



Art. 1 Inschrijvingen

Iedere piloot die wenst deel te nemen aan een wedstrijd moet minstens 10 dagen voor de wedstrijd een volledig ingevuld en ondertekend inschrijvingsformulier bij de organisator indienen. Het inschrijvingsrecht is voorzien in bijlage 1 van het VAS-Sportreglement. Is de piloot echter niet 10 dagen voor de wedstrijd ingeschreven dan heeft de organisator het recht zijn inschrijving te weigeren en/of het inschrijvingsrecht te verhogen met 20%. Er kan slechts één piloot per wagen deelnemen. Een piloot kan slechts één wagen per klasse inschrijven. Door de ondertekening van het inschrijvingsformulier verbinden de deelnemers, alsook al de leden van hun ploeg, er zich toe om de geldende reglementen te eerbiedigen en zich te onderwerpen aan de sportjurisdictie.

Art. 2 Toegelaten deelnemers

Worden toegelaten tot de VAS-wedstrijden: elke fysieke persoon die houder is van een geldige VAS- of ASAF-vergunning.

Toegelaten in de divisie Promo's:

Enkel piloten die de twee voorgaande jaren niet deelgenomen hebben aan regionale, nationale of internationale rallycrosswedstrijden. Zodra piloten behoorden tot de eerste drie eindgeklasseerden in het promo-kampioenschap kunnen zij de twee daarop volgende jaren niet meer starten in de divisie Promo's.

Art. 3 Administratieve controle

De administratieve controle vindt plaats de dag van de wedstrijd, in sommige gevallen eveneens de dag voor de wedstrijd, op een plaats en volgens timing vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement. Elke piloot dient zich persoonlijk op deze administratieve controle aan te bieden en volgende documenten voor te leggen: VAS-vergunning, identiteitskaart en lidkaart van zijn club. Indien één van deze documenten ontbreekt of ongeldig is kan aan de piloot de start geweigerd worden. Tijdens deze controle ontvangt de piloot zijn startnummers en de eventueel opgelegde publiciteit.

Art. 4 Technische controle

Een prekeuring is verplicht voor alle voertuigen.

De prekeuringen voor rallycrosswagens gaan door tijdens speciaal georganiseerde "rallycross prekeuringen". De prijs van een keuring bedraagt € 15.00. Een wagen die niet conform is of die niet beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften op de prekeuring krijgt geen keuringsattest en moet zich bijgevolg op de eerstvolgende prekeuring opnieuw aanmelden. Inschrijven voor prekeuringen moet verplicht gebeuren via het daarvoor ontworpen formulier, te verkrijgen bij de Technische Commissie of via www.vas.be -Formulieren-Keuringen. Aanvragen moeten 10 dagen voor de aanvraagdatum in het bezit zijn van de verantwoordelijke Technische Commissie. Deze verantwoordelijke zal ongeveer 1 week voor de gevraagde datum, het definitieve uur van aanbieden overmaken. Tevens kan er een privé-keuring aangevraagd worden en dat via het daarvoor ontworpen formulier, te bekomen bij de technische commissie of via www.VAS.be - formulieren - keuringen. De verantwoordelijke technische commissaris zal na ontvangst van het aanvraagformulier contact opnemen met de aanvrager ten einde een afspraak voor de keuring vast te leggen.

De kostprijs van een privé-keuring bedraagt € 75,00 voor aanvragen langer dan 4 werkdagen na de aanvraag en € 150,00 (express keuring) korter dan 4 dagen na de aanvraag. Onduidelijke en/of onvolledige aanvraagformulieren zullen als onbestaande beschouwd worden.

Elke wagen kan slechts aan 1 wedstrijd deelnemen zonder prekeuringsattest : niet voor wedstrijden binnen de maand na een prekeuring. De keuring voor deze wagens gebeurt volgens het tijdschema op de voorziene technische controle van deze wedstrijd. Vóór de volgende wedstrijd dient de piloot zich aan te bieden op een prekeuring.

Rallycrosswagens kunnen ook gepré-keurd worden tijdens prekeuringen welke niet specifiek voor rallycrosswagens voorzien zijn. De kostprijs bedraagt € 50,00 wanneer de rallycrosswagens zich aanbieden tussen de rally- of slalomwagens, of € 15.00 indien de rallycrosswagens na de keuring van alle rally- of slalomwagens worden aangeboden. Uitzondering op deze regel : er worden géén rallycrosswagens gekeurd op andere keuringen die op dezelfde datum doorgaan als de specifieke rallycross prekeuringen.

Een gepré-keurde wagen moet op de technische controle van de wedstrijd niet worden aangeboden. Elke piloot moet zich op de technische controle wel aanbieden met het prekeuringsattest van zijn wagen.

Op iedere wedstrijd zullen 12 wagens door de wedstrijdleiding uitgeloot worden die zich moeten aanbieden volgens het tijdschema op de technische controle van de wedstrijd. De lijst met uitgelote wagens wordt vóór de technische controle geafficheerd op het officieel uithangbord.

Indien van toepassing (vb. loting of eenmalige deelname zonder prekeuringsattest) biedt de piloot zich na de administratieve controle met volledige uitrusting (zie technisch reglement rallycross - persoonlijke uitrusting),

en samen met zijn wagen aan op de VAS technische controle. Deze technische controle van de voertuigen zal gebeuren volgens de timing van het particulier reglement. Hier dient ook de piloot zijn VAS prekeuringsattest voor te leggen.

Een tweede of zelfs meerdere keuringen zijn op aanvraag van de wedstrijdleider mogelijk en dit gedurende het hele verloop van de wedstrijd.

Indien een wagen afgekeurd wordt krijgt de piloot de gelegenheid de wagen een tweede keer aan te bieden. Is de wagen dan nog steeds niet in orde dan zal de start geweigerd worden en krijgt de piloot geen inschrijvingsrecht terug.

Art. 5 Training

Na de technische keuring krijgt elke piloot de mogelijkheid om zich minstens éénmaal aan te bieden voor een vrije training. Een piloot die een defect krijgt tijdens de vrije trainingen en zich niet meer kan aanbieden voor een of meerdere kwalificatierexen heeft geen recht op een teruggave van het inschrijvingsrecht.

Art. 6 Briefing

Tussen de trainingen en de start van de eerste schiftingsreeks kan er een briefing plaatsvinden waarop elke piloot verplicht moet aanwezig zijn. Hier zullen hem / haar de laatste schriftelijke of mondelinge instructies gegeven worden. Aan de afwezige piloten kan de start geweigerd worden zonder teruggave van inschrijvingsrecht.

Art. 7 Schiftingsreeksen - Oproepen - Startopstelling

De wagens (maximum 5) zullen starten op één lijn. Indien er een tweede lijn is zal deze mogen starten minimum 20 en maximum 25 seconden na de eerste rij. De wijze waarop de samenstelling van de startopstelling gebeurt, is als volgt:

- Eerste reeks: numeriek volgens startopstelling.
- Tweede reeks: volgens de tijden (punten) behaald in de eerste reeks.
- Derde reeks: volgens de gecumuleerde tijden (punten) van de eerste en de tweede reeks.

De lijsten "startopstelling eerste reeks", "tijden eerste reeks - startopstelling tweede reeks" en "tijden tweede reeks - startopstelling derde reeks" worden uitgehangen op het officieel uithangbord en/of verdeeld onder de piloten.

De piloot is zelf verantwoordelijk dat hij zich aanmeldt aan de pré-start. Hij zal voor de start van elke reeks maximaal twee keer opgeroepen worden.

De piloot die de snelste tijd behaalt in een reeks krijgt 1 punt, de tweede tijd krijgt 2 punten,...

Een piloot die niet gestart is in een reeks krijgt 90 punten.

