



REGLEMENT

“RACB BELGIAN OFF ROAD ASSOCIATION”

<http://www.racb-bora.com>

Rallycross **2018**





“RACB BELGIAN OFF ROAD ASSOCIATION”

NN : 412.960.573

[http:// www.racb-bora.com](http://www.racb-bora.com)



Algemeen reglement – Règlement général 2018



HOOFDSTUK I: SAMENSTELLING CHAPITRE I : COMPOSITION

vzw opgericht in aanwezigheid van Not. PISSOORT op 17 januari 1973
asbl constituée devant Not. PISSOORT le 17 janvier 1973

President : Mr. Andy LASURE

Vice-President : Mr. Ludo PEETERS

Penningmeester/trésorier : Mw. Rita COOMANS

Secretaris/secrétaire : Mw. Liliane NOTERMANS

Beheerraadsleden/Membres du Conseil : Leo CUYPERS – Ludo HELVEN – Gustaaf MEULEMANS -
Koen PAUWELS - Mw. Karen REUTEN – Heikki SERMON - Robby WUYTS + RACB Techn.

SPORTCOMMISSARISSSEN - COMMISSAIRES SPORTIFS

President :

Mr. Ludo PEETERS GSM 0475/89.59.65 – Ludo.pters@gmail.com
Molendijk 139, 3582 BERINGEN

Ondervoorzitter – Vice Président : Mr. Andy LASURE

Secretaris - Secrétaire : Mw. Liliane NOTERMANS

Effectieve leden – Membres effectifs :

Mr. Michel BLOCKX GSM 0475/84.63.83 – blockx.michel@skynet.be
Kerkstraat 78, 2370 ARENDONK

Mr. Leo CUYPERS GSM 0479/77.99.43 – cuypersleo@skynet.be
Kerkstraat 89, 2370 ARENDONK

Mr. Noël DEBERDT GSM 0475/515.140 – noel.deberdt@skynet.be
St. Sebastiaanslaan 12, 8500 KORTRIJK

Mr Joost DEMEESTERE GSM 0473/30.47.35 - joost.demeestere@skynet.be
Zegerplein 5, 8560 Gullegem

Mr. Marc HOUBEN Tel. 011/45.48.00 – GSM 0474/26.08.88 – marc.houben@skynet.be
Galgestraat 28, 3583 BERINGEN-PAAL

Mr. Andy LASURE Tel. 02/721.25.02 – GSM 0475/233.551 - lasure@skynet.be
Michielsstraat 29, 1930 ZAVENTEM –

Mw. Liliane NOTERMANS Tel. 02/721.25.02 – GSM 0476/730.244 - liliane.notermans@skynet.be
Michielsstraat 29, 1930 ZAVENTEM

Mr. François MEURIS Tel. 089/46.14.49 – GSM 0478/365.261 – francois.meuris@pandora.be
Damburgstraat 90, 3950 BOCHOLT

Mr. Raymond WILLEMS Tel. 011/42.13.21 – GSM 0475/878.245 – raymondwillems@skynet.be
Kasteletsingel 15/4, 3580 BERINGEN

WEDSTRIJDLEIDING – DIRECTION DE COURSE

Mr. Leo CUYPERS

GSM 0479/77.99.43 – cuypersleo@skynet.be

Kerkstraat 89, 2370 ARENDONK

Mr. Michel BLOCKX

GSM 0475/84.63.83 – blockx.michel@skynet.be

Kerkstraat 78, 2370 ARENDONK

TECHNISCHE COMMISSIE – COMMISSION TECHNIQUE

Resp Techniek – Technique : Algemeen – général: RACB JP Debackere 0475/446447

SRX-Cup : Koen Pauwels 0475 31 30 22 - info@autos-koen.be

XC Cross cars: Jerome Fontaine 0498405312 - jerome.fontaine@zelos.be

Allerlei / Divers

Homologatie – Homologation circuits : Leo CUYPERS - François MEURIS

Contact piloten – Contacts pilotes :

- zie particulier reglement – voir règlement technique

- Guy GEURTS – 0475/931443 (Toekenning startnummers – Attribution numéros de compétition)

RACB Sport, Aarlenstraat 53, 1040 BRUSSEL

Tel 02/287.09.60 - Fax 02/675.61.19

sport@racb.com - www.RACB.com

FB : <https://www.facebook.com/BORARX2015>

B.O.R.A. website : <http://www.racb-bora.com>

Publicatie van alle officiële mededelingen, reglementen en klassementen.

