



# Sportief Reglement 2024

## **ARTIKEL 1 – Omschrijving**

De vzw C1 Racing Teams (afkorting C1RT) is de promotor van de C1 Racing Cup conform de voorschriften van de International Sport Code van de FIA, de Sportieve Voorschriften van de RACB Sport, het huidige reglement en het bijzonder reglement van iedere wedstrijd waaraan alle deelnemers zich onderwerpen door het enkele feit van hun inschrijving. Ieder lid van het ingeschreven team moet kennis genomen hebben van het reglement in zijn totaliteit.

De naam 'C1 Racing Cup' is als zodanig erkend en gesanctioneerd door RACB Sport. De naam is eigendom van de promotor.

## **ARTIKEL 2 – Promotor & Koersdirecteur**

*Promotor:*

C1 Racing Teams VZW

Dhr. Robert Van Gysegem / Dhr. Léonard Licops

Ondernemingsnummer: BE0821.041.157

Rue de la Chaudronnerie 7

4340 AWANS

België

Tel. Robert Van Gysegem: +32 475 74 48 19

Léonard Licops: +32 486 85 28 80

E-mail: robert@c1rt.be

leonard@c1rt.be

## **ARTIKEL 3 – Definitie**

De C1 Racing Cup is voorbehouden aan voertuigen die beantwoorden aan het nationale technisch reglement en het technisch reglement van de 'C1 Racing Cup' en de 'C1 Europa Cup'.

De wagens komen uit in één enkele categorie.

De rijders moeten in het bezit zijn van een geldige vergunning, minimaal van het niveau 'National Club 2 CV'.

De rijders die worden toegelaten tot de wedstrijden van de C1 Racing Cup en de C1 Europa Cup moeten in het bezit zijn van een lidkaart van C1 Racing Teams.

## **ARTIKEL 4 – Deelname**

- 4.1 Plaats: bepaald door de vzw C1RT
- 4.2 Bemanning: de teams zijn samengesteld uit minimaal 2 rijders voor de wedstrijden van 12 uur en minder en minimaal 3 rijders voor die van meer dan 12 uur. Ieder voertuig wordt verplicht geïdentificeerd door een generieke naam van maximaal 20 karakters gekozen door het team. Die naam wordt overgenomen op het deelnameformulier. Iedere rijder moet kunnen herkend worden aan de hand van een individuele chip.
- 4.3 Inschrijving: om deel te nemen aan de wedstrijden van de 'C1 Racing Cup' is het verplicht om in te tekenen op de huur van een infrastructuur.

- 4.4 Als het minimumaantal van 25 ingeschreven voertuigen voor een wedstrijd niet bereikt is ten minste 40 werkdagen voor de voorziene datum van de race, kan die geannuleerd worden door C1 RT zonder dat de deelnemer aanspraak maakt op een vervangwedstrijd, een nieuwe datum of een schadevergoeding.
- 4.5 De vzw C1 Racing Teams behoudt het recht om eender welke deelname van een wagen, deelnemer en/of rijder te weigeren. Geen enkele klacht zal aanvaard worden.
- 4.6 De deelnamekosten blijven verworven door de promotor, zelfs wanneer de deelnemer niet aan de start staat, behalve in geval van overmacht aanvaard door de promotor.
- 4.7 Er wordt geen enkele terugbetaling toegewezen, noch volledig noch gedeeltelijk, aan deelnemers gediskwalificeerd door het College van de Sportcommissarissen.
- 4.8 De deelnamekosten worden enkel in de volgende gevallen terugbetaald:
- De weigering van een deelname;
  - De annulering van een race voor aanvang van de meeting.
- 4.9 Aanduiding van een Teambaas:  
Iedere bemanning duidt bij zijn administratieve controle een Teambaas en een adjunct Teambaas naar keuze aan. Zij krijgen als enige de toelating om het team te vertegenwoordigen bij de officials van de wedstrijd. De Teambaas kan ook als rijder ingeschreven worden voor de race. Als die rijder die in dat geval is aangeduid als Teambaas aan het stuur zit wanneer hij opgeroepen wordt door het College van Sportcommissarissen, zal hij vervangen worden door zijn adjunct, of bij gebrek hieraan moet hij zich aan het stuur van de wagen laten vervangen door een ander lid van de bemanning, zodat hij zich kan melden bij het College van Sportcommissarissen.

## **ARTIKEL 5 – Sportieve en technische controle**

- 5.1 De rijders en de voertuigen moeten op het circuit aanwezig zijn ten laatste wanneer de verschillende sportieve en technische controles worden geopend, klaar om gecontroleerd te worden.
- 5.2 Het tijdstip van die verschillende controles wordt weergegeven in de timing van het bijzonder wedstrijdreglement.
- 5.3 Het tijdstip van de controles moet nauwkeurig gerespecteerd worden, op straffe van een boete van €50 of de diskwalificatie van de wedstrijd. Een gerechtvaardigde derogatie kan aangevraagd worden bij de Wedstrijddirecteur (zie bijzonder reglement).
- 5.4 Wanneer de technische controle plaatsvindt in de pitgarages of de paddock, moet een persoon van het team verplicht aanwezig blijven bij het voertuig en dat tot het einde van de technische keuring.
- 5.5 Elk team dient 2 geldige en gebruiksklare poeder- of schuimbrandblussers van minimum 5kg te voorzien. Deze brandblussers moeten worden voorgesteld aan een bevoegd lid van de organisatie.