Een piloot met een zwarte vlag krijgt 95 punten.

Indien men een reeks niet heeft uitgereden (uitgevallen) krijgt men 80 punten.

De opstelling op de startgrid gebeurt als volgt:

- Eerste reeks: De vijf numeriek hoogste deelnemers op de betreffende startopstellingslijst.
Voorbeeld: Lijst met 24 deelnemers: 24, 23, 22, 21 en 20.
Bij niet aanmelden van één van de deelnemers (vb. nummer 21) wordt de numeriek volgende deelnemer toegevoegd aan de grid van deze reeks: (24, 23, 22, 20 en 19).
- Tweede reeks: De deelnemers 19, 18, 17, 16 en 15.
- Derde reeks: De deelnemers 14, 13, 12, 11 en 10.
Zo wordt het aantal reeksen gevormd tot er op de opstellingslijst 10 of minder deelnemers weerhouden blijven voor de laatste twee reeksen.
- Bij 10 deelnemers: Voorlaatste reeks: 2, 4, 6, 8 en 10
Laatste reeks: 1, 3, 5, 7 en 9.
- Bij 9 deelnemers: Voorlaatste reeks: 2, 4, 6, 8 en 9
Laatste reeks: 1, 3, 5 en 7.
- Bij 8 deelnemers: Voorlaatste reeks: 2, 4, 6 en 8
Laatste reeks: 1, 3, 5 en 7.
- Bij 7 deelnemers: Voorlaatste reeks: 2, 4, 6 en 7
Laatste reeks: 1, 3 en 5.

In de laatste twee reeksen wordt de plaats op de startgrid van een deelnemer die zich niet aanmeldt niet ingevuld door een andere deelnemer, deze plaats blijft open. Een piloot die niet kan starten in een van de schiftingsreeksen wordt verzocht dit zo snel mogelijk te melden aan het wedstrijdsecretariaat of aan de relatie deelnemers.

Startprocedure

De start wordt gegeven aan stilstaande wagens met draaiende motor.

Bij het binnenrijden van de startzone zijn de startlichten gedoofd.

Nadat de startverantwoordelijke verneemt, dat de baan vrij is, dat met de opgestelde wagens alles in orde is (piloot gehelmd, handschoenen aan, zijruit aan de pilootzijde dicht, veiligheidsharnas goed omgord, geen technische mankementen aan de wagen, motor draait) en van de piloten dat zij start - klaar zijn, zal hij de startprocedure starten.

Elke piloot die een valse start veroorzaakt krijgt een verwittiging en er worden drie seconden aan zijn tijd toegevoegd. Een tweede valse start in dezelfde reeks betekent startverbod in die reeks.

Een wagen die niet op eigen kracht over de startlijn geraakt op het ogenblik dat de andere deelnemers 3/4 van de omloop hebben afgelegd, zal als "niet-gestart" in de reeks genoteerd worden.

In de drie schiftingsreeksen zal aan de piloten die in de desbetreffende reeks een tijd verwezenlijken punten toegekend worden. De snelste piloot krijgt 1 punt, de tweede krijgt 2 punten en de slechtste tijd krijgt het puntaantal gelijk aan het aantal piloten dat in de betrokken reeks een tijd heeft behaald.

Art. 8 Finales - Startopstelling - Oproepen

Om gerangschikt te worden moet een piloot twee tijden verwezenlijken op de drie gereden reeksen.

Na de schiftingsreeksen zullen de 16 snelste starten in een A-, B- of C-finale. De piloot die het laagste totaal van punten heeft uit twee van de drie reeksen heeft de pole position in de finale,... In geval van gelijkheid van punten zal men eerst rekening houden met de punten van de reeksen die men als "schrapp" gebruikt. Zo er nog gelijkheid is wordt er rekening gehouden met de snelste tijd in één van de reeksen. De 16 piloten met het laagste aantal punten behaald in hun twee beste reeksen, zullen worden opgesteld in de C-, B- en A-finale. Er is evenwel een uitzondering op deze regel, als er niet voldoende deelnemers zijn.

Indien er in de divisie minder dan 10 deelnemers zijn ingeschreven zal enkel een A-finale verreden worden.

Indien er tussen de 10 en de 14 deelnemers zijn, zal er een A- en een B-finale zijn. Zijn er 15 deelnemers of meer dan zal er een A-, B- en C-finale zijn. Indien er na 3 reeksen meer dan 30 deelnemers geklasseerd zijn, zal er eveneens een D finale georganiseerd worden. Er starten dan 4 piloten rechtstreeks in de C finale en 6 in de D finale, waarvan de eerste 2 overgaan naar de C finale.

Startopstelling en oproepen gebeuren zoals vermeld in artikel 7. De startgrid voor de finales is samengesteld uit zes wagens, in drie rijen van twee. De piloot met de laagste score mag de pole-position kiezen (binnen- of buitenkant). De tweede dient op dezelfde lijn plaats te nemen. De andere lijnen worden verschoven.

Wanneer een piloot niet kan deelnemen aan de finales, blijft zijn plaats op de startgrid open. Deze plaats mag niet door een ander ingenomen worden.

In de finale wordt een valse start bestraft met een "rerun" (herstart) en krijgt de piloot die de valse start veroorzaakte een verwittigingsvlag. Een piloot die tweemaal in dezelfde finale een valse start veroorzaakt mag niet meer starten en krijgt de laatste plaats toegewezen in die finale.

De winnaar van de C-finale gaat over naar de B-finale en de winnaar van de B-finale gaat over naar de A-finale. Aan de hand van de plaats in de respectievelijke finales zullen de plaatsen 1 tot en met 16 worden toegekend.

Bijkomend: indien twee voertuigen in een zelfde incident betrokken zijn en niet meer verder kunnen rijden worden ze gerangschikt volgens hun laatste plaats toegewezen aan de aankomstlijn. Gebeurt dit in de eerste ronde, dan telt de startpositie.

Klassering van de finalisten:

Eerst de piloten die het aangegeven aantal ronden hebben voltooid, in de volgorde van het overschrijden van de aankomstlijn.

Ten tweede de piloten die NIET het aantal ronden hebben voltooid. Ze worden geklasseerd volgens het aantal werkelijk verreden ronden.

Ten derde, de piloten die uitgesloten zijn wegens 2 valse starten, zij zullen individueel geklasseerd worden naargelang hun startpositie.

Ten vierde, de piloten die NIET starten, zij zullen individueel geklasseerd worden volgens hun startpositie.

Een piloot die gedurende de finale een zwarte vlag krijgt zal minstens als laatste geklasseerd worden van de gestarte deelnemers. Indien de sportcommissie of de wedstrijdleiding later de piloot een zwaardere straf wil geven (vb niet opnemen in de uitslag) dan blijft deze plaats open.

Art. 9 Prijzen - Prijsuitreiking - Uitslagen

De prijsuitreiking zal plaatshebben ten laatste één uur na het uithangen van de definitief officiële uitslag en dit op de plaats vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement. Er zullen per divisie in de twee klassen 6 trofeeën worden voorzien. Per reeksoverwinning zal, en dit voor regionaal in beide klassen (A en B), een premie van €5,00 uitbetaald worden.

Verder zal eveneens in beide klassen (A en B) volgend prijzengeld door de inrichter uitbetaald worden:

- 1ste algemeen	50,00 EUR	6e algemeen	20,00 EUR
- 2e algemeen	42,00 EUR	7e algemeen	17,00 EUR
- 3e algemeen	32,00 EUR	8ste algemeen	15,00 EUR
- 4e algemeen	27,00 EUR	9e algemeen	12,00 EUR

- 5e algemeen 22,00 EUR 10e algemeen 10,00 EUR

Voor de promotie-klasse zullen er trofeeën voorzien worden.

