



# Belgian Touring Car Series (BTCS) 2010

## Sportreglement

### PAGINA INDEX

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

BIJLAGE 1 – Deelnameformulier

BIJLAGE 2 – Standaardbestraffingen 2010

## INLEIDING

Het Nationaal Sport Code zal van toepassing zijn op alle wedstrijden meetellend voor de BTCS 2010 met uitzondering van de artikels die gewijzigd werden en zowel de wijzigingen vermeldt via de Internet site van de RACB Sport.

### ART. 1: DEFINITIES - OMSCHRIJVING

- 1.1 SpeedWorld Promotion, hierna ook de promotor genoemd, gevestigd in de Hoge Wei 37, 1930 Zaventem, organiseert de BTCS 2010, hierna ook de Serie genoemd. Deze naam wordt erkend en gesanctioneerd door RACB Sport en is eigendom van de promotor.  
  
De promotor is belast met het verspreiden van de informatie onder de deelnemers voor de meetings.
- 1.2 De BTCS 2010 wordt georganiseerd in overeenstemming met de bepalingen van de internationale sportcode 2010 (de "Code") en zijn bijlagen van de FIA, het jaarboek 2010 en zijn bijlagen van RACB Sport, onderhavig reglement en gebeurlijk het Bijzonder en/of het Aanvullend Reglement, waaraan alle deelnemers, teamchefs, piloten, hun aangestelde en afgevaardigden zich onderwerpen door hun deelname. Alle betrokken partijen (FIA, RACB Sport, organisator, 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 Dit Sportreglement werd op **03 februari 2010** gepubliceerd en treedt met onmiddellijke ingang in werking. Het vervangt en annuleert vanaf de datum van publicatie alle voorgaande Sportreglementen.
- 1.4 De promotor behoudt zich het recht voor om, na samenspraak met RACB Sport één of meerdere wijzigingen aan dit reglement aan te brengen. Alle betrokken partijen worden hiervan op de hoogte gebracht door middel van een nota op het officiële uithangbord.
- 1.5 De Franse tekst van dit Sportreglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Sportreglement.

### ART. 2: DEELNEMINGSMODALITEITEN

#### 2.1 Gebruiksrecht van de infrastructuur

- 2.1.1 Deze Serie is voorbehouden aan wagens die door een geldige deelnemer zijn ingeschreven en die conform zijn aan het Technisch Reglement van de BTCS 2010. Het maximum aantal toegelaten wagens tot de trainingen en de wedstrijden wordt bepaald door bijlage O van het FIA reglement. In het geval van de "12 Heures de Spa-Francorchamps" gaat het over 92 wagens die toegelaten worden tot de start.

Een afwijking kan echter bekomen worden via de Circuit Homologatie Commissie, maar moet goedgekeurd worden door RACB Sport.

- 2.1.2 Om te kunnen deelnemen aan de meetings van de BTCS 2009 dient iedere deelnemer per wagen een gebruiksrecht te betalen ter verwerving van:
  - Automatische inschrijving in de BTCS;
  - Deelnamerechten aan de meeting;
  - Forfaitair bedrag die de technische, sportieve en organisatorische kosten dekken;
  - Deelname aan promotionele kosten van de BTCS en de verschillende diensten verleend aan de deelnemenden;
  - a) Per meeting, per wagen (behalve de 12 Uren van Spa-Francorchamps) 1000 euro + BTW (klassen T1, T2, T3, S3, D)
  - b) Per meeting, per wagen (behalve de 12 Uren van Spa-Francorchamps) 1500 euro + BTW (klassen T4, S1 en S2)

- c) 12 Uren van Spa-Francorchamps, stand inbegrepen, 2750 euro + BTW (klassen T1, T2, T3, S3, D)
- d) 12 Uren van Spa-Francorchamps, stand inbegrepen, 3500 euro + BTW (klassen T4, S1, S2).
- e) Voor heel het seizoen, per wagen: reductie met 20 %, indien betaald voor 31 maart 2010.
- f) 24 Uren van Zolder (buiten kampioenschap)
  - Classes T1, T2, T3, S3, D : 3000 euros + BTW indien inschrijving voor gans het seizoen
  - Classes T1, T2, T3, S3, D : 4000 euros + BTW indien inschrijving voor 1 wedstrijd
  - Classes T4, S1 et S2 : 4000 euros + BTW indien inschrijving voor gans het seizoen
  - Classes T4, S1 et S2 : 5000 euros + BTW indien inschrijving voor 1 wedstrijd
- g) 10 Uren van Zolder (buiten kampioenschap)
  - Classes T1, T2, T3, S3, D : 2000 euros + BTW indien inschrijving voor gans het seizoen
  - Classes T1, T2, T3, S3, D : 2500 euros + BTW indien inschrijving voor 1 wedstrijd
  - Classes T4, S1 et S2 : 2560 euros + BTW indien inschrijving voor gans het seizoen
  - Classes T4, S1 et S2 : 3200 euros + BTW indien inschrijving voor 1 wedstrijd
- h) De tarieven worden met 10% vermeerderd indien de betaling ter plaatse wordt uitgevoerd.

De deelnamerechten dienen betaald te worden op rekeningnummer ING N° 363-0687909-95 van SpeedWorld Promotion met de vermelding BTCS 2010.

Bij de inschrijving vermeldt de deelnemer de piloot/piloten die de wagen zal/zullen besturen tijdens de meeting.

- 2.1.3 De promotor kan per meeting en na betaling van het gebruiksrecht, wagens toelaten in een divisie volgens de technische eigenheid van de wagen. De teams verbinden er zich toe het deelnameformulier (Zie bijlage 1) en de Identiteitskaart van het voertuig (zie bijlage 1 van het Technisch Reglement BTCS 2010) of Bijlage 2 van het Technisch Reglement BTCS 2010 voor de Divisie Silhouette volledig ingevuld voor de sluitingsdatum van inschrijving van de betreffende meeting te sturen naar SpeedWorld Promotion.

De promotor en RACB Sport kunnen uitzonderlijk een wagen toestaan dat niet voldoet aan het Technisch Reglement BTCS 2010, in dit geval dient de deelnemer een afwijking hierop aan te vragen.

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

- 2.1.4 De gebruiksrechten blijven eigendom van de promotor, zelfs indien het toegekende wedstrijdnummer de start niet neemt. Geen enkele terugbetaling wordt gedaan, noch totaal, noch gedeeltelijk aan een wedstrijdnummer dat wordt uitgesloten door de Wedstrijdleiding. Het gebruiksrecht wordt enkel volledig terugbetaald bij het afgelasten van de Serie of een weigering van de deelname door de promotor.

Bij eventuele terugbetaling zal € 100 ingehouden worden voor registratiekosten.

## 2.2 Praktische regeling

- 2.2.1 Alle bijkomende informatie over het BTCS 2010, wordt verstuurd naar het correspondentieadres of e-mail adres zoals vermeld op het deelnameformulier.
- 2.2.2 Eventuele rekeningen ten opzichte van de promotor dienen vóór de documentencontrole van de promotor te worden vereffend, op straffe van uitsluiting uit de meeting.
- 2.2.3 Schade aan de omloop of aan de installaties waarbij de promotor betrokken is en aan de roerende en/of onroerende goederen van, of beheerd door SpeedWorld Promotion, dient onmiddellijk 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.

### 3.2 Piloten

De BTCS 2009 staat open voor:

- Houders van een internationale FIA A, B of C vergunning;
- Houders van minimum een Belgische C-Circuit Stage vergunning (Toerisme en Silhouet < 2000 cc);
- Europese vergunninghouders van eenzelfde niveau, zonder toelating van hun ASN;
- Andere buitenlandse vergunninghouders van eenzelfde niveau, met toelating van hun ASN en in akkoord met RACB Sport.

Voor wedstrijden verreden tijdens de nacht, is minimaal een Belgische C-Circuit vergunning vereist. Een Belgische C-Circuit Stage vergunning kan aanvaard worden, enkel na goedkeuring van RACB Sport.

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

### 3.3 Controle van de vergunningen

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

Tijdens de sportieve controle van de eerste meeting van het seizoen, zorgt de promotor ervoor in het bezit te zijn van een kopie van alle vergunningen van de piloten en concurrenten, deelnemend aan de eerste meeting van de BTCS 2010.

Elke nieuwe piloot en/of deelnemer die zich inschrijven tijdens het seizoen, alsook de piloten die in de loop van het seizoen van wedstrijdnummer veranderen, moeten zich tijdens de sportieve controle aanbieden. De organisator-promotor maakt een kopie van de piloten en deelnemersvergunningen, en bewaard deze in een dossier.

## ART. 4: MEETINGS

4.1 Het maximum aantal meetings voor de Serie is 8, het minimum 5. De definitieve lijst der meetings wordt uiterlijk op 2 maart 2010 gepubliceerd. In geval van overmacht behoudt SpeedWorld Promotion zich het recht één of andere datum, alsook het formaat van de meetings, te veranderen.

4.2 De voorlopige kalender (onder voorbehoud van wijzigingen):

April 9, 10, 11	Kick Off	Zolder	2 x 90'
May 15, 16	X-Days	Zolder	2 x 90'
June 4, 5, 6	12 Heures de Spa	Francorchamps	721'
July 9, 10	25 Heures VW Fun Cup	Francorchamps	2 x 60'
September 17, 18, 19	Francorchampagne	Francorchamps	2 x 90'
October 8, 9, 10	FIA GT Championship	Zolder	2 x 60'

Not included in the Championship :

August 18, 19, 21, 22	24 Hours of Zolder	Zolder	1440'
November 13	10 Hours of Zolder	Zolder	600'

## ART. 5: DIVISIES EN KLASSEN

### 5.1 Indeling in Divisies en klassen

De deelname aan de BTCS 2010 is voorbehouden aan wagens die in of na 1990 werden gebouwd (behalve de afwijking voor wagens die deelnamen aan de BTCS in 2006), toebehorend tot de volgende klassen:

#### Divisie Toerisme:

De BTCS 2010 staat open voor alle Toerwagens, berlines en coupés met 4 plaatsen, die op de lijst staan van de Revue Automobile Suisse. Deze kan worden aangevuld door de RACB Sport. De organisator-promotor en de RACB Sport kunnen eisen dat een deelnemer een voor het wegverkeer ingeschreven model voorstelt om een vergelijking mogelijk te maken.

Toerwagens die in serie worden gebouwd en daarna aangepast met een kit (FIA-homologatie) Art. 263 van de geldige Bijlage J FIA (Super 2000 op Circuit).  
Supertoerwagens Art. 262 van Bijlage J FIA 2002 (Group ST).

De indeling van de modellen in de Klassen zal worden bepaald door de organisator-promotor en door de RACB Sport, conform de tabel in het Technische Reglement van de BTCS 2010.

#### Divisie Silhouet :

Daarnaast staat de BTCS 2010 ook open voor :

- Met een buizenchassis van het type "Silhouet", berlines, coupés met 4 plaatsen en 2+2, zoals die werden ingezet in het FFSA-Kampioenschap van France Supertourisme 2001-2005,
- BTCS Silhouet en Silhouet Light 2003-2009,
- Renault Megane Trophy Endurance,
- Silhouet Solution F 2006-2009" conform aan zijn homologatiefiche,
- Silhouet welke gebruik maakt van een mechaniek Solution F 2006-2009 en een koetswerk goedgekeurd door RACB Sport.
- Diester Cup 2004-2009 conform aan zijn homologatiefiche
- Roadster Cup conform aan zijn homologatiefiche
- Buizenchassis van het type Silouhet dat het reglement van de BTCS 2010 respecteerd, met goedkeuring van RCB Sport

Het chassis moet conform blijven aan de specifieke reglementering voor Silhouet FFSA of goedgekeurd zijn door de FIA of de RACB Sport. Het chassis moet voorzien zijn van een koetswerk van een merkentype dat vermeld staat in de lijst uitgegeven door de Revue Automobile Suisse of goedgekeurd door RACB Sport. Elke deelnemer is verplicht de herkomst van het chassis mee te delen op het deelnameformulier.

Iedere aanvraag voor een eventuele nieuwe homologatie of uitbreiding van homologatie voor het seizoen 2010, dient gelijktijdig overgemaakt te worden aan RACB Sport en SpeedWorld Promotion.

De koetswerkhomologatie aanvragen voor de wagens die niet deelgenomen hebben aan de vorige BTCS series of de eventuele homologatieextenties voor het seizoen 2010 dienen gelijktijdig overgemaakt te worden aan RACB Sport en SpeedWorld Promotion. De aanvrager zal het schriftelijk akkoord moeten melden van de titularis van de rechten op de originele koetswerktekening, of van zijn wettelijke vertegenwoordiger waarvan de Silouhet gecopieerd of geïnspireerd is.

#### Divisie Gast (Guests)

Guest wagens zijn wagens die niet volledig conform zijn aan het Technisch Reglement BTCS 2010, maar die, op basis van een technisch dossier, uitzonderlijk voor één meeting aanvaard worden door RACB Sport en de promotor.

Indien het nodig blijkt kwalificaties te organiseren om het maximale aantal wagens te bepalen die aan de start mogen komen (zie Art 2.1.1), zullen de Guest wagens worden ingedeeld in de Klasse waartoe zij zouden behoren mochten ze volledig conform zijn aan het Technisch Reglement BTCS 2010. Deze wagens en hun piloten scoren geen punten voor de verschillende Titels.

