RACE PROMOTION NIGHT

SPORTIEF REGLEMENT

INDEX

Artikel 1. DEFINITIES – OMSCHRIJVING
Artikel 2. DEELNEMINGSMODALITEITEN
Artikel 3. VERGUNNINGEN
Artikel 4. MEETING
Artikel 5. KLASSEN
Artikel 6. WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN
Artikel 7. VERANDERING VAN WAGEN
Artikel 8. ORGANISATIE
Artikel 9. VERZEKERINGEN
Artikel 10. ALGEMEENHEDEN
Artikel 11. BESTRAFFINGEN
Artikel 12. PILOTEN – PILOTENWISSEL
Artikel 13. VERPLICHTE PUBLICITEIT
Artikel 14. WEDSTRIJDNUMMERS
Artikel 15. UITREIKING DER DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISATOR – DOCUMENTENCONTROLE
Artikel 16. SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITMUUR EN BOX
Artikel 17. ALGEMENE VEILIGHEID
Artikel 18. GEDRAG IN PITLANE
Artikel 19. SERVICE IN PITLANE
Artikel 20. BANDEN
Artikel 21. TANKEN
Artikel 22. BRIEFING
Artikel 23. TRAININGEN
Artikel 24. STARTOPSTELLING
Artikel 25. STARTPROCEDURE
Artikel 26. SAFETY CAR
Artikel 27. FULL COURSE YELLOW
Artikel 28. SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD
Artikel 29. HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD
Artikel 30. FINISH
Artikel 31. GESLOTEN WAGENPARK
Artikel 32. RANGSCHIKKING
Artikel 33. SLOTCEREMONIE
Artikel 34. ALGEMENE INFORMATIE
Artikel 35. GOEDKEURING

ART. 1: DEFINITIES – OMSCHRIJVING

1.1 De vzw Terlamen/Circuit Zolder, hierna ook de promotor genoemd, gevestigd in Terlaemen 30 te B-3550 Heusden-Zolder organiseert de Race Promotion Night, een "Non Championship Event".

1.2 De Race Promotion Night wordt verreden volgens de FIA Internationale Sportcode en haar bijlagen, volgens de RACB Nationale Sport Code, volgens huidig Reglement en het Bijzonder Wedstrijdreglement. Veranderingen, verbeteringen en/of wijzigingen aangebracht aan huidig Reglement en Bijzonder Wedstrijdreglement zullen enkel aangekondigd worden d.m.v. gedateerde en genummerde addenda (gepubliceerd door de organisator of de sportcommissarissen).

1.3 Dit Sportreglement werd op 22/10/2026 gepubliceerd en treedt met onmiddellijke ingang in werking.

1.4 De promotor behoudt zich het recht voor om, in 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 Bij discussie over de interpretatie van dit Sportreglement geldt enkel de Nederlandse tekst.

1.6 De Race Promotion Night heeft het statuut van OPEN meeting.

ART. 2: DEELNEMINGSMODALITEITEN

2.1 **Gebruiksrecht van de infrastructuur**
De Race Promotion Night is voorbehouden aan wagens die door een geldige deelnemer zijn ingeschreven (team -of rijderslicentie) en die conform zijn aan de veiligheidsvoorschriften van RACB Sport.

Het organisatiecomité kan uitzonderlijk wagens toelaten op voorwaarde dat deze wagens voldoen aan het geldend technisch reglement. Ook heeft het organisatiecomité het recht om wagens van klasse te veranderen.

2.1.1 Het aantal toegelaten wagens tot de trainingen en de wedstrijd wordt bepaald door bijlage O van de FIA International Sport Code en/of het bijzonder reglement.

2.1.2 Om te kunnen deelnemen aan de Race Promotion Night dient iedere deelnemer per wagen een gebruiksrecht te betalen ter verwerving van:
- Inschrijving Race Promotion Night;
- Gebruiksrechten aan de meeting;
- Forfaitair bedrag dat de technische, sportieve en organisatorische kosten dekt;
- Deelname aan promotionele kosten van de meeting en de verschillende diensten verleend aan de deelnemers.

2.1.3 De gebruiksrechten "Race Promotion Night" dienen betaald te worden per overschrijving op rekeningnummer **IBAN BE84 0018 8149 5559 – BIC GEBABEBB**, op naam van vzw Terlamen/Circuit Zolder, Terlaemen 30 – B-3550 Heusden-Zolder – België met vermelding "Race Promotion Night".

Gebruiksrecht: € 2.150,00 (incl. 6% BTW)

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 meeting of een weigering van de deelname door de promotor. Bij eventuele terugbetaling zal €100,00 ingehouden worden voor administratiekosten.

2.2 **Praktische regeling**

2.2.1 Alle bijkomende informatie die over de Race Promotion Night 2026 wordt verstuurd, gaat naar het correspondentie e-mailadres zoals vermeld op het deelnameformulier.

2.2.2 Eventuele rekeningen ten opzichte van de promotor dienen vóór de documenten-controle van de organisator te worden vereffend, op straffe van weigering van deelname.

2.2.3 Schade aan de omloop of aan de installaties waarbij de organisator betrokken is en aan de roerende en/of onroerende goederen van, of beheerd door de vzw Terlamen/Circuit Zolder, dient onmiddellijk aan het wedstrijdsecretariaat gemeld te worden. De schade wordt gefactureerd aan wie de schade berokkend heeft.

ART. 3: VERGUNNINGEN

3.1 **Deelnemers**

Elke deelnemer moet in het bezit zijn van een geldige deelnemersvergunning. Elk autonummer kan slechts één deelnemer hebben.

3.2 **Piloten**

De Race Promotion Night staat open voor

- Belgische vergunninghouders van minimaal het niveau “National C Circuit” (voor de klassen 3, 4 ,5, 6, en 7) en minimaal het niveau “National D restricted to FunCup-FFSC-BGDC Class A/B” (voor de klassen 1 en 2).
- Buitenlandse vergunninghouders dienen over een vergunning van minimaal hetzelfde niveau te beschikken, met toelating van hun ASN en in akkoord met RACB Sport.

3.3 **Controle van de vergunningen**

Tijdens de administratieve controle moeten de piloten die deelnemen aan de Race Promotion Night zich met hun vergunning aanbieden bij een vertegenwoordiger van RACB Sport of de organisator. Eveneens dient een geldige deelnemersvergunning te worden aangeboden.

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

ART. 4: MEETING

4.1 **Trainingen:** maximum 80 minuten kwalificatie

4.2 **Wedstrijd:** maximum 6 uren (360 minuten)

De verschillende procedures worden toegelicht tijdens de briefing.

4.3 De geblokte vlag zal getoond worden aan de wagen en piloot met de beste positie op de piste, op het einde van de vooropgestelde tijd van de wedstrijd, op het moment dat hij/zij de finishlijn overschrijdt. De finishlijn bestaat over één en dezelfde lijn die over de hele piste gaat.

ART. 5: KLASSEN

5.1 **Indeling**

De indeling gebeurt volgens de rondetijden van de deelnemende wagens.