Voor elke deelnemer zal er een kopie van de uitslagen ter beschikking zijn. Hierop zal vermeld worden: naam, voornaam, wagen, vergunningnummer, club en provincie.

In alle klassen (A – B en promotie) wordt een trofee of beker voorzien voor de eerste dame.

Art. 10 Regionaal & Promokampioenschap

Om geklasseerd te worden in het Regionaal en Promokampioenschap moet elke deelnemer in meer dan 1 provincie minstens 1 maal deelgenomen hebben. (lijst deelnemers toegelaten tot de start)

Regionaal kampioenschap: zie ook hoofdstuk Algemene Voorschriften.

Per wedstrijd en per klasse worden de punten als volgt toegekend: 20, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 en 1 voor iedere geklasseerde.

Winnaar van het regionaal en promokampioenschap wordt de VAS-vergunninghouder die het hoogst aantal punten totaliseert (zie ook hoofdstuk Algemene Voorschriften).

Bij gelijkheid van punten wordt er rekening gehouden met de behaalde eerste plaatsen, tweede plaatsen, enz. van alle verreden proeven tellend voor het VAS-rallycrosskampioenschap.

Indien een deelnemer een zwarte vlag krijgt voor de ganse dag, is de deelnemer verplicht dit resultaat mee op te nemen in puntentelling voor het regionale kampioenschap. Dwz dat dit resultaat niet als schrapresultaat ingebracht kan worden.

Art. 11 Klasse-indeling

De deelnemende wagens zullen in volgende klassen worden ingedeeld:

- Regionaal Klasse A: tot en met 1600 cc
- Klasse B: meer dan 1600 cc met een max. van 3600 cc
- Promo Klasse C: cilinderinhoud max. 2500 cc, max. 4 kleppen per cilinder tot 1600 cc en max. 2 kleppen per cilinder voor meer dan 1600 cc

Enkel in Klasse B in geval van montage van turbo of drukvulling:

cilinderinhoud x 1,7 voor benzinemotoren en x 1,5 voor dieselmotoren.

Art. 12 minimumgewicht van de wagens:

Klasse A -1600 cc	840 kg
Klasse B +1600 cc	940 kg

Het minimum gewicht wordt bepaald door weging van de wagen, inclusief bestuurder en raceuitrusting.

Art. 13 Toegelaten wagens

Zijn toegelaten, alle wagens die in overeenstemming zijn met de technische voorschriften van de VAS.

- De wagen mag echter niet uitgerust zijn met vierwielaandrijving.
- Wagens met turbo mogen deelnemen onder de voorwaarden vermeld in Art. 15 van de Technische Voorschriften.
- Cabrio's worden alleen toegelaten onder de voorwaarde dat ze een permanent dichtgemaakt dak hebben. Dit moet dichtgemaakt worden volgens de regels van de kunst en mag nergens scherpe randen vertonen.
- Alle andere veiligheidsaspecten moeten compleet opgevolgd worden. Iedere deelnemer die wenst aan te treden met een dergelijk voertuig is verplicht om een prekeuring te ondergaan alvorens de eerste deelname.
- De conformiteit van elke wagen zal individueel gecontroleerd worden.

Bovendien mag de wagen niet aantreden in het lopende nationaal kampioenschap rallycross. Vanaf 1 september van het lopende kalenderjaar en dit tot het einde van datzelfde kalenderjaar zijn piloot en wagen vrij om deel te nemen aan wedstrijden voorkomend op de nationale en internationale rallycrosskalender.

Voor de divisie promo's mogen deze wagens en piloten niet deelgenomen hebben aan wedstrijden van het lopende regionaal, nationaal of internationaal kampioenschap rallycross.

Art. 14 Veiligheidsvoorschriften algemeen.

Tijdens het rijden in het rennerspark en gedurende de wedstrijddag zijn volgende veiligheidsvoorschriften van toepassing:

- Op het circuit moet de piloot de zijruit aan de bestuurderskant gesloten houden. Indien deze regel wordt overtreden, zal de betreffende piloot onmiddellijk uit de betreffende reeks genomen worden.
- In het rennerspark, op weg naar de start en na afloop van de reeks op weg naar het rennerspark, dient er stapvoets gereden te worden. Indien een piloot op de aangeduide wegen te snel rijdt, zal hij een boete van €125,00 krijgen. Bij niet-betaling en/of tweede overtreding zal hij voor de hele wedstrijddag geschorst worden.
- Het is iedere piloot gedurende de hele wedstrijddag verboden alcoholische dranken te gebruiken. Dit kan

Art. 1 Aandrijving

4x4 aandrijving is verboden.

Art. 2 Banden, velgen en spoorbreedte

1. Banden en velgen moeten minstens voor 1/3 van hun omtrek door het koetswerk bedekt zijn en mogen niet buiten het koetswerk komen.
Banden zijn vrij voor de klassen A en B.
Voor de klasse C moet het volledige wiel (flank, velg en opgepompte band) op om het even welk ogenblik in een U-vormige maat met een afstand van 200 millimeter tussen beide lippen moeten passen op een niet geladen deel van het wiel.
2. Per as moeten banden en velgen van hetzelfde type en materiaal zijn.
3. Velgen mogen geen barsten vertonen en moeten zuiver zijn bij het aanbieden op de technische controle.
- 4a. Metalen spoorverbreeders uit één stuk zijn toegelaten. Hoogwaardig stalen bouten uit één stuk door velg en spoorverbreder.
- 4b. De oorspronkelijke spoorbreedte mag met max. 140mm verbreed worden.
- 5a. Wielbouten en/of moeren moeten minstens over een lengte gelijk aan 1,5 maal de schroefdiameter van het tapeinde of wielbout op- of ingeschroefd worden.
- 5b. Alle wielbouten of moeren moeten gemonteerd zijn.
6. Banden opwarmen, op om het even welke manier, is verboden op straf van uitsluiting.
7. Het is verplicht om spatlappen aan te brengen achter de aangedreven wielen. De spatlappen moeten op een degelijke manier bevestigd zijn zodat zij effectief nut hebben. De vrije hoogte vanaf de grond mag maximum 8 centimeter bedragen, de volledige breedte van de band moet bedekt zijn door de spatlap.
8. Tractorbanden en speciale banden zijn verboden.
9. Maximum toegelaten profiel:
 - Blok 38 millimeter
 - Groef 10 millimeter
 - Diagonaalgroef vrij

Art. 3 Batterij

1. De batterij moet stevig en permanent bevestigd zijn.
2. De stroomgevende pool (plus pool) moet afgedekt zijn met een degelijk isolerend materiaal (plakband of tape is niet toegelaten).
3. De plus-kabel van de batterij mag niet tussen koetswerk en rolkooi gemonteerd zijn en dient op een vak-kundige manier bevestigd te worden.
4. Indien de batterij niet op de originele plaats bevestigd is moet ze volledig afgeschermd zijn met een isole-rend en corrosievrij materiaal.

Art. 4 Brandblusser

Het monteren van een brandblusser is niet toegelaten.

Art. 5 Brandstofleidingen en -pomp

1. Brandstofleidingen in de cockpit moeten uit brandvrij materiaal zijn en zonder koppelingen.
2. Brandstofleidingen moeten vastgeschroefd worden.
3. De leiding mag niet tussen de verticale steunen van de rolkooi en het koetswerk lopen.
4. Leidingen moet op minimum 10 centimeter van elektrische bedrading gemonteerd zijn.

