



Règlement Sportif 2019

ARTICLE 1 – Description

L'Asbl C1 Racing Teams (en abrégé C1RT) est le promoteur de la C1 Racing Cup conformément aux prescriptions du Code Sportif Internationale de la FIA, aux Prescriptions Sportives du RACB Sport, au présent règlement et au règlement particulier de chaque épreuve auxquels tous les participants s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. Chaque membre des équipes engagées doit avoir pris connaissance de la totalité du règlement.

Le nom « C1 Racing Cup » est reconnu comme tel et sanctionné par le RACB Sport. Il est la propriété du promoteur.

En cas de divergence d'interprétation entre les termes des diverses traductions des règlements officiels visés par le RACB Sport, seul le texte en français fera foi.

ARTICLE 2 – Promoteur

C1 Racing Teams

ASBL N° entreprise : BE0821.041.157

Rue de la Chaudronnerie 7

4340 AWANS

Belgique

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

Léonard Licops : +32 486 85 28 80

Frederic van Rijckevorsel : +32 477 13 04 34

Email : robert@c1rt.be

leonard@c1rt.be

frederic@c1rt.be

ARTICLE 3 – Définition

La C1 Racing Cup est réservée aux véhicules répondants à la réglementation technique nationale et au règlement technique de la « C1 Racing Cup ».

Les véhicules seront versés dans une seule catégorie

Les pilotes devront être titulaire d'une licence valable en 2019 du niveau « National Club 2CV » minimum.

Les pilotes admis aux épreuves de la C1 Racing Cup devront être titulaires d'une carte de membre auprès du C1 Racing Teams.

ARTICLE 4 – Participation

4.1 Location : Déterminée par le C1RT ASBL

4.2 Equipage : les équipages seront composés de minimum 2 et maximum 6 pilotes pour les épreuves de moins de 12 heures et de minimum 3 et maximum 6 pilotes pour celles de 12 heures et plus. Chaque véhicule sera obligatoirement identifié par un nom générique choisi par le team d'un maximum de 20 caractères. Ce nom sera repris sur le bulletin de participation.

- 4.3 Inscription : Pour participer aux épreuves de la « C1 Racing Cup », il sera obligatoire de souscrire à une location d'infrastructure.
- 4.4 Si le nombre minimum de 25 véhicules inscrits pour une épreuve n'est pas atteint au moins 40 jours ouvrables avant la date prévue de l'épreuve, celle-ci pourra être annulée par le C1 RT sans que le concurrent ne puisse prétendre ni à un remplacement ni à un changement de date ni à une indemnité quelconque.
- 4.5 Caution : Pour toutes les courses (autres que les 24 heures) afin de garantir les dégâts éventuels aux installations des circuits, une caution de 300€ sera versée au compte ING BE16 3630 6496 4374 ouvert au nom de C1 Racing Teams Asbl avec la mention « Caution Annuelle 2019 + numéro de voiture et le nom générique du team ». La caution des 24 heures sera de 800€ versée au même compte avec la mention « Caution des 24 Heures+ numéro de voiture et le nom générique du team ».
- 4.6 L'Asbl C1 Racing Teams se réserve le droit de refuser toute participation d'un véhicule, concurrent et/ou pilote. Aucune réclamation ne sera acceptée.
- 4.7 Les frais de participation resteront acquis au promoteur, même si le participant ne prend pas le départ, sauf cas de force majeure accepté par le promoteur.
- 4.8 Il ne sera accordé aucun remboursement, ni total ni partiel, aux participants disqualifiés de la course par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 4.9 Les frais de participation ne seront remboursés que dans les cas suivants :
- Le refus d'une participation ;
 - L'annulation d'une course avant le début d'une épreuve.
- 4.10 Désignation d'un chef Team :
Chaque équipage désignera lors du passage au contrôle administratif un chef team de son choix. Il sera seul habilité à représenter l'équipage auprès des officiels de l'épreuve. Le chef Team peut être inscrit comme pilote à l'épreuve. Dans ce cas, lors d'une convocation auprès du collège des commissaires sportifs, si le pilote désigné en qualité de chef Team est au volant du véhicule, il devra se faire remplacer dans la voiture par un autre membre de l'équipage admis pour qu'il puisse se présenter à la convocation du collège des commissaires sportifs.