Publication des informations officielles et classements



HOOFDSTUK II: ORGANISATIE

ARTIKEL 1

Alleen B.O.R.A. "Belgian Off-Road Association" is erkend door de Royal Automobile Club of Belgium om Off-Road competities, onder gelijk welke vorm, in België te beheren.

ARTIKEL 2

De Belgische organisators van Off-Road wedstrijden en piloten die aan deze wedstrijden deelnemen, moeten zich bijgevolg onderwerpen aan de voorschriften van het huidig sportreglement en zijn aanhangsels.

ARTIKEL 3a

Om door B.O.R.A. als organisator van sportwedstrijden toegelaten te worden dient een club:

- Te beschikken over een Beheerraad die verantwoordelijk is tegenover B.O.R.A. en waarvan alle leden, minimum vijf, alle nodige waarborgen van een volmaakte eerbaarheid moeten genieten. De leden van de Beheerraad moeten wettelijk in België verblijven.
- Haar statuten minstens drie maanden in het "Belgisch Staatsblad" gepubliceerd te hebben overeenstemming de wet.
- Zich ertoe verbinden om minstens één officiële sportwedstrijd in te richten gedurende het jaar.
- Houder zijn van een bankrekening waarop de inschrijvingskosten voor de wedstrijden kunnen gestort worden.
- De door de Internationale Sportcommissie, de RACB Sport en deze door B.O.R.A. uitgevaardigde reglementen in hun geheel eerbiedigen.
- Het gunstig advies van B.O.R.A. bekomen.
- Het eerste erkenningsrecht betalen van € 100.
- Erkend zijn door het Provinciaal Comité waarvan hij afhangt en aan de erkenningsplichten ervan voldaan hebben.

N.B.: Teneinde hun recht op erkenning te kunnen behouden, moeten de clubs niet alleen de vereiste criteria blijven behouden, doch tevens om het jaar het recht van € 50 voldoen.

ARTIKEL 3b – FINANCIËLE VERPLICHTINGEN

3b.1 Alle vergunninghouders van de automobielsport, waaronder promotoren, organisatoren, renstallen, deelnemers en piloten, dienen stipt aan alle financiële verplichtingen te voldoen tegenover alle partijen in het kader van deze sport, waaronder de sportieve autoriteiten, de omlopen en de leveranciers met betrekking tot de automobielsport.

3b.2 Zonder uitdrukkelijke andere overeenkomst, dienen deze financiële verplichtingen contant betaald te worden en minstens tien dagen voor aanvang van het betrokken evenement.

3b.3 De RACB SPORT en BORA kunnen op elk moment het verloop van een wedstrijd verbieden indien de promotor en/of organisator niet volledig zijn financiële verplichtingen is nagekomen en, om dezelfde reden, de start verbieden aan elke piloot, deelnemer of renstal.

CHAPITRE II: ORGANISATION

ARTICLE 1

B.O.R.A., "Belgian Off-Road Association", est seule reconnue par le Royal Automobile Club of Belgium pour régir les compétitions Off-Road, sous quelle que forme que ce soit.

ARTICLE 2

Les organisateurs belges d'épreuves d'Off-Road et les concurrents participant à ces épreuves doivent en conséquence se soumettre aux prescriptions du présent règlement sportif et de ses annexes.

ARTICLE 3a

Pour être admis par B.O.R.A. en qualité d'organisateur d'épreuves sportives, un club doit :

- Posséder un Conseil d'Administration responsable vis-à-vis de B.O.R.A., dont tous les membres, au nombre de minimum cinq, présentent des garanties de parfaite honorabilité. Les membres du Conseil d'Administration doivent être domiciliés légalement en Belgique.
- Avoir fait paraître, depuis trois mois au moins, ses statuts au "moniteur belge" et ce, sous la forme stipulée par la Loi.
- S'engager à organiser au moins une épreuve officielle durant l'année.
- Etre titulaire d'un compte bancaire auprès duquel les frais d'inscription aux épreuves doivent être versés.
- Respecter l'intégralité des règlements édictés par le Code Sportif International, le RACB Sport et de B.O.R.A.
- Recueillir, l'avis favorable de B.O.R.A.
- Acquitter le droit de reconnaissance € 100.
- Etre reconnu par la C.S.A.P. dont il dépend et avoir satisfait aux conditions de reconnaissance de celle-ci.