Art. 6 Brandstoftank

1. De originele tank van het voertuig dient verwijderd te worden en moet vervangen worden door een andere tank. De vervangende tank mag niet uit kunststof gemaakt zijn, uitgezonderd een goedgekeurde FT3 tank. Deze benzinetank moet op een degelijke manier gemonteerd worden op minimum 30 centimeter van de buitenomtrek van de wagen met een maximum tankinhoud van 20 liter.
2. Brandstoftank en -pomp mogen niet gemonteerd worden in de leefruimte, tenzij afgesloten door een vloei-stofdichte en brandvrije behuizing en geplaatst achter de denkbeeldige lijn van de achterbank.
3. De sluitingsdop van een brandstoftank mag geen ontluchting hebben.
4. Iedere brandstoftank dient voorzien te zijn van een ontluchting die gemonteerd is op het hoogste punt van de tank. Hierop wordt een leiding of slang aangesloten die geleid wordt naar een plaats buiten het voertuig.
5. Indien de tank gemonteerd wordt in de koffer moet deze tank volledig afgeschermd worden met brandvrij materiaal.
6. In de kofferbodem moeten boringen voorzien zijn zodat bij het tanken de gemorste brandstof kan weglopen.
7. De tank mag onder geen enkele omstandigheid vloeistof verliezen.

Art. 7 Bumpers

1. Bumpers mogen in geen geval vervangen worden door verstevigingen.
2. Het verstevigen van bumpers, met welk materiaal dan ook, is verboden.
3. Indien bumpers verwijderd worden moet dit gebeuren samen met hun steunen.

Art. 8 Carterbescherming

Alle wagens mogen met een carterbescherming uitgerust worden. Deze mag echter niet verder uitsteken dan de te beschermen onderdelen en mag de auto niet verstevigen.

Art. 9 Carterontluchting

1. Deze mag niet vrij op de grond gericht zijn.
2. Indien de originele carterontluchting niet behouden is moet zij zijn afgeleid naar een opvangtank met een minimuminhoud van 2 liter.
3. De tank moet van onbrandbaar materiaal zijn en voorzien van een ontluchting.
4. Deze tank dient stevig en met brandvrij materiaal bevestigd zijn.
5. Plaatsing in de cockpit is verboden.
6. Opvang en ontluchtingspunt van de tank moeten het hoogste punt van de tank zijn.

Art. 10 Deuren

1. Deuren moeten hun originele klink, scharnieren en sloten behouden.
2. Openen moet kunnen gebeuren zonder gebruik van gereedschap, zowel langs binnen als langs buiten.
3. Indien de binnenbekleding verwijderd is moeten alle scherpe kanten doeltreffend afgeschermd zijn.
4. Deuren (ook de 3e of 5e deur) moeten tijdens de hele wedstrijd aanwezig zijn op hun originele plaats.
5. Hun materie is vrij, op voorwaarde dat de originele vorm behouden blijft. De originele metalen deur aan bestuurderszijde dient behouden te blijven. De deuren mogen langs de binnenkant niet vergrendeld kunnen worden.

Art. 11 Glasoppervlakken

1. Voorruit in gelaagd glas of ander transparant materiaal van minimum 5 millimeter dikte (vb. Lexaan, Makrolon, Axxis, ...). Het gebruik van plexiglas is verboden.
2. Zijruiten (achter): origineel of ander transparant, 100% doorzichtig, materiaal van min. 3 millimeter dikte.
3. Zijruit aan de kant van de piloot moet gesloten zijn en mag, indien niet origineel, niet vervangen worden door plexiglas.
4. Het vervangen van zijruiten door een metalen plaat is verboden.
5. Aan de bestuurderszijde dient in de vensteropening een veiligheidsnet (voor dit doel ontworpen) te worden aangebracht. Dit net dient bovenaan permanent vastgehecht te worden aan de verbindingbuis tussen de voor- en hoofdbeugel van de rolkooi. Onderaan dient dit veiligheidsnet bij voorkeur aan de versterkingsbuis in de deuropening (niet aan de deur) bevestigd te worden, ter hoogte van het bekken van de bestuurder. De bevestiging onderaan dient zo gemaakt te worden dat deze gemakkelijk kan worden geopend, zonder de efficiëntie van de bevestiging te minimaliseren.
6. Op de voorruit mag enkel een strook van 12 centimeter aan de bovenkant afgedekt zijn.
7. Op de achterrauit mag enkel een strook van 10 centimeter bovenaan afgedekt zijn.
8. Alle zijruiten moeten vrij blijven van publiciteit. Op de achterste zijruiten mag alleen de naam van de piloot, het embleem van de renstal (max. opp. 120cm²) en het VAS-logo worden aangebracht (+zie art 13).
9. Er wordt aanbevolen om bij alle niet gelaagde zijruiten aan de binnenzijde een kleurloze 100% doorzichtige safety-film aan te brengen.

Art. 12 Hermetische afdichtingen

Brandstoftank, batterij, brandstoftomp en expansievat van de koeling moeten hermetisch afgesloten zijn van de cockpit en dit door middel van onbrandbaar materiaal.

Art. 13 Identificatie van de piloot

1. De naam van de piloot en het VAS- logo, dient aangebracht te worden op de achterste zijruiten in witte letters met een minimum hoogte van 5 centimeter.

Art. 14 Koetswerk

1. Geen enkel mechanisch deel mag buiten het koetswerk komen.
2. Het koetswerk mag nergens uitstekende, scherpe hoeken of kanten vertonen.
3. De wagen moet over een metalen, niet verwijderbaar dak beschikken. Schuifdaken en "sunroof" zijn verboden.

4. Het koetswerk moet zijn originele staat behouden.
5. Zijdeline verstevigingen van het koetswerk zijn beperkt toegelaten.
 Verbrede dorpels mogen niet buiten de maximum contouren van de wagen uitsteken.
 Ze moeten uit enkelvoudig materiaal gemaakt zijn, zonder versterkende of geplooid profielen.
 Dorpels en uitbouw mogen niet opgevuld worden met PU schuim of andere materialen.
 Dorpelvebreidingen moeten aan de onderzijde voorzien zijn van inspectiegaten (minimum 3 gaten, gelijk verdeeld over de lengte, diameter minimum 3 cm).
 Voor nieuwe wagens mogen de dorpels niet gelast worden aan het koetswerk.
 Toegelaten materiaaldiktes:
 - staalplaat max 1 mm dikte
 - aluminiumplaat max 2 mm dikte
 - kunststof max 5 mm dikte.
6. Bumpers dienen te voldoen aan Art. 7.
7. Spatbordverbreidingen zijn toegelaten.
8. Indien de wagen origineel is uitgerust met binnenspatborden mogen deze niet verwijderd of doorboord worden met de bedoeling deze binnenspatborden te verlichten.
9. De wagen mag aan de binnenzijde worden leeggehaald.
10. Het koetswerk en de bodem van de wagen moeten in goede staat zijn waarbij zij geen gevaar vormen voor de piloten en andere deelnemers.
11. Chassisbalken en dwarssteunen mogen niet verwijderd worden of verlicht worden door het wegnemen van enig materiaal.
12. Het zelfdragend koetswerk mag niet verlicht worden.
13. De toegelaten wijzigingen aan het onderstel en het koetswerk voor het aanpassen van de verankerings- en scharnierpunten zijn beperkt tot het geven van de nodige ruimte aan de ophangingsarmen, aandrijfassen en wielen. De sterkte van de basisstructuur mag in géén geval door deze veranderingen in het gedrang komen. Om de vereiste sterkte te behouden, dienen de bewerkte delen versterkt te worden met metalen componenten; vastgelast.
14. De wagen dient minstens uitgerust te zijn met 2 doeltreffend werkende buitenspiegels.