ARTICLE 5 – Contrôle sportif et technique

- 5.1 Les équipages ainsi que les véhicules doivent être sur le circuit au plus tard à l'ouverture des différents contrôles sportifs et techniques, prêts à être contrôlés.
- 5.2 L'horaire de ces différents contrôles sera défini dans le timing du règlement particulier de l'épreuve.
- 5.3 L'horaire des vérifications doit être scrupuleusement respecté sous peine d'une pénalité financière de 50€ ou de la disqualification de l'épreuve. Une dérogation justifiée peut être obtenue auprès du Directeur de Course (voir règlement particulier).

- 5.4 Lorsque le contrôle technique a lieu dans les stands ou le paddock, une personne du team devra obligatoirement rester en permanence avec le véhicule et ce, jusqu'à la fin du contrôle technique.
- 5.5 Les jerricans servants au ravitaillement seront présentés au contrôle technique en même temps que le véhicule.
- 5.6 L'équipement pilote complet conforme au règlement technique (vêtements ignifugés : combi, chaussures, gants, cagoule, sous-vêtements – le casque pilote – le système FHR) devront être présentés au contrôle technique à chaque participation d'un pilote. Lors de ce contrôle, un marquage pourra être apposé. Cet équipement est obligatoire pendant les séances d'essais et les courses. Les pilotes ayant été contrôlés s'engagent à n'utiliser que l'équipement contrôlé.

Le pilote qui désire changer d'équipement devra le présenter au contrôle avant de l'utiliser.

Des contrôles seront effectués pendant les épreuves. Une amende et/ou une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course sera infligée au pilote qui utilise un équipement non conforme ou incomplet.

ARTICLE 6 – Discipline générale de sécurité sur le circuit

- 6.1 Le circuit ne peut être emprunté par les véhicules de compétition qu'au cours des essais et de la course. Au cas où un véhicule de compétition (ou un autre véhicule du team) se trouverait en dehors de ces périodes sur le circuit, le concurrent concerné sera disqualifié.
- 6.2 Sur la piste, toute aide extérieure est interdite. Est considéré comme aide extérieure, toute intervention sur le véhicule par une autre personne que le pilote inscrit sur le véhicule et au volant à ce moment. Les interventions sur le véhicule devront être effectuées par le pilote seul et les moyens du bord. Une aide verbale pourra être apportée au pilote, pour autant que celle-ci se fasse dans une zone autorisée au public. Tout ravitaillement sur la piste est formellement interdit.
- 6.3 Au cas où le pilote se verrait dans l'obligation d'arrêter son véhicule pour quelque raison que ce soit, celui-ci devra être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la course ou des essais.

Il est interdit de pousser son véhicule le long de la piste. De même, il est interdit de pousser un autre véhicule. En cas de sortie de piste, l'intervention des commissaires de piste n'est pas considérée comme aide-extérieure.

A l'exception du pilote et des officiels habitués, personne n'est autorisé à toucher un véhicule immobilisé, en dehors des stands.

- 6.4 Chaque fois qu'un véhicule s'immobilise, pendant la course, que ce soit volontairement ou non, le moteur doit être remis en marche à l'aide du démarreur par le pilote seul, sans aucune aide extérieure.
- 6.5 Tant en essai qu'en course, les pilotes doivent porter les vêtements et le casque agréés par le contrôle technique. Le harnais doit être attaché avant de quitter le stand et ne peut être détaché que lors de l'arrêt au stand suivant (sauf accident ou panne sur le circuit).

- 6.6 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un accident, il ne peut pas quitter le circuit sans l'accord écrit des Commissaires Sportifs.
- 6.7 En cas d'abandon pendant la course, le chef Team doit remettre les chasubles des mécaniciens et des chronométreurs ainsi que le transpondeur auprès des relations avec les concurrents au plus tard une demi-heure après la signification écrite de l'abandon.
- 6.8 Avant d'accéder à la piste, chaque team devra s'assurer de la présence du transpondeur de chronométrage dans son véhicule.
- 6.9 Chaque team est responsable du rapatriement du transpondeur après l'épreuve auprès du service les ayants délivrés.
- 6.10 Les signaux des drapeaux des Commissaires de Piste doivent être observés. Une attention toute particulière doit être portée au drapeau jaune.
- 6.11 Toutes les prescriptions FIA et RACB Sport concernant le code de conduite des pilotes doivent être strictement observées, à défaut de quoi le concurrent sera passible de la disqualification de l'épreuve.

