officials, in overeenstemming met het reglement bepaalde instructies of mededelingen onder de vorm van additieven geven aan de deelnemers en/of piloten. Deze additieven zullen verdeeld worden aan de deelnemers en/of piloten en deze moeten voor ontvangst tekenen.
- 10.1.3 De Relatie Deelnemers is de tussenpersoon voor alle betrokken partijen en zowel sportieve als technische instanties. Elke vraag of betwisting van welke vorm dan ook, moet eerst via hem verlopen. Hij mag geen piloot zijn in het Belgian Historic Cup 2017 noch contractueel verbonden zijn aan één van de teams.



- 10.2 Alle klasseringen en resultaten van de trainingen en van de wedstrijden alsook alle beslissingen van de Officials worden uitgehangen op het officieel uithangbord.

ART. 11: GELUID

- 11.1 Zoals beschreven in het technisch reglement, mag het geluid niet hoger liggen dan **100 dB(A)** bij 3.800 t/m en dienen alle wagens te zijn uitgerust met een werkende uitlaatdemper.
- 11.2 De bijzonderheden rond wijze van meting en bestraffingen wordt vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement.

ART. 12: BESTRAFFINGEN

- 12.1 De Koersdirecteur legt sancties op zoals ze zijn voorzien in dit Sportief Reglement.

Voor elke inbreuk die niet opgenomen is in dit reglement, zal hij rapport overmaken aan het College van Sportcommissarissen, die, in aanwezigheid van de pitlane, het reglement zullen opvolgen 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:

- a. **1ste inbreuk:** "Drive through penalty".
- b. **2de inbreuk:** "Stop and Go penalty" van 3 minuten in de "Stop and Go area".
- c. **3de inbreuk:** "Stop and Go penalty" van 10 minuten tot mogelijke diskwalificatie van de piloot of wagen in functie van de beslissing van het College der Sportcommissarissen.

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. 21.7.4.

- 12.3 Bovenvermelde overtredingen begaan tijdens de gechronometreerde trainingen worden als volgt bestraft:
- a. **1ste inbreuk:** een verlies van 10 plaatsen op de startgrid
 - b. **2de inbreuk:** laatste plaats op de startgrid
 - c. **3de inbreuk:** mogelijke diskwalificatie van de piloot of wagen in functie van de beslissing van het College der Sportcommissarissen.
- 12.4 Indien bovenvermelde overtreding begaan is tijdens de laatste 10 minuten van de wedstrijd wordt de bestraffing omgezet in een tijdstraf:
- a. **1^{ste} inbreuk:** 1 minuut straftijd
 - b. **2^{de} inbreuk:** 4 minuten straftijd
 - c. **3^{de} inbreuk:** straf wordt bepaald door het College van Sportcommissarissen.
- 12.5 Wanneer een wagen een "Drive through"-straf krijgt, wordt het bord "Drive through" samen met het wedstrijdnummer getoond.



Wanneer een wagen een "Stop and Go"-straf krijgt, wordt het bord "Stop and Go" samen met het wedstrijdnummer getoond.

- 12.6 Een "Drive through"-straf of "Stop and Go"-straf 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, om veiligheidsredenen. Elke inbreuk wordt bestraft met een nieuwe "Drive through"-straf.
- 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 bord "Drive Through" of "Stop and Go" en het wedstrijdnummer.
- 12.8 Het negeren van het signaal gegeven volgens art 12.7 geeft aanleiding tot verdere sportieve sancties welke beslist worden door het College van Sportcommissarissen.
- 12.9 Voor elke andere onregelmatigheid, antisportief gedrag zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd, zijn de sancties opgenomen in de tabel "standaardbestraffingen" van toepassing. Indien een overtreding niet werd opgenomen in deze tabel, worden de sancties bepaald naar goeddunken door het College van Sportcommissarissen, die zal beslissen in aanwezigheid 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. 30 vereist heeft;
 - 2) in strijd is met het huidig Sportief Reglement of een ander reglement;
 - 3) een valse start van één of meerdere wagens veroorzaakt;
 - 4) een valse start genomen heeft;
 - 5) een vermijdbare 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 rechtmatige 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
- a) Het College van Sportcommissarissen beslist, na verslag of aanvraag van de Koersdirecteur en na analyse van de beschikbare beelden en verklaringen, indien een of meerdere piloten betrokken in een incident moeten bestraft worden.
 - b) 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). De betrokken piloten dienen een verklaring af te leggen aan het College van Sportcommissarissen of de wedstrijdleider alsook aan te geven hoe het incident had kunnen vermeden worden.
 - c) 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 Through". 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 "Drive Through" of "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, de betrokken piloot 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 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 13.4.6 hieronder, zodra de deelnemer is ingelicht in toepassing van punt 13.4.1 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 13 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 sanctie bepaald worden door het College van Sportcommissarissen.
- 13.4.7 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.