- 5.6 De pompen, karren en vaten voor de tankbeurten moeten terzelfdertijd als het voertuig getoond worden tijdens de technische controle.
- 5.7 De volledige fiche van de uitrusting van de rijder conform het technisch reglement moet gepresenteerd worden tijdens de technische keuring bij eerste deelname van een rijder in het lopende jaar. De piloot moet het controledocument van de uitrusting op elk moment van een meeting kunnen voorleggen. Tijdens de controle kan er een markering worden aangebracht. Die uitrusting is verplicht tijdens de oefensessies en de races. De gecontroleerde rijders engageren zich om enkel de gecontroleerde uitrusting te gebruiken.

Een rijder die zijn uitrusting wil veranderen, moet een nieuwe ingevulde fiche voorleggen ter controle alvorens deze te gebruiken.

Er worden controles uitgevoerd tijdens de wedstrijden. Een boete en/of een straf die kan gaan tot de diskwalificatie wordt opgelegd aan een rijder die een onvolledige of niet-conforme uitrusting gebruikt.

## **ARTIKEL 6 – Algemene veiligheidsdiscipline op het circuit**

- 6.1 Het circuit kan alleen maar door competitievoertuigen gebruikt worden tijdens de trainingen en de race. Wanneer een competitievoertuig (of een ander voertuig van het team) zich buiten die periodes op het circuit bevindt, wordt de desbetreffende deelnemer gediskwalificeerd.
- 6.2 Op de piste en in de pitstraat, is alle hulp van buitenaf verboden. Wordt beschouwd als hulp van buitenaf: elke interventie op het voertuig door een andere persoon dan de ingeschreven rijder op de wagen die op dat moment aan het stuur zit. De interventies op het voertuig moeten uitgevoerd worden door de rijder alleen en met de middelen aan boord. Verbale hulp aan de rijder is wel toegelaten, maar uitsluitend in een zone toegelaten voor het publiek. Tanken op de baan is strikt verboden.
- 6.3 In het geval dat een rijder zich verplicht ziet om zijn voertuig te stoppen voor welke reden dan ook, moet die zo snel mogelijk van het circuit verwijderd worden om geen gevaar te vormen of de voortgang van de race of de trainingen niet te belemmeren.
- Het is verboden om zijn voertuig te duwen op het circuit. In dezelfde optiek is het verboden om een ander voertuig te duwen. Als een auto van het circuit gaat, wordt de tussenkomst van de baancommissarissen niet gezien als hulp van buitenaf.
- Op uitzondering van de rijder en de aangeduide officials, mag niemand een stilstaand voertuig aanraken buiten de pitgarages.
- 6.4 Telkens wanneer een voertuig tot stilstand komt, tijdens de race, vrijwillig of niet, moet de motor opnieuw opgestart worden met behulp van de startmotor door de rijder alleen, zonder hulp van buitenaf.
- 6.5 Zowel in de trainingen als de race moeten de rijders de kledij en de helm dragen die tijdens de technische controle werd goedgekeurd. De veiligheidsgordels moeten vastgemaakt worden alvorens de pitgarage te verlaten en kunnen pas losgemaakt worden bij stilstand van de wagen bij de volgende pitstop (op uitzondering van een ongeval of panne op het circuit).

- 6.6 Als een rijder betrokken is in een aanrijding of een ongeval, mag hij het circuit niet verlaten zonder het schriftelijke akkoord van de Sportcommissarissen.
- 6.7 Alvorens het circuit te betreden moet elk team in zijn voertuig beschikken over een transponder voor de tijdwaarneming.
- 6.8 Ieder team is verantwoordelijk voor het terugbrengen van de transponder na de meeting naar de dienst die de transponder geleverd heeft.
- 6.9 De vlagsignalen van de Baancommissarissen moeten opgevolgd worden. Aan de gele vlag moet bijzondere aandacht besteed worden.
- 6.10 Alle voorschriften van de FIA en RACB Sport wat betreft de gedragscode van de rijders moeten nauwkeurig opgevolgd worden, indien niet kan de deelnemer gediskwalificeerd worden van de wedstrijd.

## ARTIKEL 7 – Wedstrijdnummers

- 7.1 De nummers worden toegekend tijdens de eerste race aan de deelnemers van de 'C1 Racing Cup' en worden het volledig jaar behouden. De kosten van de nummers zijn voor rekening van het team en het aantal nummers is vier (twee nummers op de zijruiten, één op de voorruit aan de passagierskant, één op de achterklep aan de passagierskant) met de volgende karakteristieken:

- Zijruiten : 18cm x 26cm
- Voorruit en achterklep : 9cm x 15cm
- Cursief lettertype uitgerekt met 30%
- Kleur : oranje RAL 2005



- 7.2 De nummers moeten verplicht aangebracht worden voor de technische keuringen en moeten aanwezig zijn tijdens de volledige duur van de wedstrijd.
- 7.3 Ieder voertuig draagt de naam van de rijders op een zichtbare manier op de zijruiten achteraan. De hoogte van een letter is minimum 3cm.