ARTICLE 7 – Numéros de course

- 7.1 Les numéros seront attribués lors de la première course aux participants de la « C1 Racing Cup » et seront conservés toute l'année. Les numéros sont au nombre de cinq dont trois à charge du team (deux numéros sur les portières et un sur le capot) de dimension minimum suivante :
- hauteur 23 cm
 - largeur 10 cm
 - épaisseur de trait 3 cm
 - espace entre deux chiffres 5 cm
- et qui trancheront avec la voiture.
- Deux autres numéros seront fournis et placés par le promoteur.
- 7.2 Les numéros doivent obligatoirement être apposés avant les vérifications techniques et doivent être présents durant toute la durée de l'épreuve.
- 7.3 Chaque véhicule portera de manière visible le nom des pilotes sur les vitres latérales arrière (des deux côtés du véhicule).

ARTICLE 8 – Publicités obligatoires

- 8.1 Les équipes peuvent appliquer les publicités qu'elles souhaitent pour autant que celles-ci soient en accord avec les règlements internationaux en vigueur concernant la publicité.
- 8.2 Les emplacements suivants sont réservés à l'organisateur sur lesquels les concurrents sont obligés d'apposer les autocollants du promoteur:
- Au-dessus des numéros des portières et du capot : 50cm x 10 cm
 - La bande pare-soleil du pare-brise avant : hauteur 8 cm
 - La bande pare-brise arrière : hauteur 8 cm.

- 8.3 Les autocollants fournis dans le cadre de la publicité obligatoire doivent être apposés aux endroits prévus, tels qu'ils sont livrés, sans modification de format ou de coloris.
- 8.4 Cette publicité doit être appliquée avant la vérification technique et doit rester en place durant toute la durée du meeting.
- 8.5 L'accès de la piste pourra être refusé à tout véhicule contrevenant et sa mise en conformité exigée avant de reprendre part à la course.
- 8.6 En cas d'absence d'une ou des publicités lors des essais ou de la course, la voiture pourra être arrêtée pour se mettre en conformité. En cas d'absence répétée de celle-ci pendant la course, la voiture pourra être disqualifiée.
- 8.7 Aucune publicité allant à l'encontre ou étant en opposition avec l'un des annonceurs de la « C1 Racing Cup » ne sera autorisée tant sur les voitures, dans les stands, que sur les combinaisons, casques, ou gants sans dérogation accordée par le promoteur.

ARTICLE 9 – Briefing

- 9.1 Outre le ou les briefing(s) tenu(s) par le directeur de course, un briefing peut être organisé par le C1 Racing Teams. L'horaire de ce briefing sera communiqué lors de chaque course.
- 9.2 Chaque responsable de team ainsi que tous les pilotes doivent être présents aux différents briefings, pendant toute la durée de ces derniers, et signer la feuille de présence, sous peine d'une pénalité financière de 100€.
- 9.3 Les voitures dont le chef Team et les pilotes n'ont pas participé à un briefing du directeur de course ne seront pas autorisées à prendre part au meeting.

ARTICLE 10 – Paddock

- 10.1 Le concurrent devra se conformer aux directives du responsable du paddock pour sa mise en place.
- 10.2 Lors de chaque course, un Parc Fermé pourra être organisé. Les voitures sélectionnées par la Commission Technique du RACB Sport ou la direction de course avec le Collège des Commissaires Sportifs seront tenues de se rendre au contrôle technique suivant les instructions des Commissaires Sportifs ou Techniques.

ARTICLE 11 – Essais

- 11.1 L'horaire de la ou des séances d'essais libres éventuelles sera défini dans le Timing Particulier de l'épreuve.
- 11.2 L'horaire de la séance ou des séances d'essais chronométrés sera défini dans le Timing Particulier de l'épreuve.
- 11.3 L'horaire du Warm-up éventuel sera défini dans le Timing Particulier de l'épreuve.

- 11.4 Chaque équipe doit avoir pris part aux essais à raison d'un minimum de 1 tour chronométré par pilote. Le contrôle de la présence du pilote sera vérifié par les Commissaires de stand. Tout pilote qui arrive après les séances d'essais qualificatifs ne pourra prendre part à la/aux course(s) sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs et après contrôle Sportif et technique. Pour prendre part à la/aux course(s), la voiture considérée, sauf dérogation des Commissaires Sportifs, doit au moins avoir réalisé, aux essais qualificatifs, un chrono égal ou inférieur à 130% de la moyenne des trois meilleurs chronos.
- 11.5 La grille de départ sera définie par le résultat des chronos réalisés durant les sessions d'essais qualificatifs ou par tout autre moyen tel que tirage au sort ou jeu qualificatif. La procédure sera annoncée dans le Règlement Particulier de l'épreuve.
- 11.6 La direction de course peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'elle l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un véhicule. Dans le cas d'essais libres exclusivement, la direction de course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption. Dans le cas d'essais chronométrés, ce temps sera rattrapé si les circonstances le permettent. Au cas où une ou plusieurs séances seraient interrompues, aucune réclamation sur les temps réalisés lors de cette séance ne pourra être admise.