## 5.2 Drukvulling

Handicaps voor motoren:

- Drukgevulde motor – benzine : cilinderinhoud x 1.7
- Drukgevulde motor – diesel : cilinderinhoud x 1.5
- Drukgevulde motor < 1600cc : cilinderinhoud x 1.2
- Alternatieve zuigers of rotors: (volume dat wordt vastgesteld tussen maximale en minimale capaciteit van de werkkamer) x 1.5

## ART. 6: DE SERIE

### 6.1 Titels

- 6.1.1 De titel **Belgian Touring Car Driver Champion 2019** wordt toegekend aan de piloot die het hoogste aantal punten heeft gescoord. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden, behalve één (\*).
- 6.1.2 De titel **Junior Trophy 2009** wordt toegekend aan de piloot die het hoogste aantal punten heeft gescoord in functie van een specifiek klassement minder dan 2 liter, voorbehouden aan T1, T2 en S3. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden, behalve één (\*).
- 6.1.3 De titels **Belgian Touring Car Class winners 2009** (per klasse, 8 in 't totaal) worden toegekend aan de piloten die het hoogste aantal punten hebben gescoord in hun respectievelijke klasse. Alle verkregen resultaten gedurende de effectief gereden meetings zullen opgeteld worden, behalve één (\*).
- 6.1.4 En één **Merkentrofee**. Voor de toekenning van dit trofee tellen alle resultaten.
- 6.1.5 Voor elk van deze titels zal een specifiek klassement opgesteld worden.

### 6.2 Punten

- 6.2.1 Per wedstrijd wordt een algemene wedstrijduitslag en een uitslag per Klasse opgemaakt.

De punten voor de titel **Belgian Touring Car Driver Champion 2010** (zoals beschreven in Art. 6.1.1) zullen bij elke wedstrijd volgens volgend barema toegekend worden :

1 <sup>ste</sup> :	20 punten	6 <sup>de</sup> :	10 punten	11 <sup>de</sup> :	5 punten
2 <sup>de</sup> :	17 punten	7 <sup>de</sup> :	9 punten	12 <sup>de</sup> :	4 punten
3 <sup>de</sup> :	15 punten	8 <sup>de</sup> :	8 punten	13 <sup>de</sup> :	3 punten
4 <sup>de</sup> :	13 punten	9 <sup>de</sup> :	7 punten	14 <sup>de</sup> :	2 punten
5 <sup>de</sup> :	11 punten	10 <sup>de</sup> :	6 punten	15 <sup>de</sup> :	1 punt

De punten voor de titels **Junior Trophy 2010** en **Belgian Touring Car Class winners 2010** (zoals beschreven in Art. 6.1.2 en 6.1.3) zullen bij elke wedstrijd volgens volgend barema toegekend worden :

1 <sup>ste</sup> :	20 punten	6 <sup>de</sup> :	10 punten	11 <sup>de</sup> :	5 punten
2 <sup>de</sup> :	17 punten	7 <sup>de</sup> :	9 punten	12 <sup>de</sup> :	4 punten
3 <sup>de</sup> :	15 punten	8 <sup>de</sup> :	8 punten	13 <sup>de</sup> :	3 punten
4 <sup>de</sup> :	13 punten	9 <sup>de</sup> :	7 punten	14 <sup>de</sup> :	2 punten
5 <sup>de</sup> :	11 punten	10 <sup>de</sup> :	6 punten	15 <sup>de</sup> :	1 punt

Voor de **Merkentrofee** tellen alleen de punten van de officiële uitslag: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 en 1. Alleen de eerste wagen van ieder merk, alle modellen door elkaar, kan punten optekenen. Als het merk "Z" 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> eindigt, dan scoort het 20 punten. Merk "Y" is 3<sup>de</sup> en scoort dan 15 punten.

Punten voor de "12 Heures de Spa-Francorchamps" meeting :

De '12 Heures de Spa-Francorchamps' meeting wordt beschouwd als één en dezelfde meeting tijdens welke een tussentijds klassement na 3 en na 6 uren wordt opgesteld, die recht geven op toekenning van punten en een handicapballast zoals hierna beschreven. Enkel het klassement op het einde van de '12 Heures' zal beschouwd worden als de officiële uitslag van de meeting. De

toekenning van de punten bij de tussentijdse klassementen na 3 uren en na 6 uren zal evenwichtig gebeuren aan de wagens ongeacht hun rijduur.

Een dubbele puntentoeckenning in drie delen zal toegekend worden voor de titels zoals beschreven in Art. 6.1.1, 6.1.2 en 6.1.3.

De helft van de punten zal toegekend worden na 3 uren conform aan het tussenklassement, de helft na 6 uren en het geheel aan punten volgens de officiële uitslag.

Tijdens de '12 Heures de Spa-Francorchamps' worden aldus het dubbel van de punten, zijnde een klassieke wedstrijd, toegekend.

Plaats	Na 3h	Na 6h	Na 12h
1 <sup>ste</sup>	10	10	20
2 <sup>de</sup>	8,5	8,5	17
3 <sup>de</sup>	7,5	7,5	15
4 <sup>de</sup>	6,5	6,5	13
5 <sup>de</sup>	5,5	5,5	11
6 <sup>de</sup>	5	5	10
7 <sup>de</sup>	4,5	4,5	9
8 <sup>de</sup>	4	4	8
9 <sup>de</sup>	3,5	3,5	7
10 <sup>de</sup>	3	3	6
11 <sup>de</sup>	2,5	2,5	5
12 <sup>de</sup>	2	2	4
13 <sup>de</sup>	1,5	1,5	3
14 <sup>de</sup>	1	1	2
15 <sup>de</sup>	0,5	0,5	1

6.2.2 Er zullen geen punten toegekend worden aan wagens en piloten van de Divisie "Guests".

6.3 Indien een wedstrijd werd geschorst volgens Art. 35, zonder hervat te worden, zal geen enkel punt toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste minder dan twee ronden heeft kunnen afleggen, de helft van de punten zal toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste meer dan twee ronden heeft kunnen afleggen maar minder dan 75% van de voorziene afstand (of tijdsduur) van de wedstrijd en het totaal van de punten zal toegekend worden indien de piloot met de beste positie op de piste meer dan 75% van de voorziene afstand (of tijdsduur) van de wedstrijd heeft kunnen afleggen.

Indien de wedstrijd '12 Heures de Spa-Francorchamps' wordt geschorst conform aan Artikel 35, zonder te worden hervat, zal geen enkel punt worden toegekend indien de leidende wagen minder dan twee ronden. Tussen twee ronden en drie uren zullen de helft van de punten van de eerste drie uren toegekend worden. Vervolgens zullen na de eerste drie uren en vóór de eerste zes uren, enkel de punten worden toegekend na drie uren. En na de eerste zes uren en vóór de eerste negen uren, worden enkel de punten na drie en na zes uren toegekend. Het totale aantal punten zal worden toegekend indien de leidende wagen de negen eerste uren van de oorspronkelijk voorziene duur van de wedstrijd heeft afgelegd.

6.4 De winnende teams moeten met hun piloten aanwezig zijn op de jaarlijkse prijsuitreiking "BTCS Festivity", welke plaatsheeft in januari of februari 2010 en op de "RACB AWARDS". Alle deelnemers moeten hun uiterste best doen erop toe te zien dat hun piloten aan deze verplichting voldoen.

6.5 Indien minstens twee piloten het seizoen eindigen met hetzelfde aantal punten, zal de hoogste plaats in de Serie toegekend worden :

- aan de houder met het grootste aantal overwinningen,
- indien het aantal overwinningen identiek zijn, aan de houder met het grootste aantal tweede plaatsen,
- indien het aantal tweede plaatsen identiek zijn, aan de houder met het grootste aantal derde plaatsen, enzovoort tot een winnaar gekend is,
- indien deze procedure geen resultaat met zich meebrengt, zal RACB Sport, in overleg met de promotor, een winnaar aanduiden volgens criteria die zij nuttig achten,
- uitzondering : de piloten van eenzelfde wagen die met een identiek aantal punten eindigen zullen dezelfde plaats in de Serie delen.

## 6.6 Bemanning

### Voor alle meetings met 2 wedstrijden geldt dat:

- Een, twee of drie of vier piloten kunnen een bemanning vormen.
- In geval van één piloot, moet deze een pilotenwissel simuleren tijdens het pitstop venster, het is te zeggen, zich losmaken, de wagen verlaten, de deur sluiten, deze heropenen, zich terug in de wagen begeven en zich opnieuw vast te maken
- Twee of drie piloten die een bemanning vormen, krijgen dezelfde punten voor zover elke piloot minstens heeft deelgenomen aan één stint van minstens twee ronden tijdens zijn weekend van twee wedstrijden.
- Wanneer vier piloten een bemanning vormen, dan krijgen de twee piloten die de eerste wedstrijd van een weekend betwisten alleen de punten van die eerste wedstrijd; de twee piloten die de tweede wedstrijd van een weekend betwisten, krijgen alleen de punten van die tweede wedstrijd.
- Als twee, drie of vier piloten een bemanning vormen, dan kunnen de twee starts in dat weekend niet worden genomen door dezelfde piloot. De namen van de piloot die start 1 en start 2 nemen, moeten worden bekendgemaakt bij de afgevaardigde van PRC Group, en dat ten minste twee uren voor de start van wedstrijd 1.
- Wanneer minimum twee piloten een bemanning vormen, moeten deze een pilotenwissel uitvoeren tijdens het pitstop venster

### Voor alle meetings van 3 wedstrijden geldt het Bijzonder Reglement van de meeting.

#### Voor de 12 Heures de Spa-Francorchamps, geldt het volgende:

- Twee, drie of vier rijders kunnen een bemanning vormen.

De piloten lossen elkaar af zoveel maal ze zelf wensen. De maximale tijdsduur van de piloot om achtereenvolgens het stuur te nemen (stops inbegrepen), mag echter de drie uur en 10 minuten niet overschrijden. Over de volledige duur van de wedstrijd, mag éénzelfde piloot niet meer dan acht uren het stuur genomen hebben, indien ze met twee zijn, en niet meer dan zes uren indien ze met drie of vier zijn. (zie tabel bestraffingen onderaan).

#### Voor alle meetings gelden de volgende bepalingen:

Alleen de bemanningen van de geklasseerde auto's scoren punten.

Een piloot kan zich maar voor één wagen per wedstrijd inschrijven. Buitenlandse rijders die niet over een Belgische vergunning beschikken, scoren punten en kunnen deze in rekening brengen voor de verscheidene titels.

## 6.7 Modaliteiten

- 6.7.1 Bij technische niet-conformiteit van een wagen die wordt gecontroleerd op het eind van een meeting is de beslissing van het College van de Sportcommissarissen onmiddellijk van toepassing op de resultaten van een of meerdere wedstrijden die in aanmerking komen voor puntenberekening van bovenvermelde meeting.
- 6.7.2 Bij uitsluiting uit een meeting van één of meerdere wagens worden deze punten toegekend aan de volgende wagens in de rangschikking en wordt voor betreffende wagen(s) een 0-resultaat opgetekend.
- 6.7.3 Onder geen beding mag een resultaat dat wordt geannuleerd door RACB Sport tengevolge een uitsluiting of ander feit, worden beschouwd als een slecht resultaat, maar wel als een nulresultaat.
- 6.7.4 Het is verboden een wagen te duwen, te trekken of te laten duwen of laten trekken met het doel de aankomstlijn te overschrijden of de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit de uitslag geschrapt. Daarbuiten kan de Koersdirecteur bevel geven tot een CODE 60 en dit tot 30 minuten van het einde van een wedstrijd van minstens 90 minuten, en tot 60 minuten van het einde van de meeting '12 Heures de Spa-Francorchamps'.

- 6.7.5 Gelijktijdig met het afvlaggen van de winnaar wordt het licht op het einde van de pitlane op rood gezet. Vanaf dan is het verboden om de pitlane nog te verlaten.
- 6.7.6 Een wagen die in de BTCS 2010 is ingeschreven, mag gedurende eenzelfde meeting niet deelnemen aan andere trainingen of wedstrijden, tenzij na schriftelijke aanvraag en goedkeuring door de Koersdirecteur. Deze aanvraag moet minstens voor het einde van de sportieve controle van de betreffende meeting aan de promotor gericht worden.

## 6.8 Rangschikkingen

De officiële uitslagen omvatten een BTCS klassement (algemeen) en klassementen per Klasse.

- 6.8.1 Om tot winnaar uitgeroepen te worden van de officiële wedstrijduitslag is het overschrijden van de zwart/wit geblokte vlag pistezijde noodzakelijk. Alle wagens worden gerangschikt in functie van de volledig afgelegde ronden. Voor hen die een identiek aantal ronden hebben afgelegd, wordt rekening gehouden met wie als eerste over de aankomstlijn gaat, welk echter verplicht is voor de winnaar van de officiële wedstrijduitslag. De laatste ronde van de wagen aan de leiding, dient in minder dan 15 minuten uitgevoerd te worden.
- 6.8.2 Om geklasseerd te worden dient elke wagen minimaal 60% (afgerond naar het dichtste volledige cijfer) afgelegd te hebben van de afstand welke door de winnaar in zijn/haar Klasse is afgelegd en minstens 50 % van het aantal ronden afgelegd door de eerste wagen in de algemene uitslag. Bovendien moet elke regelmatig ingeschreven piloot minstens twee volledige ronden hebben afgelegd in een van de twee wedstrijden van een meeting of minstens een stint van 45 minuten in de 12 Heures de Spa-Francorchamps.
- 6.8.3 De officiële uitslag wordt na de wedstrijd gepubliceerd. De enig geldende is deze welke is geofficialiseerd en getekend door het College van Sportcommissarissen.
- 6.8.4 (\*) Het minst goede resultaat zal dus worden gesupprimeerd, ofwel een wedstrijd of een afwezigheid of de helft van de totaliteit van de te verdienen punten in de 12 Heures de Spa-Francorchamps.
- 6.8.5 Indien een wagen in de wedstrijd meer dan 2 (twee) seconden sneller rijdt dan de referentietijd worden de piloten van de betrokken wagen (in alle klassementen) en de betrokken wagen zelf (merkencompetitie) een straf opgelegd door intrekking van 5 punten (bij eerste overtreding), 10 punten (bij tweede overtreding, 15 punten (bij derde overtreding) enzovoort. Meerdere overtredingen kunnen zich voordoen in dezelfde wedstrijd. Deze punten worden omgezet in seconden en worden toegevoegd aan de klassementen van de betrokken wedstrijd, voor die piloten en wagens die niet aan de hele Serie deelnemen.