N.B.: Afin de maintenir leur droit de reconnaissance, les clubs doivent non seulement maintenir les critères requis, mais également acquitter chaque année la somme de € 50.

ARTICLE 3b – OBLIGATIONS FINANCIERES

3b.1 Tous les licenciés du sport automobile, parmi eux les promoteurs, les organisateurs, les écuries, les concurrents et les pilotes, sont obligatoirement tenus d'accomplir les obligations financières envers tous les partis dans le cadre de ce sport, notamment envers les autorités sportives, les circuits et les fournisseurs en ce qui concerne le sport automobile.

3b.2 Sauf si un accord explicite indique le contraire, les obligations financières doivent être payées au comptant et minimum 10 jours avant le début de l'événement concerné.

3b.3 Le RACB SPORT et BORA ont, à tout moment, le droit d'interdire l'écoulement d'une épreuve si le promoteur et/ou l'organisateur n'ont pas entièrement accompli leurs obligations financières et, pour la même raison, interdire de prendre le départ à chaque pilote, concurrent ou écurie.

ORGANISATIE VAN DE WEDSTRIJDEN

ARTIKEL 4 - WEDSTRIJDTYPE

De Off-Road wedstrijden behoren verplicht tot één van de volgende types:

- Nationale (~~Kampioenschap~~) wedstrijd:
Wedstrijd opgenomen in de nationale kalender met Europese of gelijkgestelde deelname en **al dan niet** tellend voor het BORARX Belgian Rallycross Championship ~~ten titel van B.O.R.A. wedstrijd.~~
- Internationale Wereld en/of Europese Kampioenschapswedstrijd:
Wedstrijd opgenomen in de FIA kalender en tellend voor het een Kampioenschap van de FIA.
De reglementen en publicitaire aankondigingen, zowel schriftelijk als mondeling, dienen verplicht melding te maken van één der bovenvermelde types.
- Internationale wedstrijd in het kader van een FIA Série Internationale:
Wedstrijd opgenomen in de FIA kalender in het kader van een erkende FIA Série internationale.
De reglementen en publicitaire aankondigingen, zowel schriftelijk als mondeling, dienen verplicht melding te maken van één der bovenvermelde types.

ARTIKEL 5 - GROEPEN VAN WAGENS

Aan de wedstrijd zullen deelnemen, de groepen van wagens zoals opgenomen in het technische hoofdstuk van het Nationaal Sportreglement, eigen aan elke discipline.

ARTIKEL 6 - INSCHRIJVINGSRECHT OP DE KALENDER

Om het volgende jaar toegelaten te worden moeten de kalenderaanvragen voor de nationale wedstrijden ten laatste op 1 juli van het lopend jaar worden gedaan en vergezeld zijn van het inschrijvingsrecht. De aanvragen voor de internationale wedstrijden dienen tegen ten laatste 1 juni ingediend te worden, vergezeld van de kwijting van het inschrijvingsrecht (FIA Kampioenschapswedstrijd - 1 februari). Behoudens afwijking toegestaan in bijzondere omstandigheden door de Sportcommissie van B.O.R.A., mag een wedstrijd slechts ingeschreven worden voor het BORARX Belgian Rallycross Championship voor zover zij tenminste éénmaal nationaal werd ingericht door dezelfde club op nationaal vlak.

De inschrijving op de kalender zal maar effectief worden na betaling van het inschrijvingsrecht op de bankrekening van B.O.R.A. BIC: ARSP BE22, IBAN: BE15 9793 3616 5730. Voor deze betaling kan de proef altijd van de kalender geschrapt worden zonder enige verwittiging (voor om het even welke proef). Elke vertraging van meer dan 15 dagen ten overstaan van de datum vermeld op de schriftelijke aanvraag zal een verhoging van 10% meebrengen.

Voor de Off-Road wedstrijden bedraagt het kalenderrecht B.O.R.A.:

- Nationale wedstrijd (**al dan niet tellend voor het kampioenschap**): € 1.250 (rechten RACB + BORA)
- Internationale Wereld FIA wedstrijd: RACB-rechten + 1.000 EUR
- Internationale wedstrijd in het kader van een FIA erkende Série Internationale: € 3.000 (rechten RACB + BORA)

Bij een internationale wedstrijd, omvatten deze rechten, ook het FIA kalenderrecht.