## ARTIKEL 8 – Verplichte publiciteit

- 8.1 De teams mogen publiciteit aanbrengen zoals gewenst, op voorwaarde dat die in akkoord zijn met de huidige internationale reglementen met betrekking tot publiciteit.
- 8.2 De volgende ruimtes worden gereserveerd door de organisator. De deelnemers zijn verplicht om er de stickers van de promotor aan te brengen:
- Onderaan de kas
  - De zonnestrook op de voorruit: hoogte 20 cm
  - De zonnestrook achteraan: hoogte 8 cm
  - De spiegels

- De plaats van de nummerplaten op de bumpers.
- 8.3 De geleverde stickers in het kader van de verplichte publiciteit moeten aangebracht worden op de voorziene plaats, zoals ze geleverd werden, zonder wijziging van het formaat of de kleur.
- 8.4 Die publiciteit moet aangebracht worden voor de technische controle en moet op zijn plaats blijven tijdens de volledige duur van de meeting.
- 8.5 De toegang tot het circuit kan geweigerd worden aan ieder voertuig in overtreding. De auto moet conform zijn vooraleer deelname aan de wedstrijd mogelijk wordt.
- 8.6 In geval van afwezigheid van de publiciteit tijdens de trainingen of de race, kan de auto gestopt worden om de nodige aanpassingen door te voeren. In geval van herhaalde afwezigheid van de publiciteit tijdens de race kan de auto gediskwalificeerd worden.
- 8.7 Geen enkele publiciteit die in strijd is met een van de adverteerders van de 'C1 Racing Cup' wordt toegelaten op de wagens, in de pitgarages, het racepak, de helm of de handschoenen zonder derogatie toegekend door de promotor.

#### **ARTIKEL 9 – Briefing**

- 9.1 Naast de briefing(s) gehouden door de wedstrijddirecteur, kan een briefing georganiseerd worden door de promotor. Het tijdstip van die briefing wordt gecommuniceerd bij elke wedstrijd.
- 9.2 Iedere teamchef of zijn adjunct en alle rijders moeten tijdens de volledige duur aanwezig zijn op de verschillende briefings, en een aanwezigheidsformulier ondertekenen, ten straffe van een boete van €100.

#### **ARTIKEL 10 – Paddock**

- 10.1 De deelnemer moet zich schikken naar de richtlijnen van de paddockverantwoordelijke bij de installatie.
- 10.2 Tijdens elke race kan er een Gesloten Wagenpark georganiseerd worden. De geselecteerde wagens door de Technische Commissie van RACB Sport of de wedstrijdleiding in overleg met het College van Sportcommissarissen moeten zich melden op de technische controle en de instructies van de Sportieve of Technische Commissarissen volgen.

#### **ARTIKEL 11 – Trainingen**

- 11.1 Het tijdstip van de eventuele vrije trainingssessie(s) wordt bepaald in de timing van het bijzonder wedstrijdreglement.
- 11.2 Het tijdstip van de gechronometreerde sessie(s) wordt bepaald in de timing van het bijzonder wedstrijdreglement.
- 11.3 Het tijdstip van de eventuele Warm-up wordt bepaald in de timing van het bijzonder wedstrijdreglement.

- 11.4 Ieder team moet deelgenomen hebben aan de trainingen met een minimum van 1 gechronometreerde ronde per rijder. De controle van de aanwezigheid van de rijder wordt uitgevoerd. Iedere rijder die na de kwalificatiesessies aankomt, kan niet deelnemen aan de race(s) zonder derogatie toegestaan door het College van Sportcommissarissen, en na een sportieve en technische controle. Om deel te nemen aan de race(s), moet de wagen in kwestie, op uitzondering van een derogatie van het College van Sportcommissarissen, ten minste een chrono gelijk of onder 130% van de beste chrono gerealiseerd hebben tijdens de kwalificaties.
- 11.5 De startgrid wordt bepaald door het resultaat van de gerealiseerde chrono's tijdens de kwalificatiesessies. De procedure wordt aangekondigd in het Bijzonder Wedstrijdreglement.
- 11.6 De wedstrijdleiding kan een trainingssessie stopzetten zo vaak en zo lang als nodig blijkt om het circuit vrij te maken of een voertuig te verwijderen. Uitsluitend in het geval van een vrije training kan de wedstrijdleiding beslissen om de trainingsperiode na een onderbreking niet te verlengen. In het geval van een gechronometreerde sessie wordt die tijd goedge maakt als de omstandigheden het toelaten. In het geval van een of meerdere onderbroken sessies, wordt geen enkele klacht met betrekking tot de gerealiseerde tijden tijdens die sessie ontvankelijk verklaard.