## ART. 7: WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN

Minstens één uur voor aanvang van de eerste gechronometreerde trainingen van een meeting wordt de lijst "Wagens en piloten toegelaten tot de trainingen" geafficheerd op het officiële uithangbord.

Indien er kwalificaties nodig zijn om het maximum aantal toegelaten wagens aan de wedstrijd te bepalen, worden geen Guestwagens toegelaten, tenzij deze de plaatsen innemen van vaste wagens die niet voldoen aan Art. 11.1.

## ART. 8: VERANDERING VAN WAGEN

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

## ART. 9: ORGANISATIE

### 9.1 **Wedstrijdleiding** (permanent)

Koersdirecteur:	Laurent Voogt	: Lic. nr. 1426
Secretaris van de meeting:	Valérie De Backer	: Lic. nr. 1991
Promotor:	Christian Lahaye	: Lic. nr. 2211

### 9.2 **Spiltijd**

Er zullen twee spiltijden zijn, één voor de officieel gechronometreerde trainingen et één voor de wedstrijd.

- De spiltijden van Circuit Francorchamps zijn vastgelegd op 2'27"00 voor de gechronometreerde trainingen en 2'28"50 voor de wedstrijden.
- De spiltijden van Circuit Zolder zijn vastgelegd op 1'34"00 voor de gechronometreerde trainingen en 1'35"00 voor de wedstrijden.
- De spiltijden van eventuele andere circuits zal later meegedeeld worden.

Indien tijdens de officieel gechronometreerde trainingen een wagen sneller is dan deze referentietijden (spiltijden), zal iedere inbreuk bestraft worden met een verlies van 20 plaatsen op de startgrid en zal deze tijd worden geschrapt. Het is de best gerealiseerde tijd boven deze spiltijd die zal gelden als referentie voor het opstellen van de nieuwe startgrid in geval van een inbreuk (+ 20 plaatsen per inbreuk).

Te noteren valt is dat er geen spiltijd in rekening gebracht wordt tijdens de laatste 15 min van de qualificaties voorbehouden aan de S1, S2, T4 en T4. Er zal tevens een particulier reglement opgesteld worden voor de 12 Uren.

Indien tijdens de wedstrijd een wagen sneller is dan deze referentietijden (spiltijden), zal iedere inbreuk bestraft worden met een "Drive Through penalty".

Gedurende iedere wedstrijd heeft elke wagen recht op een (1) Joker per meeting. Deze Joker zal onmiddellijk worden opgebruikt bij de eerste inbreuk op de spiltijd tijdens de wedstrijd. Het toepassen van de joker zal medegedeeld worden aan het team en zal aangekondigd worden door een nota van de koersdirectie. Deze Joker is niet geldig indien de inbreuk op de spiltijd meer is dan 5 tiende van een seconde. Deze regel is eveneens van toepassing tijdens de "12 Heures de Spa-Francorchamps", welke aanzien wordt als één wedstrijd.

De spiltijden voor Francorchamps, Zolder en Dijon kunnen aangepast worden in functie van de privé trainingen, en zullen definitief meegedeeld worden voor de start van de meeting.

Er zijn geen spiltijden voor de wedstrijden buiten kampioenschap (24 Uren van Zolder, 10 Uren van Zolder).

### 9.3 **Organisatie der meetings**

#### 9.3.1 **Trainingen**

- Een vrije trainingssessie kan worden georganiseerd
- Elke meeting omvat minstens twee gechronometreerde trainingen.

#### 9.3.2 **Wedstrijden**

Elke wedstrijd duurt minstens 60 minuten, tenzij anders opgenomen in een Bijzonder Reglement,

9.4 De trainingen en de wedstrijd(en) mogen plaatsvinden over een totale tijdsduur van drie (3) dagen, tenzij anders vermeld in een Bijzonder Reglement.

9.5 De promotor kan in functie van de vereisten van de timing, bepaalde uitzonderingen toestaan. De definitieve timing van een meeting wordt door RACB Sport bevestigd.

## **ART. 10: VERZEKERING**

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

## **ART. 11: ALGEMENE VOORWAARDEN**

### **11.1 Functie van de teamchef of eigenaar van de wagen**

Elk team dient per wedstrijdnummer schriftelijk een teamchef (deze mag de eigenaar van de wagen zijn) aan te duiden en hem/haar volmacht te verlenen voor alle hierna vermelde handelingen in verband met het BTCS 2009.

De teamchef mag de hoedanigheid van piloot hebben. Hij/zij staat er persoonlijk en samen met het team voor in dat steeds aan alle voorwaarden van dit reglement wordt voldaan, gedurende de ganse meeting.

De taak van deze teamchef omvat onder andere volgende elementen:

- Het volledig invullen van de Identiteitskaart van het voertuig (Bijlage 1 of 2 van het Technisch Reglement BTCS 2010) voor de sluitingsdatum - van inschrijving - van de eerste meeting, met een financiële boete indien niet aan deze voorwaarde werd voldaan.
- Het bijhouden van het technische wedstrijdpassen; verlies of het niet bijhebben ervan tijdens een meeting van het BTCS 2010 wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 150.
- Het volledig invullen van de Identiteitskaart van het voertuig (Bijlage 1 of 2 van het Technisch Reglement BTCS 2010) bij wijzigingen aan zijn/haar wagen en/of team.
- Ten minste 3 werkdagen voor een meeting (behalve bij toegestane schriftelijke afwijking vanwege de promotor ten laatste de dag voor de meeting) de deelname van de wagen(s) bevestigen. Het toesturen van de inschrijving bevestigt de deelname. Indien de deelname niet is bevestigd kan de wagen in kwestie niet deelnemen aan de meeting. Indien de deelname bevestigd werd en de piloot in kwestie zich niet aanmeldt of zijn deelname niet annuleert voor 10 uur de vrijdagmorgen (donderdag voor de '12 Heures de Spa' en de '25 Heures VW Fun Cup') die de meeting voorafgaat, zal hij bestraft worden met een financiële boete van € 500. Alle briefwisseling met betrekking tot een meeting zal exclusief aan de teams worden overhandigd die hun deelname hebben bevestigd voor de sluitingsdatum.
- In de mate van het mogelijke, er voor zorg dragen dat zijn/haar wagen en/of piloten tijdens een meeting aan onderhavig en het Technisch Reglement van de BTCS 2010 voldoen.
- Voor het einde van de sportieve controle aan de promotor de samenstelling mededelen van het team dat zal deelnemen aan de meeting indien deze verschillend is als het deelnameformulier.
- Het in ontvangst nemen van de verplichte publiciteit.
- 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 van Sportcommissarissen en de Technische Commissie.
- Het afhalen van het technische wedstrijdpassen bij de Technische Commissie, uiterlijk één uur na het officiële einde van de meeting.

## ART. 12: INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS EN/OF TEAMCHEFS

- 12.1 In uitzonderlijke omstandigheden kunnen Officials, in overeenstemming met het reglement bepaalde instructies of mededelingen geven aan de deelnemers conform aan de Code. Zulk rondschrijven wordt aan de deelnemers en/of teamchefs uitgedeeld en deze moeten voor ontvangst tekenen.
- 12.2 Onder Officials verstaan we het College van Sportcommissarissen, de Secretaris van de Meeting, de Koersdirecteur, de afgevaardigden van de Technische Commissarissen, de Commissie van Tijdwaarneming, de Medische Commissie, de Commissie van Stand- en Baancommissarissen, de Relatie Deelnemers.
- 12.3 De Relatie Deelnemers is de tussenpersoon bij alle betrokken partijen, zowel sportieve als technische instanties. Elke vraag of betwisting van welke vorm dan ook, kan enkel via hem gebeuren. Deze laatste kan, indien noodzakelijk, ook als ombudsman fungeren bij het College van Sportcommissarissen en kan dus noch een piloot van de BTCS zijn, noch een contractueel verband hebben met één van de teams van de BTCS.
- 12.4 Alle klassementen en uitslagen van trainingen en wedstrijd, evenals alle beslissingen van de Officials worden op het officiële uithangbord uitgehangen.
- 12.5 Elke beslissing of mededeling betreffende een wedstrijdnummer zal onmiddellijk en schriftelijk meegedeeld worden.

## ART. 13: BESTRAFFINGEN

- 13.1 De Koersdirecteur legt sancties op zoals ze zijn voorzien in (of conform aan) dit Sportreglement en de door RACB Sport goedgekeurde addenda.
- Voor elke inbreuk die niet opgenomen is in dit reglement, zal hij rapport overmaken aan het College van Sportcommissarissen, die, in aanwezigheid van de Koersdirecteur, het reglement zullen toepassen voorzien in de Internationale of Nationale Sportcode.
- 13.2 Tijdens de wedstrijd zullen, voor het inhalen onder gele vlag tijdens en/of inbreuk op een Safety Car procedure, evenals voor het sneller rijden in de pitlane – *de pitlane is het gedeelte tussen de panelen "Entry Pitlane" en "Exit Pitlane"; de pitlane wordt opgedeeld in drie delen: het deel tegen de muur is de signalisatiezone, het deel tegen de boxenmuur is de werkzone en is de enige zone waar aan de wagen mag gewerkt worden en het tussenliggende deel is de rijzone* – dan de maximum toegelaten snelheid van 60 km/h en/of het negeren van het rode licht einde pitlane en/of het inhalen tijdens de formatieronde en/of het overschrijden van de gele of witte lijn op de piste na het einde van de acceleratiepiste – *de acceleratiepiste is het gedeelte tussen het paneel of pictogram "Exit pitlane" en de piste* – volgende bestraffingen van toepassing zijn:
- 1ste inbreuk: "Stop and Go penalty" van 10 seconden in de "Stop and Go area".
  - 2de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 3 minuten in de "Stop and Go area".
  - 3de inbreuk: "Stop and Go penalty" van 10 minuten tot mogelijke uitsluiting van de piloot of wagen.
  - Gedurende de stilstand van de wagen in de "Stop and Go area" mag behalve de Officials van de wedstrijd niemand de wagen aanraken, tenzij in geval van Art. 25.7.4.
- 13.3 Bovenvermelde overtredingen begaan tijdens de gechronometreerde trainingen worden als volgt bestraft:
- 1ste inbreuk: verlies van 20 plaatsen op de startgrid.
  - 2de inbreuk: starten als laatste wagen.
  - 3de inbreuk: mogelijke uitsluiting van de piloot of wagen.
- 13.4 Indien bovenvermelde overtreding begaan is tijdens de laatste 3 ronden of minder van de wedstrijd wordt een tijdsbestrafing van 1 minuut opgelegd (cf. Artikel 14.4.6).
- 13.5 Wanneer een wagen een "Stop and Go penalty" krijgt, wordt het signaal "Stop and Go" samen met het wedstrijdnummer van de wagen getoond.
- 13.6 Een "Stop and Go penalty" mag niet vergezeld gaan van een pitstop of een tankbeurt in de tankzone. De wagen mag in dit geval enkel stoppen in de pitlane na expliciete toestemming van de Koersdirecteur en dit voor om veiligheidsredenen. Elke inbreuk wordt bestraft met een nieuwe "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

- 13.7 Het binnenkomen in de deceleratiepiste – *de deceleratiepiste is het gedeelte tussen de piste en de pitlane* - moet binnen de drie ronden gebeuren:
- Na het krijgen van een zwarte vlag met wedstrijdnummer.
  - Na het krijgen van een zwarte vlag met oranje bol vergezeld van het wedstrijdnummer.
  - Of na het krijgen van het signaal "Stop and Go" en het wedstrijdnummer.
- 13.8 Bij het negeren van het signaal "Stop and Go", de zwarte vlag of de zwarte vlag met oranje bol worden verdere sportieve sancties getroffen.
- 13.9 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. 14: INCIDENTEN

- 14.1 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. 35 vereist heeft;
  - 2) in strijd is met het huidig Sportreglement of een ander reglement;
  - 3) een valse start van één of meerdere wagens veroorzaakt;
  - 4) een valse start genomen heeft;
  - 5) een 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.
- 14.2
- a) Het College van Sportcommissarissen beslist, na verslag of aanvraag van de Koersdirecteur, 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).
  - c) Indien een piloot betrokken is in een ongeval of incident (volgens Art. 14.1) 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.
- 14.3 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 :
- a) Passage door de pitlane "Drive Trough". De piloot moet de pitlane binnenrijden en de wedstrijd vervoegen zonder te stoppen.
  - b) Een bestaffing in tijd van 10 seconden. De piloot moet de pitlane binnenrijden, stoppen in de bestraffingszone, minstens 10 seconden stilstaan, en de wedstrijd onmiddellijk vervoegen.
  - c) 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.
- 14.4 Indien de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen beslissen een sanctie of een sanctie zoals beschreven in Art. 14.3 a) en b) op te leggen, wordt volgende procedure toegepast: Een piloot moet zich naar de deceleratiepiste begeven binnen de drie ronden na het tonen van :
- Een zwarte vlag met zijn/haar wedstrijdnummer;
  - Een zwarte vlag met oranje bol, vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer;
  - Het signaal "Stop and Go", vergezeld van zijn/haar wedstrijdnummer.
- 14.4.1 Na het moment waarop het incident zich voordeed, zal de Koersdirecteur of het College van Sportcommissarissen, via de Relatie Deelnemers, het betrokken team inlichten over de bestraffing in tijd die hen opgelegd werd en zal er een bord "Stop and Go" vergezeld van het nummer van de betrokken wagen getoond worden op de aankomstlijn of op de plaats aangehaald in het bijzonder wedstrijdreglement van de meeting, hetzij tijdens de briefing.