B.O.R.A. Cijzen: voor alle nationale wedstrijden, per vertrekkend voertuig: € 5 maar enkel indien kampioenschapspunten kunnen verdiend worden.

ARTIKEL 7 - REGLEMENTEN

Om de beginselen van de wedstrijden beter te begrijpen, moeten de organisatoren in hun bijzonder reglement de vervolledigde artikels van het typereglement verplicht hernemen.

Zij zijn vrij er eventueel bijzonderheden aan toe te voegen op voorwaarde dat deze niet indruisen tegen de verplichtingen van het typereglement en van dit sportreglement.

ARTIKEL 8 - HET REGLEMENT

Elk voorschrift aangehaald in officiële documenten strijdig met onderhavig reglement zal als niet bestaand beschouwd worden. De "Off-Road" reglementen moeten tenminste tweetalig zijn.

Voor elke wedstrijd dient een particulier reglement gepubliceerd te worden, met duidelijke vermelding van de wedstrijd-officiële en het programma/verloop van de wedstrijd.

ORGANISATION DES EPREUVES

ARTICLE 4 - TYPES D'EPREUVES

Les épreuves d'Off-Road appartiennent obligatoirement à l'un des types suivants:

- Epreuve nationale :

Epreuve reprise au calendrier national avec participation de pilotes Européens ou assimilés et comptant ou pas pour le BORARX Belgian Rallycross Championship.

- Epreuve du Championnat de Monde ou d'Europe de la FIA :

Epreuve reprise au calendrier FIA et comptant pour un Championnat de la FIA.

Les règlements et annonces publicitaires, tant écrits qu'oraux, devront reprendre obligatoirement l'une des mentions ci-dessus.

- Epreuve dans le cadre d'une série Internationale de la FIA :

Epreuve reprise au calendrier FIA et comptant pour le Championnat d'Europe de la FIA.

Les règlements et annonces publicitaires, tant écrits qu'oraux, devront reprendre obligatoirement l'une des mentions ci-dessus.

ARTICLE 5 - GROUPES DE VOITURES

Les épreuves mettent en piste les voitures des groupes décrits dans le règlement sportif, chapitre technique, et propre à chacune des disciplines.

ARTICLE 6 - DROIT D'INSCRIPTION AU CALENDRIER

Pour être autorisées l'année suivante, les épreuves nationales doivent faire l'objet d'une demande d'inscription au calendrier au plus tard le 1er juillet de l'année en cours, accompagnées du versement du droit d'inscription.

Les demandes d'épreuves internationales pour l'année suivante doivent être introduites au plus tard le 1er juin accompagnées du droit d'inscription (épreuve Championnat FIA - 1 février).

Sauf dérogation accordée dans les circonstances spéciales par la Commission Sportive de B.O.R.A., une épreuve ne peut être inscrite au BORARX Belgian Rallycross Championship que si elle a été organisée sur le plan national au moins une fois par le même club l'année précédente.

L'inscription au calendrier ne sera effective qu'après paiement effectif du droit d'inscription au compte bancaire B.O.R.A. BIC: ARSP BE22, IBAN: BE15 9793 3616 5730. Avant ce paiement, l'épreuve pourra être rayée du calendrier sans autre avertissement.

Tout retard de plus de 15 jours par rapport à la date figurant sur la demande écrite entraînera ipso facto une augmentation du montant de 10%.

Pour les épreuves Off-Road le droit de calendrier B.O.R.A. s'élève à:

- Epreuve Nationale (incluse au Championnat ou pas) : € 1.250 (droits RACB et BORA)
- Epreuve championnat de Monde de la FIA, droits RACB + € 1.000
- Epreuve internationale dans le cadre d'une série internationale de la FIA : € 3.000(droits RACB + BORA)

Ces droits comprennent, dans le cas d'épreuve internationale, le droit de calendrier FIA

Redevances B.O.R.A.: pour toutes les épreuves nationales, par véhicule prenant le départ: € 5, mais seulement si des points au championnat peuvent être attribués.

ARTICLE 7 - REGLEMENTS

Les organisateurs, en vue de faciliter la compréhension de tous les principes de leur épreuve, devront obligatoirement reprendre dans leur règlement particulier, les articles dûment complétés repris dans le règlement.