- Klasse 1: lap > 1.58.50
- Klasse 2: lap > 1.54.50
- Klasse 3: lap > 1.50.50
- Klasse 4: lap > 1.46.50
- Klasse 5: lap > 1.42.50
- Klasse 6:lap > 1.38.50
- Klasse 7:lap > 1.34.50

5.2 **Correctiecoëfficient cilinderinhoud**

Drukgevulde motor – diesel:	cilinderinhoud x 1,5
Enkele turbomotor of compressor:	cilinderinhoud x 1,7
Biturbomotor of compressor:	cilinderinhoud x 2,0
Rotormotoren:	cilinderinhoud x 1,5

Wagens die in het Belcar Endurance Championship uitkomen in de GTC klasse zijn niet toegelaten.

De promotor, in samenspraak met RACB Sport, houdt zich het recht voor deelnemende auto's in een andere klasse te plaatsen zowel vooraf aan inschrijving als na de kwalificatie.

ART. 6: WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN

6.1 **Technische controle**

Elke ingeschreven wagen moet worden aangeboden voor technische controle en dit tijdens de daarvoor voorziene tijd op de timing. Eveneens moet samen met de wagen ook de volledige kledij, zoals vermeld in art. 12.5, van elke ingeschreven piloot op de wagen in kwestie worden aangeboden. De kledij kan ook via IDD Sport ingebracht worden.

Te laat aanbieden op technische controle kan leiden tot een administratieve boete van €250,00. Uitzonderingen op bovenvermelde regel zijn enkel mogelijk goedkeuring van de technical delegate.

Een lijst met alle wagens die voldoen aan de technische controle, zal worden meegedeeld door de technical delegate aan de race directeur en de stewards van de meeting.

Tijdens de administratieve controle worden de stickers voor de helmen overhandigd. Elk team is verantwoordelijk voor het correct aanbrengen van deze stickers :

- Elke helm van de eerste piloot wordt voorzien van een sticker "1" op de linkerzijde van de helm.
- Elke helm van de tweede piloot wordt voorzien van een sticker "2" op de linkerzijde van de helm.
- Elke helm van de derde piloot wordt voorzien van een sticker "3" op de linkerzijde van de helm.
- Elke helm van de vierde piloot wordt voorzien van een sticker "4" op de linkerzijde van de helm.
- Elke helm van de vijfde piloot wordt voorzien van een sticker "5" op de linkerzijde van de helm.

Het is verboden aan enig wedstrijdonderdeel – deel uitmakend van de meeting – deel te nemen zonder een van een sticker voorziene helm.

6.2 Minstens één uur voor aanvang van de eerste gechronometreerde trainingen van de meeting wordt de lijst “final entry list” uitgehangen op het officiële uithangbord.

ART. 7: VERANDERING VAN WAGEN

7.1 Indien een bemanning tijdens een meeting van wagen wenst te wisselen, dient dit minstens twee uur voor aanvang van de race via een schriftelijke aanvraag tot de Koersdirecteur gericht te worden. Deze wagen dient van dezelfde klasse te zijn als de te vervangen wagen. Na eventuele aanvaarding door het College van Sportcommissarissen, dient de wagen goedgekeurd te worden door de Scrutineers en neemt hij de start van de wedstrijd vanuit de pitlane.

ART. 8: ORGANISATIE

8.1 **Organisatie der meeting**

Eén gechronometreerde training van maximum 80 minuten en één wedstrijd van maximum 6 uren (360 minuten) worden georganiseerd.

8.2 De organisator kan, in functie van de vereisten van de timing, bepaalde uitzonderingen toestaan. De definitieve timing van de meeting wordt door de RACB Sport goedgekeurd.

ART. 9: VERZEKERINGEN

9.1 De organisator/promotor neemt de nodige schikkingen zoals voorgeschreven in de RACB Nationale Sport Code. Deze verzekeringspolis kan door elke piloot en teamchef ingekeken worden op het wedstrijdsecretariaat.

De piloten die deelnemen aan de meeting nemen afstand van verhaal ten opzichte van elkaar en van de organisatie/promotor.

ART. 10: ALGEMEENHEDEN

10.1 **Functie van de Teamchef**

Elke deelnemer dient per wagennummer schriftelijk een teamchef aan te duiden en hem/haar volmacht te verlenen voor alle hierna vermelde handelingen in verband met de Race Promotion Night.

De teamchef mag niet de hoedanigheid van piloot hebben, zelfs niet op een andere wagen in de Race Promotion Night. Hij/zij staat er persoonlijk en samen met de teamleden voor in dat steeds aan alle voorwaarden van dit reglement wordt voldaan.

De taak van deze teamchef omvat onder andere volgende elementen:

- Het volledig invullen van het deelnameformulier voor de sluitingsdatum.
- Er voor zorg dragen dat zijn/haar piloten en hij/zijzelf zich aanbieden op de administratieve controle van de meeting.
- Er voor zorg dragen dat zijn/haar wagen en/of piloten tijdens de meeting aan onderhavig reglement voldoen.
- Voor het einde van de administratieve controle aan de organisator de samenstelling meedelen van het team dat zal deelnemen aan de meeting indien deze verschilt van het deelnameformulier.
- Het in ontvangst nemen en voor ontvangst tekenen van instructies of mededelingen van de officials.
- Gedurende de hele meeting te allen tijde opvorderbaar zijn voor Koersdirecteur, het College der Sportcommissarissen en/of de Technical Delegate.

ART. 11: BESTRAFFINGEN

11.1 De Koersdirecteur dient het College van Sportcommissarissen te informeren over elke sanctie die hij oplegt, zoals ze in dit Sportreglement zijn voorzien. Het College van Sportcommissarissen zal de sanctie bevestigen en laten betekenen aan de deelnemer.

Voor elke inbreuk die niet opgenomen is in dit reglement, zal de Koersdirecteur een rapport overmaken aan het College van Sportcommissarissen, die het reglement zullen toepassen zoals voorzien in de Internationale of Nationale Sportcode.

11.2 Inbreuken tijdens de wedstrijd :

- inhalen onder gele vlag
- inbreuk op een Safety Car procedure of FCY
- te snel rijden in de pitlane (+ 50km/h)

  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 de tussenliggende zone is de fast lane met een snelheid van maximum 50 km/h!
- negeren van het rode licht einde pitlane
- inhalen tijdens de formatieronde
- overschrijden van de gele of witte lijn op de piste na het einde van de pit exit road

  De pit exit road is het gedeelte tussen het paneel of pictogram "Exit pitlane" en de piste.

Voor deze overtredingen zijn volgende straffen van toepassing:

- 1° inbreuk: 'Drive Through" penalty.
- 2° identieke inbreuk: "STOP and GO" penalty van 10 seconden in de stop and go area.
- 3° identieke inbreuk: "STOP and GO" penalty van 30 seconden in de stop and go area.

Bij een eventuele volgende identieke inbreuk beslist het College van Sportcommissarissen welke sanctie zal opgelegd worden.

Gedurende de stilstand van de wagen in de "Stop and Go area" mag, behalve de officials van de wedstrijd, niemand de wagen aanraken.

11.3 Bovenvermelde overtredingen begaan tijdens de gechronometreerde trainingen worden als volgt bestraft:

- 1ste inbreuk: annuleren van de 2 beste tijden van de betreffende gechronometreerde training.
- 2de identieke inbreuk : 10 plaatsen naar achter op startgrid
- 3de identieke inbreuk : starten als laatste wagen.