## **ARTIKEL 12 – Startprocedure – Race**

- 12.1 Enkel de rijders die ingeschreven zijn en overgenomen op de officiële lijst met wagens die toegelaten worden aan de start van de wedstrijd kunnen deelnemen aan de race. Een rijder kan slechts op één wagen ingezet worden tijdens een wedstrijd.
- 12.2 Elke brandstofbevoorrading of toebrengen van andere smeermiddelen op de startgrid is verboden en heeft de diskwalificatie van het voertuig tot gevolg.
- 12.3 De procedure voor de pregrid, de grid en de start wordt gecommuniceerd tijdens de briefing.
- 12.4 Het is absoluut verboden om in te halen tijdens de formatieronde, op uitzondering van een wagen in moeilijkheden die zijn plaats in de kolonne niet kan behouden en het tempo van de formatieronde niet kan aanhouden. Indien een auto tijdens de formatieronde in de rondte gaat, dient deze wagen verplicht op het einde van de grid plaats te nemen.
- 12.5 De startgrid wordt gevormd door twee rechte rijen naast elkaar met respect voor artikel 11.5 van het huidige reglement en een persoon van elk team moet aanwezig zijn op de startgrid vanaf het signaal PIT-OPEN om zijn wagen te ontvangen op zijn aangewezen plaats.
- 12.6 De plaats van een voertuig dat onmogelijk de startgrid kan bereiken, wordt vrijgelaten. De andere voertuigen behouden hun positie op de startgrid.
- 12.7 De plaats van de pole positie wordt ten laatste verduidelijkt tijdens de briefing.
- 12.8 Standaard Procedure:
- De voertuigen bestuurd door een van de rijders verlaten de pitgarages om hun formatieronde af te leggen;
  - Ze stoppen op het circuit ter hoogte van de startlijn voor de eerste voertuigen en in de startorde;

- De rijders onderwerpen zich aan de richtlijnen van de verantwoordelijken voor de startgrid en de motoren staan uit;
- De Pitlane sluit
- Bord 5';
- Bord 3': evacuatie van de grid;
- Bord 1';
- Bord 30";
- Groene vlag en start van de formatieronde achter de wagen van de wedstrijdleiding;
- Inhalen VERBODEN.

Na afloop van de formatieronde begeeft de wagen van de wedstrijdleiding zich richting Pitlane en:

Bij een procedure 'Stilstaande start' stoppen de voertuigen op hun plaats op de startgrid. Wanneer alle voertuigen op hun juiste plaats op de startgrid staan, toont de starter het bord 5" en zet hij het rode licht aan. In een tijdspanne van 4 tot 7 seconden na het verschijnen van het rode licht, wordt de start van de race gegeven door middel van een groen licht (en/of het doven van het rode licht) of bij gebrek hieraan het neerhalen van de nationale vlag.

Bij een procedure 'Rollende start' brandt het rode licht en begeven de voertuigen zich aan gematigd tempo naar hun plaats op de startgrid. De start wordt gegeven door een groen licht (en/of het doven van het rode licht) of bij gebrek hieraan het neerhalen van de nationale vlag.

Ieder voertuig dat zich in de pitlane bevindt op het moment van de start van de race moet de start nemen door de instructies van de pitcommissarissen te volgen en na de laatste wagen die op de startgrid heeft plaatsgenomen.

- 12.9 Als de Wedstrijdleiding in de loop van de startprocedure beslist om de start uit te stellen, wordt er een bord 'START DELAYED' getoond op de loopbrug aan de start.
- 12.10 Als een voertuig een probleem kent tijdens de formatieronde of in de rondte is gegaan, start die auto achteraan de grid.
- 12.11 Als de ronden officieel geteld worden door telemetrie, is geen enkele klacht mogelijk en zijn de teams verantwoordelijk voor de elektronische behuizing in hun wagen. In dat geval wordt er enkel rekening gehouden met de ronden die elektronisch geteld zijn.
- 12.12 De zwart-witgeblokte vlag wordt getoond bij de controlelijn aan de best geklasseerde, bewegende wagen op het circuit aan het einde van de ronde waarin de voorgeschreven tijd voor de race is afgelopen. De controlelijn bestaat uit één enkele lijn op het circuit. De winnende wagen moet de aankomstlijn op het circuit overschrijden. De laatste ronde van de leider moet afgelegd worden in maximaal 3 keer de snelste officiële tijd.
- 12.13 Na de aankomst moeten alle wagens de richtlijnen volgen van de Officials.

### **ARTIKEL 13 – De race en zijn implicaties**

De maximale duur van een rijbeurt van één enkele rijder (pitstop inbegrepen) mag niet langer zijn dan drie uur, te tellen vanaf het verlaten van de pitlane tot het binnenrijden van de pitlane. Na drie uur wedstrijd is een pauze van een uur verplicht.



Voor de wedstrijden van 12 uren of meer:

- Een pauze van een uur is verplicht tussen elke rijbeurt;
- Eenzelfde piloot mag niet meer dan tien uren achter het stuur zitten.

*(Deze punten zijn eveneens van toepassing indien een piloot is ingeschreven op meerdere voertuigen)*

Alle wagens op het circuit met een panne en/of na een ongeval, kunnen naargelang de mogelijkheden van de Wedstrijdleiding teruggebracht worden naar de pitlane. De wagens mogen hun race voortzetten nadat ze zijn teruggebracht. Vooraleer een voertuig in panne kan teruggebracht worden, moet die gesleept kunnen worden met de vier wielen (of wachten op een SAFETY CAR-procedure).

Een voertuig waarvan de herstelling duidelijk niet mogelijk is, wordt niet teruggebracht. Een voertuig dat verlaten is door zijn rijder wordt niet teruggebracht.