Liberté leur est laissée pour des spécifications éventuelles à condition qu'elles ne soient pas en opposition avec les obligations du règlement type et du présent règlement.

ARTICLE 8 - LE REGLEMENT

Toute prescription contenue dans un des documents officiels qui serait contraire au présent code, sera nulle et non avenue. Les règlements "Off-Road" doivent être au moins bilingues.

Pour chaque épreuve, un règlement particulier doit être publié, mentionnant clairement les noms des officiels de l'épreuve et le programme/déroulement de l'épreuve.

ARTIKEL 9 - VERZEKERINGEN

Zie Nationale sportvoorschriften - algemeenheden.

ARTIKEL 10 - TOELATING VAN DE OPENBARE MACHTEN

De inrichters van Off-Road wedstrijden moeten de vereiste toelatingen krijgen van de bevoegde Openbare Machten.

Iedere tekortkoming aan deze verplichting stelt de organisators verantwoordelijk ten opzichte van B.O.R.A. en de deelnemers. De Sportcommissaris(sen) afgevaardigd door de Sportcommissie B.O.R.A. zal (zullen) de hierboven aangehaalde toelatingen vorderen voor de wedstrijd waarvoor zij aangeduid zijn.

Indien de wedstrijd zou worden stopgezet of afgelast door gebrek aan toelating van de Openbare Machten, zullen de organisators de inschrijvingsgelden aan de deelnemers moeten terugbetalen.

ARTIKEL 11 - DEELNEMERS & BESTUURDERSVERGUNNINGEN

Zie Voorschriften van de RACB Sport.

ARTIKEL 12 - WEDSTRIJDLEIDER, COMMISSARISSEN

Het wedstrijdreglement zal de identiteit van de Wedstrijdleader en van tenminste twee Adjuncten aanduiden. Het zal eveneens de identiteit vermelden van de Secretaris van de wedstrijd en van het Hoofd van de Veiligheid. Zie ook Art. 8.

Voor iedere wedstrijd zal de Sportcommissie één of meerdere Sportcommissarissen aanstellen. De Sportcommissaris(sen) is (zijn) volkomen gemachtigd de reglementen, evenals de programma's te laten respecteren. Ze zullen elke klacht die eventueel tijdens een wedstrijd mocht geuit worden, beoordelen, onder voorbehoud van het recht op beroep.

Een wedstrijd over meerdere dagen houdt automatisch in dat er slaapgelegenheid wordt geboden door de organiserende club aan de aangeduide Sportcommissarissen (afstand > 50 km).

ARTIKEL 13 - INSCHRIJVING VOOR DE WEDSTRIJDEN

De inschrijvingsformulieren en alle informatie voor de wedstrijden zullen elektronisch en/of digitaal beschikbaar zijn via de verschillende websites en "social media" van de organisatoren en/of BORA.

"Door het feit van zijn inschrijving, stelt de deelnemer en de piloot de RACB Sport, B.O.R.A., de organisators en hun vertegenwoordigers of aangestelden en ieder onder hen in het bijzonder, vrij van elke verantwoordelijkheid in verband met de acties, kosten, uitgaven, terugvorderingen en klachten relatief aan dodelijke of andere kwetsuren, voortkomend of het resultaat zijnde van zijn inschrijving of deelname aan een wedstrijd; of ze al dan niet rechtstreeks of onrechtstreeks gevolgen zijn van een nalatigheid of een fout der organisators, hun vertegenwoordigers of hun aangestelden, van de RACB Sport en B.O.R.A.".

De sluiting der inschrijvingen aan enkel recht moet minstens 10 dagen voor een wedstrijd gebeuren. Na deze termijn zullen de organisators nieuwe inschrijvingsaanvragen mogen aanvaarden met verhoogd recht, indien het aantal vastgesteld door de homologatiefiche van de omloop, het parcours of het bijzonder reglement van de wedstrijd, niet overschreden wordt. De piloten die zich na de termijn met enkel recht inschrijven, zullen geen verhaal hebben indien hun aanvraag niet zou aanvaard worden.

De volledige lijst der inschrijvingen zal, ten laatste de dag volgend op de sluiting van der inschrijvingen met enkel recht, gestuurd worden naar het Secretariaat van B.O.R.A. en van RACB Sport. De inschrijvingsbulletins van elke piloot zullen op de wedstrijddag overhandigd worden aan de Sportcommissarissen. De organisators worden verzocht slechts volledig ingevulde en ondertekende inschrijvingen te aanvaarden, vergezeld van het inschrijvingsrecht.