ARTICLE 12 – Procédure de Départ – Course

- 12.1 Seuls les pilotes inscrits et repris sur la liste officielle des voitures admises au départ de l'épreuve pourront prendre part à la course. Un pilote ne peut être engagé que sur une seule voiture lors d'une course.
- 12.2 Tout ravitaillement en carburant ou autres lubrifiants est interdit sur la grille de départ et entraînera la disqualification du véhicule.
- 12.3 La procédure de Pré-grille, grille et départ sera communiquée au briefing.
- 12.4 Le départ est de type "arrêté" après avoir effectué un tour de formation. Le départ peut être donné "lancé" si la Direction de Course le juge nécessaire et sera annoncé lors du briefing ou par voie d'additif. Dans les deux cas, il est formellement interdit de dépasser durant le tour de formation, à l'exception d'une voiture en difficulté, qui ne peut ni tenir sa place dans la colonne, ni tenir la cadence du tour de formation. Si une voiture venait pendant le tour de formation à effectuer un tête-à-queue, cette voiture devra obligatoirement se remettre en fond de grille.
- 12.5 La grille de départ sera constituée de deux files rangées côte à côte dans le respect de l'article 11.5 du présent règlement.
- 12.6 La place d'un véhicule se trouvant dans l'impossibilité de rejoindre la grille de départ sera laissée vacante. Les autres véhicules garderont leur position sur la grille de départ.
- 12.7 L'emplacement de la pole-position sera précisé au plus tard au briefing.
- 12.8 Procédure Type:
- A – Ouverture de la sortie des paddocks :*
- Les véhicules conduits par un des pilotes de l'équipage quitteront les stands pour couvrir un tour de formation ;

- Ils s'arrêteront sur la piste au niveau de la ligne de départ pour les premiers véhicules et dans l'ordre de départ ;
- Les pilotes se conformeront aux directives des responsables de la grille de départ et les moteurs seront arrêtés ;
- Fermeture de la Pitlane.

B – Tour de formation et départ :

- Panneau 5' ;
- Panneau 3' : évacuation de la grille ;
- Panneau 1' ;
- Panneau 30" ;
- Drapeau vert et départ du tour de formation derrière la voiture de direction de course ;
- Dépassement INTERDIT.

A l'issue du tour de formation, la voiture de la direction de course rentre en Pitlane et :

Si procédure "Départ arrêté", les véhicules s'arrêtent à leurs emplacements sur la grille de départ. Lorsque tous les véhicules sont arrêtés sur la grille, et à leurs emplacements initiaux, le starter montrera le Panneau 5' et allumera le feu rouge. Dans un délai de 4 à 7 secondes suivant l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera donné par un feu vert (et/ou extinction du feu rouge) ou à défaut au baisser du drapeau national.

Si procédure "Départ lancé" le feu rouge sera allumé et les véhicules se dirigeront vers leur place sur la grille à allure modérée. Le départ sera donné par un feu vert (et/ou extinction du feu rouge) ou à défaut au baisser du drapeau national.

Tout véhicule se trouvant dans l'aire des stands au moment du départ de la course devra s'élancer suivant les instructions des commissaires de stands et après passage du dernier véhicule ayant pris le départ sur la grille.

- 12.9 Si au cours de la procédure de départ, la Direction de course décide de retarder celui-ci, un panneau "START DELAYED" sera présenté sur la passerelle de départ.
- 12.10 Si un véhicule a un problème durant le tour de formation, celui-ci partira du fond de grille.
- 12.11 Si un comptage des tours est officiellement réalisé par télémétrie, aucune réclamation ne sera possible et les équipes seront responsables du boîtier électronique placé dans leur voiture. Dans ce cas, seuls les tours comptabilisés électriquement seront pris en compte.
- 12.12 Le drapeau à damier sera donné à la ligne de contrôle sur la voiture la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin du tour lors duquel le temps prescrit par la course sera écoulé. La ligne de contrôle consiste en une ligne unique traversant la piste. La voiture gagnante doit franchir la ligne d'arrivée côté piste. Le dernier tour du leader doit être accompli en maximum 3 fois le meilleur temps officiel.
- 12.13 Après l'arrivée, toutes les voitures doivent suivre les instructions des Officiels.