Geen enkele genomen beslissing of opgelegde bestraffing conform Artikel 12 mag het effect van Artikel 13 beperken.

ART. 14: SPORTIEVE GESCHILLEN

- 14.1 Piloten, deelnemers en hun aangestelde, organisator van de wedstrijd en officials mogen zich ter beslechting van een geschil op sportief vlak of van een geschil dat zijn oorzaak vindt in een sportkwestie, enkel en bij voorrang wenden tot de sportrechtbank, ingesteld door de RACB Sport.



- 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 de de RACB Sport en FIA.
- 14.3 Door hun deelname ontslaat een deelnemer en/of piloot en/of aangestelde de sportmacht, de organisator van de wedstrijd 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 of deelneming aan de wedstrijd, hetzij of deze al dan niet het onmiddellijke of indirecte gevolg zijn van een nalatigheid of een fout van gezegde organisator van de wedstrijd, zijn vertegenwoordigers of hun aangestelde, of van de sportmacht.

ART. 15: VERPLICHTE PUBLICITEIT

- 15.1 De promotor van de Belgian Historic Cup maakt 14 dagen voor de eerste wedstrijd aan de piloten de verplichte publiciteit bekend en stelt die uiterlijk tijdens documenten controle ter beschikking.
- 15.2 In Klasse 5 kan de promotor bepalen dat de gastserie met eigen publiciteit mag rijden.

- 15.3 Deze publiciteit moet aangebracht worden vooraleer de wagen wordt aangeboden aan de technische controle. Zij dient aanwezig te zijn gedurende alle meetings.

15.4 Voorbehouden ruimte voor de organisatoren

Volgende ruimten op een wagen zijn hiervoor voorbehouden:

- De bovenste rand van de voorruit voor het aanbrengen van een zonneband van de sponsor;
 - Een strook op linker- en rechterzijde van de zonneband;
 - Een strook met een breedte van 50 cm en een hoogte van 10 cm voor- en achteraan op de plaats waar de nummerplaat wordt bevestigd;
 - Een strook met een breedte van 50 cm en een hoogte van 10 cm boven en onder de wedstrijdnummers;
 - Een strook met een maximale breedte van 30 cm en een maximale hoogte van 10 cm op elke achterste zijruit; indien een wagen geen achterste zijruiten heeft, dient de verplichte publiciteit aangebracht langs de naam van de piloot.
- 15.5 Bij afwezigheid (geheel of gedeeltelijk) van deze verplichte publiciteit op de daartoe voorziene plaats op de wagen, zijn volgende bestraffingen voorzien:
- Tijdens Gechronometreerde Trainingen worden de trainingstijden van de betreffende sessie(s) geannuleerd en zal de wagen vanaf de laatste plaats starten;
 - Tijdens de wedstrijd zelf kan de wagen onherroepelijk uit wedstrijd worden genomen.
- 15.6 **On board camera:** Indien de organisator van de wedstrijd on-board-camera's installeert voor de captatie van de wedstrijd, dient er in het zicht van de camera op het dashboard ruimte te worden voorzien voor het officiële embleem van het kampioenschap, aangebracht door de organisator van de wedstrijd.
- 15.7 **Conflicterende sponsor:** In het geval van een conflicterende sponsor met de sponsors van de Belgian Historic Cup 2017, kan een deelnemer een aanvraag doen bij de organisator van de wedstrijd om op een deel of de totaliteit van bovenvermelde verplichte vrije ruimten een uitzondering te verkrijgen. In geval van goedkeuring worden per wagen en per sponsor volgende afkoopsommen voor dit uitzonderingsrecht voorgehouden:
- Zonneband: € 800;
 - Startnummers links en rechts en op het dak: € 500 per sponsor;
 - Nummerplaten voor- en achteraan: € 500 per sponsor;



- Achterste zijruiten (of daarmee gelijkgesteld): € 500.

15.8 Deze afkoopsom dient uiterlijk 72 uren voor de aanvang van de meeting aan de promotor van de wedstrijd te zijn betaald.

ART. 16: WEDSTRIJDNUMMERS

16.1 De promotor van de Belgian Historic Cup 2017 kent de wedstrijdnummers toe bij de bekendmaking van de officiële deelnemerslijst. De tekening der cijfers zal van het klassieke type zijn zoals hieronder weergegeven: 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 0

16.2 Voorbehouden nummers

In 2017 gaat het nummer 1 naar de deelnemer met de meeste punten behaald in klasse 1, 2, 3 of 4 (te bepalen door de promotor) van de BRAVO – Series 2016. Doet deze piloot niet mee aan de Belgian Historic Cup 2017, dan gaat het nummer 1 naar het team dat de winnende wagen heeft ingezet. Neemt dat team niet deel aan de Belgian Historic Cup 2017, dan gaat het nummer 1 naar de tweede gerangschikte van de BRAVO – Series 2016 enzovoort.