- 14.4.2 Men moet de sanctie aan de deelnemer, ofwel teamchef of zijn aangestelde melden met de naam van de piloot, het wedstrijdnummer van de wagen, evenals het uur en de duur van de bestraffing in tijd.
- 14.4.3 Onder voorbehoud van de maatregelen in punt 14.4.6 hieronder, zodra de deelnemer, ofwel teamchef of zijn aangestelde is ingelicht in toepassing van punt 14.4.1 hierboven, mag de betrokken piloot slechts twee volledige ronden afleggen alvorens zich te moeten begeven naar de aangeduide zone, zonder te stoppen in de pits. Hij moet in de aangeduide zone blijven gedurende de tijd van de bestraffing.
- 14.4.4 Bij het verlopen van de sanctie in tijd, moet de piloot de wedstrijd vervoegen.
- 14.4.5 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.
- 14.4.6 Indien een incident van het type 3), 4), 5), 6), 7), 8) of 9) waarvoor een sanctie in tijd opgelegd werd zich voordoet op een moment dat de toepassing van de "Stop and Go" niet meer mogelijk is voor de aankomst van de wedstrijd, zal de "Stop and Go"-sanctie automatisch omgezet worden in een tijdsbestrafing 60 seconden die door het College van Sportcommissarissen zal toegevoegd worden aan de tijd verwezenlijkt door de betrokken piloot.
- 14.4.7 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 13 mag het effect van Artikel 14 beperken.

#### **ART. 15: SPORTIEVE GESCHILLEN**

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

#### **ART. 16: PILOTEN, PILOTENWISSELS EN TEAMCHEFS**

- 16.1 Tijdens de volledige duur van de meeting kan een zelfde wagen maar bestuurd worden door maximaal vier piloten (cf. Artikel 6.6). Voor de meeting "12 Heures de Spa-Francorchamps" moet een wagen worden bestuurd door minimum twee piloten en maximaal vier.
- 16.2 Na het einde van de sportieve controle kan de samenstelling van het team dat deelneemt aan de meeting niet meer veranderen. Tenzij in geval van overmacht, wat afzonderlijk wordt bekeken, kan elke pilotenwissel enkel gebeuren met goedkeuring van het College van Sportcommissarissen.
- 16.3 Enkel de teamchef of de eigenaar van de wagen mag optreden als bevoegde vertegenwoordiger voor zijn/haar wagen(s).
- 16.4 Gedurende een meeting mag een piloot niet van de ene naar een andere wagen overstappen.
- 16.5 Een piloot moet de wagen alleen en zonder hulp besturen. Deze regel geldt niet voor mindervalide piloten en moet goedgekeurd worden door RACB Sport

- 16.6 Een pilotenwissel mag slechts gebeuren in de pitlane vóór de eigen box of toegewezen plaats van het team. De piloot moet op eigen kracht de wagen verlaten. Het hals en nek beschermingsysteem (Hans® systeem) mag ondersteund worden, door de piloot die instapt of een derde persoon, om het verlaten van de wagen te vergemakkelijken. Verder mag de piloot die uitstapt, welke vervangen mag worden door een persoon, en één extra persoon helpen bij het vastgespen van de piloot die instapt.
- 16.7 De piloten die deelnemen aan de trainingen en aan de wedstrijd moeten altijd kledij en een helm dragen zoals beschreven in het Technische Reglement BTCS 2009 en moeten hun veiligheidsgordels vastmaken.

Het correct gebruik van een hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem) is verplicht. Elke inbreuk op deze regel zal bestraft worden. Deze kan gaan tot uitsluiting van de piloot uit de meeting.

## **ART. 17: VERPLICHTE PUBLICITEIT EN PROMOTIE**

- 17.1 De promotor maakt vanaf 1 april 2010 aan de teamchefs de verplichte publiciteit bekend en stelt die uiterlijk tijdens de eerste meeting ter beschikking.

- 17.2 Deze publiciteit moet aangebracht worden vooraleer de wagen wordt aangeboden aan de technische controle. Zij dient aanwezig te zijn gedurende de hele meeting.

### **17.3 Voorbehouden ruimte voor de promotor**

Volgende ruimten op een wagen zijn hiervoor voorbehouden:

- De bovenste rand van de voorruit en achterraut;
- De nummerplaten voor en achter. Indien het aanbrengen niet mogelijk blijkt worden ze vervangen door zelfklevers met dezelfde afmetingen;
- De boven- en onderstroken (50 cm X 10 cm) van de deurnummers of equivalente plaatsen boven en onder de nummers;
- Het logo van een sponsor (30 cm X 10 cm of gelijkwaardige oppervlakte) op de twee zijden van de wagen;
- Het logo van een sponsor (30 cm X 10 cm of gelijkwaardige oppervlakte) op de vier hoeken van de wagen.

- 17.4 Bij afwezigheid (geheel of gedeeltelijk, behalve bij overmacht) 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 training(en) geannuleerd en zal de wagen vanaf de laatste plaats starten.
- Tijdens de wedstrijd zelf wordt de wagen onherroepelijk uit wedstrijd genomen.

### **17.5 On board camera**

Indien de promotor on-board-camera's installeert voor de captatie van de wedstrijd of indien een deelnemer een on-board-camera 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 de Serie en/of een sponsor, aangebracht door de promotor. De promotor levert de officiële plaat waarop plaats voorzien is voor de partners van de deelnemer. Elke aanbreng van andere publiciteit, buiten deze plaat, door het team moet schriftelijk aangevraagd worden bij de promotor en is enkel toegelaten mits akkoord van de promotor.

De Koersdirecteur en/of het College van Sportcommissarissen behouden zich het recht voor de beelden op te vorderen, teneinde deze te bekijken en te kopiëren.

### **17.6 Terugkoop van de verplichte publiciteit**

Indien een sponsor onverenigbaar blijkt met de sponsors van BTCS 2009, kan een deelnemer een aanvraag doen bij de promotor 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 sommen voorgehouden:

- Zonneband of band op achterraut: € 4.000.
- Startnummers links en rechts en op het dak: € 1.500 per sponsor.
- Nummerplaten voor- en achteraan: € 1.500 per sponsor.
- Logo op de twee zijden of op de vier hoeken: € 1.500.

Het uitzonderingsrecht per meeting bedraagt 50% van het jaarlijks recht.

- 17.7 Deze afkoopsom dient uiterlijk 72 uren vóór de aanvang van de meeting aan de promotor en/of sponsor te zijn betaald.
- 17.8 De organisator-promotor houdt zich het recht voor om fotosessies, opdracht sessies en andere promotieacties, te organiseren. Iedere piloot en deelnemer dient zich in regel te stellen met deze verplichting, medegedeeld door de organisator-promotor. Ieder piloot of team ingeschreven in de BTCS, is verplicht het officiële logo op te nemen in zijn communicatie (internet, boek, flyers, persberichten, postkaarten, posters, ...) Iedere Internet ondersteuning (Internet site, e-newsletter, ...) dient vergezeld te zijn van een verbinding met de officiële site : [www.btcseries.be](http://www.btcseries.be)

## **ART. 18: WEDSTRIJDNUMMERS**

- 18.1 De promotor van de BTCS 2010 kent per jaar de wedstrijdnummers per wagen toe, na betaling van de rechten en tijdens de bekendmaking van de officiële deelnemerslijst.

### **18.2 Voorbehouden nummers**

- 18.2.1 In 2010, wordt het nummer 1 automatisch toegekend aan de eerst geklasseerde(n) van de Belgian Touring Car Driver Champion 2009.

Indien de piloten of de deelnemers niet langer deelnemen aan de BTCS 2010, zal het nummer 1 worden toegekend aan het team dat de winnende wagen heeft ingezet.

Indien dit team niet langer deelneemt aan de BTCS 2010, wordt het nummer 1 toegekend aan de eerste en vervolgens aan de tweede piloot van de winnende wagen.

Indien niemand die recht heeft op het nummer 1 daar aanspraak op maakt wordt het nummer toegekend aan de tweede geklasseerde(n) van de Belgian Touring Car Driver Champion 2009 enzovoort.

- 18.2.2 Indien mogelijk krijgen de titelvoerende klassenwinnaars een nummer dat eindigt op 1.

- 18.2.3 De volgorde van de andere wedstrijdnummers wordt bij voorkeur bepaald door het eindklassement van de Belgian Touring Car Driver Champion 2008.

### **18.3 Plaatsing**

- 18.3.1 Elke deelnemer dient een ruimte van 50 x 50 cm te voorzien op de beide voordeuren en op het dak.

- 18.3.2 Nummers en achtergronden, evenals de verplichte publiciteit worden door de promotor ter beschikking gesteld. Deze zijn verkrijgbaar bij de verantwoordelijke van PRC Group. Deze dienen vóór de technische controle en voor de volledige duur van de meeting in zijn geheel te worden aangebracht:

- Op de voordeuren van de wagen.
- Op het dak, schuin naar rechtsvoor gericht.

Indien een deelnemer de nummers van de promotor niet gebruikt dienen zijn nummers perfect leesbaar te zijn. De deurnummers dienen op de voordeuren te worden aangebracht en het daknummer dient schuin naar rechtvoor gericht.

Voor avond- en nachtwedstrijden wordt aanbevolen om lichtgevende achtergronden te gebruiken.

- 18.3.3 Op de rechterzijde van de zonneband is 10 x 10 cm voorbehouden voor het plaatsen van het klein wedstrijdnummer tot voordeel van de tijdopname.

## **ART. 19: UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE PROMOTOR**

- 19.1 Het deelnameformulier moet volledig ingevuld en getekend zijn uiterlijk voor de sluitingsdatum van inschrijving. Elke wijziging van piloten of deelnemer moet uiterlijk worden meegedeeld voor het einde van de sportieve controle.

- 19.2 Volgende items worden overhandigd door de promotor:

- Toegangskaarten en doorgangsbewijzen voor de wagens en het personeel. Ze kunnen worden opgestuurd of geleverd van zodra het deelnameformulier correct is ingevuld.
- Twee (2) gele kazuifels met de vermelding BTCS. Voor deze kazuifels en armbanden (zie hieronder) wordt een waarborg van € 100 gevraagd. De waarborg wordt teruggegeven wanneer deze kazuifels en armbanden in goede staat worden teruggebracht op het

wedstrijdsecretariaat uiterlijk één uur na het beëindigen van de laatste wedstrijd van de BTCS 2010. De kazuifels en armbanden worden overhandigd voor de eerste deelname van de wagen. De promotor behoudt het recht een derde kazuifel te geven aan een team met één wagen en een vijfde kazuifel te geven aan een team met twee wagens.

- Zes (6) armbanden geven toegang tot de werkzone.
- Eén (1) armband per piloot geeft toegang tot de werkzone.
- Acht (8) kaarten Team, welke gebruikt kunnen worden buiten de trainingen en wedstrijden.

19.3 Tijdens een raceweekend op het Circuit van Zolder of Spa Francorchamps kunnen de kaarten en doorgangsbewijzen bij de Welcome worden bekomen. De openingsuren staan aangeduid op de timing van het bewuste weekend.

## **ART. 20: TECHNISCHE CONTROLE**

20.1 Geen enkele wagen en piloot mag aan een meeting deelnemen zonder door de goedkeuring van de Technische Commissie ontvangen te hebben.

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

De deelname aan vrije trainingen, betalend of niet, stelt het team niet vrij van technische controle, waarvan de timing nauwgezet moet gevolgd worden, op straffe van een financiële boete van € 125 of uitsluiting uit de meeting.

20.3 Iedere teamchef moet een nauwkeurig en ingevulde identiteitskaart van het voertuig - Bijlage 1 of 2, luik B van het Technisch Reglement BTCS 2010 - voorleggen en ondertekenen voor het begin van de eerste meeting waaraan de betreffende wagen deelneemt. Zonder dit document is geen technische controle mogelijk.

De teamchef of zijn/haar aangestelde moet zich aan de technische controle aanbieden in het bezit van het technische wedstrijdspaspoort (Art. 2.7 Technische Reglement BTCS 2010) en ten laatste 1 uur vóór de start van de gechronometreerde trainingen met zijn fiche "banden" (voor zij ingeschreven in S1, S2 en T4).

20.4 De Technische Commissie controleert o.a.:

- De identiteitskaart of de homologatiefiche van de wagen.
- De conformiteit van de wagen met zijn identiteitskaart of zijn homologatiefiche.
- Of de wagen voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.
- De brandwerende uitrusting van elke piloot: balaclava, lang ondergoed, sokken, schoenen, racepak, handschoenen, helm en hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem). De naam van de piloot moet duidelijk leesbaar zijn links op de helm en op het racepak.