ARTICLE 13 – La course et ses implications

La durée maximum de pilotage d'un seul pilote (arrêts compris) ne peut excéder trois heures. Après trois heures de course une pause d'une heure est obligatoire.

Toutes les voitures en panne et/ou accidentées sur le circuit, selon les possibilités de la Direction de Course, pourront être rapatriées au stand dans un délai maximale d'une heure. Les voitures pourront poursuivre la course, une fois rapatriée. Pour qu'un véhicule en panne soit rapatrié, il faut qu'il reste tractable sur ses quatre roues (ou attendre qu'une procédure SAFETY CAR soit effectuée).

Un véhicule dont la réparation n'est manifestement pas possible ne sera pas rapatrié. Un véhicule abandonné par son pilote ne sera pas rapatrié.

PROCEDURE D INTERVENTION "SAFETY CAR":

Une Safety-Car, voiture-pilote, sera mise en service pour neutraliser la course sur décision du Directeur de Course exclusivement.

La voiture portera les mots "SAFETY-CAR" en caractères de dimensions similaires à celles des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera munie de gyrophares sur le toit. Elle sera conduite par un pilote de circuit expérimenté et aura à son bord un observateur capable de reconnaître toutes les voitures en course et qui sera en contact radio permanent avec la Direction de Course.

Il n'y aura qu'une Safety-Car en service (sauf sur les circuits de plus de 7 km ou une deuxième Safety-car pourra être mise en service).

Sur l'ordre du Directeur de Course, tous les postes de surveillance déploieront des drapeaux jaunes immobiles (agités à l'endroit de l'accident) et des drapeaux "SC" qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention de la Safety-car et celle-ci, gyrophares allumés, pénétrera sur la piste, quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de course.

Toutes les voitures en course se rangeront en file derrière le Safety-Car, roulant à sa vitesse. Tout dépassement est interdit, à moins qu'une voiture soit invitée à doubler par un signal de la Safety-Car. Pendant l'intervention de la Safety-Car, les voitures en course pourront s'arrêter à leur stand mais ne pourront rejoindre la piste qu'immédiatement après le passage devant la sortie des stands de la dernière voiture dans la file suivant la Safety-car.

La Safety-car sera utilisée au moins jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle. Lorsque le directeur de course aura décidé la fin de l'intervention de la Safety-Car, celle-ci devra effectuer un (un demi) tour du circuit, gyrophares éteints, ce qui donnera le signal pour le retrait des drapeaux et des panneaux aux postes de surveillance, dès que la dernière voiture dans la file derrière la Safety-Car aura quitté le secteur.

Lorsque la Safety-Car s'efface du circuit, les drapeaux verts seront déployés à tous les postes du circuit et le(s) feu(x) vert(s) allumé(s). La course est relancée à ce moment. Les drapeaux verts sont retirés après un tour.

Chaque tour couvert pendant l'intervention de la Safety-car sera comptabilisé pour la course.

ARTICLE 14 – Signification des Drapeaux

La réglementation en matière des drapeaux est identique au code sportif international de la FIA et à ces annexes. Il est du devoir des pilotes de connaître leur signification avant la montée en piste.

ARTICLE 15 – Stands

A) Sécurité et organisation Pitlane

- 15.1 IL EST DEFENDU DE FUMER DANS LES STANDS ET DANS LA PIT LANE.
- 15.2 La Pitlane est délimitée par les panneaux PIT ENTRY et PIT EXIT.
- 15.3 En course ou en essais, il est strictement INTERDIT de réintégrer la Pitlane via la sortie de celle-ci.
- 15.4 La vitesse maximum autorisée sur la Pitlane sera affichée à l'entrée de celle-ci. Des contrôles radars pourront être réalisés.
- 15.5 Pour des raisons de sécurité, l'accès aux stands est interdit aux personnes étrangères au team.
- 15.6 L'accès à la Pitlane est interdit aux enfants de moins de 16 ans.
- 15.7 Tout travail de soudure est interdit dans les stands et sur la Pitlane. Il en va de même pour l'utilisation d'un appareil générateur d'étincelles (disqueuse ...). Une zone de soudage sera éventuellement prévue et définie dans le règlement particulier de l'épreuve.
- Pendant la durée de l'intervention, l'assistance aura la responsabilité de la sécurité du travail. Il est interdit de sortir le véhicule de la Pitlane pour quelque raison que ce soit sous peine de mise hors course.
- 15.8 Pendant les courses annexes, les véhicules doivent se ranger dans les stands ou rejoindront le paddock approprié (règlement particulier de l'épreuve). La Pitlane doit être complètement dégagée.
- 15.9 Le personnel des teams ne peut rester dans la Pitlane quand le véhicule est sur la piste, à l'exception du personnel se trouvant au mur de signalisation.
- 15.10 Le personnel préposé au mur de signalisation doit impérativement porter un signe distinctif fourni par l'organisateur.
- 15.11 Si un véhicule dépasse son stand, il ne peut y revenir qu'en étant poussé par les membres du team. En aucun cas, la marche arrière ne peut être utilisée.