Bij een eventuele volgende identieke inbreuk beslist het College van Sportcommissarissen welke sanctie zal opgelegd worden.

11.4 In het geval dat er voor het einde van de wedstrijd of een SC of FCY procedure geen tijd rest om de "Drive Through" of "Stop and Go" uit te voeren, wordt deze omgezet in een tijdstraf. Voor een "Drive Through"-straf is de tijdstraf 30 seconden, voor een "Stop and Go" is de tijdstraf 35 seconden vermeerderd met de tijd van de opgelegde stop & go penalty.

11.5 Wanneer een wagen een "Drive Through" of "Stop and Go" straf krijgt, zal ter hoogte van de start-/finishlijn het bord "Drive Through" of "Stop and Go" samen met het startnummer getoond worden en dient de wagen onmiddellijk binnen te komen.

Dit signaal wordt maximaal drie passages bij de start-/finishlijn getoond. Het verdient aanbeveling dat de betreffende wagen zo mogelijk ook van het eigen team een signaal krijgt. Bij "Drive Through" zal de wagen

met inachtneming van de snelheidslimiet door de pitstraat rijden, zonder bij zijn box te stoppen of te tanken in de tankzone en hierna de race vervolgen. Bij “Stop and Go” zal de wagen op de voorziene plaats zijn straftijd stil staan, en hierna met inachtneming van de snelheidslimiet door de pitstraat rijden, zonder bij zijn box te stoppen of te tanken in de tankzone en hierna zijn race vervolgen. Wordt aan het signaal “Drive Through” of “Stop and Go” geen gehoor gegeven gedurende drie opeenvolgende passages, dan zullen de stewards de zwarte vlag bevelen voor de desbetreffende auto.

11.6 Het verplicht binnenkomen in de pit entry road – de pit entry road is het gedeelte tussen de piste en de pitlane – moet binnen de drie ronden gebeuren:
- Na het krijgen van een zwarte vlag met wedstrijdnummer.
- Na het krijgen van een zwarte vlag met oranje bol vergezeld van het wedstrijdnummer.
- Of na het krijgen van het bord “Drive Through” of "Stop and Go" en het wedstrijdnummer.

11.7 Bij het negeren van het bord “Drive Through” of "Stop and Go", de zwarte vlag of de zwarte vlag met oranje bol wordt de sanctie bepaald door het College van Sportcommissarissen.

11.8 Voor elke andere onregelmatigheid, anti sportief gedrag zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd, worden de sancties bepaald naar goeddunken door het College van Sportcommissarissen in overleg met de Koersdirecteur.

11.9 Overtredingen op de artikels 19-20 worden als volgt bestraft:
- 1ste inbreuk: schriftelijke verwittiging (kopie aan Wedstrijdleiding)
- 2de identieke inbreuk: “Drive Through”
- 3de identieke inbreuk en iedere volgende identieke inbreuk: “Stop and Go” van 30 seconden.

11.10 Overschrijden van de normtijden:
- Tijdens de kwalificaties:
  - o 1 maal te snel: verlies van 2 snelste rondetijden
  - o Meermaals te snel: start achteraan de startgrid
  - o Meer dan 1”50 te snel: verlies van alle tijden, start vanuit de pitlane, overzetting naar overeenstemmende klasse
- Tijdens de wedstrijd: Verlies van 1 ronde per overschrijding.

ART. 12: PILOTEN – PILOTENWISSEL

12.1 Gedurende de hele duur van de meeting moet een wagen door minimum 2 piloten bestuurd worden. Er is een maximum van 5 piloten per wagen.

12.2 Een piloot moet de wagen alleen en zonder hulp besturen. In geval van een mindervalide piloot moeten de hulpmiddelen goedgekeurd worden door RACB Sport.

12.3 Een pilotenwissel mag slechts gebeuren in de pitlane voor de eigen garage/box of toegewezen plaats van het team. De piloot moet op eigen kracht de wagen kunnen verlaten. De piloot die de wagen verlaat of een ander teamlid, mag de volgende piloot helpen om veilig in de auto plaats te nemen.

12.4 De piloten die deelnemen aan de trainingen en aan de wedstrijd moeten altijd brandvrije kledij (overall, ondergoed, handschoenen, balaclava, kousen, schoenen) en een helm dragen en moeten hun veiligheidsgordels vastmaken. Het correct gebruik van een Front Head Restraint (FHR: HANS® of Hybrid®) systeem is verplicht. Elke inbreuk op deze regel kan bestraft worden door de sportcommissarissen. Deze kan gaan tot diskwalificatie van de piloot uit de meeting.

12.6 Tijdens de Race Promotion Night mag elke piloot maximaal twee opeenvolgende uren achter het stuur zitten. Na elke pilotenwissel dient een piloot minimaal één uur te rusten alvorens het stuur weer over te nemen.

ART. 13: VERPLICHTE PUBLICITEIT

13.1 **On board camera**

Indien de promotor on-board-camera's installeert voor de captatie van de wedstrijd, dient er in het zicht van de camera op het dashboard ruimte te worden voorzien voor het officiële embleem van de promotor en/of een sponsor aangebracht door de promotor.

Alle on-board-camera's dienen vastgemaakt te worden met een geschroefde beugel op de rolkooi en dienen goedgekeurd te worden door de Technische Scrutineers. Buitencamera's en camera's bevestigd op helmen zijn verboden.

Beelden van on-board-camera's mogen enkel verspreid worden mits uitdrukkelijk akkoord van de promotor.

Beelden van on-board-camera's kunnen enkel op expliciete vraag van de officials gebruikt worden in de beoordeling van incidenten.

ART. 14: WEDSTRIJDNUMMERS

14.1 De promotor van de Race Promotion Night kent de wedstrijdnummers toe bij de bekendmaking van de officiële deelnemerslijst.

- Klasse 1: nummer 100-199
- Klasse 2: nummer 200-299
- Klasse 3: nummer 300-399
- Klasse 4: nummer 400-499
- Klasse 5: nummer 500-599
- Klasse 6: nummer 600-699
- Klasse 7: nummer 700-799

14.2 **Plaatsing**

Elke deelnemer dient een ruimte van 35 x 35 cm te voorzien op de beide voordeuren en op het dak.

Nummers worden door de promotor ter beschikking gesteld.

De nummers zijn verkrijgbaar tijdens de administratieve controle en dienen vóór de technische controle en voor de volledige duur van de meeting in zijn geheel te worden aangebracht:

- Op de deuren van de wagen, loodrecht op de as van de weg.
- Op het dak, midden naar voor gericht (leesbaar langs voor)
- Klein nummer op de voorruit (rechts) zwarte cijfers op een witte achtergrond, minimale hoogte cijfers 10 cm.

Voor wagens gehomologeerd zonder dak dient het nummer op de neus aangebracht te worden.