Art. 15 Motor

1. Motor is verplicht merkgebonden. Het aantal cilinders moet ongewijzigd blijven zoals toegepast in de oorspronkelijke montage voor het respectievelijke type voertuig.
2. De motor moet ingebouwd zijn in de originele motorruimte.
3. De motor moet in het compartiment geplaatst worden dat voor de originele motor voorzien werd. Tenminste 38% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of voor de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden voor het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen. Een uitbreiding van maximum 110 mm in het schutbord (firewall) is toegelaten. Om alle problemen te vermijden zal de afmeting, vermeld in dit artikel, een tolerantie vertonen van +/- 10 mm voor wat betreft de 38% minimum wat de lengte betreft of van de breedte van de blok. Bestaande wagens, waar de motor in de oorspronkelijke motorruimte ligt, en er minder dan 38% voor de vooras ligt, worden eveneens nog toegelaten.
4. Wagens met turbomotor of drukvulling worden enkel in Klasse B toegelaten onder volgende voorwaarden:
 - a. Motor mag de 2000 cc niet overschrijden.
 - b. Turbo's moeten verplicht uitgerust zijn met een restrictor van max 34 mm, welke voldoet aan het schema 'Turbo-Restrictor' in de bijlagen van dit VAS reglement.
 - c. Turbo's worden na controle voorzien van een zegel (verloofd). De piloot is verantwoordelijk voor de permanente aanwezigheid van de verzegeling.
 - d. Alle voorbereidende werkzaamheden ter verzegeling van de turbo dienen op de prekeuring of de wedstrijd reeds uitgevoerd te zijn.
 - e. Voor berekening van de motorinhoud geldt een coëfficiënt van 1,7 voor benzinemotoren en 1,5 voor dieselmotoren.
5. Voor de klasse Promo: maximum 4 kleppen per cilinder tot 1600 cc, max. 2 kleppen per cilinder voor meer dan 1600 cc.

Art. 16 Motorkap en kofferdeksel

1. De originele sluitingen dienen verwijderd te worden en vervangen door 2 andere veilige sluitingen.
2. De originele scharnieren mogen vervangen worden door 2 andere veilige sluitingen.
3. Het openen moet kunnen gebeuren van buiten de wagen, zonder gebruik van gereedschap.

Art. 17 Persoonlijke uitrusting

1. Een brandvrije overall die minstens voldoet aan de FIA normen 86 is verplicht. Het etiket moet rechtstreeks

- op de stof aan de buitenkant van de kraag geborduurd zijn.
- De staat van de helm mag niet afwijken van de oorspronkelijke staat. Herschilderingen, bijmaken van gaten (behalve wanneer het gaat om de montage van bevestigingsschroeven van het Hans-systeem) of vervormingen in de helm zijn verboden.
 - Het dragen van handschoenen is verplicht.
 - Het dragen van een Hans-systeem is verplicht. Dit systeem en alle toebehoren, zijnde de montageschroeven in de helm en de bevestigingsriemen, moeten voldoen aan de FIA standaard 8858-2002/2010. Elk onderdeel moet voorzien zijn van dit homologatienummer. Het gebruik van een passende of aangepaste helm is verplicht en moet voorzien zijn van de FIA standaard 8860-2004. Het gebruik van een passende harnasgordel (smal) wordt ten stelligste aangeraden doch de gordels, voorzien van de vorige FIA standaard (breed), mogen verder gebruikt worden tot hun vervaldatum. Het Hans-systeem moet gedragen worden onder de gordels. Voor correct gebruik en montage, zie bijlage. De persoonlijke uitrusting moet tijdens de technische controle getoond worden.

Art. 18 Remleidingen

- Remleidingen die het laagste deel van de onderbouw vormen moeten extra beschermd zijn.
- Indien remleidingen door de bestuurdersruimte lopen moeten op de in- en uitgangen doorvoerrubbers geplaatst worden.
- Remleidingen mogen niet tussen rolkooi en koetswerk gemonteerd worden.
- Enkel geschroefde metalen koppelingen zijn toegelaten.
- Enkel gehomologeerde remdrukregelaars zijn toegelaten. Homologatie moet door de piloot bewezen worden.

Art. 19 Rolkooien

Voor afbeeldingen, bevestigingen en schetsen: zie bijlage 3 van het VAS Sportreglement .

a. Rolkooien voor bestaande voertuigen

- Rolkooi verplicht voor alle voertuigen.
- Diagonaalsteun verplicht.
- Een uitbreiding van de rolkooi naar de veerpoten toe en een versterkingsbaar tussen de veerpoten is toegelaten.
- De rolkooi moet gemaakt worden uit naadloze stalen buis van minimum 38 millimeter doorsnede en 2 millimeter dik, volgens de FIA-norm.
- Bochten mogen geen plooi- of ribbels vertonen.
- Laswerk moet uitgevoerd worden volgens de regels van de kunst.
- De beugels van de rolkooi moeten zo nauw mogelijk de omtreklijnen van het koetswerk volgen.
- Voorbeelden rolkooi: zie bijlage "schetsen".
- Kreukelzones moeten bewaard blijven.
- Rolkooien in aluminium en andere lichtmetalen zijn verboden.
- Zijdelingse beugel ter hoogte van het dijbeen van de bestuurder is aan te raden.
- Waar de montagevoet op het koetswerk van het voertuig wordt gelast of gebout dient een versterkingsplaat gelast te worden met een dikte van 3 millimeter en een oppervlakte van 120 cm².
Voor de achterste steunbuizen bedraagt deze oppervlakte 60 cm², de plaat moet eveneens 3 mm dik zijn.
- Bij geboude kooien moeten contraplatten gemonteerd worden met een dikte van 3 millimeter en een oppervlakte van minimum 60 cm². De bevestiging moet gebeuren met 3 bouten van minimum M8.
Alle gebruikte moeren moeten zelfborgend zijn en voldoen aan de ISO-norm 8.8.

b. Rolkooien voor nieuwe voertuigen

De rolkooi is verplicht voor alle voertuigen en moet voldoen aan onderstaande voorwaarden. Bij het in- en uitstappen moet de piloot zo weinig mogelijk hinder ondervinden van deze constructie.

Definitie

Rolkooi: structureel raamwerk bestaande uit een hoofdbeugel en voorbeugel, of twee lateralen en achterste buizen waarvan hoofd- en voorbeugel onderling bevestigd zijn door verbindingsbuizen.

- Hoofdbeugel**
Buisconstructie geplaatst achter de zetels van piloot (en co-piloot), volgt de B-stijl dwars door de auto.
- Voorbeugel**
Buisconstructie gelijk aan de hoofdbeugel, maar de vorm en de plaats volgt de A-stijl, de voorruitstijlen en de bovenrand van de voorruit.
- Achterste steunbuizen**
Deze buizen moeten gemonteerd zijn nabij de daklijn en nabij de bocht aan de buiten-bovenzijde van de hoofdbeugel aan beide zijden van het voertuig. Zij moeten minstens een hoek van 30° met het verticale vlak maken, achterwaarts lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk tegen de binnenzijpanelen geplaatst zijn.
- Diagonale buis**
Buis geplaatst tussen de bovenhoek van de hoofdbeugel of bovenzijde van de achterste steunbuizen en een bevestigingspunt aan de andere zijde van de rolbeugel of achterste steunbuizen.

