100 Series by BGDC
Sportief Reglement 2025

INHOUDSTAFEL

ART 1. DEFINITIES – BESCHRIJVING 3
ART 2. DEELNAMEMODALITEITEN 3
ART 3. VERGUNNINGEN 4
ART 4. MEETINGS 4
ART 5. DIVISIES 4
ART 6. KLASSEMENTEN – PUNTEN – KAMPIOENSCHAP – HANDICAP 4
ART 7. WAGENS EN RIJDERS TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN 5
ART 8. WISSELEN VAN WAGEN 5
ART 9. DE ORGANISATIE VAN DE MEETINGS 5
ART 10. VERZEKERING 6
ART 11. INSTRUCTIES EN COMMUNICATIE AAN DE DEELNEMERS 6
ART 12. BESTRAFFINGEN 6
ART 13. INCIDENTEN 6
ART 14. SPORTIEVE GESCHILLEN 7
ART 15. RIJDERS EN RIJDERSWISSEL 7
ART 16. WEDSTRIJDNUMMERS 7
ART 17. UITREIKING DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISATOR 8
ART 18. TECHNISCHE CONTROLES 8
ART 19. SPORTIEVE CONTROLE 8
ART 20. SIGNALISATIE TUSSEN RIJDER, PITMUUR EN PITBOX 9
ART 21. BANDEN 9
ART 22. ALGEMENE VEILIGHEID 9
ART 23. GEDRAG IN DE PITLANE EN PITBOX 10
ART 24. SERVICE IN DE PITLANE 11
ART 25. BRANDSTOFBEVOORRADING 11
ART 26. BRIEFING 12
ART 27. TRAININGEN 12
ART 28. STARTOPSTELLING 13
ART 29. STARTPROCEDURE 14
ART 30. WEDSTRIJD 15
ART 31. SAFETY CAR 15
ART 32. SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD 16
ART 33. HERNEMEN VAN DE WEDSTRIJD 16
ART 34. FINISH 17
ART 35. GESLOTEN WAGENPARK 17
ART 36. TECHNISCH CONTROLE EN/OF DEMONTEREN 17
ART 37. SLOTCEREMONIE 18
ART 38. GOEDKEURING 18

Art. 1. DEFINITIES – BESCHRIJVING

1.1. Het kampioenschap "100 Series by BGDC" wordt georganiseerd door de vzw BGDC conform de Internationale Sport Code van de FIA en zijn bijlagen, en conform de Nationale Sport Code van de RACB Sport en de Algemene Voorschriften die gelden voor de nationale kampioenschappen. Het kampioenschap wordt verreden conform aan het Sportief en Technisch reglement van het kampioenschap, dit laatste voldoet aan de voorschriften voor de veiligheid van de FIA, bijlage J wat betreft de toegelaten wagens. Door hun deelname verklaren de concurrenten hun akkoord met de voorgeschreven reglementen.

1.2. Nationale autosportoverheid:
Royal Automobile Club of Belgium
RACB SPORT
Woluwedal 46/4
B-1200 BRUSSEL
België
Email : sport@racb.com

1.3. Promotor:
BGDC ASBL
Chaussée de la Verte Voie 18
B-1300 WAVRE
België
E-mail : circuit@bgdc.be

1.4. Dit Sportreglement werd op 24/03/2025 gepubliceerd en treedt met onmiddellijke ingang in werking .

1.5. 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 publicaties op de site www.racb.com of door middel van een nota op het officiële uithangbord.

1.6. 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.

1.7. De definities van het huidige reglement voldoen aan de definities genoemd in het artikel 20 van de internationale Sportcode van de FIA.

Art. 2. DEELNAMEMODALITEITEN

2.1. De "100 Series by BGDC" is voorbehouden aan wagens die door een deelnemer, in het bezit van een geldige licentie, zijn ingeschreven en die conform zijn aan het Technisch Reglement van de 100 Series by BGDC van het lopende seizoen. Het maximum aantal toegelaten wagens tot de trainingen en de wedstrijden wordt bepaald door bijlage O van het FIA reglement.

2.2. Om te kunnen deelnemen aan de meetings van de 100 Series by BGDC dient iedere deelnemer per wagen:
- een gebruiksrecht te betalen voor het kampioenschap
- de specifieke administratieve formaliteiten te voldoen voor iedere competitie
- deelnamerechten per wagen te betalen, bevattende
    - De deelnamekosten aan de competitie;
    - Een forfaitair bedrag die de technische, sportieve en organisatorische kosten dekken;
    - Een deelname aan promotionele kosten van de 100 Series by BGDC en de diensten verleend aan de deelnemers;

2.2.1. De deelnamerechten dienen betaald te worden op rekeningnummer IBAN BE24 0017 3518 8338, BIC GEBABEBB op naam van BGDC ASBL, en met vermelding van het nummer van de wagen, de naam van een van de rijders op de wagen of de naam van het team.

2.2.2. De bedragen zullen worden vermeerderd met 202€ wanneer de betaling ter plaatse wordt gedaan (op de plaats van de competitie) of na de vastgelegde limiet op de deelnamelijst verbonden aan iedere competitie. De limietdatum wordt standaard vastgelegd op 7 dagen voor de administratieve controle van de serie op de plaats van de competitie.

2.2.3. Kampioenschapsrechten :

Voor ieder wedstrijdnummer moet de deelnemer voor zijn eerste deelname een uniek gebruiksrecht betalen dat geldig is over het lopende jaar niet terugbetaalbaar is. Dat bedrag is vastgesteld op 250€, te storten op rekeningnummer IBAN BE24 0017 3518 8338, BIC GEBABEBB op naam van BGDC ASBL. Dit recht bedraagt 150€ voor de wedstrijdnummers in de klasse A & MP en is facultatief als de eerste deelname de laatste wedstrijd betreft van de kalender binnen de "100 Series by BGDC 2025".

2.2.4. Vanaf het moment dat het wedstrijdnummer op de baan wordt gebruikt in het kader van een meeting met races waarvan de "100 Series by BGDC" deel uitmaakt (dit geldt voor privé-trainingen, vrije trainingen, kwalificatie of wedstrijdmanche), kan er geen terugbetaling, noch geheel, noch gedeeltelijk, van de gebruiksrechten worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor een wagen die gediskwalificeerd werd. Het gebruiksrecht zal enkel worden overgemaakt na annulatie van een wedstrijd of na een weigering tot deelname door de promotor BGDC vzw of RACB Sport.

2.3. De promotor behoudt zich het recht voor om eender welke deelnemer of rijder te weigeren.

2.4. Praktische bepalingen :

- Alle officiële communicatie van de promotor verloopt via e-mail : circuit@bgdc.be
- Alle bijkomende informatie van de promotor of een alternatieve promotor betreffende de wedstrijden van de « 100 Series by BGDC » worden verstuurd aan het e-mail adres dat vermeld werd op het deelnameformulier. De communicatie van de promotor naar de deelnemers zal tevens gebeuren via de WhatsApp-groep "BGDC".

- Iedere schuld die betrekking heeft op een team, of een van hun medewerkers, een van hun rijders of een concurrent, en die openstaand is dient aan de promotor te worden betaald voor het begin van de administratieve keuring, en dit op straffe van uitsluiting uit de competitie.
- Alle schade aan de omloop of aan de installaties alsook aan de roerende en/of onroerende goederen die worden beheerd door de promotor dient onmiddellijk gemeld te worden. De schade wordt gefactureerd aan diegene die de schade berokkend heeft.
- Ieder team moet de namen van zijn rijders bekend maken aan de promotor, en dit ten laatste 5 werkdagen voor het begin van de sportieve keuringen die voorafgaan aan het evenement waaraan de rijder(s) deelnemen.
- Iedere administratieve wijziging die dient te worden aangebracht tussen de 5de dag en het begin van de sportieve keuringen zal een bijkomend supplement van 50€ teweegbrengen, te betalen aan de promotor voor het einde van de sportieve keuringen.

2.5. Openbare verklaring of publicatie aangaande de 100 Series by BGDC
Voor iedere verklaring of publicatie zal zijn auteur direct aansprakelijk worden gesteld. Deze dienen dus geen beledigend of denigrerend karakter te hebben. Dat kan leiden tot disciplinaire sancties (zie de Nationale Sportcode, Juridische Procedure). De organisator behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren of een rijder (of team of mecanicien) uit te sluiten indien die zich niet houden aan een aangepast gedrag ten opzichte van de 100 Series by BGDC of wanneer zijn gedrag schade kan brengen aan het imago van de autosport in het algemeen. Dit omvat de sociale netwerken. Iedere deelnemer is verantwoordelijk voor zijn gevolg, inbegrepen de mecanicien(s), tuner(s) of betrokken personen, ongeacht of ze een vergunning bezitten of niet (zie Nationale Sportcode, Juridische Procedure).

Art. 3. VERGUNNINGEN

3.1. Deelnemers
Elke deelnemer moet in het bezit zijn van een geldige deelnemersvergunning voor het lopende jaar.

3.2. Rijders
De diverse competities van de "100 Series by BGDC" staan open voor rijders die in het bezit zijn van een geldige vergunning voor het lopende seizoen. Die moet van een van de volgende types zijn :
- Internationale vergunning van het type ITA, ITB, ITC-Circuit, ITD-Circuit ;
- Nationale vergunning C circuit ;
- Nationale vergunning D beperkt tot FunCup-BSSC Class 1&2-BGDC Class A/B (enkel voor de klassen A, B en MP van de Divisie 1) ;
- andere buitenlandse vergunningen van hetzelfde niveau met een goedkeuring van hun nationale automobielfederatie en in overeenstemming met de RACB.