14.2.1 Verlichting van wedstrijdnummers tijdens de Race Promotion Night:

- De verlichting van de wagennummers op de deuren dient gebruikt te worden. Het verlichtingssysteem dient samen met het ontsteken van de koplampen aan te gaan. De verlichting van de wedstrijdnummers gebeurt met bijkomende lampen en een reflecterende achtergrond of met het gebruik van verlichte nummers.
- Op geen enkel ogenblik mag er een wit licht naar achter schijnen, zelfs niet deze welke de wedstrijdnummers verlichten, noch die lichten bestemd ter identificatie van de wagen.
- Op geen enkel ogenblik mag er een rood licht naar voor schijnen, zelfs niet deze welke de wedstrijdnummers verlichten, noch die lichten bestemd ter identificatie van de wagen.
- Het is verboden een wedstrijdwagen uit te rusten met knipperlichten of zwaailichten.

ART.15: UITREIKING DOCUMENTEN DOOR ORGANISATOR – DOCUMENTENCONTROLE

15.1 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 administratieve controle.

15.2 Volgende items worden overhandigd door de organisator:

- Toegangskaarten en doorlaatbewijzen voor de wagens en het personeel.
- Speciaal doorlaatbewijs toegang tankzone (2).
- Drie (3) okergele armbanden (geven toegang signalisatiezone) en zes (6) groene armbanden (geven toegang tot werkzone). Voor deze armbanden dient een waarborg van €200,00 betaald te worden. De waarborg dient gestort te worden op IBAN BE84 0018 8149 5559, BIC GEBABEBB, Race Promotion Night vóór 8 november 2026. Wanneer deze armbanden in goede staat worden teruggebracht op het wedstrijdsecretariaat uiterlijk één uur na het beëindigen van de wedstrijd wordt de waarborg teruggestort.
- De grote nummers in drievoud en de kleine nummers voor op de voorruit.

ART. 16: SIGNALISATIE TUSSEN PILOOT, PITMUUR EN BOX

16.1 Een radiocommunicatiesysteem met koptelefoon gemonteerd in de helm is verboden. Een radiocommunicatiesysteem met een hoorapparaat direct in het oor (type earplug) is toegestaan.

16.2 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 Belgische meeting een aanvraag te doen bij :

B.I.P.T. - Dienst vergunningen
Ellipsgebouw
Koning Albert II-Laan 35 bus 1
1030 Brussel
Tel. +32 2 226 88 88
E-Mail: *radiovergunningen@bipt.be*

ART. 17: ALGEMENE VEILIGHEID

17.1 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.

17.2 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 (uitgezonderd bij het uitvoeren van een bestraffing) of in de box, i.e. de garageboxen aangrenzend aan de pitlane.

17.3 De Koersdirecteur, de CMO en de stewards mogen een piloot op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.

17.4 **Gedrag op de piste**

17.4.1 Gedurende de periode beginnend 15 minuten vóór tot 5 minuten na elke gechronometreerde training en de periode tussen het uitschakelen van het rode licht en het ogenblik dat de laatste wagen het gesloten wagenpark binnenrijdt, is niemand toegelaten op de piste behalve:
- Baancommissarissen of ander toegelaten personeel bij de uitoefening van hun taak.
- Piloten die rijden of door de baancommissarissen worden begeleid.
- Al het teampersoneel wanneer ze een wagen duwen of materiaal van de grid wegnemen nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.

17.4.2 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 (zie o.a. FIA International Sporting Code, Appendix L, hoofdstuk 4, artikel 2).

17.4.3 Piloten moeten tijdens trainingen en wedstrijden altijd gekleed zijn zoals voorgeschreven door de FIA Internationale Sport Code. Vanaf het ogenblik dat zijn/haar wagen in beweging is, moeten de veiligheidsgordels vastgemaakt worden.

17.4.4 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 opzoeken, vanaf het moment dat dit veilig kan gebeuren.

17.4.5 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.

17.4.6 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 (d.w.z. 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.

17.4.7 Een piloot die zijn/haar wagen achterlaat, moet deze (indien mogelijk) in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk kan bestraft worden met een boete van €250,00.

17.4.8 In geen geval mag de piloot te voet de piste oversteken, behalve om zich naar een veilige zone te begeven, zich houdend aan de instructies van de baancommissarissen.

17.4.9 Een piloot die een vermijdbare aanraking veroorzaakt, zal bestraft worden.

17.5 **Gebruik van lichten**

17.5.1 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” of “WET RACE”.

17.5.2 Het komt de Koersdirecteur toe om te beslissen om een wagen te laten stoppen omwille van een defecte verlichting of het ontbreken van een regenlicht door middel van een zwart en oranje valg. Mocht de wagen gestopt worden om deze reden, dan mag deze van zodra de onregelmatigheid is hersteld, de trainingen of de wedstrijd hernemen.

17.6 **Langzaam rijden**

17.6.1 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.

17.6.2 Een wagen die na drie ronden niet naar zijn box komt, zal naar de stewards worden verwezen en 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.

17.7 **Beperkingen in pitlane**

17.7.1 Tijdens de trainingen en de wedstrijd is een snelheidsbeperking van 50 km/h van toepassing in de pitlane.

17.7.2 Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits worden uitgevoerd, voor de pitbox of in de pitbox.

17.7.3 Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden. Elke inbreuk tijdens de trainingen wordt bestraft. Elke inbreuk tijdens de wedstrijd wordt bestraft met een “stop & go penalty” van 10 seconden.

17.7.4 Gedurende de trainingen mag de motor met de starter of met een externe batterij gestart worden.

17.7.5 Gedurende de volledige duur van de pitstop dient de motor stilgelegd te worden.

Enkel voor elke vorm van reparatie, tuning of afstelling mag de motor weer gestart worden, 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. Elke inbreuk wordt bestraft met een “Stop and Go”-straf van 10 seconden.

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

17.7.6 Slechts de teamleden met de gespecifieerde okergele armband, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de werkzone en signalisatiezone bevinden tijdens de training en gedurende de wedstrijd, behalve tijdens de startprocedure en de eerste ronde.

17.7.7 Slechts de teamleden met de gespecifieerde groene armband, alsook hun piloten in racepak, mogen zich in de werkzone bevinden tijdens de training en gedurende de wedstrijd. De overige teamleden moeten in hun box blijven, achter de rode lijn met vermelding “pitlane”.

17.7.8 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.

17.7.9 Jongeren beneden de 16 jaar zijn gedurende alle trainingen en wedstrijd 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.

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

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

17.10 Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit sportreglement kan leiden tot uitsluiten van de wagen en/of de betrokken pilo(o)t(en) uit de meeting.

17.11 Het respecteren van de vlaggen, het opvolgen van de richtlijnen van de baancommissarissen en inbreuken tijdens een Safety Car procedure worden nauwkeurig opgevolgd. Het niet respecteren van de rode, witte en gele vlaggen kan bestraft worden met sancties die kunnen gaan tot de diskwalificatie uit de meeting.

ART.18: GEDRAG IN PITLANE

18.1 Tijdens de meeting zal er een rood/groen licht aan het einde van de pitlane zijn. Het negeren van dit licht kan bestraft worden zoals beschreven in artikels 11.2, 11.3 en 11.4. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht.