Inschrijvingen voor de SRX-Cup gebeuren via de promotor Zelos.

Contactpersoon= Jerome Fontaine tel +32498405312

Eerbiediging der inschrijvingen:

Elke wijziging van het inschrijvingsformulier is verboden, behalve in de gevallen voorzien door het reglement. Een deelnemer heeft echter het recht het voertuig dat opgegeven werd op de inschrijvingsaanvraag te wijzigen door een ander in dezelfde divisie en dit tot op het moment van de technische controles **behalve in de SRX-Cup**.

ARTICLE 9 - ASSURANCES

Voir règlement sportif national - généralités.

ARTICLE 10 - AUTORISATION DES POUVOIRS PUBLICS

Les organisateurs des épreuves Off-Road doivent obtenir des Pouvoirs Publics compétents les autorisations requises.

Tout manquement à ces obligations met en cause la responsabilité des organisateurs à l'égard de B.O.R.A. et des participants. Le ou les Commissaires Sportifs délégués par la Commission Sportive de B.O.R.A. exigeront les autorisations citées pour l'épreuve à laquelle ils sont désignés.

Si l'épreuve devait être arrêtée ou supprimée, pour défaut d'autorisation des Pouvoirs Publics, les organisateurs devront rembourser les droits d'engagements aux concurrents.

ARTICLE 11 - LICENCES CONCURENTS ET PILOTES

Voir Prescriptions du RACB Sport.

ARTICLE 12 - DIRECTEUR DE COURSE, COMMISSAIRES

Le règlement de l'épreuve indiquera l'identité du Directeur de Course et au moins de deux Adjointes. Ils devront également préciser l'identité du Secrétaire du Meeting et du Chef des Services de Sécurité. Voir aussi Art. 8.

A chaque épreuve La Commission Sportive désignera un ou plusieurs Commissaires Sportifs. Ces Commissaires Sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter les règlements ainsi que les programmes. Ils jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve du droit d'appel.

Une épreuve sur plusieurs jours résulte automatiquement dans le fait que le club organisateur est tenu à offrir un logement aux Commissaires sportifs appointés (distance de > 50 km).

ARTICLE 13 - ENGAGEMENT AUX EPREUVES

Les demandes d'engagement et toute autre information diverse seront disponible électroniquement et/ou digitalement via les sites internet et « social media » des organisateurs et/ou BORA.

Chaque bulletin de demande d'engagement portera obligatoirement la mention suivante:

“Par le fait de son engagement, le concurrent et le(s) conducteur(s) dégagent le RACB Sport, B.O.R.A., 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 mortelles ou autres provenant ou résultant de son engagement ou de sa participation à l'épreuve, qu'elles soient ou non conséquence directe ou indirecte d'une négligence ou d'une faute des dits organisateurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du RACB Sport. ou de B.O.R.A.”.

La clôture des demandes d'engagements à droit simple est fixée au plus tard 10 jours avant la date de l'épreuve. Passé ce délai les organisateurs seront libres d'accepter de nouvelles demandes, à droit majoré, à condition de ne pas dépasser le nombre fixé par la fiche d'homologation de la piste, du parcours ou du règlement particulier de l'épreuve. Les pilotes inscrits en dehors du délai à droit simple n'auront aucun recours si leur demande n'est pas acceptée.

La liste complète des engagés sera adressée, au plus tard le lendemain du jour limite des inscriptions à droit simple, au Secrétariat de RACB Sport et de B.O.R.A. Les bulletins des demandes d'engagement de chaque pilote devront être remis aux Commissaires Sportifs le jour de l'épreuve. Les organisateurs sont invités à n'accepter que les bulletins d'engagement complétés entièrement, signés et accompagnés du droit d'inscription.

Les engagements pour la SRX-Coupe sont organisés vi le promoteur Zelos.

Personne de Contact= Jerome Fontaine tel +32498405312

Respect des engagements:

Toute modification à la demande d'engagement est interdite sauf dans les cas prévus par le règlement.

Toutefois, le concurrent a le droit de remplacer la voiture déclarée sur la demande d'engagement par une autre de la même division et cela jusqu'au moment des vérifications techniques, sauf pour les voitures de la SRX-Coupe.