16.3 Procedure

16.3.1 Elke deelnemer dient een ruimte van 50 x 50 cm te voorzien op de beide voordeuren en een ruimte van 10 x 10 cm op de voorruit of onder de zonneband aan de rechter zijde ten voordele van de tijdopname. Wagens zonder voorruit dienen een nummerbord aan te brengen op de motorkap, centraal en naar voren gericht.

16.3.2 Nummers en achtergronden, evenals de verplichte publiciteit worden door de promotor ter beschikking gesteld. Deze zijn verkrijgbaar bij de paddockverantwoordelijke van de Belgian Historic Cup 2017. Deze dienen voor de technische controle en voor de volledige duur van de meeting in zijn geheel te worden aangebracht:

- Op de voorste deuren van de wagen, loodrecht op de as van de weg;

16.3.3 Op de zonneband dient een ruimte van 10 x 10 cm voorzien te worden (Art. 16.3) om een wedstrijdnummer te plaatsen voor de tijdswaarneming. De voertuigen zonder voorruit dienen deze wedstrijdnummer te plaatsen op het linkervoorlicht of net ernaast.

16.3.4 De tekening der cijfers wordt door de organisatoren van BHC bepaald.

16.3.5 Volgende kleurencode wordt aan de respectievelijke voertuigen toebedeeld: **witte achtergrond met zwarte cijfers.**

16.3.6 Zowel de competitie nummers als elke publiciteit dienen volledig vlak te zijn (geen enkel reliëf vertonen).

16.4 OPGELET: een wagen die niet voldoet aan deze vereisten zal niet toegelaten worden tot de technische controle, de oefeningen of de wedstrijd!

ART. 17: UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISATOR VAN DE WEDSTRIJD – DOCUMENTENCONTROLE

17.1 Elke piloot die nog niet de afstand van verhaal heeft getekend, moet zich uiterlijk voor het einde van de documentencontrole of uitreiking der documenten door de organisator van de wedstrijd persoonlijk naar deze controle begeven. De precieze locatie wordt meegedeeld op de timing. De piloot die voor de desbetreffende meeting geen afstand van verhaal getekend heeft, dient zich eveneens op de uitreiking der documenten door de organisator van de wedstrijd aan te bieden.



Indien de afstand van verhaal niet ondertekend werd, zal de desbetreffende piloot niet mogen starten.

17.2 Worden gecontroleerd:

- Ondertekening afstand van verhaal, individueel per piloot, indien nog niet eerder gebeurd;
- Het volledige deelnameformulier. Tijdens deze controle moeten wijzigingen van piloten of deelnemer worden meegedeeld;
- Het volledige inlichtingenformulier voor nieuwe deelnemers, piloten en wagens bij de Gastwagens.

17.3 Pas indien de documentencontrole volledig is voltooid, worden volgende items overhandigd: Pilotenbandjes en pitkaarten. Verplichte publiciteit en wedstrijdnummers.

ART. 18: TECHNISCHE CONTROLE

18.1 Geen enkele wagen mag aan een meeting deelnemen zonder door de Technische Commissie vrijgegeven te zijn.

18.2 Plaats en tijdstip van de technische controle worden meegedeeld via de timing.

18.3 De Technische Commissie controleert o.a.:

- Het technisch paspoort (HTP of NTP) van de wagen;
- De overeenstemming van de wagen met zijn technisch paspoort;
- De permanente wedstrijdpas;
- Of de wagen voldoet aan de geldende veiligheidsnormen;
- De brandwerende uitrusting van elke piloot: balaclava, ondergoed, sokken, racepak, handschoenen, helm.
- Na de technische controle wordt door de Technische Commissie bij elke gekeurde wagen een sticker op de zonneband aangebracht.

18.4 Elke wagen die wordt ontmanteld of gewijzigd op een manier die de veiligheid of de overeenstemming met het technisch paspoort aantast nadat hij door de Technische Commissie is toegelaten, moet opnieuw worden aangeboden ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.

18.5 Elke wagen die na een ongeval werd hersteld, moet opnieuw worden aangeboden ter controle voordat hij weer tot de meeting wordt toegelaten.