- | | |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. Verbindingsbuizen | Buizen die geen deel uitmaken van de hoofdbeugel, de voorbeugel of de achterste steunbuizen. |
| 6. Versterkingsplaat | Metalen plaat gelast aan het koetswerk of het chassis onder de montagevoet van de diverse rolbeugels en -steunen. |
| 7. Montagevoet | Plaat gelast aan de rolbeugelbuis waardoor deze aan het chassis gelast of met bouten en moeren bevestigd kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat. |

Constructie

- Rolkooien in een ander materiaal dan staal zijn verboden.
- Rolkooien die afwijkingen vertonen tegenover de verplichte omschrijving dienen gestaafd door een homologatie-attest van de constructeur. Aan rolkooien voorzien van een attest mogen geen wijzigingen worden aangebracht.
- De hoofdbeugel moet gemaakt zijn uit metalen buis met een diameter van 50 millimeter en een wanddikte van 2,0 millimeter of uit metalen buis met een diameter van 45 millimeter en een wanddikte van 2,5 millimeter. Ze dient tevens uit één stuk vervaardigd, zonder verbindingen.
- De constructie mag geen oneffenheden, scheuren of plooiën vertonen.
- De verticale delen van de beugels moet zo recht mogelijk zijn en zo dicht mogelijk de inwendige vormen van het koetswerk volgen.
- Alle andere buizen en beugels (eveneens in metaal) moeten een minimum diameter hebben van 38 millimeter met een wanddikte van 2,5 millimeter, of een diameter van 40 millimeter met een wanddikte van 2,0 millimeter.
- Alleen naadloze buizen met een minimum trekweerstand van 350 N/mm² mogen voor deze constructie gebruikt worden.

Montage

- Waar de montagevoet van de hoofd- en voorste rolbeugel op het koetswerk van het voertuig wordt gebout of gelast dient een versterkingsplaat gelast te worden. De versterkingsplaat moet een dikte van minimum 3 millimeter hebben en een oppervlakte van 120 cm².
- Voor de achterste steunbuizen bedraagt die oppervlakte 60 cm², ongeacht de categorie van het voertuig. Deze versterkingsplaat moet bij voorkeur voorzien zijn van een opstaande boord van 20 millimeter en dit aan 1 of 2 zijden, zodat de boord eveneens aan de binnendeurdorpel (en eventueel aan de binnenplaat van de achterzetel) kan gelast worden.
- Alle laswerken moeten gebeuren volgens de regels van de kunst.
- Bij geboute kooien moeten contraplaten gemonteerd worden met een dikte van minimum 3 millimeter en een oppervlakte van minimum 60 cm². De bevestiging dient te gebeuren met 3 bouten (minimum M8).
- Alle gebruikte moeren moeten zelfborgend zijn en voldoen aan de ISO-norm 8.8 (minimum diameter M8).
- De achterste steunen moeten voor de aslijn van de achterste as bevestigd worden.
- Eén diagonaalbuis is verplicht (zie schetsen 253-4, 253-5 en 253-21). Een uitbreiding naar de veerpoten toe is toegelaten (zie schets 253-25).

Art. 20 Rubberleidingen

Deze leidingen van bijvoorbeeld olie of koelwater die door de cockpit lopen moeten over hun volledige lengte in de cockpit overkapt zijn zodat bij een eventuele breuk de piloot niet kan getroffen worden door de vloeistof.

Art. 21 Ruitenwisser en ruitensproeier

Alle wagens moeten uitgerust zijn met degelijk werkende ruitenwissers en ruitensproeiers.

Art. 22 Schokdempers

Vrij.

Art. 23 Spoilers

Vrij, maar mogen niet buiten de contouren van het koetswerk komen.

Art. 24 Stroomonderbreker

- Stroomonderbreker is verplicht.
- De stroomonderbreker moet onder gelijk welke omstandigheden alle stroom- en spanningscircuits onderbreken.
- Het moet een vonkvrij model zijn en bereikbaar van binnen de wagen en ook van buitenaf.
- Aan de buitenkant moet het uitschakelsysteem verplicht geplaatst worden naast de onderkant van de voorruit aan de kant van de piloot.
- De plaats van de stroomafsluiter moet zowel aan de buiten- als de binnenzijde van de wagen worden aangegeven door een blauwe, wit-gerande driehoek met daarin een rode vonk.

Art. 25 Stuurslot

Het stuurslot is verplicht te verwijderen.

Art. 26 Trekogen

1. De wagen moet vooraan en achteraan verplicht uitgerust zijn met twee ringvormige trekogen.
2. Openingsdiameter minstens 50 millimeter.
3. Trekogen moeten zichtbaar en binnen handbereik geplaatst zijn en mogen geen uitstekend deel zijn.
4. De trekogen moeten bij voorkeur geschilderd zijn in een van het koetswerk afstekende kleur.
5. De trekogen moeten aangeduid worden met een pijl.

Art. 27 Interieur

1. Het dashboard mag geen scherpe uitsteeksels hebben.
2. De zetel moet geheel gesitueerd zijn aan de ene of de andere zijde van het verticaal plan van de as van de wagen.
3. De tussenschotten die het motorcomponent en de koffer scheiden van de bestuursruimte, moeten hun originele plaats en vorm behouden en dienen in het origineel of sterker materiaal te zijn. De tussenschotten moeten hermetisch afsluiten tussen de verschillende compartimenten. Doorvoerrubbers zijn verplicht voor alle leidingen die door deze schotten lopen. Het plaatsen van elementen tegen of doorheen deze tussenschotten is toegestaan voor zover ze de bestuursruimte niet verder dan 200mm binnendringen (loodrecht gemeten op het tussenschot, vanaf de bovenkant). Deze uitzondering is niet van toepassing op bewegende mechanische motoronderdelen.
4. De motor dient ingebouwd in de oorspronkelijke motorruimte, enkel de versnellingsbak mag zich gedeeltelijk in de gecreëerde ruimte bevinden.

Art. 28 Uitlaatsysteem

1. Een zij-uitlaat is niet toegelaten.
2. De uitlaatopening mag achteraan maximum 10 centimeter buiten de grenslijn van het koetswerk uitsteken.
3. Een limiet van 95dB/A is opgelegd aan alle wagens. Het geluid zal gemeten worden in overeenstemming met de FIA geluidsmeting-procedure, door gebruik van een sonometer geregeld op "A" en "SLOW", geplaatst in een hoek van 45° tot op een afstand van 5000 mm van de uitlaatpijp, terwijl de motor van de wagen draait op 4500t/min. Een vloerkleed van minimum 1500x1500 mm moet geplaatst worden over de relevante plaats op de grond.

Art. 29 Veiligheidsharnas

1. Een onbeschadigde vierpuntsgordel is verplicht.
2. Zelfgemaakte gordels zijn verboden.

Art. 30 Verlichting

1. De wagen moet vooraan van koplampen en richtingaanwijzers ontdaan worden en gaten moeten afgedicht worden.
2. De wagen dient uitgerust te zijn met twee achterlichten van het type "mistlicht" (minimum 60 cm² oppervlakte per licht). De lichten dienen met of ter vervanging van de originele stoplichten te werken. De lichten mogen enkel met het rempedaal in werking treden. De lichten mogen niet hoger dan 1,5 meter en niet lager dan 1,15 meter van de grond geplaatst worden. Zij moeten symmetrisch geplaatst worden met de as van de wagen en parallel aan het dwarsvlak. De lichten moeten minimum 80 cm van elkaar gemonteerd worden.
3. De stoplichten moeten voorzien zijn van lampen van 21 Watt.

Art. 31 Zetels

1. Kuipzetels zijn verplicht in alle klassen, en moeten in goede staat zijn.
2. Alle zetels moeten degelijk worden bevestigd. Indien de oorspronkelijke bevestigingen en steunen worden verwijderd moeten de vervangende onderdelen ofwel door de fabrikant voor dat doel goedgekeurd zijn, ofwel aan bijlage 3 van het VAS Sportreglement (fig. 253-65) voldoen.
De steunen moeten aan het chassis worden vastgemaakt via minstens 4 bevestigingspunten per zetel door middel van bouten van M8 of M10 en voorzien zijn van een contraplaat van minimum 40 cm² met een minimumdikte van 3 millimeter voor staalplaat en 5 millimeter voor een lichtmetalen plaat.
Indien geleide rails gebruikt worden moeten dat de originele zijn van het voertuig of van de zetel. 'Speling' op de rails moet minimaal zijn. De zetels moeten aan de rails of de steunen bevestigd worden met 4 bouten van minimum M8 (2 voor en 2 achter) en dit op de daarvoor voorziene bevestigingspunten.
3. De zetels moeten beschikken over een niet-afschuifbare hoofdsteun.
4. De passagierszetels moeten verwijderd worden.