Art. 4. DE MEETINGS

4.1. De jaarkalender van de meetings : zie bijlage 1.

4.2. Het maximale aantal meetings per jaar dat is voorbehouden voor het kampioenschap " 100 Series by BGDC" is vastgesteld op 8. De definitieve lijst van deze meetings wordt elk seizoen gepubliceerd op de site van de RACB Sport en dit uiterlijk op de laatste werkdag van februari. De promotor behoudt zich het recht voor om deze data te wijzigen, evenals het format van de de meetings na akkoord van de RACB Sport.

4.3. Wedstrijd, meeting en manches.

4.3.1. Per wedstrijd bestaat de "100 Series by BGDC" uit de deelname aan een enkele meeting. Deze meeting kan bestaan uit een of meerdere manches. Als er meerdere manches worden georganiseerd kan het klassement worden opgemaakt op basis van de bij elkaar getelde resultaten van de manches.

4.3.2. Tijdens iedere manche, voor zover die langer duurt dan 30 minuten, is een pitstop van minimaal 3 minuten verplicht per aangevangen schijf van 2 uren race. Indien de race meer dan 200 minuten duurt, moet de tweede verplichte pitstop van minimaal 3 minuten beëindigd zijn voor de 200ste minuut. Indien een 3de pitstop voorzien is of gevraagd werd, mag deze uitgevoerd worden op gelijk welk moment van de race. De deelnemer is verantwoordelijk voor het toepassen van deze maatregel en de wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor om de toepassing ervan te controleren met alle mogelijke middelen die ze nodig acht. De modaliteiten betreffende iedere meeting zullen hernomen worden in het bijzondere wedstrijdreglement. De deelnemers van de klasse MP moeten hun verplichte pitstop aanvangen tussen de 20ste en 37ste minuut (het moment van passage van de lijn "Pitlane IN" bepaalt de controle van het begin van het pitstopvenster).

4.3.3. De eerste verplichte pitstop dient afgerond te zijn voor het begin van de honderste minuut.

4.3.4. Iedere verplichte pitstop moet beëindigd worden voor aanvang van de laatste 15 minuten van de manche.

4.3.5. Na elke manche zal de finishvlag getoond worden aan de best geklasseerde wagen, die in beweging is op de piste en dit aan het einde van de voorgeschreven periode, op het moment dat deze de controlelijn overschrijdt aan de kant van de piste (in tegenstelling tot in de pitlane).

4.3.6. De deelnemers van de klasse MP behalen hun punten in functie van hun positie op het moment van de fictieve eindvlag na 60 minuten wedstrijd, zij worden hiervan verwittigd volgens de procedure uitgelegd tijdens de briefing.

4.3.7. Voor de klasse MP moeten 10 seconden "Stop & Go" uitgevoerd worden voor de piloten die deze klasse hebben gewonnen tijdens de voorafgaande manche. Indien de piloten die de klasse MP hebben gewonnen tijdens de voorafgaande manche verdeeld zijn over verschillende automobielen, moet elk van deze automobielen deze straf uitvoeren.

Art. 5. DIVISIES

5.1. Om deel te nemen aan een meeting van de 100 Series by BGDC moeten de wagens behoren tot een van de divisies en een van de klassen beschreven in Bijlage 2.

5.2. Als een klasse in een manche minder dan drie wagens telt, zullen deze worden gevoegd bij een hogere klasse dan hun divisie. Ze zullen echter wel de gewonnen punten in de hogere klasse scoren binnen hun oorspronkelijke klasse.

Art. 6. KLASSEMENTEN – PUNTEN – KAMPIOENSCHAP – HANDICAP

6.1. Alle klassementen en de resultaten van de trainingen en de manches worden gepubliceerd op het officiële aankondigingsbord. Deze kunnen ook verspreid worden via de WhatsApp-groep.

6.2. Het eindklassement van de meeting wordt gepubliceerd Het na de race en na ondertekening door het College van Sportcommissarissen.

6.3. Het klassement wordt opgemaakt rekening houdende met het aantal volledig afgelegde ronden, en, voor diegenen die het gelijke aantal ronden zouden hebben afgelegd, rekening houdende met de geregistreerde tijd (en dus bij elkaar geteld vanaf de tweede manche) bij het overschrijven van de controlelijn.

6.4. Iedere wagen die heeft deelgenomen aan de race (manche) zal worden geklasseerd, zelfs al heeft hij enkel aan de kwalificatietraining deelgenomen, en elke rijder die werd toegelaten tot de start zal worden geklasseerd, wat ook de afgelegde afstand is.

6.5. Wat ook de omstandigheden zijn, zullen de rijders op overeenkomstige manier worden geklasseerd.

6.6. Punten worden toegekend na alle evenementen die op de kalender staan van het seizoen.

6.7. In bepaalde evenementen zal het mogelijk zijn om punten te verkrijgen na elke van zijn manches. In dat geval kan er vanaf de tweede manche voor het resultaat dat in beschouwing wordt genomen voor de toekenning van de punten, rekening worden gehouden met de bij elkaar getelde klassementen die reeds verreden werden in het kader van dat evenement.

6.8. Bepaalde evenementen kunnen punten opbrengen die met een factor worden vermenigvuldigd. De promotor zal dit aankondigen op de kalender.

6.9. Punten worden verrekend en toegekend volgens de formules die worden verduidelijkt in de Bijlage 3.

6.10. De resultaten van de wedstrijd en de regels van het kampioenschap.

6.10.1. Er zal een klassement worden opgesteld per divisie (D1, D2 en D4) evenals een klassement per klasse. De som van de punten behaald in de klasse en in het algemene klassement maken het totaal van de punten uit die door de rijder /team worden behaald tijdens de manche of de meeting.

6.10.2. Op de kalender zal op een duidelijke manier het aantal manches/meetings vermeld worden waarbij er punten voor het kampioenschap “100 Series by BGDC” te halen zijn, evenals het aantal beste resultaten die in rekening gebracht worden voor de toekenning van de titel aan de kampioenen.

6.10.3. Iedere wagen die deelneemt aan de evenementen neemt na het toekennen van de punten zijn plaats en de punten die horen bij zijn klassement.

6.10.4 Om de diverse klassementen samen te stellen, wordt het resultaat N-4 in rekening genomen (het maximale aantal dat kan worden toegekend, min vier). Er zullen dus 4 jokers zijn, dat kunnen de slechtste resultaten zijn of ook eventuele niet-deelname. Een resultaat bekomen met een vermenigvuldigingsfactor wordt aanzien als één resultaat.

6.10.5. Om geklasseerd te worden voor het kampioenschap “100 Series by BGDC”, moet iedere rijder minstens punten hebben gehaald over 8 puntendelingen.

6.10.6. Als kampioenen zullen in de “100 Series by BGDC” worden aangeduid in D1, D2 en D4, de rijders die het meeste aantal punten hebben behaald in hun divisie na afloop van het seizoen.

6.10.7. De drie eerste rijders/teams van elke Divisie en Klasse zullen beloond worden na afloop van het seizoen.

6.11. De promotor, in overleg met de RACB Sport, behoudt zich het recht voor om een kampioenschap over verschillende jaren te organiseren in functie van de omstandigheden en/of overheids- of veiligheidsverplichtingen. De deelnemers worden hierover via een officiële mededeling op de hoogte gebracht.

Art. 7. WAGENS EN PILOTEN TOEGELATEN TOT DE TRAININGEN

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.

Art. 8. WISSELEN VAN WAGEN

Indien een bemanning tijdens een meeting van wagen wenst te wisselen, dient zij minstens twee uur voor aanvang van de eerste kwalificatiesessie of (eerste) manche een schriftelijke aanvraag te richten aan het College van Sportcommissarissen. Na eventuele aanvaarding door het College van Sportcommissarissen dient die te worden goedgekeurd door de Technische Commissie. Als de wijziging gebeurt na de eerste kwalificatiesessie dan dient men de start van de eerste manche te maken vanuit de pitlane.

Art. 9. ORGANISATIE VAN DE MEETING

9.1. Bijzonder wedstrijdreglement

9.1.1. Iedere wedstrijd van de “100 Series by BGDC” gebeurt in het kader van een evenement waarvoor de aangeduide organisator een bijzonder wedstrijdreglement opstelt dat dient worden goedgekeurd door RACB Sport of de nationale automobielfederatie van de plaats waar de meeting plaats vindt. Het bijzondere wedstrijdreglement herneemt de definitieve tijdstabel van de wedstrijd.

9.1.2. Bijzondere aanpassingen aan het Technische en/of Sportreglement van de “100 Series by BGDC” zullen worden gespecifieerd in het Bijzondere wedstrijdreglement.

9.2. Kwalificatietrainingen:

Minstens één kwalificatiesessie van minimum 30 minuten wordt voorzien.

Het formaat en de wijze van kwalificaties zal vermeld worden in het Bijzonder Wedstrijdreglement.

9.3. Manche(s): de meeting wordt samengesteld uit maximaal 3 manches betwist over de duur die wordt gespecifieerd op de kalender in Bijlage 1.