18.6 Per meeting kunnen eveneens enkele wagens per klasse een bijzondere keuring ondergaan. Deze zal geschieden in de drie uren voorafgaande aan de start van de eerste training. Deze wagens zullen gekozen worden door lottrekking, uitgevoerd door de Koersdirectie. Betrokken wagens zullen d.m.v. een nota van de Koersdirectie gewaarschuwd worden. Te laat aanbieden op de technische controle of het niet respecteren van de numerieke volgorde van de technische keuring zal bestraft worden met boete van € 50 of diskwalificatie uit de meeting.

18.7 De Koersdirecteur, het College der Sportcommissarissen en de Technische Commissie kunnen op eender welk ogenblik gedurende het evenement 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.

18.8 In geval van non-conformiteit krijgt een wagen startverbod of wordt hij gediskwalificeerd.



ART. 19: ADMINISTRATIEVE CONTROLE

- 19.1 Plaats en tijdstip van de administratieve controle worden vermeld op de timing. De timing dient nauwgezet gevolgd te worden, op straffe van een financiële boete van € 50 gaande tot diskwalificatie uit de meeting. De licentiecontrole (*de controle op de geldige vergunning van iedere deelnemende piloot*), uitgevoerd door een RACB Sport Official zal geschieden voor de aanvang van de training en volgens de uren en locatie vermeld op de timing.
- 19.2 Let op: het is niet zo dat, zelfs indien u de documenten krijgt van de organisator van de wedstrijd, u in orde bent voor de RACB licentiecontrole. Elke piloot dient er zelf over te waken dat hij de nodige licentie voorlegt aan de bevoegde sportoverheid, tijdens de hoger vernoemde licentiecontrole.

ART. 20: SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITMUUR EN BOX

- 20.1.1 Signalisatie-installaties mogen niet opgebouwd worden op de signalisatiemuur of op het signalisatieplatform (muur tussen de piste en de boxenstraat).
- 20.1.2 Geen enkele installatie in de pitlane mag hoger zijn dan voorzien in het wedstrijdreglement.
- 20.2 Radioverbindingen tussen de wagen en het team zijn verboden, op straffe van diskwalificatie uit de meeting.

ART. 21: ALGEMENE VEILIGHEID

- 21.1 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.
- 21.2 Behalve de piloot die op dat ogenblik achter het stuur zit en de Officials van de meeting, mag niemand een stilstaande wagen aanraken, behalve op de startgrid, in de pitlane of in de garagebox.
- 21.3 De Koersdirecteur en de medische verantwoordelijke mogen een piloot op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.
- 21.4 **Gedrag op de piste**
- 21.4.1 Gedurende de periode beginnend 15 minuten vóór tot 5 minuten na elke gechronometreerde training en de periode tussen het uitschakelen van het rode licht (Art. 27.3.7) 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 die vergezeld zijn van een baancommissaris.
 - Al het teampersoneel nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.
- 21.4.2 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.
- 21.4.3 Piloten moeten tijdens trainingen en wedstrijden altijd gekleed zijn zoals voorgeschreven door het Technisch Reglement van de Belgian Historic Cup 2017. Vanaf het ogenblik dat zijn/haar wagen in beweging is, moet hij/zij de veiligheidsgordels hebben vastgemaakt.
- 21.4.4 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 zo veilig mogelijk zijn pits/garagebox vervoegen.



- 21.4.5 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 of hinderlijk is voor de overige piloten.
- 21.4.6 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.
- 21.4.7 Indien een piloot er niet in slaagt om al rijdend zijn/haar wagen te verwijderen van een gevaarlijke positie, zullen de Baancommissarissen hem/haar daarbij helpen. De wagen kan ook verwijderd worden met een andere hulp als die van een Baancommissaris (bv : tractor, enz.) en kan 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.
- 21.4.8 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.
- 21.4.9 Een piloot die zijn wagen verlaat langs het parcours, en zich op meer dan 25 meter van het voertuig bevindt, zal aanzien worden als een opgever.
- 21.4.10 Een piloot die zijn/haar wagen achterlaat, moet die ongesloten en in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 250.
- 21.4.11 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.
- 21.4.12 Op uitdrukkelijke vraag van de FIA zal worden toegezien op het strikt naleven en het respecteren van de vlaggen en instructies van de baancommissarissen, evenals op het naleven van de Safety Car-procedures. Het niet-respecteren van vlaggen zal tot zware straffen leiden, gaande van diskwalificatie tot de wedstrijd tot de schorsing van de licentie

21.5 Gebruik van lichten

- 21.5.1 Wanneer de Koersdirecteur dit beslist en in functie van de zichtbaarheid, zullen de lichten van de wagens moeten worden ontstoken, uiterlijk na het tonen van het paneel "LIGHT".
- 21.5.2 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, warm-up of de wedstrijd(en) hernemen.

21.6 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.

21.7 Beperkingen in pitlane

21.7.1 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd is een snelheidsbeperking van 60 km/u van toepassing in de pitlane.