B) Aménagement des Stands

- 15.12 L'utilisation du stand ne pourra se faire qu'(après rédaction du document "état des lieux" effectué par le responsable des paddocks ou son représentant et en présence du responsable du team. A l'issue de l'épreuve et avant de quitter le circuit, un état des lieux de sortie sera rédigé selon les mêmes conditions. Ces "Etats des lieux" seront signés conjointement par le responsable paddocks et le chef team. Les potences repliables, supports flexibles d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser de la largeur de la zone de travail, ni se trouver à moins de deux mètres au dessus du sol. Les faisceaux des éclairages doivent être dirigés vers l'intérieur des stands. Aucun matériel ne peut être fixé par forage et/ou visage aux installations du circuit. Un espace

d'au moins 2 mètres permettant la circulation des services de sécurité devra rester libre derrière le stand coté paddock.

La vérification des extincteurs sera effectuée lors de l'état des lieux.

C) Aménagement du mur de signalisation

15.13 Les installations de signalisations ne peuvent excéder des dimensions suivantes:

- Hauteur : 2.20 m au dessus du niveau de la piste
- Largeur : 1.50 m le long du mur
- Profondeur : 0.75 m maximum.

Ces installations doivent être suffisamment rigides, réalisée en matériaux translucides au moins pour la partie dépassant la hauteur du mur et ne peuvent dépasser l'aplomb du mur. Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.

Le matériel fixé au mur des panneauteurs doit l'être sans endommager celui-ci (pas de forage ni de vissage).

15.14 Toute publicité ou affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans et sur les stands des concurrents est formellement interdit sans l'accord du promoteur de meeting.

15.15 Il est interdit d'utiliser le signal vidéo (classement, images, pistes...) sans l'accord préalable du promoteur ou de l'organisateur.

ARTICLE 16 – Procédure de ravitaillement et arrêts aux stands

16.1 Pendant l'arrêt aux stands, un maximum de 4 personnes peut intervenir directement sur le véhicule. La personne aidant le pilote à attacher son harnais n'est pas comprise dans ces quatre personnes. Les mécaniciens doivent porter au moins une salopette qui les protège physiquement contre les risques de chaleur, de feu et d'éventuelles blessures. Un short et les manches courtes sont interdits.

16.2 Lors d'une intervention sur le véhicule, il est permis de le rentrer dans le stand mais le volet doit rester ouvert. Dans ce cas, le nombre de personnes intervenant sur le véhicule n'est plus limité à 4.

16.3 Il est interdit de ravitailler en essence lorsque le véhicule est dans le stand ou sur la grille de départ.

16.4 Il est interdit d'utiliser de l'eau pour rincer les traces d'essence sur la carrosserie ou sur le sol. L'utilisation de produits absorbants est obligatoire pour effacer les traces.