9.4. De trainingen en de manches in elke divisie worden bij voorkeur verdeeld over dezelfde wedstrijddag.

9.5. Het geluidsniveau moet conform zijn aan het voor het lopende seizoen geldende technische reglement van de 100 Series by BGDC en aan het bijzondere wedstrijdreglement.

9.6 Het bijzonder wedstrijdreglement kan een systeem van "Team Radio" vermelden dat de Wedstrijdleiding in staat stelt om te communiceren met de teamverantwoordelijken. De frequentie van dit systeem zal meegedeeld worden in het bijzonder wedstrijdreglement.

9.7 Het bijzonder wedstrijdreglement kan de verplichting vermelden om een communicatiesysteem tussen de Wedstrijdleiding en de piloten te installeren. De details van zulk systeem (installatie, huur, ...) zullen vermeld worden in het bijzonder wedstrijdreglement.

Art. 10. VERZEKERING

10.1. 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.

10.2. De rijders die deelnemen aan de meeting nemen afstand van verhaal ten opzichte van elkaar.

10.3. De verzekeringsattesten liggen bij de promotor ter beschikking van de deelnemers en van RACB Sport gedurende de meetings.

Art. 11. INSTRUCTIES EN MEDEDELINGEN AAN DE DEELNEMERS

11.1. In uitzonderlijke omstandigheden kunnen de officials, in overeenstemming met het reglement bepaalde instructies of mededelingen geven aan de deelnemers in de vorm van een rondschrijven (circulaire) conform aan de Code. Zulk rondschrijven wordt aan de deelnemers uitgedeeld en vereist een handtekening voor ontvangst.

11.2 Onder officials verstaan we de Sportcommissarissen, de Secretaris van de Meeting, de Koersdirecteur en zijn adjunct(en), de afgevaardigden van de Technische Commissie, de Commissie van Tijdwaarneming, de Medische Commissie, de Commissie van Stand- en Baancommissarissen, de Relatie Deelnemers.

11.3. Iedere vraag of iedere klacht tegen een concurrent, van wie ook en van welke orde dan ook, moet schriftelijk gebeuren en verplicht passeren langs de "Relatie Deelnemers". De namen van de Relatie Deelnemers worden bekend gemaakt in het bijzondere wedstrijdreglement. Alle klachten zullen door de promotor gedurende minstens 2 jaar bewaard worden.

11.4. Alle klassementen en de resultaten van de trainingen en de wedstrijd, evenals alle beslissingen van de officials worden gepubliceerd op het officiële uithangbord (fysiek en/of virtueel).

Art. 12. BESTRAFFINGEN

12.1. De wedstrijdleider zal het College van Sportcommissarissen op de hoogte stellen van elke bestraffing die hij uitvaardigt, zoals voorzien in het geldende Sportreglement. Voor elk niet door het Sportreglement voorziene voorval zal hij het College van Sportcommissarissen op de hoogte stellen, die de geldende reglementering binnen de Internationale Sport Code zullen toepassen.

12.2. Een tabel met de bestraffingen wordt hernomen in Bijlage 4.

12.3. Wanneer een wagen een "Drive Through" en/of "Stop and Go " krijgt, wordt het signaal "Drive Through" et/of "Stop and Go" samen met het wedstrijdnummer van de wagen getoond. De straf zal getoond worden na kennisgeving aan de verantwoordelijke van de wagen die gevraagd wordt het betrokken document bij de koersdirectie te ondertekenen.

12.4. 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 " en/of Drive Through.

12.5. Het binnenkomen op 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.
- Na het krijgen van het signaal "Stop and Go" of "Drive Through" en het wedstrijdnummer.

12.6. Voor elke andere onregelmatigheid, onsportief 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 naar beste vermogen bepaald door het College van Sportcommissarissen.

12.7. De plaats en de manier waar de vlaggen zullen worden getoond/betekend evenals de plaats van stilstand voor het opnemen van bestraffingen, zal worden toegelicht op de briefing.

12.8 De start van de uitvoering van een straf kan niet plaatsvinden bij de neutralisatie van de wedstrijd.

Art. 13. INCIDENTEN

13.1. De term "incident" betekent: een gebeurtenis of een reeks van gebeurtenissen waarbij één of meer rijders betrokken zijn, of iedere handeling van een rijder die gemeld wordt aan, of aangegeven wordt door de wedstrijdleiding of het College van Sportcommissarissen en die:

- de onderbreking van een trainingssessie (vrije of gechronometreerde) of van de wedstrijd volgens Art. 32 vereist heeft;
- in strijd is met het huidig Sportief reglement of een ander reglement;
- een valse start van één of meerdere wagens veroorzaakt;
- een valse start genomen heeft;
- een vermijdbare ongeval veroorzaakt;
- een piloot van de baan heeft gedrongen;
- voordeel gehaald heeft uit het niet respecteren van het parcours;
- onrechtmatig verhinderd heeft een rechtmatige inhaalmanoeuvre van een piloot te laten uitvoeren;
- onrechtmatig een andere piloot tijdens het inhalen heeft gehinderd;
- zich onsportief heeft gedragen tijdens de meeting, zelfs buiten de trainingen en de wedstrijd.

13.2. Het behoort tot het College van Sportcommissarissen, na verslag of aanvraag van de wedstrijdleiding, om te beslissen of één of meerdere piloten betrokken bij een incident moeten bestraft worden.

13.3. 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).

13.4. Indien een piloot betrokken is in een ongeval of incident (volgens Art. 13.1) en hij hiervan verwittigd werd door het College van Sportcommissarissen ten laatste 30 minuten na de afloop van de wedstrijd, mag hij/zij het circuit niet verlaten zonder akkoord van College van Sportcommissarissen.

Art. 14. SPORTIEVE GESCHILLEN

14.1. Iedere klacht dient te worden gesteld conform de Nationale Sport Code.

14.2. De deelnemers moeten in de eerste plaats kennis nemen van de reglementen en deze naleven, zich voorbeeldig gedragen en zich cponformeren aan de geldende standaarden, zoals beschreven in de sportcodes van toepassing van FIA en RACB Sport.

14.3. Door deel te nemen doet iedere concurrent en/of rijder en/of zijn afgevaardigde afstand van verhaal tegenover de Sportcommissarissen van de wedstrijd, RACB Sport, de organisator BGDC vzw en hun vertegenwoordigers, afgevaardigden en eenieder van hen wat betreft de verantwoordelijkheid aangaande grieven, kosten, eisen en klachten die betrekking hebben op dodelijke en andere verwondingen, fysiek letsel en materiële schade, voor welke reden dan ook, die zou voortkomen uit zijn deelname aan de wedstrijd, en of deze nu wel of niet het gevolg zijn van een nalatigheid of een fout van de voornoemde organisator, BGDC vzw, zijn vertegenwoordigers of zijn afgevaardigde of enige andere nationale sportieve autoriteit.

Art. 15. RIJDERS EN RIJDERSWISSEL

15.1. Tijdens de volledige duur van de wedstrijd is het toegestaan dat één enkele wagen door minimaal 1 en maximaal 3 rijders wordt bestuurd voor de manches van 200 minuten of minder en door minimaal 1 en maximaal 4 rijders voor de manches van meer dan 200 minuten. Een rijder kan niet rijden op twee verschillende wagens binnen dezelfde divisie. Een rijder mag achtereenvolgens niet langer rijden dan 200 minuten + 1 ronde zonder een periode van rust van een half uur, behalve afwijking toegestaan door de Sportcommissarissen.

15.2. Na het einde van de sportieve controle kan de samenstelling van het team dat deelneemt aan de meeting niet meer veranderen. Tenzij in geval van overmacht, voor dewelke men een vrijstelling kan krijgen van het College van Sportcommissarissen, op voorwaarde dat de wedstrijd nog niet is begonnen.

15.3. Een rijder moet de wagen alleen en zonder hulp besturen. Voor mindervalide rijders dienen de gebruikte hulptechnieken worden goedgekeurd door RACB Sport. Een rijderswissel mag slechts gebeuren in de pitlane vóór de eigen box of toegewezen plaats van het team. De rijder moet op eigen kracht de wagen verlaten. Voor het hals- en nek beschermsysteem (systeem FHR) mag er geholpen worden door de rijder die instapt of een derde persoon, en dit om het verlaten van de wagen te vergemakkelijken. Verder mag de rijder die uitstapt, of een tweede persoon helpen bij het vastgespen van de rijder die instapt. De uitstappende rijder mag vervangen worden door een derde.

15.4. De rijders die deelnemen aan de trainingen en aan de wedstrijd moeten altijd kledij en een helm dragen zoals beschreven in bijlage L van de Internationale Sportcode en moeten hun veiligheidsgordels vastmaken. Het correct gebruik van een hals- en nek beschermsysteem (systeem FHR) is verplicht.

15.5. De namen van de rijders en de vlag van de nationaliteit die hun licentie aanduidt moeten goed leesbaar worden aangebracht aan elke zijde van de wagen.

Art. 16. WEDSTRIJDNUMMERS

16.1. De promotor kent per jaar de wedstrijdnummers per wagen toe. Dit nummer kan in geen enkel geval worden toegekend aan een andere wagen, zelfs niet als de wagen die het nummer oorspronkelijk voerde, niet aanwezig is op de meeting. Om een wedstrijdnummer opnieuw toe te tekken, moet deze tenminste gedurende een volledig seizoen niet meer gebruikt zijn geweest. Het nummer 1 wordt nooit toegekend.