21.7.2 Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits (pitlane of garabox) worden uitgevoerd, behalve in de gevallen zoals beschreven in de Artikels 27.2.3, 27.3.3 en 30.4 en behalve door de piloot die op dat ogenblik de bestuurder van de wagen is, op voorwaarde dat die gebruik maakt van het materieel dat zich aan boord van de wagen bevindt. Elke hulp van buitenaf heeft de onmiddellijke diskwalificatie van de wagen tot gevolg.

21.7.3 Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden. Elke inbreuk tijdens de trainingen of de warm-up wordt bestraft met een financiële boete van 150€; elke inbreuk tijdens de wedstrijd wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

21.7.4 De motor mag met behulp van een externe batterij gestart worden.

Voor elke vorm van reparatie, tuning of afstelling mag de motor weer worden gestart, ook met een externe energiebron.

Wanneer de wagen na een pitstop de wedstrijd wil vervolgen, moeten alle wielen de grond raken alvorens de motor, enkel door de piloot gezeten aan het stuur, mag gestart worden,.

21.7.5 Slechts de teamleden, die de voorziene pas dragen, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de signalisatiezone bevinden tijdens de trainingen, de warm-up en gedurende de wedstrijd(en), behalve tijdens de eerste ronde. Tijdens deze ronde mogen enkel de Officials hier plaatsnemen.

21.7.6 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.

21.7.7 Jongeren beneden de 16 jaar zijn gedurende alle trainingen, de warm-up en de wedstrijd(en) 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.

21.8 Een wagen die betrokken is bij een ongeval moet zich melden bij de Technische Commissie alvorens het Circuit te verlaten.

21.9 Indien een piloot is betrokken bij een ongeval of incident, mag hij/zij het Circuit niet verlaten vooraleer akkoord van het College van Sportcommissarissen.

21.10 Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit Sportreglement kan leiden tot diskwalificatie van de wagen en/of de betrokken pilo(o)t(en) uit een meeting.

ART. 22: GEDRAG IN PITLANE

22.1 Tijdens de meeting staat er aan het einde van de pitlane een groen/rood licht. Wagens mogen de pitlane enkel verlaten als het licht op groen staat.

22.2 Van elke deelnemer, piloot, mecaniciens en teamlid wordt de nodige discipline verwacht teneinde de algemene veiligheid niet in het gedrang te brengen.



- Deelnemers, piloten en teams mogen geen lijnen 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 wedstrijd dient alle materiaal zoals banden, werktuigen en onderdelen in de box te blijven, tenzij bij stilstand van de betreffende wagen.

22.3 Een wagen mag zich enkel in de "rijzone" bevinden met de piloot in de normale positie achter het stuur met helm en met veiligheidsgordels vast.

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

22.5 **Controle einde pitlane**

22.5.1 Teneinde een controle uit te voeren op de identiteit van de piloot achter het stuur en op de sluiting van de veiligheidsriemen, dient elke wagen die de pitlane verlaat tijdens gechronometreerde trainingen en de wedstrijd, te stoppen ter hoogte van het rood-groen licht aan het einde van de pitlane.

22.5.2 Hij/zij dient zijn/haar naam op zijn/haar helm te tonen aan de controlerende standcommissaris en mag de piste slechts vervoegen na het aangaan van het groene licht.

22.5.3 De standcommissaris beschikt over een rood-groen licht. Het negeren van dit licht wordt bestraft zoals beschreven in Artikel 10.1. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht.

22.6 Tijdens de trainingen en de wedstrijd van andere reeksen dan de Belgian Historic Cup 2017 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 boete van € 50.

ART. 23: SERVICE IN PITLANE

23.1 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd(en) is iedere bevoorrading van oliën en verscheidene vloeistoffen of een herstelling buiten de pitlane of de box verboden.

23.2 **Verplaatsen van een wagen**

23.2.1 Het is verboden een wagen te duwen of te trekken, of te laten duwen en te laten trekken om de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit 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".

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

23.2.3 Indien een piloot zijn box voorbijrijdt, mag de wagen enkel door duwen en onder begeleiding van standcommissarissen teruggebracht worden naar zijn box.

23.2.4 Om de start vanuit de pits te vergemakkelijken mag een wagen waarvan de motor is aangeslagen, geduwd worden.



23.3 Een wagen die zich aan zijn box aanmeldt, moet de motor stilleggen. Voor elke vorm van reparatie of afstelling mag de motor weer worden gestart, ook met een externe energiebron.

23.4 **Gedrag mecaniciens**

23.4.1 Het aantal mecaniciens dat gelijktijdig aan een wagen mag werken, is beperkt tot:

- Een maximum van 4 personen voor alle werkzaamheden;
- Een maximum van twee externe technici (voor bijvoorbeeld banden en remmen) mag de wagen aanraken voor controle, maar zij mogen geen enkele werkzaamheid verrichten;
- Een piloot gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend.