Gevolgen:

Door zijn inschrijving erkent elke deelnemer als enige bevoegde instantie, het College van Sportcommissarissen van B.O.R.A., de Tuchtraad en de Sportrechtbank van de RACB Sport, bij uitsluiting van enige andere juridische instantie of arbitrage en verklaart zich onvoorwaardelijk te onderwerpen aan hun autoriteit, zoals vastgelegd in het huidige algemene reglement, ongeacht de reglementeringen en toekomstige particuliere reglementen. Iedere deelnemer verbindt er zich ook toe aan deze wedstrijd deel te nemen, uitgezonderd bij degelijk vastgesteld geval van heerkraft; hij stelt zich borg voor het gedrag van zijn piloot en zijn mecanicien(s), waarvoor hij, in geval van overtreding, persoonlijk aansprakelijk blijft. Iedere valse aanduiding aangebracht op het inschrijvingsformulier is een inbreuk en kan de diskwalificatie van de deelnemer tot gevolg hebben en dit onder voorbehoud van andere en/of strengere sancties. Indien een regelmatig ingeschreven deelnemer zich wegens heerkraft in de onmogelijkheid bevindt aan deze wedstrijd deel te nemen, moet hij de organisator zo snel mogelijk en ten laatste voor het afsluiten van de administratieve controle schriftelijk of telefonisch hiervan verwittigen.

Afgelastingen:

In geval van afgelasting van de wedstrijd is alleen de organisator verantwoordelijk. Hij moet daarom ook alle betrokken personen en instanties waarschuwen door eigen middelen, hetzij via de pers, hetzij via de radio.

ARTIKEL 14 - HOMOLOGATIE

Algemeenheden:

Voor elke wedstrijd dient elke omloop, gebouwd volgens de huidige voorschriften van de FIA, een homologatie te laten doen door een afgevaardigde van B.O.R.A. Van deze homologatie zal een rapport gemaakt worden met de opmerkingen en noodzakelijke wijzigingen die voor de wedstrijd moeten gedaan worden. De op de wedstrijddag aanwezige Sportcommissaris dient de verwezenlijking ervan na te gaan. De gehele of gedeeltelijke niet naleving van de opgelegde wijzigingen kan de schorsing van de wedstrijd tot gevolg hebben.

Gevolgen:

Een volledig gunstige homologatie dient niet voor elke wedstrijd hernieuwd te worden, voor zover de omloop strikt overeenstemt met deze beschreven op de homologatiefiche. Elke wijziging, zelfs van lichte aard, dient door de organisator aan B.O.R.A. meegedeeld te worden. De geldigheid van de verleende homologatie is beperkt tot drie jaar.

Termijn:

De homologatieaanvraag dient ten laatste 60 dagen voor de wedstrijddatum op het Secretariaat van B.O.R.A. ingediend te worden, vergezeld van een plan in twee exemplaren (schaal 1/10.000 en 1/25.000).

Procedure:

Een afgevaardigde van B.O.R.A. zal zich, in het bezit van de homologatieaanvraag, ter plaatse begeven ten laatste 40 dagen voor de wedstrijd. Na het bezoek zal een rapport opgesteld worden met vermelding van de aan te brengen wijzigingen. Deze zal door de organisator aan de Sportcommissaris overhandigd worden voor de wedstrijd.

Deelname in de onkosten:

De deelname in de onkosten van elke homologatie belooft € 200 door de organisatoren te betalen aan B.O.R.A..

N.B.: De Sportcommissie mag op gelijk welk moment overgaan tot een controle-inspectie op een reeds gehomologeerd circuit en kan haar standpunt t.o.v. de vroeger toegestane homologatie wijzigen. Voor de FIA wedstrijden zijn de voorschriften van de FIA van toepassing. De organisatoren van zulke wedstrijden moeten aan het Secretariaat van B.O.R.A. de gedetailleerde voorschriften vragen, voor deze homologatie, evenals het lastenkohier.

ARTIKEL 15 - VLAGGEN EN SIGNALISATIE

Zie sportreglement, art.16.2. en 16.3.