16.2. PLAATSING

16.2.1. Elke deelnemer dient een ruimte te voorzien die voldoende breed en voldoende hoog is om er het wedstrijdnummer op aan te brengen, evenals de verplichte sponsors van de serie, en dat op beide deuren vooraan.

16.2.2. Als de wedstrijdnummers door de promotor worden verstrekt (2 sets) dan dienen deze verplicht te worden gebruikt in hun volledigheid en gedurende de volle duur van de wedstrijd. Ze dienen worden aangebracht op de deuren van de wagen in haakse stand op de rijrichting van de weg. Elke bij komende set zal aan 5€ worden gefactureerd per cijfer.

16.2.3. Als de promotor de achtergrond ter beschikking stelt dan moet deze verplicht worden gebruikt en kan die in geen enkel geval worden gewijzigd. In het voornoemde geval worden twee sets (2) verstrekt per wagen. Elke bijkomende achtergrond die wordt gevraagd, zal worden gefactureerd aan 10€.

16.2.4. De plaatsing van de sponsornamen van de serie zal per geval worden medegedeeld.

16.2.5. Een enkele band op de voorruit zal worden toegestaan. Enkel de officieel daartoe verstrekte zonneband mag op de voorruit worden aangebracht.

Art. 17. UITREIKING VAN DE DOCUMENTEN DOOR DE ORGANISATOR

17.1. Het deelnameformulier moet volledig ingevuld en getekend zijn uiterlijk voor de sluitingsdatum van inschrijving. Elke wijziging van rijders of deelnemer moet worden meegedeeld door de team manager, of de persoon die voor hem optreedt en dit uiterlijk voor het einde van de sportieve controle. Deze persoon moet zich in alle geval aanmelden op het secretariaat tijdens de sportieve controles.

17.2. Toegangskaarten en doorgangsbewijzen voor de wagens en het personeel van de deelnemers zullen worden verstrekt door de organisator van de meeting.

Art. 18. TECHNISCHE CONTROLES

18.1. De technische controles vinden plaats binnen elke meeting die op de kalender staat. Geen enkele rijder en geen enkele wagen kan deelnemen aan een training van de meeting zolang hij niet de toelating heeft ontvangen van de Technische Commissie. De gemotiveerde aanvragen tot vrijstelling moeten per e-mail worden overgemaakt aan de wedstrijdleider en zijn gebonden aan de aanvaarding door het College van Sportcommissarissen.

18.2. De plaats en het tijdstip van de technische controle worden meegedeeld via de tijdstabel (timing) en het bijzondere wedstrijdreglement.

18.3. Organisatie van vrije trainingen, of deze nu betalend zijn of niet, stelt een team niet vrij van de technische controle, waarvan de timing nauwgezet moet gevolgd worden.

18.4. Iedere deelnemer moet een nauwkeurig, ingevulde identiteitskaart van het voertuig (Technisch Paspoort), zie bijlage 1 van het Technisch Reglement 100 Series by BGDC, voorleggen en ondertekenen voor het begin van de eerste meeting van het seizoen waaraan de betreffende wagen deelneemt. Zonder dit document is geen technische controle mogelijk.

18.5. De Technische Commissie controleert onder andere:

A. op het gebied van de wagen:

- Het technisch paspoort of de identiteitskaart van de wagen;
- De conformiteit van de wagen met het technisch paspoort of de identiteitskaart ;
- De conformiteit van de wagen aan de geldende reglementering;

Na de technische controle kan een lid van de Technische Commissie de eventuele opmerkingen noteren in het Technische Paspoort. De deelnemer houdt dit paspoort ter beschikking van de Technische Commissie.

B. Op het gebied van de rijder:

- De uitrusting, zoals die wordt gedefinieerd in Bijlage L van de Internationale Sportcode van de FIA. Deze uitrusting kan op ieder moment van de wedstrijd worden geverifieerd. Het is verboden deel te nemen aan de trainingen of aan de wedstrijden zonder de vereiste uitrusting voor de rijder. Piloten die beschikken over een geldige IDD Sport-applicatie en waarbij de veiligheidsuitrusting volledig ingevuld en geldig (groen) verklaard werd, zijn vrijgesteld van het aanbieden van hun veiligheidsuitrusting bij de initiële technische controle (zie ook www.iddsport.com). Piloten die niet beschikken over een IDD Sport-applicatie of waarvan de veiligheidsuitrusting ongeldig (rood) verklaard werd, moeten zich met hun veiligheidsuitrusting aanbieden bij de initiële technische controle van elk evenement.

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

18.7. De wedstrijdleiding, de Commissie van Sportcommissarissen en de Technische Commissie kunnen op eender welk ogenblik gedurende de meeting een wagen voor een verdere controle aanduiden. De wedstrijdleiding kan elke wagen die bij een ongeval betrokken was, doen stoppen en hem doen onderwerpen aan een technische controle. Een afgevaardigde van de Technische Commissie kan, op elk moment gedurende de meeting, een wagen controleren op zijn conformiteit en elk element van de wagen ontnemen dat hij nodig acht, zonder daarom een sportief voordeel te geven aan de concurrenten.

18.8. In geval van non- conformiteit tijdens een technische controle, mag de wagen niet deelnemen aan de trainingen en/of wedstrijden tot de conformiteit met het technische reglement hersteld is. Het is mogelijk dat een wagen gewijzigd wordt van klasse of van divisie om beter in overeenstemming te zijn met het reglement.

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 rijder(s) de overeenstemmende wedstrijd moeten starten vanaf de laatste startplaats.

Indien een niet conformiteit wordt vastgesteld na het einde van een wedstrijd, zal/zullen, naargelang de ernst van de inbreuk van dat wedstrijdnummer, de rijder(s) buiten wedstrijd gezet worden (uitsluiting) voor betreffende wedstrijd. De beslissing behoort toe aan de Sportcommissarissen volgend het rapport van de technische commissarissen.

18.9. Enkel na het einde van de initiële technische controle zal de deelnemer een sticker ontvangen die de wagen toelaat tot de trainingen. Deze sticker moet links vooraan op het dak van de wagen bevestigd worden, zo dicht als mogelijk aan de voorruit. Zonder deze sticker zal de wagen niet toegelaten worden op de piste.

18.10. De Technische Commissie heeft het recht onderdelen te verzegelen en/of tijdelijk te houden, indien ze dit nodig acht.

Art. 19. SPORTIEVE CONTROLE

19.1. Plaats en tijdstip van de sportieve controle worden vermeld in de tijdstabel (timing) en in het bijzonder wedstrijdreglement. De timing dient nauwgezet gevolgd te worden.

19.2. Tijdens de sportieve controle moeten alle rijders die deelnemen aan een meeting van de "100 Series by BGDC" zich persoonlijk aanmelden met hun vergunning. Dit moet gebeuren voor de eerste deelname aan het kampioenschap. Vervolgens worden ze vrijgesteld tenzij de RACB Sport of de promotor een expliciete vraag richt. Een rijder waarvan de vergunning is opgeschort door een bevoegde instantie, kan niet deelnemen aan een wedstrijd.

De samenstelling van het team moet definitief vervolledigd worden uiterlijk voor het einde van de sprtieve controles.

Art. 20. SIGNALISATIE TUSSEN RIJDER, PITMUUR EN PITBOX

20.1. Een radiocommunicatiesysteem of koptelefoon gemonteerd in de helm is verboden. Een hoorapparaat direct in het oor (type earplug) is toegestaan

20.2. Elke deelnemer, teamchef, rijder, 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 de bevoegde diensten van het bezochte land:
Voor België:
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

Voor Frankrijk:
tempo@anfr.fr
+33 1 45 18 77 38
+33 1 45 18 77 39

Art. 21. BANDEN

Indien vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement, is het gebruik van toestellen voor het opwarmen van de banden en het op temperatuur houden van de banden toegelaten voor de divisies 2, 3 en 4.

Art. 22. ALGEMENE VEILIGHEID

22.1. De rijders krijgen de officiële instructies via de signalen zoals die in de geldende sportcode staan vermeld. Deelnemers of hun aangestelde mogen op geen enkele wijze gelijkaardige vlaggen of signalen gebruiken.

22.2. Behalve de rijder 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.

22.3. De Wedstrijdleiding en de medische verantwoordelijke mogen een rijder op eender welk ogenblik tijdens een meeting aan een medisch onderzoek onderwerpen.

22.4. Gedrag op de piste

22.4.1. Gedurende de periode beginnend 15 minuten vóór tot 5 minuten na elke trainingssessie 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:

1°) Baancommissarissen of ander toegelaten personeel bij de uitoefening van hun taak.

2°) Rijders die rijden of door de Baancommissarissen worden begeleid.

3°) Al het teampersoneel wanneer ze een wagen duwen of materiaal van de grid wegnemen nadat alle wagens de grid verlaten hebben voor de formatieronde.

22.4.2. Tijdens de trainingen en de manche(s) mogen de rijdersenkel de piste gebruiken.

22.4.3. Indien een rijder 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.

22.4.4. Indien een rijder 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 rijders.

22.4.5. Het is de rijders ten strengste verboden tegenovergesteld aan de rijrichting te rijden. Een wagen kan enkel geduwd worden om zich van een gevaarlijke plaats te verwijderen op indicatie van de baancommissarissen.

22.4.6. Indien een rijder 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 rijder er dan in zijn/haar motor te doen draaien en de wedstrijd te vervoegen zonder een inbreuk te begaan, wordt hij/zij niet uit wedstrijd genomen.