18.2 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 “fast lane” 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. Tijdens de trainingen/races kan lassen/snijden/slijpen enkel op aanvraag en mits goedkeuring van de Technical Delegate van de RACB Sport.
- Het is ten strengste verboden te roken op het hele domein van Circuit Zolder.
- Tijdens de training en de westrijd dienen alle personen en alle materiaal zoals banden, werktuigen en onderdelen in de box te blijven tot bij de stilstand van de betreffende wagen. Voor het vertrek van de wagen moet alle materiaal en/of banden uit de werkzone van de pitlane verwijderd worden.
- GEEN bezoekers in de pitlane (moeten in de box achter de rode lijn “PITLANE’).

18.3 Een wagen mag zich enkel in de “FAST LANE” bevinden indien op eigen kracht rijdend, met de piloot in de normale positie achter het stuur met de veiligheidsgordels aan. Geen enkele wagen mag de “FAST LANE” gebruiken om op het groene licht einde pitlane te wachten. Op beslissing van de Koersdirecteur wordt de “FAST LANE” opengesteld.

18.4 Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijden van andere reeksen mag zich geen enkel materiaal, noch de wagen zelf zich in de pitlane bevinden, teneinde de betrokkenen bij de andere reeksen niet te storen.

18.5 Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer van een wagen, om zijn box te verlaten na een stop, wanneer hij dit in alle veiligheid en zonder roekeloos rijgedrag kan doen. De wagens in de fast lane hebben voorrang op de wagens die de working lane verlaten.

18.6 Tijdens de meeting zijn in de pitlane van elk team enkel de pilote en de personen met de gespecifieerde armbanden toegelaten. De personen met groene armband enkel als de betreffende wagen een pitstop gaat uitvoeren.

ART. 19: SERVICE IN PITLANE

19.1 Tijdens de training en de wedstrijd is iedere bevoorrading van oliën en andere vloeistoffen of een herstelling buiten de pitlane of de box verboden.

19.2 **Verplaatsen van een wagen**

19.2.1 Het is verboden de wagen te duwen of te trekken, of te laten duwen en te laten trekken om de pitlane te bereiken, tenzij toegelaten door de organisatie of uitgevoerd door de organisatie. Een wagen mag tot aan zijn box geduwd worden vanaf de tankzone tot aan het bord of pictogram “Pit Exit”.

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

19.4 **Gedrag monteurs/mecaniciens/teamchef**

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

- Maximum twee bestemd voor het tanken aan de tankzone. Deze moeten minstens uitgerust zijn met een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm.
- Gedurende zijn pitstop mag de piloot die uitstapt of een monteur, de plaatsvervangende piloot helpen bij het plaatsnemen in de wagen. Enkel één persoon mag helpen bij het vastmaken van zijn/haar veiligheidsgordels en het ondersteunen van het FHR-systeem. De uitstappende piloot mag vervangen worden door een derde.
- *Voor alle andere verrichtingen, met inbegrip van de bandenwissel: Een maximum van 4 mecaniciens van het team van de deelnemende wagen mag werken aan de wagen op elk moment (behalve in de gevallen voorzien in dit artikel).* Bovenop mag één mecanicien de voorruit kuisen.
- Een maximum van 2 pneumatische of elektrische (enkel werkend op batterijen) pistolen mag gebruikt worden voor het los/vastmaken van de wielmoeren. Alle genoemde personen moeten de specifieke groene armband dragen.
- Indien een piloot een werkzaamheid verricht op de wagen, wordt hij beschouwd als mecanicien.
  Een team kan een sanctie opgelegd worden voor elk bijkomend aanwezig lid van het team buiten de toegelaten personen. De personen in de werkzone moeten minstens een lange broek en shirt/hemd met lange mouwen en stevige gesloten schoenen dragen welke hen beschermt tegen warmtebronnen, vuur en andere eventuele letsels. Shorts, T-shirts en sandalen zijn verboden.
- Een maximum van twee externe technici (voor bijvoorbeeld banden en remmen) mogen de wagen aanraken voor controle, maar zij mogen geen enkele werkzaamheid verrichten.
- Een piloot gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend.
- De datalogger wordt ook beschouwd als mecanicien.
- De Car Controller

19.4.2 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.

19.5 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

de steunarmen 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.20: BANDEN

20.1 Deelnemers zijn vrij om het type banden te kiezen.

20.2 Het plaatsen op het voertuig van opgewarmde banden is enkel toegelaten in de pitlane. Tijdens de startprocedure is het gebruik van warmteopwekkende of warmte houdende middelen voor banden niet toegelaten. Uitgezonderd voor wagens die vanuit de pitlane vertrekken.

ART.21: TANKEN

21.1 Voor het verbruik van brandstof dient er een voorschot van €950,00 betaald te worden vóór 8 november 2026 op rekeningnummer van vzw Terlamen met volgende referentie: "RPN 2024 – Brandstof – wedstrijdnummer xx".

Bankgegevens vzw Terlamen:
IBAN BE84 0018 8149 5559
BIC GEBABEBB

De definitieve afrekening wordt gemaakt in de week volgend op de race.

21.2 Er mag tijdens de training en wedstrijd géén brandstof aanwezig zijn in de boxen, op de loskade achter de boxen of in de pitlane. De wagen moet getankt zijn voor aanvang van de training/wedstrijd. Elke wagen is tijdens de wedstrijd verplicht de brandstof die wordt geleverd door de organisatie te tanken.

21.3 Het tanken tijdens de wedstrijd mag enkel gebeuren in de tankzone (*dit is de plaats in de pitlane waar de benzinepompen staan opgesteld)* en dit door de aangestelde van de organisator, via de voorziene benzinepompen (deze worden pas in bedrijf genomen vanaf de start van de wedstrijd). Aan de benzinepompen wordt enkel loodvrije (98 octaan) benzine geleverd. Additieven mogen worden toegevoegd, met een maximum recipiënt van 1 liter.

Door middel van een groen licht zal aangegeven worden wanneer de mogelijkheid tot tanken in de tankzone bestaat. Het rode licht gaat aan wanneer alle pompen bezet zijn.

Dit rood-groene licht is geplaatst bij het binnenkomen van de Pit Entry Road.

Het tanken gebeurt met één pistool rechtstreeks in de wagen, eventueel met gebruik van een ledig hulpstuk. Maximum tankvolume aan de benzinepompen: 100 liter.

Bij stilstand van de wagen in de tankzone dient de piloot de motor af te zetten.

De tankzone zal enkel toegankelijk zijn voor maximum 3 leden van een team, voorzien van de nodige brandwerende kledij (overall, handschoenen, balaclava en veiligheidsbril of helm en gesloten schoenen) en van een speciaal doorgangsbewijs. Een derde lid (ontluchten) moet aangevraagd worden. Elke reservering en dus blokkering van een benzinepomp of een plaats in de tankzone is verboden (d.w.z. dat de teamleden van een wagen de wachtzone, voor de tankzone, pas mogen verlaten indien hun wagen stilstaat aan een benzinepomp).

Bij stilstand van de wagen in de tankzone dienen deze personen de vulopening(en) te openen. Zij dienen de eventuele hulpstukken (voor het vullen en/of ontluchten) te plaatsen en eventuele additieven toe te voegen.

Zij dienen de wagen te aarden.

Enkel en alleen als aan alle bovenstaande punten voldaan is, zullen leden van de organisatie de wagen tanken. Het bedienen van het brandstofpistool gebeurt dus uitsluitend door personen aangesteld door de organisator.