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

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

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

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

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

- 20.8 Een afgevaardigde van de Technische Commissie kan, op elk moment gedurende de meeting, een wagen controleren en één of ander element inhouden dat hij nodig vindt, zonder daarom een sportief voordeel te geven aan de deelnemers.
- 20.9 In geval van niet conformiteit tijdens een technische controle, mag de wagen niet deelnemen aan de trainingen en/of wedstrijden alvorens de overeenstemming met het technische reglement hersteld is. Deze regel is niet integraal van toepassing voor guestwagens.
- Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een gechronometreerde trainingssessie, zullen alle tijden van de betreffende gechronometreerde trainingssessie geannuleerd worden, en zal/zullen de pilo(o)t(en) de overeenstemmende wedstrijd moeten starten vanaf de laatste startplaats.
- Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een wedstrijd, zal/zullen de pilo(o)t(en) buiten wedstrijd gezet worden (uitsluiting) voor betreffende wedstrijd, en zal/zullen ze een nulresultaat optekenen voor deze wedstrijd.
- 20.10 Enkel na het einde van de initiële technische controle zal de teamchef een sticker ontvangen die de wagen toelaat tot de trainingen. Deze sticker moet links vooraan op het dak van de wagen bevestigd worden, zo dicht als mogelijk aan de voorruit. Zonder deze sticker zal de wagen niet toegelaten worden op de piste.
- 20.11 De Technische Commissie heeft het recht onderdelen te verzegelen en tijdelijk te houden, indien ze dit nodig acht.

#### **ART. 21: SPORTIEVE CONTROLE**

- 21.1 Plaats en tijdstip van de sportieve controle worden vermeld op de timing. De timing dient nauwgezet gevolgd te worden, op straffe van een financiële boete van € 125 gaande tot uitsluiting uit de meeting.
- 21.2 Tijdens de sportieve controle dient elke teamchef zich persoonlijk aan te bieden.  
Worden gecontroleerd:
- Samenstelling van het team; uiterlijk voor het einde van deze sportieve controle moeten de wijzigingen van deelnemer, wagen, teamchef en/of pilo(o)t(en) worden meegedeeld.
  - Vergunningcontrole van elke nieuw ingeschreven piloot, indien nodig met een schriftelijke toelating van zijn/haar ASN (cf. Artikel 3.3).
  - Vergunning van de deelnemer indien deze wijzigt.
  - Naam en handtekening van de teamchef.
- 21.3 Het is verboden aan enig wedstrijdonderdeel – deel uitmakend van de meeting – deel te nemen zonder een helm en hals en nek beschermingsysteem (HANS® systeem), voorzien van een genummerde RACB Sport sticker.
- 21.4 Tijdens de sportieve controle van de eerste meeting van de BTCS 2009, moet elke piloot zich persoonlijk aanbieden voor de vergunningcontrole.

#### **ART. 22: SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITWALL EN BOX**

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

##### **B.I.P.T.**

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

## ART. 23: BANDEN

### 23.1 Algemeenheden

23.1.1 Een unieke Fabrikant van banden, gekozen na een aanbestedingsprocedure, zal de bandentypes (droogweer- en regenbanden) leveren die moeten gebruikt worden door elke piloot. De bandenfabrikant zal droogweerbanden leveren, voorzien van een barcode (type 39 of 128, bestaande uit 8 cijfers) op één flank van de band, aangebracht tijdens vulkanisatie.

23.1.2 De opslagplaats van de gehomologeerde (toegestane) banden in het assistentiepark zal uitgevoerd worden door de bandenfabrikant. De bandenfabrikant biedt twee specificaties van droogweerbanden "slicks" aan en slechts één specificatie van regenbanden.

Het weerhouden merk door de aanbesteding voor 2010 en 2011 is "**Michelin**"

### 23.2 Verdeling

23.2.1 De verdeling van de banden gebeurt uitsluitend in het assistentie park, door inwisseling van een Bon van de bandenfabrikant/leverancier van het bandenmerk. De Bon moet aangekocht of besteld worden bij de bandenfabrikant/leverancier minimum 14 werkdagen voor het begin van de meeting.

23.2.2 De verdeling van de banden in S1, S2 en T4, heeft plaats vóór het aanbieden van de wagen aan de technische controle. Plaats en tijdstip van de verdeling op convocatie van banden worden meegedeeld via het bijzonder reglement van de meeting.

23.2.3 Na verdeling 'bij toeval', worden de droogweerbanden "slicks" in S1, S2 en T4, ingelezen "gecodeerd" en gemarkeerd per meeting, door de bandenfabrikant/leverancier in de eventuele aanwezigheid van een Technische Commissaris van RACB Sport. De markering moet aanwezig blijven gedurende de volledige duur van de meeting, behalve in geval van overmacht.

23.2.4 Na het coderen, ontvangt de teamchef of zijn aangestelde een fiche "banden" (voor zij ingeschreven in S1, S2 en T4). Deze fiche wordt opgemaakt in drie exemplaren, getekend door de teamchef of zijn aangestelde, waarvan één exemplaar bestemd is voor de bandenfabrikant, één voor het team en één af te geven aan de technische controle, ten laatste één uur voor de start van de gechronometreerde trainingen.

23.2.5 De banden kunnen op velg getrokken worden door de bandenfabrikant/leverancier of door de piloot en/of zijn monteur, onder zijn volledige en eigen verantwoordelijkheid.

23.2.6 Het bewaren of opslaan van toegekende banden valt onder de volledige verantwoordelijkheid van de ontvanger.

23.2.7 Reeds gecodeerde en gebruikte banden kunnen opnieuw gecodeerd of gemarkeerd worden voor een andere meeting, en dit na de goedkeuring van de technisch verantwoordelijke van de bandenfabrikant, en dit indien dit voor hetzelfde wedstrijdnummer is. De nieuwe banden, die geen enkele kilometer gereden hebben en welke reeds gecodeerd en gemarkeerd waren, kunnen opnieuw gecodeerd of gemarkeerd worden indien deze gebruikt worden tijdens een volgende meeting.

### 23.3 Maximum aantal banden

23.3.1 Tijdens een meeting mogen een maximum van acht (8) droogweerbanden "slicks" gebruikt worden voor de gechronometreerde trainingen en de wedstrijden.

Buiten deze 8 toegelaten banden voor elke meeting, is het toegelaten aan elke deelnemer om een maximum van twee (2) banden "Jokers" te gebruiken enkel op voorwaarde dat :

- Definitie van een "Jokerband" :

Een "Jokerband" is een bijkomende band die tijdens een vorige meeting of de vrije trainingen werd gebruikt, en toegevoegd wordt bovenop het aantal toegelaten banden welke reeds gemarkeerd zijn voor deze meeting. De "Jokerbanden" mogen enkel gebruikt worden ter vervanging van een beschadigde band tijdens een incident voorgevallen tijdens een wedstrijd of de gechronometreerde trainingen.

- Gebruiksvoorwaarden :

Het gebruik van de "Jokerband" moet toegelaten worden door de Technische Commissie van RACB Sport.

- Markeren van "Jokerbanden" :

Het markeren van “Jokerbanden” zullen door de Leverancier en/of de Technische Commissie van RACB Sport op een specifieke manier uitgevoerd worden.

Voor de meeting “12 Heures de Spa-Francorchamps” is het aantal banden van het merk “**Michelin**” vrij.

Voor wagens in S1, S2 en T4 is het bandentype opgelegd.

In de andere Klassen kan het bandentype eveneens worden opgelegd.

De banden zullen opgenomen worden op de “Bandenlijst 2010” die tijdig zal uitgebracht worden.

- 23.3.2 De regenbanden, van het merk van de unieke bandenfabrikant – banden welke ontwikkeld zijn voor het gebruik op een natte omloop, en welke meer dan 25% symmetrisch uitgesneden zijn rond de centerlijn van de band – zullen niet gemarkeerd worden. Het aantal regenbanden is vrij gedurende de ganse duur van de meeting.

#### 23.4 **Modaliteiten**

- 23.4.1 Tijdens de gechronometreerde trainingen kan elke wagen einde pitlane worden gestopt om de merktekens te laten controleren.

- 23.4.2 Eigen merktekens mogen enkel in het wit worden aangebracht.

- 23.4.3 Het gebruik van niet gecodeerde of niet gemarkeerde droogweerbanden “slicks” in S1,S2 en T4 is verboden, behalve tijdens de vrije trainingen, zijnde de niet gechronometreerde trainingen, deeluitmakend van de meeting.

Het is ten strengste verboden de droogweerbanden “slicks” te behandelen, te veranderen, te snijden of uit te snijden.

Intermediair banden zijn verboden.

Het uitsnijden van regenbanden is toegestaan vanwege het veiligheidsaspect, maar enkel volgens een uitsnijdingplan geleverd door de bandenfabrikant.

Het gebruik van warmtehoudende of warmteopwekkende middelen voor banden is verboden zowel op de startgrid, in de paddocks, in de boxen, enz...

Iedere inbreuk tegen bovenvernoemde beperkingen wordt bestraft met:

- Gechronometreerde trainingen: annulering van alle tijden van betreffende gechronometreerde trainingen
- Wedstrijd: uitsluiting uit desbetreffende wedstrijd.

- 23.4.4 Eventuele rekeningen ten opzichte van de bandenfabrikant/leverancier dienen vóór de start van de (eerste) wedstrijd van de meeting vereffend te worden, op straffe van uitsluiting uit de meeting.

#### **ART.24: WEGEN, GEWICHT en HANDICAPBALLAST**

- 24.1 Het gewicht van elke wagen kan tijdens een meeting op elk moment gewogen worden :

- a) Tijdens en na de gechronometreerde trainingen en na de wedstrijden kan de Technische Commissie enkele van de geklasseerde wagens wegen.
- b) Indien het gewicht van de wagen minder is dan die opgenomen in het Technisch Reglement BTCS 2010, kan de betrokken deelnemer een sanctie ontvangen zoals voorzien in Art. 24.1.2, tenzij het ondergewicht werd veroorzaakt door het incidentele verlies van een onderdeel van de wagen.
- c) Geen enkele substantie mag toegevoegd, opgelegd of afgenomen worden aan/van een wagen eens deze werd uitgekozen of die de wedstrijd beëindigd heeft, of gedurende de weegprocedure (behalve indien een Technisch Commissaris in het kader van het uitoefenen van zijn officiële functie en overeenkomstig het Technisch Reglement BTCS 2010).
- d) Enkel de Technische Commissarissen en Officials mogen de technische zone betreden, tenzij met uitdrukkelijke toestemming van de Technisch Afgevaardigde van RACB Sport.
- e) In geval van overtreding van een van deze maatregelen betreffende het wegen van de wagens, kan het College van Sportcommissarissen, in aanwezigheid van de Koersdirecteur, de deelnemer, voor zoveel als zij wensen, plaatsen doen verliezen op de startgrid, of overgaan tot uitsluiting uit de wedstrijd.

### 24.1.1 Modaliteiten

- De organisator moet een egale horizontale oppervlakte van 6 m x 3 m voorzien waarop het materiaal nodig voor de weging geplaatst zal worden. Deze zone wordt gebruikt voor de weegprocedure.
- Tijdens en na de gechronometreerde trainingen en na de wedstrijd, kunnen piloten willekeurig uitgekozen worden voor een weegprocedure. De piloot zal verwittigd worden aan de ingang van de pitlane dat zijn wagen werd geselecteerd voor de weegprocedure.
- Van zodra de piloot het signaal krijgt dat zijn/haar wagen gewogen zal worden, rijdt hij/zij naar de weegzone en zet de motor af.
- De wagen wordt vervolgens gewogen en gecontroleerd, het resultaat wordt schriftelijk en/of mondeling aan de piloot meegedeeld.
- Een wagen of een piloot mag de weegzone niet verlaten zonder de toelating van de verantwoordelijke van de weging.
- Elke weigering zich te onderwerpen aan de weging wordt bestraft met een schraping van de tijden van de trainingssessie, tot uitsluiting uit de meeting en eventueel bijkomende bestraffingen opgelegd door het College van Sportcommissarissen.

24.1.2 Indien een wagen gedurende de procedures zoals hierboven omschreven in 24.1 minder weegt dan voorzien in het Technisch Reglement BTCS 2009, tenzij het ondergewicht werd veroorzaakt door het incidentele verlies van een onderdeel van de wagen, zijn volgende bestraffingen voorzien voor de wagen en de piloten ingeschreven op deze wagen:

- Gechronometreerde trainingen: annulering van alle tijden van de betrokken gechronometreerde training.
- Wedstrijd: uitsluiting uit de betrokken wedstrijd

### 24.2 Handicapballast

Een handicapballast wordt opgelegd aan de piloten S1/S1 wagens die eindigen in de top drie van een BTCS 2009 wedstrijd. Deze handicapballast wordt opgelegd voor elke wagen/piloot voor minimaal de duur van de volgende meeting waaraan hij/zij deelneemt. Indien een piloot gedurende twee meetings niet aanwezig is, volgend op deze waaraan hij/zij deelnam, zal de handicapballast van de piloot afgeschaft worden. De handicapballast die in de wagen wordt meegedragen, komt overeen met de ballast die slaat op de wagen of de piloot, afhankelijk van welk het hoogste is.

24.2.1 Elke wedstrijd geeft een toekenning aan een handicapballast, gecumuleerd per weekend en zal toegevoegd worden aan het referentiegewicht van de wagen.

	S1	T2, T3, T4
○ 1 <sup>ste</sup>	+ 45 kg	+ 30 kg
○ 2 <sup>de</sup>	+ 30 kg	+ 20 kg
○ 3 <sup>de</sup>	+ 15 kg	+ 10 kg

Het referentiegewicht betreft enkel de wagens die deelnemen aan Klasse S1, T2? T3 en T4.

24.2.2 Een wagen die wordt uitgesloten tijdens een wedstrijd of de meeting ontvangt een nulresultaat maar geen enkele aanpassing aan de handicapballast van een wagen/piloot zal worden toegestaan.

24.2.3 De maximale handicapballast die kan worden toegepast bedraagt 90 kg per meeting. Indien hij nog een wedstrijd wint in de volgende meeting zullen de promotor en RACB Sport samen bijkomende maatregelen treffen.