22.4.7. Elke rijder 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 te veroorzaken.

22.4.8. Een rijder die zijn/haar wagen achterlaat, moet die open (= niet gesloten) en (indien mogelijk) in neutraal laten staan, met het stuurwiel op zijn plaats. Elke inbreuk wordt bestraft met een financiële boete van maximum € 250.

22.4.9. In geen geval mag de rijder 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.

22.5. Gebruik van lichten

22.5.1. Wanneer de Wedstrijdleiding dit beslist en in functie van de zichtbaarheid, zullen de lichten van de wagens worden ontstoken, uiterlijk na het tonen van het paneel "LIGHT".

22.5.2. Van zodra hij/zij regenbanden gebruikt of banden die opspattend water veroorzaken, moet de rijder de verlichting van zijn/haar wagen en het regenlicht aanzetten. Het komt de Wedstrijdleiding toe om te beslissen om een rijder te laten stoppen omwille van een defecte verlichting of het ontbreken van een regenlicht. Mocht de wagen gestopt worden om deze reden, dan mag deze van zodra de onregelmatigheid is hersteld, de trainingen of de wedstrijd hernemen.

22.5.3. Wanneer het bord “Wet Race” wordt getoond, moeten alle wagens in beweging hun regenlicht ontsteken.

22.6. Langzaam rijden

Tijdens de meeting mag een wagen die niet aan racesnelheid rijdt (*dit is beduidend langzamer rijden dan zijn gewone snelheid en beduidend langzamer rijden dan de rest van het veld* ; *enkel de Wedstrijdleiding beslist over de interpretatie*) maximaal drie ronden afleggen aan deze lagere snelheid.

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

22.7. Beperkingen in de pitlane

22.7.1. Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijd is een snelheidsbeperking van toepassing in de pitlane. Deze snelheidsbeperking zal worden toegelicht in het bijzondere wedstrijdreglement en tijdens de briefing voor de rijders.

22.7.2. Herstellingen aan een wagen mogen enkel en alleen in de pits of in de box worden uitgevoerd.

22.7.3. Op geen enkel ogenblik mag een wagen in de pitlane op eigen kracht achteruit rijden.

22.7.4. Gedurende de trainingen mag de motor met de starter of met een externe energiebron bron gestart worden. Voor elke vorm van reparatie, tuning of afstelling mag de motor weer worden gestart, ook met een externe energiebron (batterij, aanduwen…). Wanneer de wagen na een pitstop de wedstrijd wil vervolgen, moeten alle wielen de grond raken alvorens de rijder de motor mag starten.

22.7.5. Indien een doorlaatbewijs van toepassing is, mogen slechts de teamleden, die het correcte doorlaatbewijs hebben, alsook hun rijders in racepak, zich in de signalisatiezone bevinden tijdens de trainingen en gedurende de wedstrijden (voorbeeld: armband, hesje, ...). Alle personen aanwezig in de pitlane moeten minstens een werkpak (werkoverall) dragen welke hen tegen warmtebronnen, vuur en eventuele letsels beschermt. Shorts, t-shirts, open schoenen, nylon kleding… zijn verboden in de pitlane.

22.7.6. Gedurende de startprocedure (“signaal 3 minuten”) en de eerste ronde van de wedstrijd mag zich niemand, behalve de Officials van de meeting in de signalisatiezone bevinden.

22.7.7. Op geen enkel moment van de trainingen, de warm-up en de race mogen jongeren beneden de 16 jaar zich bevinden in de pitlane en de signalisatiezone. Behalve de dieren die bij de veiligheidsdiensten horen, zijn er geen dieren toegelaten op de piste of in de pitlane en/of de signalisatiezone.

22.8. Een wagen die betrokken is bij een ongeval moet zich melden bij de Technische Commissie alvorens het Circuit te verlaten of vooraleer terug op de piste te gaan.

22.9. Indien een rijder is betrokken bij een ongeval of incident, mag hij/zij het Circuit niet verlaten vooraleer akkoord van de wedstrijdleiding.

22.10. Tijdens het verloop van de meeting, mag er enkel worden overgegaan tot enige interventie die het verplaatsen van brandstof betreft (in een voertuig, of naar een bevoorradingssysteem) binnen in de pitbox.

22.11. Het niet naleven van de algemene veiligheidsmaatregelen uit de geldende sportcode of uit dit Sportreglement kan leiden tot disqualificatie van de wagen en/of de betrokken rijder(s) uit de meeting.

22.12. Bijzondere aandacht zal er zijn voor het respecteren van de vlaggen, het opvolgen van de richtlijnen van de Baancommissarissen en de inbreuken tijdens een Safety Car procedure. Het niet respecteren van de vlaggen zal onherroepelijk bestraft worden met sancties die kunnen gaan tot het uitsluiten uit de meeting, zelfs tot schorsing van de vergunning.

Art. 23. GEDRAG IN DE PITLANE EN DE PITBOX

23.1. Tijdens een meeting beschikt een standcommissaris over een groen/rood licht aan het einde van de pitlane. Het negeren van dit licht wordt bestraft zoals beschreven in Artikel 12. Een wagen mag de pitlane slechts verlaten bij groen licht of nadat een official hiertoe aanmaant.

23.2. Van elke deelnemer, teamchef, rijder, 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 evenals in een zone van vijf meter achter de pits.
- Alle elektrische apparaten moeten aan de geldende veiligheidsnormen voldoen.
- Het is ten strengste verboden te lassen in de pitlane en/of in de boxen evenals in een zone van vijf meter achter de pits. Bij het vaststellen van een overtreding zal een boete worden gevraagd van 250€ per inbreuk.
- Het is ten strengste verboden te roken in de pitlane en/of in de boxen evenals in een zone van vijf meter achter de pits. Bij het vaststellen van een overtreding zal een boete worden gevraagd van 250€ per inbreuk.
- 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.

Het Team is verantwoordelijk voor zijn zone en kan aansprakelijk worden gesteld voor elke overtreding op de aangehaalde punten.

23.3. Een wagen mag zich enkel in de "rijzone" bevinden met de rijder in de normale positie achter het stuur, volledig voorzien van alle veiligheidsuitrusting zoals bepaald in het reglement.

23.4. Tijdens de trainingen, de warm-up en de wedstrijden van andere reeksen dan de “100 Series by BGDC” mag zich geen 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 € 250.

23.5. Het is de verantwoordelijkheid van de rijder die achter het stuur zit van zijn wagen, om na een stop zijn pits pas te verlaten, wanneer hij dit in alle veiligheid kan doen. De wagens in de rijzone hebben voorrang op de wagens die de werkzone verlaten. Een begeleider van het team zal voor de wagen plaatsnemen en het signaal voor herstarten aan de piloot overmaken.

Art. 24. SERVICE IN DE PITLANE

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

24.2. Het verplaatsen van een voertuig

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

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

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

24.2.4. Om de start vanuit de pits te vergemakkelijken mag een wagen geduwd worden.

24.3. Tijdens een pitstop moet de motor worden stil gelegd :

- bij een bevoorrading in benzine;
- bij het wisselen van rijder;
- wanneer de wagen is omhoog gekrikt, t.t.z. er minstens een wiel van de grond is ;
- de rijder niet aan boord zit.

24.4. Monteurs/Mécaniciens

24.4.1. Gedrag

- Voor alle verrichtingen, met inbegrip van de bandenwissel, is een maximum voorzien van 4 monteurs van het team die aan de deelnemende wagen mogen werken (behalve in de gevallen hernomen in dit artikel). Daarenboven 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 andere leden van het team die zich in de werkzone zouden bevinden (dit is de binnenste zone van de pits) die wordt afgebakend met een witte of rode lijn die het onderscheid maakt met de pitbox, zullen worden beschouwd als werkend aan de wagen. Als de rijder werkzaamheden uitvoert aan de wagen bij een interventie op de wagen, dan zullen zij beschouwd worden als mécanicien. Een team kan sancties oplopen per bijkomende persoon bovenop het toegestane aantal 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 rijder gezeten achter het stuur wordt niet meegerekend .
- Een teamchef, die geen enkele werkzaamheid uitvoert aan de wagen, zal niet worden meegerekend.

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

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

24.6. Bij een bandenwissel moeten de wielen op de grond worden gezet, en niet gegooid! De mecaniciens brengen de wielen onmiddellijk na de bandenwissel de pitbox binnen.

24.7. Het stoppen in de "rijzone" is verboden.

Art. 25. BRANDSTOFBEVOORRADING

25.1. Kwalificatietraining en race
Tanken is enkel toegelaten voor de box of in de per team aangeduide plaats.

25.2. Voorschriften

- Tanken mag enkel aan het begin of aan het einde van een pitstop van drie minuten (conform artikel 4.3.2) gebeuren.
- Tijdens het tanken moet de wagen op zijn wielen staan en mag hij/zij niet van niveau wijzigen.
- De motor moet worden stilgelegd.
- De rijder mag achter het stuur blijven zitten.
- De deelnemer moet ervoor zorgen dat een teamlid, hiervoor speciaal aangeduid en die een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm met gesloten vizier draagt, met een eigen brandblusser met een inhoud van minstens 5 kg bij het tanken aanwezig is. 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. De deelnemer ziet erop toe dat geen andere, onbeschermde personen zich bevinden binnen een zone van ministens 5 meter van de wagen.
- Het tanken gebeurt door maximum drie (3) teamleden, die hiervoor speciaal zijn aangeduid en die een brandwerende overall, handschoenen, stevige en gesloten schoenen, een balaclava en een veiligheidsbril of een helm met gesloten vizier dragen.
- Gedurende een brandstofstop, mag een rijderswissel worden uitgevoerd:
  Maximum 2 externe techniekers (bijvoorbeeld voor banden en remmen) mogen nazichten doen aan de wagen, maar ze mogen geen enkele interventie uitvoeren.
- Daarenboven mag één (1) mechanieker de voorruit schoonmaken.
- Gedurende het tanken mag op de wagen geen enkele andere interventie uitgevoerd worden.
- Voor en tijdens het tanken d.m.v. een tanktoren, moet de wagen elektrisch geaard zijn.