De verantwoordelijke van elk team neemt na elke tankbeurt eveneens de controlestrook in ontvangst (de controlestrook zal bindend zijn voor de eindafrekening en de controle van het volume van de geleverde brandstof).

Onmiddellijk na het vertrek van zijn/haar wagen dienen alle teamleden van de desbetreffende wagen de tankzone te verlaten.

Het aanduiden aan welke benzinepomp een wagen dient te tanken, evenals het signaal wanneer een wagen de tankzone dient te verlaten, gebeurt door een aangestelde van de organisator. Deze bevelen dienen strikt nagevolgd te worden.

21.4 Wagens die dieselbrandstof tanken, dienen met de hulp van eigen teamleden te tanken in de daartoe voorziene zone en dit met een bevoorradingssysteem dat bestaat uit een tank van 60L met UN-certificatie, een versterkte kar, een manueel draaiende pomp aan lage druk, een bevoorradingspijp van maximum 4 meter en een automatisch afslaand pistool, alles afsluitend aangekoppeld en toegelaten. Het systeem dient gecontroleerd en gemarkeerd te worden door de RACB Sport voor gebruik.

Tijdens het tanken van de wagen in de voorziene zone dient één teamlid stand-by te staan met een brandblusser (op een afstand van ongeveer twee meter van de vulstop). Deze persoon dient onmiddellijk na het tanken van de wagen de tankzone te verlaten. Indien deze persoon niet aanwezig is, mag de wagen niet getankt worden.

21.5 De deelnemers moeten tanken in de tankzone. Elk gebruik van mobiele telefoon in de tankzone is verboden.

Gedurende het stilstaan in de tankzone mag op de wagen geen enkele interventie uitgevoerd worden, behalve de handelingen vernoemd in dit artikel. In geen enkel geval mag er in de tankzone gewerkt worden aan de wagen, noch een controle gebeuren van de wagen of een onderdeel er van, noch een pilotenwissel worden doorgevoerd.

Tijdens het tanken is het toegelaten de gordels los te maken en de piloot drinken te geven (drinkbus vervangen is niet toegelaten).

Vanaf de tankzone mag de wagen worden geduwd naar de box.

ART. 22: BRIEFING

22.1 De Koersdirecteur houdt voor de start van de eerste vrije testsessie een verplichte briefing voor *de teamchefs en een verplichte briefing voor de piloten.* Het precieze tijdstip en de plaats worden meegedeeld via de timing. Op de timing wordt ook vermeld of de briefing voor piloten én teamchefs is, of dat er een afzonderlijke briefing wordt voorzien voor piloten en een briefing voor teamchefs.

22.2 Alle piloten en teamchefs moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij een ongeldige afwezigheid van een teamchef en/of piloot zal een boete van €250,00 per afwezige persoon opgelegd worden. De aanvraag tot eventuele derogatie om niet aanwezig te zijn voor de persoon in kwestie dient gemotiveerd te worden en dient schriftelijk voorgelegd te worden aan de Koersdirecteur, ten minste vierentwintig (24) uur voor aanvang van de eerste gechronometreerde sessie. Bovendien dient elke piloot en/of teamchef die niet aanwezig was tijdens de

briefing zich te melden bij de Koersdirecteur vooraleer de wagen de toelating krijgt om op de piste te mogen.

ART. 23: GECHRONOMETREERDE SESSIES

23.1 **Modaliteiten**

Om te mogen deelnemen aan de race zal elke piloot zich moeten kwalificeren met de wagen waarmee hij/zij is ingeschreven. Elke piloot moet minstens 2 getimede ronden rijden tijdens de kwalificatie.

23.2 **Transponders**

Ten behoeve van de tijdwaarneming dient elke wagen uitgerust te zijn met een transponder. Teams die niet in het bezit zijn van een eigen transponder kunnen er een huren op het race secretariaat – Race Control Center. Elke team dient zelf in te staan voor de juiste montage. Als na de wedstrijd de transponder niet zal worden teruggebracht, wordt er €400,00 aangerekend. Eventuele herstellingskosten voor beschadigde transponders zijn ten laste van het team.

23.3 **Kwalificatienorm**

23.3.1 De minimale kwalificatietijd voor de wagen bedraagt maximum 2 minuten, 02,85 seconden. Een afwijking hierop kan toegestaan worden door het College van Sportcommissarissen.

23.3.2 De Koersdirecteur kan deelname weigeren aan iedere piloot die de vereiste kwaliteiten niet heeft getoond om aan de wedstrijd deel te nemen.

23.4 **Uitzonderingsmaatregel**

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…).

Hiertoe dient een schriftelijke aanvraag te gebeuren bij het College van Sportcommissarissen, en dit ten laatste 1 uur vóór het begin van de wedstrijd. Deze wagen zal starten van achteraan op de grid.

ART. 24: STARTOPSTELLING

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

24.2 De startopstelling wordt opgemaakt in functie van de snelste tijden van de gekwalificeerde wagens. Indien twee of meer wagens dezelfde tijd hebben gezet, wordt de pole position toegekend aan de wagen die deze tijd als eerste liet optekenen.

24.3 De wagen die de beste tijd gerealiseerd heeft vertrekt van op de pole position. De startgrid bestaat uit 2 rijen van parallelle en op gelijke afstand geplaatste wagens. De plaats van de pole position wordt vermeld op de homologatie-vergunning van het betreffende circuit.

24.4 De definitieve startgrid van de wedstrijd zal ten laatste één uur voor de wedstrijd gepubliceerd worden. In het geval een wagen na het publiceren van de startgrid zijn startplaats niet kan innemen, wordt deze plaats opengelaten. De andere wagens behouden hun plaats op de grid.

ART. 25: STARTPROCEDURE

25.1. De specifieke startprocedure zal worden toegelicht tijdens de briefing.

25.2 **Startgrid**

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

25.2.2 “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 1 minuut. Bijtanken op de grid is nooit toegelaten. Inbreuk op deze regel heeft diskwalificatie van de wagen tot gevolg.

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

25.2.3 Signaal “3 minuten”: start van aftelling tot startsignaal.

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

25.3 **Formatieronde**

25.3.1 30 seconden nadat het signaal "30 seconden" wordt getoond, geeft een groene vlag vooraan de grid het begin van de formatieronde aan. Deze gebeurt achter de wagen van de Koersdirecteur en de piloten zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, op straffe van een “Drive Through” en de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven.

25.3.2 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 elke geval mogen piloten slechts inhalen om hun oorspronkelijke volgorde te herstellen.

25.3.3 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 Baancommissarissen.

De wagen kan dan de formatieronde afleggen maar mag geen enkele bewegende wagen meer inhalen.

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.

25.3.4. 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.

25.3.5 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 in een andere uitloopstrook rijden en mag aansluiten na de doortocht van het volledige deelnemersveld. Startrechters oordelen over deze procedure. Elke inbreuk wordt bestraft met een “Drive Through”.

25.3.6 Tijdens de formatieronde zal de wagen van de Koersdirecteur een snelheid van ongeveer 80 km/h aanhouden.

De wagen van de Koersdirecteur 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 snelheid (70 en 90 km/h) voor de start kan resulteren in een “Drive Through”.