23.4.2 Iedere brandstofbevoorrading is verboden zowel tijdens de trainingen als tijdens de wedstrijd.

23.4.3 In wedstrijden, langer dan 30 minuten, wordt de toegelaten tankprocedure beschreven in het Bijzonder Wedstrijdreglement of tijdens de briefing.

23.4.4 Noch voor, noch in de boxen mag een instrument aangewend worden dat vonken veroorzaakt of hoge temperaturen uitstraalt.

23.4.5 Het gebruik van warmtehoudende of warmteopwekkende middelen voor banden is verboden.

ART. 24: BRIEFING

24.1 De Koersdirecteur houdt tijdens elke meeting minstens één briefing voor alle piloten. Het exacte uur en plaats worden meegedeeld via de timing.

24.2.1 Alle piloten moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij afwezigheid zonder geldige reden van een piloot dient de wagen de wedstrijd te starten van op de laatste plaats op de startgrid.

24.2.2 Bovendien dient elke piloot die niet aanwezig was tijdens de briefing zich te melden bij de Koersdirecteur om een briefing te krijgen vooraleer de auto de toelating krijgt om op de piste te mogen.

ART. 25: TRAININGEN

25.1 De Koersdirecteur mag de trainingen meerdere malen en voor zo lang hij het nodig acht, onderbreken om de baan te ontruimen of om het verwijderen van een voertuig toe te laten. De verloren tijd wordt enkel ingehaald, als de omstandigheden dit toelaten.

25.2 In het geval dat de trainingen onderbroken worden, zal geen enkele klacht ontvankelijk bevonden worden over de niet kwalificatie of de slechte kwalificatie van de wagen.

25.3 Geen enkele piloot mag deelnemen aan de wedstrijd zonder deelgenomen te hebben aan de gechronometreerde trainingen op de wagen waarmee hij is ingeschreven.

25.4 Indien een wagen door overmacht niet gekwalificeerd is, kan het College der Sportcommissarissen alsnog beslissen deze wagen te laten starten op de laatste plaats van de startgrid. Deze aanvraag moet schriftelijk door de piloot gebeuren bij de Koersdirectie en dit ten laatste één uur voor het begin van de wedstrijd.

25.5 Het is ten strengste verboden tijdens de trainingen te zigzaggen over de piste.

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



ART. 26: STARTOPSTELLING

- 26.1 Na afloop van de gechronometreerde trainingen wordt de snelste tijd van elke wagen officieel gepubliceerd.
- 26.2 De startopstelling wordt opgemaakt in functie van de beste tijden verwezenlijkt door de piloten tijdens de gechronometreerde training(en). Indien twee of meer wagens dezelfde tijd hebben gezet, komt de beste tijd toe aan diegene die deze tijd als eerste liet optekenen. Indien een wagen zijn startplaats niet kan innemen na het publiceren van de startgrid, wordt deze plaats open gelaten, de andere wagens behouden hun plaats op de grid.
- 26.3 De snelste wagen vertrekt van op de pole position. De plaats van de pole positie is de plaats die wordt aangegeven op de circuit-licentie.
- 26.4 In het geval er meerdere wedstrijden met 1 kwalificatiesessie in dezelfde meeting wordt georganiseerd, wordt de startgrid vanaf de tweede wedstrijd bepaald in functie van de uitslag van de vorige wedstrijd. De eerste zes starten in omgekeerde volgorde.

Bijvoorbeeld

- | | | |
|-----------------------|---|--------------------------------------|
| • 1ste in wedstrijd 1 | = | 6de startpositie in wedstrijd 2 |
| • 2de in wedstrijd 1 | = | 5de startpositie in wedstrijd 2 |
| • 3de in wedstrijd 1 | = | 4de startpositie in wedstrijd 2 |
| • 4de in wedstrijd 1 | = | 3de startpositie in wedstrijd 2 |
| • 5de in wedstrijd 1 | = | 2de startpositie in wedstrijd 2 |
| • 6de in wedstrijd 1 | = | 1ste startpositie in wedstrijd 2 |
| • 7de in wedstrijd 1 | = | 7de startpositie in wedstrijd 2 enz. |

- 26.5 Piloten die tijdens de eerste wedstrijd niet geklasseerd werden, maar wensen deel te nemen aan een volgende wedstrijd, dienen achteraan op de startgrid te starten, in volgorde van hun posities na afloop van de gechronometreerde trainingen.
In het geval er meerdere wedstrijden met 2 kwalificatiesessies in dezelfde meeting wordt georganiseerd, wordt de startgrid van de eerste wedstrijd bepaald door de eerste kwalificatie en de tweede wedstrijd door de tweede kwalificatie. De startopstelling voor de volgende wedstrijden wordt bepaald zoals in Art. 26.4.