#### *INTERVENTIEPROCEDURE 'SAFETY CAR':*

Een of meerdere Safety Car(s) wordt/worden ter beschikking gesteld om de race te neutraliseren, enkel en alleen na een beslissing van de Wedstrijddirecteur.

De wagen draagt de woorden 'SAFETY CAR' in karakters met gelijkaardige afmetingen aan die van de wedstrijdnummers, op de achterkant. De Safety Car is uitgerust met oranje zwaailichten op het dak, wordt bestuurd door een ervaren circuitrijder en heeft een observator aan boord die alle wedstrijdagens kan herkennen en onophoudelijk in radiocontact staat met de Wedstrijdleiding.

Op vraag van de Wedstrijddirecteur zullen alle veiligheidsposten de vaste gele vlaggen tonen (op de plaats van het incident) en 'SC'-vlaggen die behouden blijven tot het einde van de Safety Car-interventie. De Safety Car zal met de zwaailichten aan onmiddellijk op het circuit verschijnen, ongeacht waar de leider in de wedstrijd zich bevindt.

Alle wagens in wedstrijd volgen in één lijn achter de Safety Car, aan dezelfde snelheid. Inhalen is strikt verboden, tenzij een wagen met een signaal wordt gevraagd om de Safety Car in te halen. Tijdens de interventie van de Safety Car zal de pitlane altijd open zijn en bij de uitgang het licht op groen staan, behalve wanneer de Safety Car de start/aankomstlijn voorbijrijdt en dit tot de laatste wagen in de lijn achter de Safety Car voorbij de pitlane-uitgang is gekomen.

Wanneer de Wedstrijddirecteur het einde van de interventie van Safety Car aankondigt, zal die een (halve) ronde van het circuit afleggen zonder de zwaailichten, het signaal voor de veiligheidsposten om de vlaggen en de borden weg te halen, vanaf het ogenblik dat de laatste wagen in de lijn achter de Safety Car de sector heeft verlaten.

Wanneer de Safety Car het circuit verlaat, zullen groene vlaggen en (eventueel) groene lichten getoond worden aan alle baanposten. De wedstrijd wordt op dat moment hervat. De groene vlaggen worden na één ronde verwijderd.

Elke ronde afgelegd tijdens de interventie van de Safety Car zal meegeteld worden voor de wedstrijd.

#### **ARTIKEL 14 – Betekenis van de Vlaggen**

De reglementering betreffende de vlaggen is identiek aan de internationale sport code van de FIA en zijn bijlagen. Het is de taak van de rijders om hun betekenis te kennen alvorens het circuit te betreden.

## **ARTICLE 15 – Pitgarages**

### *A) Veiligheid en organisatie Pitlane*

- 15.1 HET IS VERBODEN TE ROKEN IN DE GARAGES EN DE PITLANE.
- 15.2 De Pitlane wordt afgebakend door de panelen PIT ENTRY en PIT EXIT.
- 15.3 In de wedstrijd of de oefensessies is het absoluut VERBODEN om de Pitlane in te rijden via de uitgang.
- 15.4 De maximale snelheid toegelaten in de Pitlane wordt getoond aan de ingang en/of meegedeeld tijdens de briefing. Radarcontroles kunnen uitgevoerd worden.
- 15.5 Om veiligheidsredenen is de toegang tot de pitgarages verboden voor personen die niet betrokken zijn bij het team.
- 15.6 De toegang tot de Pitlane is verboden voor kinderen jonger dan 16.
- 15.7 Laswerk is verboden in de pitgarages en de Pitlane. Dezelfde regel geldt voor het gebruik van een apparaat dat vonken opwekt (slijpschijf...). Een laszone wordt eventueel voorzien en bepaald in het bijzonder reglement van de wedstrijd.  
  
Tijdens de interventie draagt de assistentie de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het werk. Het is verboden om het voertuig uit de Pitlane te halen voor eender welke reden ten straffe van de diskwalificatie.
- 15.8 Tijdens het nevenprogramma moeten de voertuigen geparkeerd worden in de pitgarages of terugkeren naar de toegewezen paddock (bijzonder wedstrijdreglement). De Pitlane moet volledig vrijgehouden worden.
- 15.9 Het personeel van de teams mag zich alleen in de Pitlane bevinden wanneer het voertuig op het circuit rijdt, op uitzondering van het personeel aan de signalisatiemuur.
- 15.10 Het personeel aan de signalisatiemuur moet verplicht een onderscheidende aanduiding dragen geleverd door de organisatie.
- 15.11 Als een voertuig zijn garage voorbijrijdt, kan hij enkel door de teamleden teruggeduwd worden. Achteruitrijden is in geen geval toegelaten.