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

- Een autonoom reservoir/brandstoftoren per box, conform het geldende Technisch Reglement van de 100 Series by BGDC, met een restrictor voor het debiet met maximale interne diameter van 33 mm.
- Een standaard reservoir of een tank met een maximale inhoud van 35 liter, niet onder druk gezet, dat vrij aan de lucht kan worden blootgesteld, en met een waterdichte koppeling om de verbinding te maken met het vulsysteem van de wagen.
- Een systeem dat een recipient bevat met de UN certificatie, een versterkt wagentje, een handmatige pomp voor lage druk, een voedingsdarm van 4 meter en een zelfsluitend vulpistool. Alle info omtrent dit materiaal kan men bekomen via circuit@bgdc.be.
- Elk ander systeem kan voorgesteld worden aan de RACB ter homologatie.

25.4. Het vullen van de brandstoftoren is verboden tijdens de brandstofbevoorrading van de wagen.

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

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

Art. 26. BRIEFING

26.1. De Wedstrijdleiding houdt voor de eerste trainingen en/of de wedstrijd en tijdens elke meeting een briefing voor alle rijders. Het precieze tijdstip en de plaats worden meegedeeld via de timing en in het bijzondere wedstrijdreglement.

26.2. Alle rijders moeten aanwezig zijn gedurende de hele duur van de briefing en het aanwezigheidsformulier aftekenen. Bij ongeldige afwezigheid van een rijder zal een financiële boete van € 100 per afwezige persoon opgelegd worden.

Bij een tweede afwezigheid binnen hetzelfde seizoen zal een financiële boete van € 250 opgelegd worden.

Bij een derde afwezigheid binnen hetzelfde seizoen zal de betrokken rijder uitgesloten worden uit de meeting.

Tegen deze beslissingen is geen beroep mogelijk.

26.3. Een vrijstellingsregeling voor de timing van de briefing moet schriftelijk worden ingediend bij de wedstrijdleiding, en dit uiterlijk één dag voor het begin van de meeting. De wedstrijdleider maakt dit verzoek over aan het College van Sportcommissarissen, die als enige verantwoordelijk zijn voor het toekennen van een vrijstelling in deze zaak.

Art. 27. TRAININGEN

27.1. De vrije trainingen

De vrije trainingen zijn niet verplicht gedurende de meeting.

27.2. Kwalificaties

Een kwalificatietraining zal worden gehouden. Het exacte uur en de duurtijd zullen worden vermeld in de Timing.

27.3. Bepalingen

27.3.1. Geen enkele rijder mag deelnemen aan de wedstrijd(en) met een andere wagen dan diegene waarmee hij heeft deelgenomen aan een kwalificatiesessie op de wagen waarmee hij/zij is ingeschreven, zonder de kwalificatienorm gehaald te hebben (Art 27.6.1), behalve na toelating door het College van Sportcommissarissen.

27.3.2. Het is ten strengste verboden te zigzaggen over de piste

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

27.3.4. De Wedstrijdleiding 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.

Tijdens de vrije trainingen kan de Wedstrijdleiding beslissen om de verloren tijd niet in te halen.

In het geval van gechronometreerde trainingen wordt de tijd ingehaald als de omstandigheden het toelaten.

Indien een onderbreking naar de mening van de Wedstrijdleiding opzettelijk is veroorzaakt, kan de betrokken rijder 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.

27.3.5. 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 rijders of de wagen.

27.3.6. 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). Bij kwalificatiesessies worden de voertuigen pas aan het einde van de sessie versleept. Indien er een veiligheidsprobleem zou ontstaan op de piste, kunnen ze eerder worden versleept.

27.4. Het stoppen van de trainingen en kwalificatiesessies

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 wedstrijdleiding of zijn aangestelde de rode vlag en worden de rode lichten op de lijn aangestoken. Tegelijkertijd worden rond de piste rode vlaggen gezwaaid door alle baanposten.

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.

27.5. Tijdsopname

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

27.5.2. Teneinde de gegevens goed te kunnen ontvangen bij de commissie voor tijdswaarneming, dient iedere wagen te zijn uitgerust met een transponder en zijn bekabeling, of met een gelijkaardig systeem dat de tijden van de wagen doorgeeft.

Ieder team is verantwoordelijk voor de montage van de eigen uitrusting. De teams kunnen een transponder kopen of huren bij de verantwoordelijken van de Commissie voor Tijdswaarneming.

27.5.3. De deelnemer is verantwoordelijk voor de teruggave van de transponder, maximum 30 minuten na de opening van het “Parc Fermé”. In geval van vertraging zal een boete van € 50 opgelegd worden. Indien de transponder niet wordt teruggebracht op de dag van de wedstrijd, zal een boete van € 250 + de prijs van de transponder worden opgelegd.

27.6. Kwalificatienorm

27.6.1. Om te mogen deelnemen aan de wedstrijd moet iedere rijder tijdens de kwalificatiesessies 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 College van Sportcommissarissen.

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

27.6.2. De wedstrijdleiding en het College van Sportcommissarissen mag het vertrek weigeren aan iedere rijder die de vereiste kwaliteiten niet heeft getoond om aan de wedstrijd deel te nemen.

27.6.3. Op het einde van de kwalificaties mogen de rijders slechts éénmaal over de aankomstlijn rijden. Elke inbreuk wordt beboet met het schrappen van de tijden van de betreffende kwalificatie.

27.7. Uitzonderingsmaatregelen

27.7.1. Vooropgesteld dat het maximum aantal toegelaten wagens niet wordt overschreden, kan het College van Sportcommissarissen wagens en/of rijders 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 rijders alle veiligheid waarborgen (zoals kennis van de piste, enz.).

27.7.2. Tot dit doel moeten zij een geschreven aanvraag richten tot de wedstrijdleider, uiterlijk 30 minuten na de afloop van de trainingen. De wedstrijdleider kan dit toestaan na de goedkeuring door het College van Sportcommissarissen.

27.7.3. De betreffende wagen zal de start nemen achteraan de startgrid.

Art. 28. STARTOPSTELLING

28.1. De snelste tijd van elke wagen zal officieel gepubliceerd worden en gebruikt worden om de startopstelling van de volgende manche te bepalen.

28.2. De startgrid zal opgesteld worden volgens de orde in snelste rondetijden die elke wagen liet noteren tijdens de kwalificatiesessie(s). Als twee of meerdere wagens dezelfde tijd zouden behalen dan wordt de voorrang gegeven aan de wagen die als eerste de tijd zette.

28.3. De wagen die de snelste tijd heeft neergezet zal van op de pole position vertrekken op de plaats zoals vermeld in de licentie van het circuit. De startgrid bestaat uit twee rijen wagens naast elkaar en op gelijke afstand geschraagd van elkaar.

28.4. De definitieve startopstelling zal worden gepubliceerd minstens 30 minuten voor iedere wedstrijd. Indien een wagen niet in staat is zijn positie in te nemen na bekendmaking van de startvolgorde blijft de plaats vacant. De ander wagens blijven op hun plaats op de grid.

28.5. Iedere wagen die zijn plaats op de startgrid niet heeft ingenomen bij het signaal “5 minuten” zal niet meer worden toegestaan dit te doen en zal vanuit de pitlane dienen te starten.

Art. 29. STARTPROCEDURE

29.1. De startprocedure zal nader uitgelegd worden tijdens de briefing.

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

29.1.2. De wagens rijden, achter de wagen van de koersdirectie een 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.

29.2. Startgrid

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

29.2.2. Wanneer het signaal "5 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. College van Sportcommissarissen kan op deze procedure uitzonderingen toestaan, in functie van de configuratie van de piste, de ligging der paddocks en de timing van de meeting.

29.2.3. Signaal «3 minuten » : start van aftelling tot startsignaal . Het is toegestaan te werken aan de wagen tot uiterlijk het tonen van het signaal “3 minuten”; elke inbreuk wordt bestraft met een sanctie. Bijtanken op de startgrid is nooit toegelaten. Inbreuk op deze regel heeft uitsluiting van de wagen tot gevolg. Iedereen, behalve de rijders, de officials en de technische staf van de teams moet de piste verlaten.

29.2.4. Signaal «1 minuut»: de motoren worden gestart met de rijder achter het stuur, eventueel met de hulp van een externe batterij. Alle technisch personeel en de officials moeten de piste verlaten.

29.2.5. Signaal «30 seconden»: 30 seconden na dit signaal 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 rijders zijn verplicht in hun startvolgorde te blijven rijden. Gedurende deze formatieronde is het verboden proefstarts te maken, op straffe van sanctie, de formatie moet zo dicht als mogelijk bijeen blijven. (Zie 29.3.5).