24.2.4 Een wagen/piloot wordt als deelnemend beschouwd vanaf het ogenblik dat hij voor het eerst de startlijn overschrijdt in een wedstrijd of voorbij het bord "PIT EXIT" rijdt aan het eind van de pitlane. Indien een wagen/piloot enkel deelneemt aan de gechronometreerde trainingen mag de handicapballast niet worden verminderd voor de volgende meeting van het seizoen.

24.2.5 Voor de meeting "12 Heures de Spa-Francorchamps" is de handicapballast van de vorige meeting niet van toepassing, maar deze (handicapballast van de vorige meeting) zal wel van toepassing zijn voor de volgende meeting. De "12 Heures de Spa-Francorchamps" levert geen enkele handicapballast

- 24.2.6 De lijst met handicapballast zal meegedeeld worden op de site van RACB Sport. Deze lijst wordt bovendien minstens twee uren voor de aanvang van de eerste gechronometreerde trainingen uitgehangen op het officiële uithangbord.
- 24.2.7 Het niet toepassen, het weglaten of het verminderen van deze handicapballast wordt bestraft met uitsluiting uit de meeting.
- 24.2.8 De piloot die van categorie veranderd en die een handicapballast heeft opgelopen, moet deze handicapballast overhevelen naar zijn nieuwe categorie.

## **ART. 25: ALGEMENE VEILIGHEID**

- 25.1 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.
- 25.2 Behalve de piloot die op dat ogenblik achter het stuur zit en de Officials van de meeting, mag niemand een wagen aanraken behalve op de startgrid, in de pitlane of in de box, i.e. de garageboxen aangrenzend aan de pitlane.
- 25.3 De Koersdirecteur en de medische verantwoordelijke mogen een piloot op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.
- 25.4 **Gedrag op de piste**
- 25.4.1 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. 32.3.7) 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 door de Baancommissarissen worden begeleid.
  - Al het teampersoneel wanneer ze een wagen duwen of materiaal van de grid wegnemen nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.
- 25.4.2 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.
- 25.4.3 Piloten moeten tijdens trainingen en wedstrijden altijd gekleed zijn zoals voorgeschreven door het Technisch Reglement BTCS 2010. Vanaf het ogenblik dat zijn/haar wagen in beweging is, en zelfs tijdens een interventie, moet hij/zij de veiligheidsgordels hebben vastgemaakt.
- 25.4.4 Indien een piloot een technisch probleem heeft, moet hij/zij zo snel als mogelijk de ideale lijn verlaten en zijn/haar wagen op een veilige plaats parkeren of de pits - *de pits bestaat uit pitlane en boxen* – opzoeken, vanaf het moment dat dit veilig kan gebeuren.
- 25.4.5 Indien een piloot verplicht wordt zijn/haar wagen te stoppen gedurende de trainingen en de wedstrijd, moet deze zo snel als mogelijk van de piste verwijderd worden, zodat hij/zij geen gevaar vormt voor de overige piloten.
- 25.4.6 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.
- 25.4.7 Indien een piloot er niet in slaagt om zijn/haar wagen te verwijderen van een gevaarlijke positie zullen de Baancommissarissen hem/haar daarbij helpen. Deze kunnen de wagen ook helpen verwijderen met een andere hulp als die van een Baancommissaris (dwz elk materiaal, bv. : tractor, enz.) en kunnen vervolgens de wedstrijd verder zetten. Slaagt de piloot er dan in zijn/haar motor te doen draaien en de wedstrijd te vervoegen zonder een inbreuk te begaan, wordt hij/zij niet uit wedstrijd genomen.
- 25.4.8 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.

- 25.4.9 Een piloot die zijn/haar wagen achterlaat, moet die ongesloten en (indien mogelijk) in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 250.
- 25.4.10 In geen geval mag de piloot te voet de piste oversteken, behalve om zich naar een veilige zone te begeven, of te voet naar de pitlane, de boxen, de paddock of de openbare weg gaan om daarna terug te keren naar zijn/haar wagen. Elke inbreuk op dit artikel zal automatisch beschouwd worden als opgave van de wagen.

## 25.5 Gebruik van lichten

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

## 25.6 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.

## 25.7 Beperkingen in pitlane

- 25.7.1 Tijdens de trainingen en de wedstrijd is een snelheidsbeperking van 60 km/h van toepassing in de pitlane.
- 25.7.2 Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits worden uitgevoerd, behalve in de gevallen zoals beschreven in de Artikels 32.2.3, 32.3.3 en 35.4 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 uitsluiting van de wagen tot gevolg, behalve in geval van Artikel 6.7.4.
- 25.7.3 Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden. Elke inbreuk tijdens de trainingen wordt bestraft met een financiële boete van € 150; elke inbreuk tijdens de wedstrijd wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.
- 25.7.4 Gedurende de trainingen mag de motor met de starter of met 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 piloot de motor mag starten, dit vanuit zithouding en zonder externe hulpmiddelen. Elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

Een bijkomende energiebron mag in de wagen geïnstalleerd worden op voorwaarde dat Artikel 8.1 van het Technisch Reglement BTCS 2010 gerespecteerd wordt.

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

- 25.7.5 Slechts de teamleden, die allemaal de speciale gele BTCS kazuifel dragen, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de signalisatiezone bevinden tijdens de trainingen en gedurende de wedstrijden, behalve tijdens de eerste ronde. Tijdens deze ronde mogen enkel de Officials hier plaatsnemen.
- Slechts de teamleden, die allemaal een speciale armband dragen, mogen zich in de werkzone bevinden tijdens de trainingen en gedurende de wedstrijden. De overige teamleden moeten in hun box blijven.
- De monteurs moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen tegen warmtebronnen, vuur en eventuele letsels beschermt. Shorts zijn verboden.
- 25.7.6 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.
- 25.7.7 Jongeren beneden de 16 jaar zijn gedurende alle trainingen en de wedstrijden niet toegelaten in de pitlane en de signalisatiezone. Behalve de dieren die bij de veiligheidsdiensten horen, zijn er geen dieren toegelaten op de piste of in de pitlane en/of de signalisatiezone.
- 25.8 Een wagen die betrokken is bij een ongeval moet zich melden bij de Technische Commissie alvorens het Circuit te verlaten.
- 25.9 Indien een piloot is betrokken bij een ongeval of incident, mag hij/zij het Circuit niet verlaten vooraleer akkoord van het College van Sportcommissarissen.
- 25.10 Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit Sportreglement kan leiden tot uitsluiting van de wagen en/of de betrokken pilo(t)(en) uit een meeting.
- 25.11 Op expliciete vraag van de FIA worden het respecteren van de vlaggen, het opvolgen van de richtlijnen van de Baancommissarissen en inbreuken tijdens een Safety Car procedure nauwkeurig opgevolgd. Het niet respecteren van de rode, witte en gele vlaggen zal onherroepelijk bestraft worden met sancties die kunnen gaan tot het uitsluiten uit de meeting, zelfs tot schorsing van de vergunning.

## **ART. 26: GEDRAG IN PITLANE**

- 26.1 Tijdens een meeting beschikt een Standcommissaris over een groen/rood licht aan het einde van de pitlane. Het negeren van dit licht wordt bestraft zoals beschreven in Artikels 13.2, 13.3 en 13.4. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht.
- 26.2 Van elke deelnemer, teamchef, piloot, monteur en teamlid wordt de nodige discipline verwacht teneinde de algemene veiligheid niet in het gedrang te brengen.
- Deelnemers en teams mogen geen lijnen of eender wat schilderen in de pitlane.
  - Er mogen zich geen onderdelen of materiaal in de "rijzone" bevinden.
  - Iedere warmtebron die een vlam produceert, is verboden in de pitlane en in de boxen.
  - Alle elektrische apparaten moeten aan de geldende veiligheidsnormen voldoen.
  - Het is ten strengste verboden te lassen in de pitlane en/of in de boxen.
  - Het is ten strengste verboden te roken in de pitlane en/of in de boxen.
  - Tijdens de trainingen en de wedstrijden dient alle materiaal zoals banden, werktuigen en onderdelen in de box te blijven (indien deze voorzien is), tenzij bij stilstand van de betreffende wagen.
- 26.3 Een wagen mag zich enkel in de "rijzone" bevinden met de piloot in de normale positie achter het stuur met veiligheidsgordels aan en op eigen kracht rijdend.
- 26.4 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijden van andere reeksen dan de BTCS 2009 mag zich geen enkel materiaal, noch de wagen zelf in de pitlane bevinden, teneinde de betrokkenen bij de andere reeksen niet te storen. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van € 50.
- 26.5 Het is de verantwoordelijkheid van de piloot die achter het stuur zit van zijn wagen, om zijn pits te verlaten na een stop, wanneer hij dit in alle veilig kan doen. De wagens in de rijzone hebben voorrang op de wagens die de werkzone verlaten.

## ART. 27: SERVICE IN PITLANE

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

### 27.2 Verplaatsen van een wagen

27.2.1 Uitgezonderd Artikel 6.7.4 of uit bezorgdheid voor de veiligheid, is het verboden de wagen te duwen of te trekken, of te laten duwen om de pitlane te bereiken. Overtreders worden uit de betrokken wedstrijd genomen. Een wagen mag tot aan zijn box geduwd worden vanaf het ogenblik dat zijn vier wielen het bord of pictogram "Pit Entry" hebben overschreden, tot aan het bord of pictogram "Pit Exit".

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

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

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

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

### 27.4 Gedrag monteurs/mecaniciens

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

- Maximum twee bestemd voor het tanken. Deze moeten minstens uitgerust zijn met een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm.
  - Tijdens het tanken aan de box is een pilotenwissel toegestaan.
  - Elke andere interventie is verboden tijdens het tanken.
- Gedurende zijn pitstop mag de piloot die uitstapt of een monteur, de plaatsvervangende piloot helpen bij het plaatsnemen in de wagen. Enkel één persoon en de piloot die uitstapt mogen helpen bij het vastmaken van zijn/haar veiligheidsgordels en het ondersteunen van het HANS® systeem.
- Voor alle andere verrichtingen, met inbegrip van de bandenwissel :  
Een maximum van 4 mecaniciens van het team van de deelnemende wagen mag werken aan de wagen op elk moment (behalve in de gevallen voorzien in dit artikel).  
Bovenop mag één mecanicien de voorruit kuisen.  
Een maximum van 2 pneumatische of elektrische (enkel werkend op batterijen) pistolen mogen gebruikt worden voor het los/vastmaken van de wielmoeren.  
Alle genoemde personen moeten de specifieke armband dragen.  
Alle andere leden van het team die zich in de werkzone zouden bevinden afgescheiden door een witte of rode streep die de werkzone aanduiden, net zoals de piloot indien hij een werkzaamheid verricht op de wagen, worden beschouwd als mecaniciens. Een team kan een sanctie opgelegd worden voor elk bijkomend aanwezig lid van het team buiten de toegelaten personen.
- Alle personen die werken op een wagen moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen beschermt tegen warmtebronnen, vuur en andere eventuele letsels.
- Een maximum van twee externe technici (voor bijvoorbeeld banden en remmen) – die een armband dragen - mogen de wagen aanraken voor controle, maar zij mogen geen enkele werkzaamheid verrichten.
- Een piloot gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend.

27.4.2 Indien er een box ter beschikking is, is er geen beperking op het aantal mecaniciens dat in de box aan een wagen mag werken. De poort van de box mag echter niet dichtgetrokken worden. Wanneer de wagen klaar is om de wedstrijd te vervoegen, moet de wagen voor de box geduwd worden, van waar enkel de piloot de motor mag starten zonder externe hulp.

27.5 Indien de breedte van de pitlane dit toelaat, mogen steunarmen worden gebruikt om het gebruik van kabels en bedrading te vergemakkelijken. De lengte van de steunarmen mag de vier meter niet overschrijden en moeten op minstens twee meter hoogte hangen (gemeten vanaf de voet van de boxenmuur) en vastgemaakt worden aan de hand van stalen kabels of kettingen (riemen zijn verboden).

#### **ART. 28: TANKEN** (brandstofbevoorrading)

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

##### **28.2 Tankvoorschriften**

- Tanken mag enkel aan het begin of aan het einde van een pitstop gebeuren.
- Tijdens het tanken moet de wagen op zijn wielen staan en mag hij/zij niet van niveau verwisselen.
- De piloot mag achter het stuur blijven zitten, maar moet de motor stilleggen.
- De teamchef moet ervoor zorgen dat een teamlid met een eigen brandblusser met een inhoud van minstens 5 kg bij het tanken aanwezig. Deze brandblusser moet bedrijfsklaar zijn en gedurende de ganse tankbeurt stand-by gehouden worden op minimum 2 meter afstand van de vulmond van de wagen. Het tanken gebeurt door maximum twee personen, die hiervoor speciaal zijn aangeduid en die een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm dragen.
- Gedurende het tanken mag op de wagen geen enkele andere interventie uitgevoerd worden dan deze welke in Art. 27.4.1 zijn vermeld.
- Voor en tijdens het tanken d.m.v. een tanktoren, moet de wagen elektrisch geaard zijn.

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

- a) Een autonome tanktoren per box, zoals beschreven van het Technisch Reglement BTCS 2010.  
"Met een restrictor met maximale interne diameter van 33 mm".
- b) Een standaard reservoir of een tank met een maximale inhoud van 35 liter, niet onder druk gezet, dat vrij aan de lucht kan worden blootgesteld, en met een waterdichte koppeling om de verbinding te maken met het vulsysteem van de wagen.  
"Met een restrictor met maximale interne diameter van 30 mm".
- c) Een metalen en waterdichte jerrycan met een maximale capaciteit van 20 liter, voorzien van een klep, type ¼ toer en met een maximale diameter van 1 inch (25,4mm), gemerkt door RACB Sport (en dat alleen voor wie nog beschikt over een oude reservoir met schroefdop).