16.5 Les changements de pilotes s'effectuent UNIQUEMENT dans la voie des stands.

16.6 Chaque pilotes qui se présente à son stand est obligé d'arrêter le moteur de sa voiture.

16.7 Une voiture ne peut reculer que moteur arrêté. Le véhicule doit être poussé par les membres du team.

- 16.8 Seuls les carburants repris dans le règlement technique sont autorisés.
- 16.9 Transport de carburant : dans l'enceinte du paddock et des stands, le transport de carburant ne peut se faire que dans des jerrycans poinçonnés par le contrôle technique. Les jerrycans transportés devront être arrimés au charriot de transport. Les préposés au transport de carburant devront être munis, pendant toute l'opération, d'un extincteur de poudre de 9kg en cours de validité et en ordre de fonctionnement.
- 16.10 Un stockage de 100 litres maximum par stand est autorisé, quelque soit le nombre de véhicule dans ce stand.
- 16.11 Le système de ravitaillement devra être conforme au règlement technique.
- 16.12 La perte de carburant pendant un ravitaillement sera sanctionnée par une pénalité financière de 200€ et l'obligation de remettre le système de ravitaillement en état. Les réparations ne pourront avoir un caractère temporaire. Le non-respect de cette obligation entrainera une mise hors course.
- 16.13 Tout ravitaillement en carburant ne pourra s'effectuer que dans la zone prévue à cet effet. Lorsque le ravitaillement a lieu dans la zone des stands, le changement de pilote pourra se faire pendant celui-ci mais aucune intervention ne sera autorisée. Une personne, plus le pilote sortant, peuvent aider le pilote entrant à s'équiper de ses ceintures de sécurité.
- 16.14 Pendant toute la durée du ravitaillement, la présence du préposé et de son extincteur est obligatoire. Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand. La voiture doit rester sur ses roues et ses roues en contact avec le sol pendant le déroulement du ravitaillement.
- 16.15 Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement en carburant. Le moteur doit être arrêté et la boucle du harnais de sécurité ouverte.
- 16.16 Le chef team doit s'assurer qu'un mécanicien muni d'un extincteur en cours de validité et en état de fonctionnement (capacité minimale : 5 kg) se trouve à minimum 2 mètres et maximum 4 mètres de l'orifice de remplissage de la voiture pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant et que tout personnel porte une combinaison ignifuge, une cagoule ignifuge, des chaussures ignifuges, solides et fermées, des gants ignifuges et des lunettes ignifuges ou un casque intégral.
- 16.17 Le préposé au dispositif de "l'homme mort" ne sera pas compté dans le personnel effectuant le ravitaillement.
- 16.18 La voiture ne pourra quitter le stand que si le harnais de sécurité et le casque du pilote sont correctement attachés et que le pilote porte son équipement de sécurité complet.
- 16.19 Le pilote doit impérativement arrêter son véhicule au niveau du feu de signalisation donnant accès à la piste. Le préposé à la sortie Pitlane identifie le pilote au volant, vérifie le sticker CT et donne le signal de la reprise de la piste.

ARTICLE 17 – Classements / Challenges

Le calendrier provisoire du championnat de Belgique C1 Racing Cup 2019 est le suivant.

29-30-31 Mars	1000 km of Zolder	Circuit Zolder (B)
21-22 Avril	Magny-Cours Cups	Circuit de Nevers Magny Cours (F)*
13-14-15 Septembre	Benelux Open Races	Circuit Park Zandvoort (NL)
25-26-27 octobre	24 Heures 2CV	Circuit Spa-Francorchamps (B)
8-9-10 novembre	La Finale @ Mettet	Circuit Jules Tacheny – Mettet (B)

* : invitation race

- 17.1 Le drapeau à damier sera présenté à la voiture la mieux classée et en mouvement sur la piste à la fin de la période prescrite de la course au moment où elle franchira la ligne de contrôle. La ligne de contrôle consiste en une ligne unique traversant la piste.
- 17.2 Après avoir reçu le signal de la fin de course, tous les véhicules suivront les instructions des officiels.
- 17.3 La ligne de départ et la ligne de fin de course pourraient ne pas se trouver au même emplacement. Leurs emplacements ainsi que celui du parc fermé seront précisés dans le règlement particulier de l'épreuve ou au briefing.
- 17.4 La Direction de la Course se réserve le droit d'arrêter toute épreuve avant le délai imparti si les circonstances le justifient.
- 17.5 Des trophées (coupes, plaquettes,...) récompenseront les pilotes les mieux classés à chaque épreuve.
- 17.6 Pour être classée, chaque voiture devra avoir accompli au moins 50% de la distance couverte par le premier déclaré vainqueur. Le temps minimum de conduite par pilote est de 15% pour être classé.
- 17.7 Le vainqueur de chaque course recevra 100 points, quel que soit le nombre de participants au départ de la course. Le deuxième recevra 90 points, le troisième 80, le quatrième 75, le cinquième 70, le sixième 65, le septième 60, le huitième 59, le neuvième 58, le dixième 57 puis 56, 55, 54, etc. jusqu'au dernier classé. (Note : pour les courses de 24 heures, les points seront attribués après 12 heures et à la fin de la course).
- 17.8 Sauf pour les courses de douze heures et plus, un minimum de 1 arrêt au stand par deux heures entamées de course est obligatoire.
- 17.9 La voiture n'ayant pas respecté le nombre d'arrêts aura une pénalité de trois tours par arrêts manquant.
- 17.10 Pour qu'un arrêt au stand soit comptabilisé et validé, il faut:
- Soit changer de pilote ;
 - Soit que le pilote détache son harnais de sécurité, sorte de la voiture, referme la portière, l'ouvre à nouveau, entre dans l'auto et attache à nouveau son harnais de sécurité.