### *B) Inrichting van de Pitgarages*

- 15.12 Het gebruik van de garage is pas mogelijk na in het invullen van een 'plaatsbeschrijving' door de paddockverantwoordelijke of zijn vertegenwoordiger en in aanwezigheid van de teamverantwoordelijke. Na afloop van de wedstrijd en alvorens het circuit te verlaten, wordt een plaatsbeschrijving gemaakt volgens dezelfde voorwaarden. Die 'Plaatsbeschrijvingen' worden zowel door de paddockverantwoordelijke als de teambaas getekend. De opvouwbare kranen en de flexibele lucht- of lichtsteunen mogen de breedte van de werkzone niet overschrijden en zich niet op minder dan twee meter boven de grond bevinden. De verlichting moet naar de binnenzijde van de pitgarage gericht zijn. Geen enkel materiaal mag door middel van boren of

schroeven vastgemaakt worden aan de circuitinstallaties. Een strook van minstens 2 meter om een doorgang te vormen voor de veiligheidsdiensten moet vrij blijven achter de pitgarage aan de zijde van de paddock.

Tijdens de plaatsbeschrijving wordt een controle van de brandblussers uitgevoerd.

### *C) Inrichting van de signalisatiemuur*

15.13 De signalisatie-installaties mogen de volgende afmetingen niet overschrijden:

- Hoogte: 2.20 m boven het niveau van het circuit
- Breedte: 1.50 m langs de muur
- Diepte: 0.75 m maximaal

Die installaties moeten voldoende rigide zijn en gemaakt uit doorschijnende materialen, op zijn minst voor het gedeelte dat de hoogte van de muur overschrijdt, en de muur zelf niet voorbijgaat. Paraplu's en parasols zijn verboden.

Bij het vastmaken van materiaal aan de signaalmuur mag de muur niet beschadigd worden (niet boren en niet schroeven).

15.14 Elke publiciteit of affichering van publicitaire of promotionele aard in de pitgarages van de deelnemers is strikt verboden zonder het akkoord van de promotor van de meeting.

15.15 Het is verboden om het videosignaal (klassement, beelden, circuit) te gebruiken zonder het voorafgaande akkoord van de promotor of de organisator.

### **ARTIKEL 16 – Pitstop- en tankprocedure**

16.1 Tijdens de pitstop mogen maximum 4 personen (voorzien van een oranje armband) rechtstreeks tussenkomen op het voertuig. De personen (maximum 2) die de rijder helpen zijn veiligheidsgordels vast te maken, zijn niet inbegrepen in deze vier personen. Allen moeten op zijn minst een overall dragen die hen fysiek beschermt tegen de hitte, vuur en eventuele blessures. Een short en korte mouwen zijn verboden.

16.2 Tijdens een interventie op een voertuig is het toegelaten om de auto in de pitgarage te plaatsen, maar de poort moeten open blijven. In dat geval is het aantal personen dat kan tussenkomen op het voertuig niet meer beperkt tot 4.

16.3 Het is verboden te tanken wanneer het voertuig in de pitgarage of op de startgrid staat.

16.4 Het is verboden om water te gebruiken om benzinesporen van de carrosserie of de grond te verwijderen. Het gebruik van absorberende producten is verplicht om de sporen te verwijderen.

16.5 Rijderswissels gebeuren UITSLUITEND in de pitlane of in de box.

16.6 Iedere rijder die zich aan zijn pitgarage meldt, is verplicht om de motor van zijn wagen stil te leggen. De wagens mag slechts stilgelegd worden met een lid van het team voor de wagen die enkel en alleen gebruik maakt van het systeem "LOLLIPOP".

- 16.7 Een wagen mag enkel zonder draaiende motor achterwaarts bewegen. Het voertuig moet geduwd worden door de teamleden.
- 16.8 Alleen de benzine vermeld in het technisch reglement is toegelaten.
- 16.9 Benzinetransport: in de paddock en de pitgarages is benzinetransport enkel mogelijk met daarvoor voorziene jerrycans of vaten, met een maximum van 60 liter per jerrycan of vat. De getransporteerde jerrycans of vaten moeten vastgemaakt worden aan de transportwagen. De medewerkers van het benzinetransport moeten tijdens de volledige operatie uitgerust zijn met een geldige poeder- of schuimbrandblusser van 5 kg in goede staat.
- 16.10 Een stockage van maximaal 100 liter per pitgarage is toegelaten, ongeacht het aantal voertuigen in de garage.
- 16.11 Het tanksysteem moet conform het technisch reglement zijn.
- 16.12 Het verlies van benzine tijdens een pitstop wordt gesanctioneerd met een boete van €200 en de verplichting om het benzinesysteem opnieuw in goede staat te brengen. De reparaties mogen geen tijdelijk karakter hebben. Een inbreuk op die verplichting heeft de diskwalificatie tot gevolg.
- 16.13 Elke benzinebevoorrading mag uitsluitend in de voorziene zone gebeuren. Wanneer de tankstop plaatsvindt in de pitlane, mag de rijderswissel tegelijk worden uitgevoerd, maar er is geen enkele interventie toegelaten. Eén persoon, samen met de rijder die uit de auto stapt, mag de andere rijder helpen zijn veiligheidsgordels vast te maken.
- 16.14 Tijdens de volledige duur van de tankstop is de aanwezigheid van een medewerker en zijn brandblusser verplicht. Elke tankstop kan uitsluitend uitgevoerd worden aan het begin of het einde van een pitstop. Tijdens de bevoorrading moet de wagen op zijn wielen blijven staan en moeten de wielen in contact zijn met de grond.
- 16.15 De rijder mag in de auto blijven tijdens de volledige duur van de bevoorrading. De motor mag niet draaien.
- 16.16 De teambaas moet zich ervan verzekeren dat een mecanicien zich met een geldige brandblusser in goede staat (minimale capaciteit: 5 kg) op minimaal 2 en maximaal 4 meter van de vuldop van de wagen bevindt tijdens de volledige duurtijd van de benzinestop en dat al het personeel een brandwerende overall, een brandwerende muts, stevige en dichte schoenen, brandwarende handschoenen en een bril of dichte helm draagt.
- 16.17 De auto mag de pitgarage pas verlaten wanneer de veiligheidsgordels en de helm van de rijder correct zijn vastgemaakt en de rijder zijn volledige veiligheidsuitrusting draagt.
- 16.18 De rijder moet zijn voertuig verplicht stoppen aan het verkeerslicht bij de uitgang van de pitlane. De medewerker aan de pitlane-uitgang identificeert de rijder aan het stuur, controleert de CT-sticker en geeft het signaal om weer het circuit op te rijden.
- 16.19 Een wagen mag slechts in zijn box plaatsnemen door geduwd te worden door de leden van het team (maximum 4 personen) en dit enkel achterwaarts.