29.3. Formatieronde

29.3.1. Inhalen tijdens de formatieronde(n) 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.

29.3.2. Elke rijder 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 baanposten. De wagen kan dan de formatieronde afleggen maar mag geen enkele bewegende wagen meer inhalen (uitgezonderd veiligheidsvoertuigen van de organisatie).

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 Wedstrijdleiding tijdens de briefing van de rijders) waar de mecaniciens kunnen proberen de wagen te doen starten.

29.3.3. Elke wagen die zijn positie op de startgrid niet kan behouden tijdens de formatieronde neemt de start van de wedstrijd achteraan op de grid. Hij mag in geen enkel geval zijn oorspronkelijke positie op de grid weer innemen.

29.3.4. Tijdens de twee formatieronden moeten de wagens hun snelheid aanpassen, zodanig dat ze de voorgaande wagen volgen op maximum twee à drie lengtes afstand. Iedere wagen die in de onmogelijkheid verkeert om de snelheid en de afstand te respecteren tot de voorgaande auto, dinet onmiddellijk de piste te verlaten op de grasstrook of op de deceleratiestrook. Die wagen kan dan de baan weer op na de passage van het gehele startveld. De feitenrechters zullen deze procedure controleren. Iedere inbreuk op deze regel zal gesanctioneerd worden met een «Drive Through».

29.3.5. Tijdens de formatieronde(n) zullen alle baanposten de gele vlag tonen.

29.3.6. Gedurende de startprocedure (signaal «1 minuut») en tot het einde van de tweede ronde, mag niemand, behalve de officials, zich bevinden aan de pitmuur.

29.3.7. Vliegende start:

De « Leading Car » trekt zich terug op het einde van de formatieronde(n). De wagens gaan verder tot de startlijn onder de leiding van de wagen op de pole position en aan een snelheid die gelijkaardig is aan die van de « leading car » voordat die aan de kant ging. De wedstrijdleiding zal het startsignaal geven door het doven van de rode lichten (of het laten vallen van de nationale vlag). Als er zich een probleem voordoet als de wagens de lijn bereiken op het einde van de tweede formatieronde zullen knipperende oranje lichten worden aangestoken. Terzelfdertijd wordt een bord «EXTRA FORMATION LAP» getoond.

Alle baanposten zullen een gele vlag tonen. De wagens blijven in formatie rijden onder de aanvoering van de wagen in pole position en leggen een bijkomende formatieronde af. Ze kunnen worden vergezeld van de wagen van de wedstrijdleiding.

29.3.8 Stilstaande start:

De « Leading Car » trekt zich terug op het einde van de formatieronde(n). De wagens gaan verder tot de startlijn onder de leiding van de wagen op de pole position en stoppen op de positie op de startgrid. wanneer alle wagens stil staan , zal het signaal 5" worden getoond en vervolgens wordt een rood licht aangestoken. De wedstrijdleiding De wedstrijdleiding zal het startsignaal geven door het doven van de rode lichten (of het laten vallen van de nationale vlag). Als er zich een probleem voordoet voor het bord 5" wordt getoond, zullen knipperende oranje lichten worden aangestoken. Terzelfdertijd wordt een bord «START DELAYED» getoond en de startprocedure wordt dan hernomen vanaf het brod "3 minuten".

29.4. Bijzondere omstandigheden

29.4.1. Er zijn afwijkingen op de startprocedure mogelijk indien het begint te regen na het signaal «5 minuten» en wanneer op aangeven van de wedstrijdleider de Teams de mogelijkheid aangeboden krijgen om banden te wisselen. Op dat moment wordt het bord «START DELAYED» getoond. De startprocedure wordt dan hernomen vanaf het signaal «10 minuten».

29.4.2. In uitzonderlijke omstandigheden kan de start van de wedstrijd gegeven worden achter de Safety Car. Deze procedure wordt gedetailleerd in artikel 31.8.

Art. 30. DE WEDSTRIJD

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

Art. 31. SAFETY CAR

31.1. De Safety Car draagt achteraan de woorden "SAFETY CAR", in letters die dezelfde afmetingen hebben dan de wedstrijdnummers. De wagen is uitgerust met oranje zwaailichten op het dak. De Safety Car wordt bestuurd door een ervaren circuitrijder of een rijder met kennis van het circuit, in het bezit van een geldige licentie Aan boord zal zich een waarnemer bevinden die in staat is alle wagens in de wedstrijd te herkennen en die in permanent radiocontact staat met de wedstrijdleiding.

31.2. Maximaal 30 minuten vóór de start van de wedstrijd zal de Safety Car vooraan op de startgrid plaatsnemen tot en met het geven van het vijf (5) minuten signaal. Op dat moment (uitgezonderd in het geval van punt 31.8) rijdt hij dan een volledige ronde vooraleer de piste te verlaten.

31.3. De Safety Car mag worden ingezet om de wedstrijd te neutraliseren op beslissing van de Wedstrijdleiding. Hij zal alleen worden ingezet als deelnemers of Officials een rechtstreeks fysiek gevaar lopen, maar in omstandigheden die niet vereisen dat de wedstrijd wordt geschorst.

31.4. Elke inbreuk op de Safety Car-reglementering wordt bestraft.

31.5. Procedure

31.5.1. Wanneer het bevel gegeven wordt de Safety Car uit te sturen tijdens de wedstrijd, tonen alle observatieposten een gezwaaide gele vlag en het paneel "SC" en dit tot het einde van de interventie van de Safety Car. Aan de startlijn wordt het gele knipperlicht ontstoken. Alle wagens vertragen en inhalen is absoluut verboden.

31.5.2. De Safety Car met ontstoken oranje zwaailichten, vertrekt vanaf de plaats zoals meegedeeld tijdens de briefing en rijdt de piste op, ongeacht waar de leider van de wedstrijd zich op dat ogenblik bevindt.

31.5.3. Alle wagens in wedstrijd moeten aansluiten achter de Safety Car in een rij op een afstand van niet meer dan twee wagenlengten van hun voorganger en het is absoluut verboden in te halen, behalve de volgende uitzonderingen. Inhalen is wel toegelaten in de volgende situaties :

- wanneer een wagen daartoe wordt aangemaand door de Safety Car,
- in geval van 31.7, hierna beschreven,
- 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,
- 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,
- bij de terugkeer naar de pits mag de Safety Car worden ingehaald door wagens op de piste, zodra hij de eerste lijn van de Safety Car heeft overschreden,
- indien een wagen als gevolg van een ernstig probleem vertraagt.

31.5.4. Als de Wedstrijdleiding daartoe de opdracht geeft, kan de waarnemer aan boord van de Safety Car het groen licht opzetten of teken doen om alle wagens door te laten die zich tussen deze wagen en de leidende wagen bevinden. De wagens die doorgelaten werden, rijden aan een gematigd tempo en zonder inhalen verder tot zij de rij van wagens achter de Safety Car bereiken.

31.5.5. De Safety Car zal minstens worden ingezet tot op het moment dat de leidende wagen achter de Safety Car rijdt (enkel en alleen van toepassing indien de leidende wagen zich op de piste bevindt ingeval er slechts één Safety Car is) 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 2 wagenlengten van de Safety Car blijven (met uitzondering van punt 31.5.7 hieronder). Alle andere wagens moeten zo dicht mogelijk bij elkaar in formatie blijven.

31.5.6. Terwijl de Safety Car in actie is, mogen de deelnemende wagens de pitlane binnenrijden, maar ze mogen pas weer buiten rijden wanneer ze minimum 30 seconden stilgestaan hebben en wanneer het licht aan de uitgang pitlane op groen staat. Er mag niet voorbijgestoken worden bij het terug oprijden van de piste.

31.5.7. Wanneer de Wedstrijdleiding de Safety Car weer binnen roept, zal deze zijn oranje zwaailichten doven, een teken voor de rijders 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 twee wagenlengten bevinden van de wagen achter zich (behalve in geval van twee Safety Cars in welk geval de afstand 2 lengtes moet blijven bedragen). Wanneer de Safety Car de piste verlaat, wordt de wedstrijd terug vrijgegeven en zullen de gele vlaggen en 'SC'-panelen aan de posten weggehaald en vervolgens vervangen worden door zwaaiende groene vlaggen en aan de startlijn wordt het groene licht ontstoken. De groene vlag wordt gedurende maximaal één ronde getoond.

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

31.7. 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 rijders 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 twee 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 rijder 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.

31.8 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 rijders.
- 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 baanposten tonen gelijktijdig een groene vlag. Na één ronde worden de groene vlaggen weggenomen.

Art. 32. SCHORSEN VAN DE WEDSTRIJD

32.1. Indien het noodzakelijk wordt om de wedstrijd te schorsen omwille van een belemmering van de piste als gevolg van een ongeval, panne van een wagen langs de piste, weersomstandigheden of andere omstandigheden die het te gevaarlijk maken om verder te gaan, geeft de wedstrijdleiding of zijn adjunct de opdracht tot het tonen van een rode vlag. Die wordt getoond ter hoogte van de finishlijn. Tegelijkertijd zullen alle baanposten een rode vlag tonen en zal er ter hoogte van de finishlijn een rood licht worden getoond.

32.2. Wanneer het bevel tot een neutralisatie gegeven wordt tijdens de wedstrijd dienen alle wagens direct hun snelheid te minderen en is elke inhaalbeweging verboden. De rijders moeten ten allen tijde kunnen stoppen.