Art. 32 Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een bewegende ophanging.

De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.

De wijzigingen van het onderstel en het koetswerk voor het aanpassen van de verankeringspunten en spilpunten zijn beperkt tot het geven van de nodige speling aan de ophangingarmen aandrijfassen, alsook wiel en band. Met de uitzondering van de subframes die de voor en achterkant met elkaar verbinden, is het vooronderstel vrij voor wat betreft het materiaal en de vorm, in acht genomen dat:

- het omwisselbaar is met het originele stuk en het originele aantal verankeringspunten ongewijzigd blijft.
- het demonteerbaar is (niet gelast). Het is toegelaten de hechttingspunten te verplaatsen, indien deze in de nieuwe tunnel gesitueerd blijven.

Achterophanging:

De wijzigingen van het koetswerk of onderstel voor de aanpassing van de gewijzigde hechttingspunten en van de bewegende punten zijn beperkt tot deze van schets 279-1 (appendix j van het FIA jaarboek) met uitzondering van de trekstangen. Het verende gedeelte mag niet enkel bestaan uit bouten die geplaatst zijn doorheen flexibele naafbussen of montages, maar mag ook van een beweeglijk type zijn. De bewegingen van de wielen moet een beweging van de ophanging geven die groter is dan de flexibiliteit van de hechtingen.

Het gebruik van een actieve ophanging is verboden.

Gechromeerde ophangingarmen zijn verboden.

Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden van homogene metalen materialen.

Hydropneumatische ophangingsystemen zijn toegelaten op voorwaarde dat zij geen actieve controle hebben.

Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met schets 279-1 (appendix j van het FIA jaarboek). Bijgevoegde materialen moeten van metaal zijn en vastgelast aan het koetswerk.

Alle metingen zullen uitgevoerd worden in verhouding van het midden van de voorste en achterste assen van het gehomologeerde koetswerk. Om een uitlaat te installeren, is het toegestaan een uitholling te maken in de centrale tunnel volgens schets 279-2 (appendix j van het FIA jaarboek).

NOTITIES



db Borduurwerken
DEPUYDT

*“For the best
in embroidery”*



**Alle promotie en
werkkledij
verzorgen wij
met uw logo.**

**Petten, polo's,
jassen, hemden,...**

Borduurwerken Depuydt
Koning Boudewijnstraat 192
8930 Lauwe
Tel. +32 56 42 33 60
GSM 0475 74 44 78
info@borduurwerkendepuydt.be

www.borduurwerkendepuydt.be



A. PROGRAMMA

Zie particulier reglement rallycross.

B. ORGANISATIE

Art. 1.1 Definitie

Deze wedstrijd zal betwist worden in overeenstemming met de voorschriften van de internationale sportcode en haar bijlagen van de FIA, het nationale sportreglement van de RACB Sport, de reglementen van de Vlaamse Autosportfederatie (VAS), het eventuele provinciale reglement en het onderstaande standaardreglement.

Art. 1.2 Inrichtende organisatie

Zie particulier reglement rallycross.

Art. 1.3 Officials van de wedstrijd

Zie particulier reglement rallycross.

C. BIJZONDERE BEPALINGEN

Art. 2 Beschrijving / omschrijving

Voor de ligging en lengte van de omloop, het percentage verhard en onverhard, de maximum- en minimum-breedte van het parkoers en de minimumbreedte van het startvlak: zie particulier reglement rallycross.

Art. 3 Inschrijvingen

De aanvraag tot deelname aan de rallycross moet volledig ingevuld en ondertekend toekomen bij de inrichtende club ten laatste 10 dagen voor de wedstrijd. Er zal prioriteit verleend worden aan deelnemers die zich vooraf ingeschreven hebben. Inschrijven op de dag van de wedstrijd is mogelijk tot het einde van de administratieve controle, mits een supplement van 20% op het inschrijvingsrecht te betalen. Indien een ingeschreven piloot door omstandigheden niet kan deelnemen dient hij zich tijdig af te melden op straf van een boete van 20,00 EUR.

De deelnemers dienen zich volgens de voorziene timing aan te melden aan de inschrijvingstafel.

De inrichter heeft het recht om de inschrijving van een deelnemer te weigeren na schriftelijke afgifte van de gemotiveerde reden aan het College van Sportcommissarissen. Door het ondertekenen van het inschrijvingsformulier verbinden de piloten zich ertoe het huidige reglement na te leven.

Art. 4 Inschrijvingsrecht en verzekering

De inrichter heeft, via de federatie, een verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid afgesloten bij de maatschappij AXA Industries nv, conform de Belgische wet van 21 november 1989 op de verplichte verzekering.

De verzekering begint voor iedere deelnemer bij de technische controle en eindigt na het verrijden van de finales op het einde van de wedstrijd. Voor deelnemers die vóór het bovengenoemde tijdstip, om welke reden ook, ophouden aan de wedstrijd deel te nemen op grond van bepalingen van dit reglement worden beschouwd als niet meer deelnemend aan de wedstrijd en zijn dus niet meer gedekt door bovenvermelde verzekering.

Het inschrijvingsrecht wordt bepaald in bijlage 1, hierin zijn inbegrepen: bijdragen aan VAS en PAK, verzekering, startnummers,...

Voor het polisnummer, het inschrijvingsrecht en de wijze van vereffening: zie particulier reglement rallycross.

Art. 5 Toegelaten wagens

Alle deelnemende wagens moeten voldoen aan de technische en veiligheidsvoorschriften van het VAS sportreglement. De maximum toegelaten geluidsgrens van de wagen ligt vast op 95dB.

Art. 6 Klasse-indeling

Zie VAS Sportreglement, hoofdstuk divisies en klassen.

Er moet ingeschreven worden in de klasse waartoe de wagen behoort.

Art. 7 Toegelaten piloten

Alle piloten moeten beschikken over een geldige lidkaart van een erkende club of renstal en een geldige VAS of ASAF vergunning. De piloten moeten voldoen aan de voorwaarden van de divisie waarvoor ze zich ingeschreven hebben.

Art. 8 Technische controle

Elke organisator dient een overdekte en tochtvrije ruimte te voorzien waar de technische commissarissen ongehinderd (door publiek, pers,...) de controle van de voertuigen kunnen verrichten.

Alle deelnemende piloten moeten zich met het prekeuringsattest van hun wagen aanbieden op de technische controle van de wedstrijd.

De 12 uitgelote wagens voor de technische controle moeten zich volgens het voorziene tijdschema aanbieden op de technische controle van de wedstrijd. De lijst met uitgelote wagens wordt vóór de technische controle geafficheerd op het officieel uithangbord. Zich aanbieden met meer dan 30 minuten vertraging volgens de opgelegde timing heeft startweigering tot gevolg.

Alvorens zich bij de technische controle aan te melden moeten de startnummers en verplichte publiciteit reeds op de wagen aangebracht zijn.

Na een koprol of (zware) crash is men verplicht de wagen aan te bieden aan de technische controle voor de start van de volgende reeks. Men zal overgaan tot de identificatie van het ingeschreven voertuig. Het chassis en het motorblok kunnen op om het even welk ogenblik gemerkt worden, naar believen van de inrichters. De piloot is verantwoordelijk om er voor te zorgen dat de eventueel aangebrachte herkenningstekens zouden beschermd worden tot na de wedstrijd. De afwezigheid van deze herkenningstekens zal de onmiddellijke uitsluiting tot gevolg hebben. Ieder bedrog dat vastgesteld wordt, en meer in het bijzonder het voorleggen van bewerkte herkenningstekens, zal de uitsluiting van de wagen tot gevolg hebben. Ook voor elke andere piloot die aan het bedrog zou hebben geholpen geldt deze bestraffing. Dit sluit niet uit dat een zwaardere sanctie kan aangevraagd worden aan de betrokken sportoverheid van de betrokken piloten.