## ARTIKEL 17 – Klassementen / Challenges

De voorlopige kalender van het Belgisch kampioenschap C1 Racing Cup 2024 is de volgende.

06-07 april	Terlaemen Cups	Circuit Zolder (B)
18-20 mei	Magny Cours Cups	Circuit de Nevers Magny Cours (F)
17 augustus	Coupe d'Été	Circuit de Croix-en-Ternois (F)
18-20 oktober	24 Heures 2CV	Circuit Spa-Francorchamps (B)
16-17 november	Trophée du Nord	Circuit de Croix-en-Ternois (F)

- 17.1 De zwart-witgeblokte vlag wordt getoond aan de best geklasseerde wagen in beweging op het circuit op het einde van de voorgeschreven wedstrijdperiode wanneer die de controlelijn overschrijdt. De controlelijn bestaat uit één enkele lijn op het circuit.
- 17.2 Na het signaal voor het einde van de race gekregen te hebben, volgen alle voertuigen de instructies van de officials.
- 17.3 De start- en finishlijn bevinden zich mogelijk niet op dezelfde plaats. Waar die lijnen en het gesloten wagenpark zich bevinden, wordt verduidelijkt in het bijzonder wedstrijdreglement of tijdens de briefing.
- 17.4 De Wedstrijdleiding behoudt zich het recht om elke wedstrijd te stoppen voor de gestelde termijn, als de omstandigheden dat rechtvaardigen.
- 17.5 De best geklasseerde rijders na elke wedstrijd worden beloond met een trofee (beker, plaat...).
- 17.6 Om geklasseerd te worden, moet iedere wagen ten minste 50% van de afgelegde afstand van de eerste winnaar afgelegd hebben en de aankomstlijn op de piste hebben overschreden. De minimale rijtijd per rijder bedraagt 15% om geklasseerd te worden.
- 17.7 De winnaar van iedere race ontvangt 100 punten, ongeacht het aantal deelnemers aan de start van de race. De tweede krijgt 90 punten, de derde 80, de vierde 75, de vijfde 70, de zesde 65, de zevende 60, de achtste 55, de negende 50, de tiende 45 en daarna 44, 43, 42, enz., tot de laatst geklasseerde (Nota: voor de races over 24 uur worden punten uitgereikt na 12 uur en aan het einde van de race).
- 17.8 Behalve voor de races over twaalf uur en meer, is een minimum van 1 pitstop per aangevallen schijf van twee uur wedstrijd verplicht. Deze verplichte pitstop bestaat uit een pilotenwissel of een simulatie van pilotenwissel. Bij de simulatie van een pilotenwissel dient de aan het stuur zittende piloot uit te stappen, de deur te sluiten en mag pas weer instappen na het uitvoeren van deze 2 akties.
- 17.9 Een auto die het aantal pitstops niet heeft gerespecteerd, krijgt een straf van drie ronden per gemiste pitstop.
- 17.10 De titel van kampioen van de C1 Racing Cup wordt uitgereikt aan de rijder die het grootste aantal punten heeft verzameld aan het einde van het seizoen. In geval van een ex aequo, wordt het grootste aantal overwinningen in rekening gebracht. Als de ex aequo blijft bestaan, wordt er gekeken naar het grootste aantal 2<sup>de</sup>, 3<sup>de</sup>, enz. plaatsen.

- 17.11 De titel van kampioen van de C1 Racing Cup Junior wordt uitgereikt aan de rijder geboren na 01/01/2003 die het grootste aantal punten heeft verzameld aan het einde van het seizoen. In geval van een ex aequo, wordt het grootste aantal overwinningen in rekening gebracht. Als de ex aequo blijft bestaan, wordt er gekeken naar het grootste aantal 2<sup>de</sup>, 3<sup>de</sup>, enz. plaatsen.

De titel van kampioen van de C1 Racing Cup Vrouw wordt uitgereikt aan de rijdster die het grootste aantal punten heeft verzameld aan het einde van het seizoen. In geval van een ex aequo, wordt het grootste aantal overwinningen in rekening gebracht. Als de ex aequo blijft bestaan, wordt er gekeken naar het grootste aantal 2<sup>de</sup>, 3<sup>de</sup>, enz. plaatsen.