- 17.11 Le titre de champion de la C1 Racing Cup sera attribué au pilote qui totalise le plus de points à la fin de la saison. En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de victoires finales sera pris en considération. Si l'ex aequo subsiste, on tiendra compte du plus grand nombre de 2^{ème}, 3^{ème}, etc. places.
- 17.12 Le titre de champion de la C1 Racing Cup Junior sera attribué au pilote né après le 01/01/1996 qui totalise le plus de points à la fin de la saison. En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de victoires finales sera pris en considération. Si l'ex aequo subsiste, on tiendra compte du plus grand nombre de 2^{ème}, 3^{ème}, etc. places.
- 17.13 En cas de non-conformité technique pendant ou après l'épreuve, et sous respect de dispositions prévues par le Code Sportif, les sanctions seront du ressort du Collège des Commissaires Sportifs (allant jusqu'à la disqualification de l'épreuve).
- 17.14 Si une course est suspendue, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué moins de deux tours. La moitié des points sera attribué si le pilote de tête a effectué plus de deux tours et moins de 75% de la durée prévue à l'origine pour la course. La totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% de la durée prévue à l'origine pour la durée de la course.

Si le signal de fin de course est donné pour quelque raison que ce soit avant que le véhicule de tête n'ait parcouru toute la durée de la course, la course sera considérée comme terminée au moment où le véhicule de tête aura franchi la ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

ARTICLE 18 – Divers

- 18.1 Toute contestation relative au règlement technique, à la discipline de course ou au règlement sportif doit être adressée par écrit à la Direction de Course et dans les délais prévus au Code Sportif du RACB Sport. La caution prévue par le RACB sera exigée en espèces.
- 18.2 Tous les cas non repris dans le présent règlement et le règlement particulier de l'épreuve seront jugés par le Collège de Commissaires Sportifs. De même, toute contestation relative à l'application du règlement sportif sera soumise au Collège des Commissaires Sportifs.
- 18.3 Le Directeur de Course pourra proposer au Collège des Commissaires Sportifs la modification de tout point du règlement particulier de l'épreuve dans un souci de sécurité. Dans ce cas, les concurrents en seront avertis par un additif et à la publication au tableau d'affichage officiel.
- 18.4 Il n'est accordé aucun remboursement, ni total, ni partiel, aux participants disqualifiés de la course par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 18.5 Chaque pilote de différentes équipes de course doit avoir pris connaissance de la totalité du règlement et avoir signé l'abandon de recours avant de prendre part à l'épreuve.
- 18.6 Il est de la responsabilité du chef team que chaque membre de son équipe suive les réglementations en vigueur et adopte à tout moment un comportement en concordance avec l'esprit de la C1 Racing Cup.

ARTICLE 19 – TABLEAU DES PENALITES STANDARDS

Voir Annexe 1

Les pénalités mentionnées n'excluent pas que d'autres sanctions puissent être prises par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 20 – Différends sportifs

- 20.1 Les pilotes et les concurrents doivent en premier lieu observer et faire preuve d'une attitude correcte.
- 20.2 Pour régler un différend sportif, les concurrents et/ou conducteur pourront s'adresser exclusivement à un tribunal sportif, instauré par le RACB Sport, et ne pourront pas s'adresser aux Juridictions Pénales, Civiles ou Commerciales.
- 20.3 Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou le conducteur dispense le RACB Sport, le C1RT, les organisateurs et leurs représentants, préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications, et réclamations relatives aux blessures ou décès, pertes et dommages à sa personne, à ses biens, quelle que soit la cause provenant ou résultant de sa participation à l'épreuve, qu'ils soient ou non conséquences directes ou indirectes d'une négligence ou d'une faute desdits organisateurs, et de leurs représentants ou de leurs préposés, du C1RT ou du RACB Sport.
- 20.4 Par le fait de sa participation, l'équipe et/ou conducteur reconnaît le RACB Sport et l'organisateur compétents pour juger des faits sportifs et techniques.

ARTICLE 21 – Interprétation

La version française du présent Règlement Sportif constituera le texte définitif auquel sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du Règlement Sportif.

ARTICLE 22 – Approbation

Règlement approuvé par le RACB Sport le 08/03/2019 avec numéro de visa S01-C1RC/B19