Indien zich tijdens de technische controle een voertuig aanbiedt dat niet beantwoordt aan de divisie of klasse waarin het werd ingeschreven kan het op advies van de technische commissarissen door het College van Sportcommissarissen naar een andere divisie of klasse worden verplaatst. De wagens moeten voldoen aan de technische voorschriften van het VAS sportreglement .

Art. 9 Schiftingsreeksen, startopstelling, oproepen piloten en finales

Worden uitgevoerd in overeenstemming met het VAS reglement .

Art. 10 Briefing

Indien er een briefing doorgaat dienen alle piloten aanwezig te zijn tijdens de volledige duur van de briefing. Alle piloten moeten het aanwezigheidsblad ondertekenen.

Voor de plaats en timing van de briefing: zie particulier reglement rallycross.

Art. 11 Tijden en tussenstanden / officieel uithangbord

Alle officiële mededelingen, beslissingen, addenda, tussenstanden en tijden worden geafficheerd op het officiële uithangbord.

Voor de juiste plaats van opstelling van het officiële uithangbord: zie particulier reglement rallycross.

Art. 12 Publiciteit

De deelnemers zijn verplicht de publiciteit, opgelegd door de inrichter, aan te brengen op straf van dubbel inschrijvingsrecht. De verplichte publiciteit moet op de door de inrichter aangeduide plaatsen aangebracht worden vanaf de technische controle tot en met het einde van de wedstrijd. De deurnummers zijn verplicht op de voordeuren aan te brengen op een witte achtergrond.

Elke publiciteit op de wagen is toegelaten voor zover deze:

- toegestaan is door de Belgische wetgeving en de reglementen van de FIA
- niet strijdig is met de goede zeden
- niet aangebracht wordt op de plaatsen voorbehouden aan de wedstrijdnummers
- het zicht van de bemanning niet belemmert (uitzondering wordt gemaakt voor een band van 10 cm hoogte aan de bovenzijde van de voorruit en één van 8 cm hoogte aan de bovenzijde van de achterruit).

Art. 13 Herstellingen en milieuverplichtingen

Herstellingen aan de wagens mogen enkel gebeuren in de door de organisatie aangeduide zones. Het servicepark is alleen geopend voor de wagens die tot het deelnemend team behoren en dient net gehouden te worden op straf van € 125,00 boete. Het gebruik van een grondzeil van minimum 3 x 5 meter is verplicht.

Vuilnisbakken, verplicht te gebruiken voor klein afval, zijn verspreid over het circuit. Olieresten kunnen gedeponeerd worden in de speciaal voorziene oliecontainers. Banden, batterijen, uitlaten,... mogen niet achtergelaten worden.

Art. 14 Gesloten wagenpark

In de discipline rallycross is er geen gesloten wagenpark van toepassing.

Art. 15 Wijzigingen

Alle addenda, vaststellingen en beslissingen zullen op het officieel uithangbord geafficheerd worden. Deze documenten maken integraal deel uit van het particulier reglement. In het geval van addenda en vaststellingen zullen de betrokken deelnemers schriftelijk op de hoogte gebracht worden en zij zullen voor kennisname moeten aftekenen. Addenda en vaststellingen worden door de wedstrijdleider getekend, beslissingen worden door de wedstrijdleider en het College van Sportcommissarissen getekend.

Art. 16 Reglement en klachten

De wedstrijdleiding is belast met de toepassing van huidig reglement gedurende het verloop van de wedstrijd. Elke klacht over deze toepassing moet ter inlichting en besluit overgemaakt worden aan het College van Sportcommissarissen. Elk geval niet voorzien door dit reglement zal onderzocht worden door het College van Sportcommissarissen die in samenspraak met de wedstrijdleiding een beslissing zullen nemen. Klachten: zie VAS sportreglement - hoofdstuk Algemene Voorschriften.

Art. 17 Eindnazicht

Elke organisator dient een geschikte plaats te voorzien om na de wedstrijd een eventueel eindnazicht te houden. Na de wedstrijd blijven de wagens ter beschikking tot na de klachtentermijn.

De technische commissie kan op het einde van de wedstrijd overgaan tot een vlugge controle teneinde na te gaan of:

- de conformiteit nog steeds dezelfde is als vastgesteld tijdens de technische controle
- er geen herkenningstekens ontbreken of bewerkt werden
- het nodig zou zijn de bestraffingen voorzien volgens het VAS sportreglement toe te passen.

De technische commissarissen hebben het recht om in overleg met het College van Sportcommissarissen na de wedstrijd een aantal wagens verder te onderzoeken op het technische reglement.

Na de aankomst van de wedstrijd zullen de betrokken teams schriftelijk op de hoogte gebracht worden van het eindnazicht. Onder begeleiding van de organisatie worden de te controleren voertuigen naar de controleplaats gebracht waar zal overgegaan worden tot een grondig technisch nazicht. De technische nazichten zullen hoofdzakelijk op volgende elementen gebeuren:

- ophanging
- remmen
- overbrenging
- conformiteit van het chassis/koetswerk
- de boring en slaglengte van de motor (klasse indeling)

Welke en hoeveel voertuigen er na de wedstrijd zullen nagezien worden, wordt in samenspraak met wedstrijdleiding, sportcommissie en technische commissie beslist op de eerste vergadering van de wedstrijd.

Tijdens de eindcontroles moeten aanwezig zijn: de piloot / eigenaar van de te controleren wagen, en mechaniker, een sportcommissaris en de technisch commissarissen.

Voor het adres en de plaats van het eventueel onderzoek: zie particulier reglement rallycross.

Art. 18 Bestraffingen

Volgens het VAS sportreglement en eventuele addenda.

Art. 19 Prijzen en bekens

De prijsuitreiking zal ten laatste één uur na het afficheren van de definitief officiële uitslag beginnen. Er zullen per divisie in alle klassen zes trofeeën voorzien worden. In alle klassen (A – B en promotie) wordt een trofee of beker voorzien voor de eerste dame.

Voor de juiste plaats en het tijdstip van de prijsuitreiking: zie particulier reglement rallycross.

Art. 20 Bijkomende bepalingen

Alle niet in dit reglement opgenomen gevallen zijn voorzien door het VAS reglement en nationaal reglement. De piloten en hun rechthebbenden zien af van elk verhaal dat zij zouden kunnen uitoefenen tegen de inrichters, alsook van elke burgerlijke of strafrechtelijke vervolging tegen de inrichters van de wedstrijd. Indien bijzondere gevallen dit rechtvaardigen behoudt de inrichter zich het recht voor om in akkoord met het College van Sportcommissarissen aan huidig reglement de wijzigingen aan te brengen die hij nodig acht.

Elk schadegeval door de deelnemer veroorzaakt voor, tijdens of na de wedstrijd tegenover derden, andere deelnemers of inrichters, moet zo snel mogelijk schriftelijk aan de wedstrijdleiding worden gemeld.

Indien de wedstrijd afgelast zou worden kan de inrichter niet verantwoordelijk gesteld worden en is hij alleen gehouden de inschrijvingsrechten terug te betalen mits aftrekking van 25% algemene kosten.

Art. 21 Varia

Zie particulier reglement rallycross.



ocmb

15 mei 2016

www.ocmb.be

**RETRO
6 UREN
VAN
LEUVEN**

lotto

Regelmatigheidsrit
voor jonge & oude wagens



20^e EDITIE

BEGIJNENRIT

22 OKT 2016

BEGIJNENDIJK



www.ocmb.be