- 17.12 In geval van een technische non-conformiteit tijdens of na de wedstrijd, in overeenstemming met de bepalingen van de Sport Code, worden sancties genomen door het College van Sportcommissarissen (gaande tot de diskwalificatie van de wedstrijd).
- 17.13 Als een race definitief wordt stopgezet, wordt er geen enkel punt uitgereikt als de leider minder dan twee ronden heeft afgelegd. De helft van de punten wordt toegekend als de leider meer dan twee ronden en minder dan 75% van de voorziene duur van de race heeft vervolledigd. De totaliteit van de punten wordt uitgereikt als de leider meer dan 75% van de voorziene duur van de race heeft afgelegd.

Als het signaal voor het einde van de race wordt gegeven voor eender welke reden vooraleer het leidende voertuig de volledige duur van de wedstrijd heeft afgelegd, wordt de race als beëindigd beschouwd op het moment waarop het leidende voertuig voor de laatste keer voorbij de finishlijn kwam voor het signaal werd gegeven. Als het signaal voor het einde van de race vertraging oploopt voor welke reden ook, wordt de race als beëindigd beschouwd op het moment waarop de race had moeten eindigen.

- 17.14 De podiumceremonie is verplicht voor alle piloten, die hun pilotenuitrusting moeten dragen (tzv hun overall volledig aan). Elke afwezigheid, behalve in geval van overmacht als dusdanig erkend door de Sportcommissarissen, zal bestraft worden met een puntenaftrek voor het kampioenschap te bedrage van 25% van de behaalde punten tijdens de meeting.

## **ARTIKEL 18 – Divers**

- 18.1 Elke betwisting betreffende het technisch reglement, de wedstrijddiscipline of het sportief reglement moet schriftelijk gericht worden aan de Wedstrijdleiding en in de tijdspanne voorzien in de Sportcode van de RACB Sport. De voorziene waarborg door de RACB moet contant betaald worden.
- 18.2 Alle gevallen die niet opgenomen zijn in het huidige reglement en het bijzonder wedstrijdreglement, worden beoordeeld door het College van Sportcommissarissen. In dezelfde zin zal elke betwisting betreffende de toepassing van het sportief reglement doorverwezen worden naar het College van Sportcommissarissen.
- 18.3 De Wedstrijdleider kan het College van Sportcommissarissen de wijziging van elk punt in het bijzonder wedstrijdreglement voorstellen in geval van veiligheidsoverwegingen. In dat geval worden de deelnemers op de hoogte gebracht via een additief en de publicatie op het officiële mededelingenbord.

- 18.4 Er is geen enkele terugbetaling voorzien, noch volledig noch gedeeltelijk, voor de deelnemers gediskwalificeerd door het College van Sportcommissarissen.
- 18.5 Iedere rijder van de verschillende teams moet kennis genomen hebben van de totaliteit van het reglement en een afstand van verhaal getekend hebben alvorens deel te nemen aan de wedstrijd.
- 18.6 Het is de verantwoordelijkheid van de teambaas dat ieder lid van zijn team het huidige reglement volgt en zich ten allen tijde gedraagt in overeenstemming met de filosofie van de C1 Racing Cup.

## **ARTIKEL 19 – STRAFTABEL**

Zie bijlage 1. De vermelde straffen sluiten niet uit dat andere straffen door het College van Sportcommissarissen kunnen opgelegd worden.

## **ARTICLE 20 – Sportieve geschillen**

- 20.1 De rijders en deelnemers moeten in eerste instantie observeren en blijk geven van een correcte attitude.
- 20.2 Om een sportief geschil op te lossen, kunnen de deelnemers en/of bestuurder zich richten tot een sportrechtbank, ingesteld door RACB Sport, en niet tot het Strafrecht, de Burgerlijke of de Handelsrechtbank.
- 20.3 Door het feit van deelname stelt het team en/of de bestuurder RACB Sport, C1RT, de organisatoren en hun vertegenwoordigers, werknemers en elk van hen in het bijzonder, vrij van elke verantwoordelijkheid wat betreft de acties, kosten, uitgaven, vorderingen en klachten over blessures of overlijdens, verliezen of schade aan zijn persoon, zijn eigendom, wat ook de oorzaak of het resultaat van zijn deelname aan de wedstrijd is, of het al dan niet een direct of indirect gevolg is van een nalatigheid of een fout van deze organisatoren, en hun vertegenwoordigers of hun werknemers, van C1RT of RACB Sport.
- 20.4 Door het feit van deelname erkent het team en/of de bestuurder RACB Sport en de organisator competent om de sportieve en technische feiten te beoordelen.

## **ARTICLE 21 – Interpretatie**

De Franse versie van het huidige Sportieve Reglement vormt de definitieve tekst als referentie in geval van een verschil in interpretatie. De titels in het document zijn verwoord voor het gemak en maken geen deel uit van het Sportief Reglement.

## **ARTICLE 22 – Goedkeuring**

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 11/03/2024 met visanummer S01-C1RC/B24.