ART. 27: STARTPROCEDURE

27.1 Verlaten pitlane/paddock

- 27.1.1 15 minuten voor de start van de wedstrijd verlaten de auto's de pitlane of de paddock en worden ze op de startgrid geplaatst.
- 27.1.2 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 startlijn. Daar wordt de motor stilgelegd.

27.2 Startgrid

- 27.2.1 Het naderen van de start wordt aangekondigd door het tonen van de panelen "5 minuten", "3 minuten", "1 minuut" en "30 seconden" voor het begin van de formatieronde; deze worden telkens door een geluidssignaal begeleid.
- 27.2.2 Wanneer het paneel "5 minuten" wordt getoond en een geluidssignaal weerklinkt, wordt de toegang tot de piste 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.

27.2.3 De sportcommissarissen kunnen op deze procedure uitzonderingen toestaan, in functie van de configuratie van de omloop, de ligging der paddocks en de timing van de meeting.

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

27.2.5 Alle mechanische handelingen aan de wagen dienen beëindigd te zijn voor het tonen van het paneel "5 minuten". Bijtanken en het opwarmen van de banden zijn nooit toegelaten. Elke wagen die zijn plaats op de grid niet heeft ingenomen bij het tonen van het paneel "5 minuten", vertrekt achteraan op de grid of vanuit de pitlane of paddock, overeenkomstig hetgeen hierna is bepaald in Art. 27.3.3 en 27.3.4. Inbreuk op deze regel heeft diskwalificatie van de wagen tot gevolg.

27.2.6 Wanneer het paneel "1 minuut" wordt getoond, worden de motoren gestart, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de officials moeten de piste verlaten.

27.3 **Formatieronde**

27.3.1 30 seconden nadat het paneel "30 seconden" wordt getoond, geeft een groene vlag het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de officiële openingswagen 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.

27.3.2 Inhalen tijdens de formatieronde is enkel toegelaten wanneer een wagen is opgehouden bij het verlaten van zijn plaats in de startorde (de wagen blijft stilstaan) en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen.

27.3.3 Elke piloot die wordt opgehouden bij het verlaten van de grid, mag enkel bewegende wagens inhalen indien hij voor de laatste wagen op de startgrid deze startgrid heeft verlaten. Hij mag enkel de wagens inhalen om zijn oorspronkelijke startplaats terug in te nemen. Indien de piloot die wordt opgehouden bij het verlaten van de grid en na de laatste wagen op de startgrid deze startgrid verlaat, moet hij na de laatste wagen op de startgrid starten. Elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go"-straf.

27.3.4 Indien een wagen wel kan starten, maar door de officials om veiligheidsredenen in de pitlanezone wordt geduwd, of indien een wagen niet kan starten na het signaal voor de formatieronde en op de piste blijft staan, dient de piloot dit te signaleren door zijn deur te openen en/of zijn arm omhoog te steken. De wagen wordt door de baancommissarissen in de pitlanezone geduwd, waar de mecaniciens van het team mogen werken; dit is op de binnenste zone van de pitlane of in de box. Hij mag de formatieronde niet voltooien. De wagen mag de start nemen vanuit de pitlane. Hij dient echter de start te nemen (klaar staan aan het roodgroene licht einde pitlane) onmiddellijk na de eerste doortocht van het veld.

27.4 **De start**

27.4.1 In het wedstrijdreglement of door de wedstrijdleider wordt bepaald welk type van start genomen zal worden: stilstaande of rollende start.

27.4.2 Wanneer de voertuigen op het einde van deze opwarmingsronde terug plaatsnemen op de grid, stoppen zij op hun respectievelijke posities op de grid en dit met draaiende motor. Wanneer alle wagens stilstaan, toont de starter het paneel vijf seconden (5") en zal hij 5 seconden later het rode licht aansteken. Bij het uitgaan van het rode licht wordt de start van de wedstrijd gegeven.



27.4.3 Indien tijdens de startprocedure de omloop onberijdbaar wordt, zal een paneel "START DELAYED" getoond worden. De startprocedure wordt hernomen met het paneel 5 minuten.

27.5 Inbreuk op deze voorschriften heeft de diskwalificatie van de wagen in kwestie tot gevolg.

ART. 28: WEDSTRIJD

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

ART. 29: SAFETY CAR

29.1 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 Wedstrijdleiding.

29.2 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 34.8) rijdt hij dan een volledige ronde vooraleer de piste te verlaten.

29.3 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.