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

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

28.6 Enkel de brandstof die door de organisator wordt verkocht/geleverd of geleverd via de pomp binnen het circuit mag worden gebruikt tijdens de meeting. Enkel DIESEL mag worden geleverd door een pomp die door de deelnemende vrij mag worden gekozen. Het vervoer van brandstof in de paddock mag enkel gebeuren, indien begeleid door een persoon in het bezit van een brandblusser.

28.7 Het morsen van brandstof zal bestraft worden met een financiële boete van € 150.

#### **ART. 29: BRIEFING**

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

29.2 Alle piloten en teamchefs moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij ongeldige afwezigheid van een teamchef en/of piloot zal een financiële boete van € 100 per afwezige persoon opgelegd worden. Bij afwezigheid dient elke teamchef of piloot een geldige, schriftelijke vrijstelling aan te vragen bij de Koersdirecteur tenminste één uur voor de aanvang van de briefing. Bovendien dient elke piloot en/of teamchef die niet aanwezig was tijdens de briefing zich te melden bij de Koersdirecteur vooraleer de wagen de toelating krijgt om op de piste te mogen.

- 29.3 Een lid van elk team duidt op de aanwezigheidslijst aan welke piloot de start van de eerste wedstrijd neemt. Deze beslissing kan herroepen worden tot maximum twee uur vóór de start van de wedstrijd. Op het niet vermelden staat een financiële boete van € 50, uiterlijk te betalen 30 minuten vóór de start van de wedstrijd.

## **ART. 30: TRAININGEN**

### **30.1 Privé trainingen**

De privé-trainingen zijn niet beperkt.

### **30.2 Vrije trainingen** (niet gechronometreerde trainingen)

Tijdens de vrije trainingen rijden alle wagens en alle piloten toegelaten tot de trainingen, samen.

### **30.3 Gechronometreerde trainingen**

Tijdens de gechronometreerde trainingen worden de wagens in 2 groepen verdeeld.

- Groep 1 bestaat uit wagens van klasse T3, T4, S1 en S2.
- Groep 2 bestaat uit wagens van klasse T1, T2, D en S3.

#### **30.3.1** Tijdens de gechronometreerde trainingen neemt men als volgt deel:

- 15 minuten voor groep 2.
- 15 of 30 minuten voor groepen 2 en 1
- 15 minuten voor groep 1.

De wagens in groep 1 blijven voor hun stands tot de 15<sup>de</sup> of 30<sup>ste</sup> minuut die zal worden aangegeven door een groene vlag aan het einde van de pitlane.

#### **30.3.2** De minuten (hierboven) zijn indicatief. Het is altijd noodzakelijk het Bijzonder Reglement van de meeting te raadplegen en/of de nota's van de Koersdirecteur.

#### **30.3.3** Aan het einde van het gemeenschappelijke gedeelte voor de groepen 1 en 2 zal de Koersdirecteur of zijn aangestelde een rood/wit geblokte vlag ontplooiën om aan te geven dat de wagens van de betrokken groep de volgende ronde moeten binnenkomen.

#### **30.3.4** Indien een piloot dit bevel negeert en/of indien een piloot in de verkeerde groep deelneemt worden alle tijden gerealiseerd door deze wagen in deze trainingssessie geannuleerd. De piloot wordt tegengehouden door de zwarte vlag.

#### **30.3.5** Voor de "12 Heures de Spa-Francorchamps" zal de minuterings van de kwalificatie tijdsritten opgenomen worden in een apart reglement.

### **30.4 Modaliteiten**

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

#### **30.4.2** Het is ten strengste verboden tijdens de trainingen te zigzaggen over de piste en/of starts te simuleren.

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

#### **30.4.4** De Koersdirecteur mag de trainingen meerdere malen en zo lang hij dit nodig acht, onderbreken om de piste te ontruimen of om het verwijderen van een wagen toe te laten. Enkel tijdens de vrije trainingen kan de Koersdirecteur beslissen om de verloren tijd niet in te halen.

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

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

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

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

### 30.5 **Stoppen van de trainingen**

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

Tegelijkertijd worden overal rond de piste rode vlaggen gezwaaid.

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

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

### 30.6 **Tijdopname**

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

### 30.7 **Kwalificatienorm**

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

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

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

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

### 30.8 **Uitzonderingsmaatregel**

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

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

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

### **ART. 31: STARTOPSTELLING**

- 31.1 Na afloop van de gechronometreerde trainingen wordt de snelste tijd van elke wagen officieel gepubliceerd.
- 31.2 De tijden van de eerste gechronometreerde training bepalen de volgorde op de startgrid voor wedstrijd 1.
- 31.3 De tijden van de tweede gechronometreerde training bepalen de volgorde op de startgrid voor wedstrijd 2.
- 31.4 Voor de "12 Heures de Spa-Francorchamps" bepalen de beste tijden van de gechronometreerde trainingen de startvolgorde op de grid.
- 31.5 De kwalificatietijden gelden voor de wagen en zijn dus geldig voor een, twee, drie of vier piloten, indien ze allen gereden hebben in de gechronometreerde trainingen. (minstens één gechronometreerde ronde per piloot). Een afwijking van deze regel kan worden toegestaan door het College van Sportcommissarissen.
- Indien twee of meerder wagens dezelfde tijd hebben gerealiseerd wordt de beste plaats toegekend aan de eerste wagen die deze tijd reed.
- 31.6 De snelste wagen vertrekt van op de plaats die vorig jaar de pole position was, of indien het een nieuwe of gewijzigde piste betreft, de plaats die door de FIA of ASN is bepaald.
- De startgrid bestaat uit twee rijen wagens naast elkaar en op gelijke afstand van elkaar.
- 31.8 Elke deelnemer die niet in staat is om welke reden ook deel te nemen moet ten minste één uur voor de start de Relatie Deelnemers waarschuwen. Indien hij op regelmatige wijze was gekwalificeerd kan hij aan de andere of andere wedstrijden van de meeting deelnemen.
- 31.9 Indien een wagen niet in staat is zijn positie in te nemen na bekendmaking van de startvolgorde blijft de plaats vacant. De ander wagens blijven op hun plaats op de grid.

### **ART. 32A: STARTPROCEDURE**

(Alle meetings, behalve de "12 Heures de Spa-Francorchamps")

#### **32.1 Verlaten pitlane**

- 32.1.1 Maximum 15 minuten vóór de start van de wedstrijd verlaten de wagens de pitlane of de paddock en worden ze in het vooropstellingvak geplaatst.
- 32.1.2 De wagens rijden, achter de wagen van de Koersdirectie een verkenningsronde of een deel ervan. Op het einde van de ronde nemen de wagens de pitlane of ze rijden tot aan de startgrid. Daar wordt de motor stilgelegd.

#### **32.2 Startgrid**

- 32.2.1 Het naderen van de start wordt aangekondigd door het tonen van de signalen "10 minuten", "5 minuten", "3 minuten", "1 minuut" en "30 seconden" voor het begin van de formatieronde; deze worden telkens door een geluidssignaal begeleid.
- 32.2.2 Wanneer het signaal "10 minuten" wordt getoond en een geluidssignaal weerklinkt, zal de toegang tot de piste wordt gesloten. Elke wagen die zich dan nog in de pitlane of de paddock bevindt, mag van daaruit vertrekken, maar enkel na toelating van een Official en nadat het volledige veld na de definitieve start voorbij de uitgang van de pitlane is.

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

- 32.2.3 Signaal "5 minuten" : Het is toegestaan te werken aan de wagen tot uiterlijk het tonen van het signaal "5 minuten"; elke inbreuk wordt bestraft met een "Stop and Go" penalty van 10 seconden.

Bijtanken op de startgrid is nooit toegelaten. Inbreuk op deze regel heeft uitsluiting van de wagen tot gevolg.

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

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

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

### 32.3 **Formatieronde**

32.3.1 Signaal "30 seconden" :30 seconden nadat het signaal "30 seconden" wordt getoond, geeft een groen(e) vlag/licht vooraan de grid het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de wagen van de Koersdirectie en de piloten zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, op straffe van een financiële boete van € 150 en de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven.

32.3.2 Inhalen tijdens de formatieronde is enkel toegelaten wanneer een wagen is opgehouden bij het verlaten van zijn plaats in de startorde en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. In elk geval mogen de piloten slecht inhalen om hun oorspronkelijke volgorde te herstellen.

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

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

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

32.3.4 Tijdens de start is de startprocedure dezelfde.

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

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

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

De wagen van de Koersdirectie verlaat aan het einde van de formatieronde de piste en de wagens nemen hun plaats in op de startgrid.

32.3.6 Op het moment dat alle wagens stil staan op het grid, zal de Koersdirecteur het signaal 5" tonen, vervolgens zal hij de rode startlichten aansteken.

32.3.7 Er zal een "**stilstaande**" start gegeven worden. Het startsein zal gegeven worden door middel van startlichten (groene) aangestoken onder toezicht van de Koersdirecteur op om het even welk ogenblik tussen 4 seconden en 7 seconden volgend op het aansteken van de rode lichten.

Tijdens de start van een wedstrijd dient de signalisatiezone volledig vrij te zijn van alle personen met uitzondering van de officials en de brandcommissarissen die de nodige accreditatie hebben en die ook dragen.

32.3.8 Indien er zich problemen voordoen gedurende de formatieronde of wanneer de wagens opnieuw op de startgrid komen, zal volgende startprocedure toegepast worden:

De Koersdirecteur zal een rode vlag en een bord "Start Delayed" tonen. Alle motoren moeten stilgelegd worden en de nieuwe formatieronde zal ten laatste 5 minuten later beginnen. Het volgende signaal, zal het signaal 3 minuten zijn.

De enige toegelaten variaties in deze startprocedure hangen van hierna volgende gevallen af:

- a) Indien het begint te regenen na het vertonen van het signaal vijf (5) minuten, doch voor de start van de wedstrijd en de Koersdirecteur van oordeel is dat de teams de mogelijkheid moeten hebben om banden te wisselen, dan worden de annuleringslichten ontstoken op de startlijn en zal de startprocedure worden overgedaan vanaf het signaal tien (10) minuten.
- b) Indien de start van de wedstrijd nakend is en de Koersdirecteur van oordeel is dat de hoeveelheid water op de piste te groot is en de wedstrijd niet in alle veiligheid kan worden verreden, zelfs met regenbanden, dan worden de annuleringslichten ontstoken op de startlijn en zal de informatie betreffende de mogelijke vertraging afgebeeld worden op de tijdsschermen. Eens het vertrek gekend, zal minstens 10 minuten op voorhand een waarschuwing gegeven worden.
- c) Indien de start van de wedstrijd gegeven wordt achter de Safety Car, zal Artikel 34 van toepassing zijn.

Iedere overtrekking op de voorschriften van de Code of huidig Sportreglement in verband met de startprocedure zal de uitsluiting van de betrokken pilo(o)t(en) en/of betreffende wagen(s) voor de wedstrijd tot gevolg kunnen hebben.

## **ART. 32B: STARTPROCEDURE**

(Voor de "12 Heures de Spa-Francorchamps")

### **32.1 Verlaten pitlane**

32.1.1 40 minuten vóór de start van de formatieronde verlaten de wagens de pitlane of de paddock en worden ze in het vooropstellingvak geplaatst.

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

### **32.2 Startgrid**

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

32.2.2 "20 minuten" vóór de start weerklinkt een geluidssignaal en/of wordt een paneel getoond, aantonend dat de pitlane zal gesloten worden binnen 5 minuten. Wanneer het signaal "15 minuten" wordt getoond en een geluidssignaal weerklinkt, zal de toegang tot de piste wordt 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.

Wanneer het signaal "10 minuten" wordt getoond en een geluidssignaal weerklinkt, moet iedereen, behalve de piloten, de Officials en de technische staf van de teams de piste verlaten.

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

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

32.2.4 Signaal "3 minuten" : start van aftelling tot startsignaal en evacuatie van de startgrid.

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

### 32.3 **Formatieronde**

32.3.1 Signaal "30 seconden" :30 seconden nadat het signaal "30 seconden" wordt getoond, geeft een groen(e) vlag/licht vooraan de grid het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de wagen van de Koersdirectie en de piloten zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, op straffe van een financiële boete van € 150 en de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven.

32.3.2 Inhalen tijdens de formatieronde is enkel toegelaten wanneer een wagen is opgehouden bij het verlaten van zijn plaats in de startorde en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. In elk geval mogen de piloten slecht inhalen om hun oorspronkelijke volgorde te herstellen, en dit tot het begin van de voorlaatste bocht vóór de start.

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

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

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

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

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

32.3.5 Alle observatieposten zullen de gele vlag uitzwaaien. Tijdens de formatieronde zal de wagen van de Koersdirectie een snelheid van ongeveer 80 km/h aanhouden. Tijdens de formatieronde moeten alle wagens hun snelheid aanpassen zodat zij hun voorganger volgen op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten. Iedere wagen die het tempo niet kan volgen of de afstand tot zijn voorganger niet kan respecteren, moet onmiddellijk de piste verlaten en in het gras of op een andere uitloopstrook rijden en mag aansluiten na de doortocht van het volledige deelnemersveld.