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

25.3.8 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 wagens in pole position voorop en ze maken een nieuwe formatieronde.

25.4 **Uitzonderlijke omstandigheden**

25.4.1 Er kan worden afgeweken van de startprocedure indien het begint te regenen nadat het paneel "5 minuten" is getoond en indien de Koersdirecteur vindt dat de teams de gelegenheid moet worden gegeven om van banden te wisselen. Op dat ogenblik wordt het paneel "Start Delayed" getoond. De startprocedure wordt dan hernomen met het paneel "10 minuten".

25.4.2 In uitzonderlijke omstandigheden kan de wedstrijd achter de Safety Car – de Safety Car draagt de woorden “Safety Car” in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers, zowel achteraan als op de zijkanten – worden gestart. De wagen zal uitgerust zijn met oranje zwaailichten op het dak.

ART. 26: SAFETY CAR (zie ook FIA International Sporting Code, Appendix H, artikel 2.10)

26.1 De Safety Car draagt de woorden “SAFETY CAR”, in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers, zowel achteraan als op de zijkanten. Hij zal uitgerust zijn met oranje zwaailichten op het dak. De Safety Car wordt bestuurd door een ervaren circuitpiloot of een piloot met kennis van het circuit. Aan boord zal zich een observator bevinden die in staat is alle wagens in de wedstrijd te herkennen en die in permanent radiocontact zal zijn met de Wedstrijdleiding.

26.2 Bij het openen van de pitlane voor de wedstrijd moet de Safety Car op zijn plaats staan vooraan de startgrid tot en met het geven van het (5) minuten signaal. Op dat moment (uitgezonderd in het geval van artikel 26.8) rijdt hij dan een volledige ronde vooraleer de piste te verlaten.

26.3 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 rechstreeks fysiek gevaar lopen, in die omstandigheden dat een schorsing van de wedstrijd niet vereist is.

Elke inbreuk op de Safety Car-reglementen kan worden bestraft met een “Drive Through” penalty.

26.5 **Procedure**

26.5.1 Wanneer het bevel gegeven wordt de Safety Car uit te sturen tijdens de wedstrijd, tonen alle marshalposten 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.

26.5.2 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.

26.5.3 Alle wagens in de 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 zolang de wagens de lijn niet overschreden hebben nadat de Safety Car opnieuw de piste heeft verlaten, buiten bij de volgende uitzonderingen:
- wanneer een wagen daartoe wordt aangemaand door de Safety Car
- in geval van 26.8, hierna
- elke wagen die de pitlane binnenrijdt mag een andere wagen of de Safety Car inhalen nadat hij de Safety Car lijn 1 heeft overschreden,
- elke wagen die de pitlane verlaat mag worden ingehaald door een andere wagen op de piste voor dat hij de Safety Car lijn 2 heeft overschreden,
- bij de terugkeer naar de pits mag de Safety Car worden ingehaald door wagens op de piste, zodra hij de Safety Car lijn 1 heeft overschreden
- indien een wagen als gevolg van een ernstig probleem vertraagt.

26.5.4 Als de Koersdirecteur daartoe de opdracht geeft, kan de observator aan boord van de Safety een signaal 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 de wagens achter de Safety Car bereiken.

26.5.5 De Safety Car zal minstens worden ingezet tot op het moment dat race leider achter de Safety Car rijdt (enkel en alleen van toepassing indien de leidende wagen zich op de piste bevindt op moment dat SC procedure begint, indien de race leider tijdens SC procedure binnenkomt vervalt deze regel) en de andere wagens allemaal aansluiten achter de Safety Car (of, wanneer er verschillende Safety Cars zijn, alle wagens in de sector van deze Safety Car aansluiten). 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 27.5.7 hieronder). Alle andere wagens moeten zo dicht mogelijk bij elkaar in formatie blijven.

26.5.6 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 de finishlijn overschrijdt. 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. Het licht is rood tot de Safety Car met de rij wagens erachter voorbij de lijn “PIT EXIT” is. 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. Ieder wagen die in die omstandigheden de pitlane binnenrijdt, mag stoppen voor zijn box of de plaats die aan zijn team is toegewezen.

26.5.7 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. Bij het einde van de Safety Car procedure is het inhalen van een andere wagen verboden, tot op het ogenblik dat de start-/finishlijn wordt overschreden. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.

26.6 Elke ronde afgelegd achter de Safety Car wordt beschouwd als een afgelegde ronde.

26.7 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.

26.8 In uitzonderlijke omstandigheden mag de start van de wedstrijd gegeven worden achter de Safety Car. In dat geval zullen de oranje zwaailichten van de Safety Car aangestoken worden voor het signaal van één minuut. Dit is een teken voor de piloten dat de start van de wedstrijd zal gegeven worden achter de Safety Car. Zodra de groene startlichten 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 startlicht 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. Als meer piloten in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten. Een “Stop and Go penalty” van 10 seconden zal opgelegd worden aan iedere piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een ander voertuig heeft ingehaald tijdens de eerste ronde.

26.9 Op Circuits waar de Safety Car procedures moeten worden toegepast, moeten twee doorlopende “lijnen van de Safety Car” worden geschilderd met antislipverf. De lijnen zijn 20cm 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:

- Safety Car lijn 1: het punt waar het toegestaan is om de Safety Car of iedere andere wagen, 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 wagens de Safety Car mogen inhalen wanneer die aan het einde van een interventie de piste verlaat.
- Safety Car lijn 2: 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. 27: FULL COURSE YELLOW (FCY)

27.1 Ingeval de deelnemers of officials een rechtstreeks fysiek gevaar lopen kan de koersdirecteur of zijn aangestelde beslissen om een FCY toe te passen om de wedstrijd te neutraliseren.

27.2 Wanneer het bevel tot een FCY gegeven wordt tijdens de wedstrijd, tonen alle marshalposten een gele zwaaiende vlag samen met het paneel “FCY” 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.

27.3 Een “Drive Through”-straf zal opgelegd worden aan iedere piloot/wagen die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens de FCY.

27.4 Bovendien zullen alle opgegeven wagens op de piste weggetrokken worden en geplaatst worden op een veilige plaats.

27.5 De FCY eindigt en de wedstrijd wordt terug vrijgegeven wanneer de Koersdirecteur of zijn aangestelde het order geeft de gele vlaggen en panelen "*FCY*" 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.

27.6 Elke ronde afgelegd tijdens de FCY wordt beschouwd als een afgelegde ronde.

ART 28: SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD

28.1 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 marshalposten rode vlaggen gezwaaid en het rode licht wordt ontstoken aan de startlijn.

28.2 Wanneer dit signaal tot schorsen wordt gegeven, moeten alle wagens hun snelheid minderen en het is strikt verboden om in te halen. Men moet op elk ogenblik kunnen stoppen.

28.3 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.

28.4 Bij rode vlag is geen enkele interventie aan de wagens, van welke aard ook (behalve deze vernoemd in dit artikel), 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.

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

28.6 Terwijl de wedstrijd wordt geschorst, blijft de tijdopname gewoon doorlopen en is de wedstrijd niet gestopt.

28.7 Ten allen tijde moeten de piloten de orders van de Commissarissen opvolgen.

28.9 De Safety Car zal zich opstellen voor de rij van wagens achter de rodevlaglijn

ART. 29: HERVATTEN VAN DE WEDSTRIJD

29.1 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.