29.4 Elke inbreuk op de Safety Car-reglementering wordt bestraft met een "Stop and Go"-straf van 10 seconden.

29.5 Procedure

29.5.1 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.

29.5.2 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.

29.5.3 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 29.8, 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 34.10 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 34.10 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.



- 29.5.4 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.
- 29.5.5 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 34.5.7 hieronder). Alle andere wagens moeten zo dicht mogelijk bij elkaar in formatie blijven.
- 29.5.6 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. Het groen/rood licht is voortdurend groen tot op het ogenblik dat de Safety Car met de ononderbroken lijn van wagens achter zich ter hoogte van het bord "PIT EXIT" bevindt, of op het punt staat dit te doen. 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.
- 29.5.7 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.
- 29.6 Elke ronde afgelegd achter de Safety Car wordt beschouwd als een afgelegde ronde.
- 29.7 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.
- 29.8 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"-straf van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een ander voertuig heeft ingehaald tijdens de eerste ronde.

- 29.9 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.
- 29.10 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. 30: SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD

- 30.1 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 het rode licht wordt ontstoken aan de startlijn.
- 30.2 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.
- 30.3 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.

- 30.4 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.

Brandstofbevoorrading is verboden, tenzij anders vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement.

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

- 30.5 De Safety Car zal zich daarna opstellen voor de rij van wagens achter de rodevlaglijn.
- 30.6 Terwijl de wedstrijd wordt geschorst, blijft de tijdopname gewoon doorlopen en is de wedstrijd niet gestopt.
- 30.7 Te allen tijde moeten de piloten de orders van de Commissarissen opvolgen.

ART. 31: HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD

- 31.1 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.
- 31.2 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".
- 31.3 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.

- 31.4 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.



- 31.5 Een "Stop and Go"-straf 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.
- 31.6 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. 29.5 hernomen.
- 31.7 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. 32: AANKOMST

- 32.1 Het eindsignaal van de wedstrijd wordt op de aankomstlijn op de piste, gegeven aan de leidende wagen, zodra de voorziene tijdsduur van de wedstrijd verlopen is. Gelijktijdig 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.
- 32.2 Wordt het eindsignaal om het even welke reden gegeven, anders dan voorzien in Art. 30 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.
- 32.3 Na het eindsignaal moeten alle nog rijdende wagens op de piste meteen naar het gesloten wagenpark, zonder onnodige 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 in te halen op straffe van intrekking van 2 wedstrijdronde.
- 32.4 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. 33: GESLOTEN WAGENPARK

- 33.1 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.
- 33.2 De reglementering van het gesloten wagenpark is van toepassing in de zone tussen de aankomstlijn en de ingang van het gesloten wagenpark.
- 33.3 Het gesloten wagenpark moet groot en veilig genoeg zijn opdat geen ongeoorloofde personen toegang kunnen hebben.
- 33.4 Indien er geen klachten zijn, blijven de wagens tenminste 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark, behoudens technische controle.

ART. 34: RANGSCHIKKING

- 34.1.1 De aankomstlijn (*dit is enkel de lijn op de piste, dus niet de pitlane of de deceleratiepiste*) dient op eigen kracht overschreden te worden. Het is dan ook verboden de wagen te duwen of te trekken of te laten duwen of te laten trekken, met het doel de finishlijn te overschrijden of de deceleratiepiste te bereiken. Overtreders worden uit de uitslag geschrapt.



- 34.1.2 De wagen, die aan het einde van de wedstrijd als eerste de eindmeet overschrijdt, wordt eerste geplaatst. Alle wagens worden geklasseerd volgens het aantal ronden dat zij hebben afgelegd en voor diegenen die evenveel ronden aflegden, in de volgorde dat ze de eindmeet overschreden.
- 34.2 Om geklasseerd te worden, dient elke piloot 70 % afgelegd te hebben van de afstand afgelegd door de winnaar in zijn klasse.
- 34.3 De officiële uitslag wordt na de wedstrijd gepubliceerd. De enig geldende is deze welke is geofficialiseerd door het College der Sportcommissarissen.

ART. 35: SLOTCEREMONIE

- 35.1 Alle piloten van de wagens die binnen de eerste 3 eindigen in het algemeen klassement en het klassement per klasse moeten deelnemen aan de prijsuitreiking.
- 35.2 De pilote die eerste eindigt in de Ladies Challenge wordt eveneens uitgenodigd op de prijsuitreiking.
- 35.3 De prijsuitreiking wordt 45 minuten na het podium gehouden in de locatie vermeld op de timing.

ART. 36: KLACHTEN EN BEROEP

Klachten en beroep dienen ingediend te worden conform het geldende RACB-reglement.

ART. 37: GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 13 april 2017 met visa nummer: S01-BHC/B17