32.3. 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.

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 Wedstrijdleiding heeft.

Niettegenstaande, zal elke wagen die zich aan de ingang van de pitlane of in de pitlane zou bevonden hebben tijdens het schorsen van de wedstrijd, toegelaten worden de pitlane te verlaten zonder dat hij hiervoor een bestraffing riskeert (enkel indien het groene licht aan de uitgang brandt).

32.4. 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 Wedstrijdleiding heeft. Dit betekent eveneens dat alle werk in de pitlane en/of boxen moeten ophouden vanaf het tonen van de rode vlag tot aan het hervatten van de wedstrijd. Enkel de leden van het team en Officials zijn toegelaten op de grid.

32.5. De Safety Car zal zich daarna opstellen voor de rij van wagens achter de rodevlaglijn.

32.6. Ook als de wedstrijd wordt geschorst, blijft de tijdopname gewoon doorlopen.

32.7. Te allen tijde moeten de rijders de orders van de Commissarissen in de pits en van de baanposten opvolgen.

32.8. Takelen van de wagens die in panne staan tijdens een wedstrijd.

De wagens die stil staan langs het circuit kunnen worden getakeld naar de pits, afhankelijk van beschikbaarheid van het materiaal en de resterende tijd d ter beschikking van de takelvoertuigen op het circuit. Deze procedure zal in voege zijn tot 20 minuten voor het einde van een manche of van de wedstrijd. Een wagen mag tweemaal worden getakeld per wedstrijd. Wanneer een wagen een derde maal in panne zou vallen, zal deze op een veilige plaats worden gestald door de baanposten.

Art. 33. HERNEMEN VAN DE WEDSTRIJD

33.1. 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.

33.2. Tien (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”.

33.3. 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 rijder 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 rijders die achterna komen te verwittigen.

33.4. 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 twee wagenlengtes.

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. Ook in dat geval mogen de rijders niet inhalen of de volgorde hernemen van voor de schorsing van de wedstrijd.

Een rijder 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 rijders in dat geval verkeren, moeten zij aansluiten bij de rij wagens in de volgorde waarin ze de grid hebben verlaten.

33.5. Een sanctie mag opgelegd worden aan ieder rijder die, naar de mening van de Wedstrijdleiding, onnodig een andere wagen heeft ingehaald tijdens deze ronde.

33.6. 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.

33.7. 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. 34. FINISH

34.1. Wanneer het signaal wordt gegeven dat de wedstrijd is geëindigd (zwart/wit geblokte vlag), zal het rode licht in werking treden aan het einde van de pitlane. Vanaf dat moment is het verboden om de pitlane nog te verlaten.

34.2. De wedstrijd eindigt op het moment dat alle wagens in beweging op de piste de finishvlag voorbijgereden zijn.

34.3. 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 het aftrekken van twee wedstrijdrondes als sanctie.

34.4. 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 laten brengen.

Art. 35. GESLOTEN WAGENPARK

35.1. 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.

35.2. 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.

35.3. Het gesloten wagenpark moet groot en veilig genoeg zijn opdat geen ongeoorloofde personen toegang kunnen hebben.

35.4. Indien er geen klachten zijn, blijven de wagens 30 minuten na het uithangen van de voorlopige uitslag in het gesloten wagenpark, behalve indien de Technische Commissie dit verlengt (Art 36.8). Indien er geen gesloten wagenpark aanwezig is dan worden de wagens onder de regels van het gesloten wagenpark geplaatst in de pitbox, de stands of de pitlane.

35.5 Elke wagen die in het gesloten wagenpark wordt achtergelaten mag niet worden afgesloten en moet in neutraal worden geparkeerd, met het stuur op zijn plaats. Voor elke inbreuk op deze regel zal een financiële boete van 250€ worden opgelegd.

Art. 36. TECHNISCHE CONTROLE EN /OF DEMONTAGE

36.1. Er kan een technische controle worden uitgevoerd na de wedstrijd, maar die worden niet systematisch uitgevoerd. Als het College van Sportcommissarissen beslissen dat er een technische controle zal plaatsvinden op het einde van de wedstrijd, dan dienen de deelnemers zich hieraan te houden.

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 College van Sportcommissarissen ter informatie.

36.2. De betrokken deelnemer moet zich hieraan onderwerpen en dit zonder enige financiële compensatie.

36.3. Op ieder moment kunnen de deelnemers aangeduid worden om een brandstofstaal te leveren. Op het einde van de gechronometreerde trainingen en de wedstrijd moet de wagen minstens 2 kg brandstof bezitten voor het aftappen van brandstof. Indien brandstof afgetapt wordt, moet dit gebeuren voor elke andere controle die het aanzetten van de motor vraagt.

36.4. De deelnemer wordt op de hoogte gebracht van de plaats, de datum en het uur van de demontage door een oproep die opgesteld door het College van Sportcommissarissen, met kopie aan de Technische Commissie.

36.5. Bij een demontage mag een Technisch Commissaris in geen geval cijferresultaten of enige commentaar verstrekken en dit in overeenstemming met het Internationale Sport Code.

36.6. 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 in strijd is met het Technisch Reglement van de BBGC bevond. Alleen de waarden die niet voldoen aan het technische reglement worden meegedeeld.

36.7. Bij een meeting (kwalificatie en race) kan de reglementaire periode van het gesloten wagenpark worden gebruikt voor technische controle.

36.8. 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 de nationale Sport Code op het gebied van klachten of beroep.

36.9. De deelnemers (of hun afgevaardigde) 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 met de uitsluiting uit de meeting.

36.10. 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. 37. SLOTCEREMONIE

37.1 De eerste drie van het algemene klassement en de eerste drie van elke klasse dienen deel te nemen aan de slotceremonie, gekleed in hun gesloten race-uitrusting, behalve indien het anders wordt voorgeschreven.

37.2 Elke afwezigheid op het podium, behalve in geval van overmacht, als dusdanig erkend door het College van Sportcommissarissen, kan worden bestraft door aftrek van punten voor het kampioenschap. De straf zal gelijk zijn aan 50% van de toegekende punten op de meeting.

Art. 38. GOEDKEURING

Dit Sportief Reglement van de “100 Series by BGDC” 2025 werd goedgekeurd door de RACB Sport op 24/03/2025 met visa nummer: S01-BGDC/B25.

BIJLAGE 1

VOORLOPIGE KALENDER 2025

Data	Meeting	Duur/minuten	Plaats
05 april 2025	Terlaemen Cups	180	Circuit Zolder
29-30 mei 2025	Magny-Cours Cups	100 + 100	Circuit de Nevers Magny-Cours
05-06 juli 2025	Dijon 240	240	Circuit de Dijon-Prenois
06-07 september 2025 *	Le Vigeant 240	240	Circuit Le Vigeant
05 oktober 2025	Super Spa	240	Circuit de Spa-Francorchamps
18 oktober 2025	24h02CV	200	Circuit de Spa-Francorchamps

*: TBC

De resultaten die in rekening worden gebracht voor het kampioenschap "100 Series by BGDC 2025" (artikel 6.10.2.)

Voor de wedstrijden in Magny Cours zullen dubbele punten worden uitgereikt.Tijdens de laatste wedstrijd van het seizoen zullen dubbele punten worden uitgereikt. Bij de wedstrijden van 240 minuten, zullen punten uitgereikt worden na de 100ste, 200ste en 240ste minuut. Voor de wedstrijden van 180 minuten worden punten uitgereikt na de 100ste en 180ste minuut. Iedere rijder zal 15 keer de gelegenheid hebben om punten te scoren. De twee slechtste puntentoekenningen zullen niet in rekening worden gebracht voor het klassement van het kampioenschap.

Bijlage 2

DIVISIES EN KLASSEN

Zie Technisch Reglement

Bijlage 3

REGELS VOOR BEREKENING VAN HET KAMPIOENSCHAP

De punten voor iedere wedstrijd worden berekend volgens de formule hieronder beschreven:

1. Punten per klasse (uitgezonderd klasse MP)
Aantal wagens gekwalificeerd voor de trainingen/Klasse en het aantal wagens behandeld in deze tabel:

		Aantal wagens in de klasse :											
		12	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
Positie/KLASSE	**1**	170	160	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60
	2	160	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60	
	3	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60		
	4	140	130	120	110	100	90	80	70	60			
	5	130	120	110	100	90	80	70	60				
	6	120	110	100	90	80	70	60					
	7	110	100	90	80	70	60						
	8	100	90	80	70	60							
	9	90	80	70	60								
	10	80	70	60									
	11	70	60										
	12	60											

2. Punten in het algemene klassement (per divisie – uitgezonderd klasse MP)

Algemene plaats Divisie	Punten
1	200
2	180
3	160
4	140
5	120
6	100
7	80
8	60
9	40
10	20
11	10
12	5
12 +	5

Bonus :
Een bonus van 400 punten zal toegekend worden aan de piloten die werden toegelaten tot de start in een identieke klasse tijdens alle manches.

Punten in het klassement Klasse MP

Algemene Plaats Klasse	Punten
1	20
2	18
3	15
4	12
5	10
6	8
7	6
8	4
9	2
10	1
Beste rondetijd in de klasse	1

Elke wagen van de klasse MP die ingeschreven is voor de totaliteit van de manche, verkrijgt tevens de punten verbonden aan het resultaat van Klasse A (deze wagen scoort dus punten in de 2 klassen).