29.2 10 minuten voor het hervatten van de wedstrijd wordt ter hoogte van de rode vlag lijn 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”.

29.3 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 de 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.

29.4 Van zodra deze minuut is verstreken, wordt de wedstrijd hervat achter de Safety Car, zodra de groene startlichten ontstoken worden.

De Safety Car verlaat de grid gevolgd door alle wagens, in de volgorde zoals ze staan na het paneel 3 minuten**,** 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 toch 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.

29.5 Een “Drive Through” zal opgelegd worden aan ieder piloot die, naar de mening van de Koersdirecteur, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens deze ronde.

29.6 Na de beslissing van de Racedirecteur, zal de Safety Car zijn standplaats vervoegen. Indien hiervan moet worden afgeweken, zal de procedure van de Safety Car zoals in artikel 26.5 opnieuw uitgevoerd worden.

29.7 Indien de wedstrijd niet wordt hervat, zal de wedstrijd als beëindigd worden gezien vanaf het moment dat de raceleider de finishlijn heeft overschreden de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het signaal tot schorsen van de wedstrijd werd gegeven.

ART. 30: FINISH

30.1 Het eindsignaal van de wedstrijd wordt op de aankomstlijn gegeven aan de raceleider op de piste, 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 de pitlane te verlaten.

30.2 Wordt het eindsignaal om het even welke reden gegeven, anders dan voorzien in artikel 30.1 voordat de raceleider de volledige wedstrijdduur heeft gereden, wordt de wedstrijd als beëindigd beschouwd wanneer de raceleider voor de laatste keer de aankomstlijn heeft overschreden voor 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.

30.3 Na het eindsignaal moeten alle nog rijdende wagens op de piste meteen naar het gesloten wagenpark, zonder onnodig oponthoud, zonder welk object dan ook toegestoken te krijgen en zonder enige hulp van buitenaf, tenzij deze van de Baancommissarissen indien die nodig zou zijn. Het is verboden een wagen in te halen op straffe van intrekking van 2 wedstrijdronden.

30.4 Elke geklasseerde wagen die niet op eigen kracht naar het gesloten wagenpark kan, zal onder de exclusieve controle van de Baancommissarissen geplaatst worden, die de wagen indien mogelijk naar het gesloten wagenpark brengen.

ART. 31: GESLOTEN WAGENPARK

31.1 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.

31.2 De reglementering van het gesloten wagenpark is van toepassing in de zone tussen de aankomstlijn en de ingang van het gesloten wagenpark.

31.3 De wagens blijven minstens 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark.

ART. 32 : RANGSCHIKKING

32.1 Er wordt een algemeen klassement en een klassement per klasse gepubliceerd.

32.2 Om geklasseerd te worden dient elke wagen 50% afgelegd te hebben van de ronden die door de winnaar afgelegd zijn.

32.3 Deelnemers die niet afgevlagd worden maar wel meer dan 50% afgelegd hebben van de ronden die door de winnaar zijn afgelegd, worden na alle afgevlagde en geklasseerde wagens geplaatst in de uitslag, in volgorde van het aantal afgelegde ronden.

ART. 33 : SLOTCEREMONIE

33.1 Alle piloten die eerste, tweede en derde eindigen in de algemene rangschikking moeten op het podium deelnemen aan de slotceremonie.

33.2 Alle piloten van de wagens die eerste, tweede en derde eindigen in de klassen moeten op het podium deelnemen aan de slotceremonie, tenzij anders vermeld.

ART. 34 : ALGEMENE INFORMATIE

34.1 Sportieve autoriteit :
Royal Automobile Club of Belgium – RACB Sport
Woluwedal 46/4 – B-1200 Brussel / België
Tel.: +32 2 287 87 87

34.2 Promotor:
Vzw Terlamen/Circuit Zolder
Terlaemen 30 – B-3550 Heusden-Zolder / België
Tel. +32 11 88 88 88

34.3 Technische gegevens Circuit Zolder:
Lengte : 4000 m. Rijrichting: in wijzerzin

34.4 Inschrijvingen:
Inschrijvingen via: www.skylimitsprintcup.be
Sluitingsdatum Race Promotion Night: zie supplementary regulations

34.5 Duur van de wedstrijd :
Volgens timing.
Deze timing kan, indien nodig, gewijzigd worden tijdens de meeting.

34.6 Duur van de meeting:
De meeting start met de administratieve en technische controle, en eindigt bij het verlopen van volgende punten:
- Termijn indienen van een klacht-procedure, of beroep, of einde van de hoorzittingen.
- Einde van de sportieve en technische controle na de wedstrijd, volgens reglement.

34.7 Uurregeling:
Volgens timing.

34.8 Administratieve controle & licentiecontrole:
Volgens timing.

34.9 Technische controle - box 1&2:
Volgens timing.

34.10 Boxen - ruimte achter de boxen:
De ruimte achter de boxen is enkel voor sportieve doeleinden en mag niet gebruikt worden voor hospitality tenten/bussen, of parking voor privé wagens.
Elke inbreuk hierop zal bestraft worden met een boete van €65,00 per m², excl. BTW. Voor elke commerciële of promotionele actie is een schriftelijke toelating van vzw Terlamen nodig. Privévoertuigen mogen niet in de paddock geparkeerd worden. Deze kunnen enkel op een parking (team parking) buiten het circuit geparkeerd worden.

34.11 Briefing der piloten
Zie timing.
Circuit Zolder: briefingroom – paddock 2 – paarse trap

34.12 Officieel uithangbord
Circuit Zolder: zwart-wit geblokte trap die toegang geeft tot het Race Control Center

34.13 Bureau Sportcommissarissen : Race Control Center - office 3

34.14 Bureau Wedstrijddirecteur & Relatie Deelnemers: Race Control Center – office 2

34.15 Bureau RACB Track Marshals : Race Control Center – office 6

34.16 Bureau N.K.S.K. : Bureel Einde Pitlane (tussen box 32 & 34)

34.17 Medische dienst
Circuit Zolder: Medical Center aan baanpost 12, bereikbaar via de buitenkant van het circuit.

34.18 Motorstilte/Maximaal Geluidsniveau
Circuit Zolder dient rekening te houden met uren van motorstilte. U dient zich hieraan strikt te houden en de wagens te duwen indien ze tijdens deze periode dienen verplaatst te worden (vb. verlaten gesloten wagenpark).

34.19 Het is elk team aangeraden een stroomgenerator te voorzien per wagen. Tijdens de wedstrijd is het gebruik van een externe batterij verboden in de tankzone.

34.20 Vrachtwagens en bestelwagens mogen de paddock niet verlaten voor het einde van de meeting. Wanneer u de box verlaat, dient u deze af te sluiten. De controle aan de achterzijde van de boxen valt onder de verantwoordelijkheid van het team. Enkel de toegang tot de pitlane wordt uitgevoerd door medewerkers van de organisatie.

34.21 Tijdens de meeting hebben enkel officials en dragers van een armband, erkend door de organisator, toegang tot de pitlane.

ART. 35 : GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport : S01-RPN/B26