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

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

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

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

32.3.8 Deze startprocedure kan niet tot doel hebben te wijzigen behalve in volgende gevallen:

- a) Indien het begint te regenen na het vertonen van het signaal vijf (5) minuten, doch voor de start van de wedstrijd en de Koersdirecteur van oordeel is dat de teams de mogelijkheid moeten hebben om banden te wisselen, dan worden de annuleringslichten ontstoken op de startlijn en zal de startprocedure worden overgedaan vanaf het signaal tien (10) minuten.
- b) Indien de start van de wedstrijd nakend is en de Koersdirecteur van oordeel is dat de hoeveelheid water op de piste te groot is en de wedstrijd niet in alle veiligheid kan worden verreden, zelfs met regenbanden, dan worden de annuleringslichten ontstoken op de startlijn en zal de informatie betreffende de mogelijke vertraging afgebeeld worden op de tijdschermen. Eens het vertrekur gekend, zal minstens 10 minuten op voorhand een waarschuwing gegeven worden.
- c) Indien de start van de wedstrijd gegeven wordt achter de Safety Car, zal Artikel 34 van toepassing zijn.

Iedere overtreding op de voorschriften van de Code of huidig Sportreglement in verband met de startprocedure zal de uitsluiting van de betrokken pilo(o)t(en) en/of betreffende wagen(s) voor de wedstrijd tot gevolg kunnen hebben.

### ART. 33: WEDSTRIJD

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

De wedstrijden kunnen elkaar al of niet onmiddellijk opvolgen.

**Indien de wedstrijden elkaar onmiddellijk opvolgen.** Na de eerste reeks hebben de piloten de keuze om onmiddellijk naar de startgrid terug te rijden (het is verboden een brandstofbevoorrading uit te voeren) of in de pits te rijden (waar een bevoorrading wel toegestaan is). Geen enkele interventie wordt toegestaan voor de presentatie van het signaal "20 minuten". Bij het signaal "10 minuten" dienen alle wagens de pits verlaten te hebben om zich de startgrid te voegen. Bij het signaal "5 minuten" moeten alle interventies gestopt zijn..

**Indien de wedstrijden elkaar niet onmiddellijk opvolgen (bijvoorbeeld: één in de voormiddag, de andere in de namiddag, één op zaterdag, de andere op zondag).** Normale procedures.

Een verplichte stop aan de boxen moet gebeuren tussen de 20<sup>e</sup> en 40<sup>e</sup> minuut in de wedstrijd, bij een wedstrijd over 1 uur. Bij een wedstrijd over 90 minuten dient de stop tussen de 35<sup>e</sup> en 55<sup>e</sup> minuut te gebeuren. Indien meer dan één piloot deelneemt met dezelfde wagen, is een verandering van piloot verplicht tijdens het 'pitstop venster'. Indien één piloot de wagen bestuurd, moet deze gedurende de stop, eerst zijn wagen verlaten, de bestuurdersdeur sluiten, ze opnieuw openen, zijn gordel opnieuw aangespen, enz.

Tijdens een brandstofbevoorrading is enkel het veranderen van piloot toegestaan.

Voor eventuele wedstrijden over 45 minuten wordt verwezen naar het Bijzonder Reglement van de meeting.

### ART. 34A: SAFETY CAR

- 34.1 De Safety Car draagt de woorden "SAFETY CAR", in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers, zowel achteraan als op de zijkanten. Hij zal uitgerust zijn met oranje zwaailichten op het dak. De Safety Car wordt bestuurd door een ervaren circuitpiloot of een piloot met kennis van het circuit. Aan boord zal zich een observator bevinden die in staat is alle wagens in de wedstrijd te herkennen en die in permanent radiocontact zal zijn met de Koersdirectie.
- 34.2 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.
- 34.3 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.
- 34.4 Elke inbreuk op de Safety Car-reglementering wordt bestraft met een "Stop and Go penalty" van 10 seconden.

## 34.5 Procedure

- 34.5.1 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.
- 34.5.2 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.
- 34.5.3 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 34.8, 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.
- 34.5.4 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.
- 34.5.5 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.
- 34.5.6 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.
- 34.5.7 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.
- 34.6 Elke ronde afgelegd achter de Safety Car wordt beschouwd als een afgelegde ronde.

- 34.7 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.
- 34.8 In uitzonderlijke omstandigheden mag de start van de wedstrijd gegeven worden achter de Safety Car. In dat geval zullen de oranje zwaailichten aangestoken worden voor het signaal van één minuut. Dit is het teken voor de piloten dat de start van de wedstrijd zal gegeven worden achter de Safety Car. Zodra de groene lichten ontstoken worden, zal de Safety Car de startgrid verlaten gevolgd door alle wagens in startvolgorde op een afstand van niet meer dan vijf wagenlengten van hun voorganger. Er zal geen formatieronde zijn en de wedstrijd zal beginnen wanneer het licht op groen wordt gezet. Inhalen tijdens de eerste ronde wordt alleen toegelaten indien een wagen achterop raakt bij het verlaten van zijn positie op de grid en de wagens die volgen moeten inhalen om de overige wagens niet te vertragen. In dat geval mag alleen worden ingehaald om de oorspronkelijke volgorde te herstellen. Een piloot die achterstand opliep bij het verlaten van de grid mag niet inhalen als hij nog stilstond op het ogenblik dat alle andere wagens de startlijn hebben overschreden. Hij moet plaatsnemen op het einde van de rij wagens achter de Safety Car. Indien meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de eerste ronde.
- 34.9 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.
- 34.10 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. 34B: CODE 60**

- 34.11 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een panne van een wagen langs de piste of andere omstandigheden die het te gevaarlijk maken om verder te gaan, geeft de Koersdirecteur of zijn aangestelde het bevel tot een CODE 60.
- 34.12 Wanneer het bevel tot een CODE 60 gegeven wordt tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een paarse vlag en de vermelding "60" en dit tot het einde van de interventie. Alle wagens minderen direct hun snelheid tot maximum 60 km/h zonder in te halen.
- De regels aan de uitgang van de pitlane blijven dezelfde als tijdens de wedstrijd.
- 34.13 Inhalen tijdens de CODE 60 is enkel toegelaten wanneer een wagen in problemen is en wanneer achteropkomende wagens het niet kunnen vermijden om hem in te halen zonder de rest van het deelnemersveld te hinderen. Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot/wagen die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de CODE 60.
- 34.14 Bovendien zullen alle opgevendende wagens op de piste weggetrokken worden en geplaatst worden op een veilig plaats, of gerepatriëerd worden tot minstens aan de ingang van de pitlane; elk stationeren in de rijzone is verboden.

- 34.15 De CODE 60 eindigt en de wedstrijd wordt terug vrijgegeven wanneer de Koersdirecteur of zijn aangestelde het order geeft de paarse vlaggen weg te halen en vervolgens te vervangen door zwaaiende groene vlaggen, aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.
- 34.16 Elke ronde afgelegd tijdens de CODE 60 wordt beschouwd als een afgelegde ronde.
- 34.17 Een wagen, eens hersteld kan vervolgens weer deelnemen aan de wedstrijd. Slechts 1 interventie (repatriëring) tijdens de CODE 60, kan worden toegestaan per wagen (behalve voor de "12 Heures de Spa-Francorchamps).

#### **ART. 35: SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD**

- 35.1 Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval of omdat de weers- of andere omstandigheden het te gevaarlijk maken om verder te gaan, toont de Koersdirecteur of zijn aangestelde een rode vlag ter hoogte van de aankomstlijn. Gelijktijdig worden op alle observatieposten rode vlaggen gezwaaid en de annuleringslichten worden ontstoken aan de startlijn.
- 35.2 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.
- 35.3 Alle wagens vervolgen hun weg met matige snelheid en verzamelen achter elkaar op één lijn aan de rodevlaglijn, met de leidende wagen op de eerste plaats. Indien de leidende wagen op de piste zich niet vooraan bevindt, ontvangen alle wagens tussen de rodevlaglijn en de leidende wagen, de instructie een extra ronde af te werken na het signaal "drie minuten" vóór het hervatten van de wedstrijd.

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

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

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

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

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

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

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

#### **ART. 36: HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD**

- 36.1 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.

- 36.2 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".
- 36.3 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.
- 36.4 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.
- 36.5 Een "Stop and Go penalty" van 10 seconden zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens deze ronde.
- 36.6 Na één ronde vervoegt de Safety Car zijn standplaats, behalve indien het personeel de piste nog steeds reinigt of nadat een ander ongeval een nieuwe interventie vereist. Indien hiervan wordt afgeweken, wordt de procedure van de Safety Car zoals in Art. 34.5 hernomen.
- 36.7 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. 37: FINISH**

- 37.1 Het eindsignaal van de wedstrijd wordt op de aankomstlijn – *dit is enkel de lijn op de piste, dus niet in de pitlane of op de deceleratiepiste* – gegeven aan de leidende wagen, zodra de voorziene tijdsduur van de wedstrijd verlopen is. 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.
- 37.2 Wordt het eindsignaal om het even welke reden gegeven, anders dan voorzien in Art. 35 voordat de leidende wagen de volledige wedstrijdduur heeft gereden, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd wanneer de leidende wagen voor de laatste keer de aankomstlijn heeft overschreden vóór het geven van de zwart/wit geblokte vlag. Wordt de zwart/wit geblokte vlag om eender welke reden te laat gegeven, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd op het moment waarop zij normaal beëindigd moest worden.

- 37.3 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 vrijwillig in te halen op straffe van een sanctie.
- 37.4 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.
- 37.5 Tijdens de "12 Heures de Spa-Francorchamps, als een wagen stopt of opgeeft op de piste of in de box na het 3<sup>de</sup> of 6<sup>de</sup> uur, moet hij, om geklasseerd te zijn, zich zo snel als mogelijk wenden naar het gesloten wagenpark voor technische controle.

#### **ART. 38: GESLOTEN WAGENPARK**

- 38.1 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.
- 38.2 De reglementering van het gesloten wagenpark is van toepassing in de zone tussen de aankomstlijn (zwart/wit geblokte vlag) en de ingang van het gesloten wagenpark.
- 38.3 Het gesloten wagenpark moet groot en veilig genoeg zijn opdat geen ongeoorloofde personen toegang kunnen hebben.
- 38.4 Indien er geen klachten zijn, blijven de wagens 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark.

#### **ART. 39: DEMONTAGE**

- 39.1 De Technische Commissarissen kunnen de gedeeltelijke of volledige demontage of controle van een wagen vragen. Het verzoek tot demontage hiertoe wordt schriftelijk opgesteld door de Technische Commissie en wordt ingediend bij het College van Sportcommissarissen voor akkoord.
- 39.2 De betrokken deelnemer moet zich hieraan onderwerpen en dit zonder enige financiële compensatie.
- 39.3 Op ieder moment kunnen de deelnemers aangeduid worden om een brandstofstaal te leveren. Op het einde van de gechronometeerde trainingen en de wedstrijd moet de wagen minstens 2 kg brandstof bezitten voor het aftappen van brandstof. Indien brandstof afgetapt wordt, moet dit gebeuren voor elke andere controle die het aanzetten van de motor vraagt.
- 39.4 De deelnemer wordt op de hoogte gebracht van de plaats, de datum en het uur van de demontage door een oproeping opgesteld door het College van Sportcommissarissen met kopie aan de Technische Commissie en aan de promotor van de BTCS.
- Deze demontage gebeurt binnen een termijn van maximaal 72 uur behalve in geval van overmacht en in overleg met alle betrokken partijen. Het College van Sportcommissarissen legt dan een nieuwe termijn vast.
- 39.5 Bij een demontage mag een Technisch Commissaris in geen geval cijferresultaten of enige commentaar verstrekken en dit in overeenstemming met het Internationale Sport Code / Hoofdstuk X, 145 en 146.
- 39.6 Het College van Sportcommissarissen publiceert de resultaten voor elke gecontroleerde wagen en op verzoek stellen ze deze ter beschikking van de andere deelnemers. Deze resultaten zullen geen specifieke cijfergegevens bevatten behalve voor de analyse van de brandstof of als de wagen zich in strijd met het Technisch Reglement BTCS 2010 bevond.
- Alleen de waarden die niet voldoen aan het technische reglement worden meegedeeld.
- 39.7 Bij een meeting (training(en) en wedstrijd) kan de reglementaire periode van het gesloten wagenpark worden gebruikt voor technische controle.

39.8 Elke begonnen of geplande technische controle verlengt voor de betrokken wagen(s) de periode van het gesloten wagenpark, zelfs als dit wordt opengesteld voor de overige wagens.

De eventuele verlenging van de duur van het gesloten wagenpark verandert helemaal niets aan de bepalingen voorzien door het Sport Code op het gebied van klachten of beroep.

39.9 De deelnemers moeten navragen of hun wagen werd geselecteerd voor verdere controle en dit van zodra hij binnenrijdt in het gesloten wagenpark.

Het feit dat geen monteur aanwezig is aan de ingang van het sloten wagenpark of de zone voor technische controle, binnen een kwartier na melding, wordt beschouwd als een weigering van controle of demontage, welke bestraft kan worden tot uitsluiting uit de meeting.

39.10 Het(de) niet conforme onderde(e)l(en) word(t)(en) niet teruggegeven en blijft/blijven ter beschikking van de Technische Commissie van RACB Sport.

#### **ART. 40: SLOTCEREMONIE**

40.1 De uitslag van iedere wedstrijd zal het voorwerp uitmaken van een podiumceremonie. De eerste drie van de algemene uitslag en de eerste drie van iedere Klasse moeten deelnemen aan de podiumceremonie. Die ceremonie vindt plaats op het podium of in de hospitality unit van de promotor.

40.2 Vijftien minuten na de podiumceremonie worden alle piloten gedurende 30 minuten in de hospitality unit van de promotor of in de perszaal verwacht om de vragen van de journalisten te beantwoorden.

#### **ART. 41: GOEDKEURING**

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 03 februari 2010.  
Visa nummer : S01-BTCS/B10

Bijlage 1 – Deelnameformulier

Bijlage 2 – Standaardbestraffingen 2009