Effects:

Par son engagement, tout concurrent reconnaît comme seules instances compétentes dans le domaine sportif, le Collège des Commissaires Sportifs de B.O.R.A., le Conseil de Discipline et le Tribunal Sportif du RACB Sport, à l'exclusion de toute autre instance juridique ou d'arbitrage et déclare adhérer et se soumettre inconditionnellement à leur autorité telle qu'elle est définie dans le présent règlement général, sans préjudice des réglementations et règlements particuliers futurs. Il s'oblige également à prendre part à l'épreuve sauf en cas de force majeure dûment établi; il répond en outre des faits de son conducteur et de ses mécaniciens, avec lesquels il sera solidairement responsable en cas d'infraction. Toute indication fautive reproduite au bulletin d'engagement constituera une infraction et pourra donner lieu à la disqualification du concurrent sans préjudice de sanctions autres ou plus graves. Si un concurrent, régulièrement inscrit, se trouve dans l'impossibilité de prendre part à l'épreuve par suite d'un cas de force majeure, il lui appartient d'en avertir par écrit ou par téléphone, l'organisateur aussitôt que possible et au plus tard avant la clôture des contrôles administratifs.

Annulations:

En cas d'annulation d'une épreuve, l'organisateur est seul responsable mais doit de ce fait avertir les personnes et instances intéressées, par ses propres moyens, soit par la presse, soit par la radio.

ARTICLE 14 - HOMOLOGATION

Généralités:

Tout circuit, construit conformément aux prescriptions actuelles de la FIA, doit subir, avant toute épreuve, une homologation par le représentant B.O.R.A. Cette homologation sera sanctionnée par un rapport reprenant les remarques et modifications nécessaires et devant être apportées avant l'épreuve. Le Commissaire Sportif, présent le jour de l'épreuve, devra vérifier la réalisation totale ou partielle des modifications imposées. Le non-respect total ou partiel des modifications imposées, pourra être sanctionnée d'une interdiction de courir l'épreuve.

Effets:

Une homologation entièrement favorable ne devra être renouvelée à chaque épreuve du moins si le circuit reste strictement identique à celui décrit sur la fiche d'homologation. Toute modification, même jugée mineure, devra être signalée à B.O.R.A. par l'organisateur. La validité d'une homologation accordée est limitée pour la durée de trois ans.

Délai:

La demande d'homologation devra parvenir au Secrétariat de B.O.R.A. au plus tard 60 jours avant la date de l'épreuve accompagnée d'un plan en deux exemplaires (situation carte 1/10.000 et 1/25.000).

Procédure:

Munie de la demande d'homologation, un délégué de B.O.R.A. se rendra sur le circuit au plus tard 40 jours avant la date de l'épreuve. La visite du délégué sera sanctionnée d'un rapport reprenant les remarques. Ce rapport sera remis par l'organisateur au Commissaire Sportif avant l'épreuve.

Participation aux frais:

Chaque homologation demandera une participation aux frais de € 200 payables par l'organisateur lors de l'homologation du délégué de B.O.R.A.

N.B.: A tout moment, la Commission Sportive peut décider d'effectuer une inspection de contrôle sur un parcours déjà homologué et peut modifier sa position concernant l'homologation accordée précédemment.

Pour les épreuves FIA, les prescriptions de la FIA sont de stricte application. Les organisateurs de telles épreuves doivent demander au Secrétariat de B.O.R.A. les prescriptions détaillées pour cette homologation ainsi que le cahier de charge.

ARTICLE 15 - DRAPEAUX ET SIGNALISATION

Voir Règlement sportif, art. 16.2 et 16.3.

ARTIKEL 16 - VEILIGHEID OMLOOP

1. BAANPOSTEN:

De organisatoren zijn eraan gehouden langs de ganse omloop posten van Baancommissarissen te voorzien, in het bezit van de reglementaire vlaggen, volgens Bijlage "H" van de Internationale Sportcode. Elke post moet oogcontact kunnen houden met de voorgaande en met de volgende: de maximale afstand tussen deze posten is 200 m.

De organisatoren zullen het aantal baanposten, zoals vermeld in het homologatierapport, nauwkeurig naleven. Er zullen minstens twee commissarissen per post zijn. De posten zullen een open verbinding hebben met de Wedstrijdleiding. Elke post zal voorzien zijn van minstens twee draagbare brandblussers met een inhoud van 6 kg. Het is verplicht op elke post een deken, borstel en schop ter beschikking te stellen.

2. VEILIGHEIDSMATREGELEN TEN AANZIEN VAN HET PUBLIEK:

Zie Huidige Voorschriften FIA

De bezoekers dienen erop gewezen te worden dat zij de wedstrijden op eigen risico bijwonen daar de toeschouwers, in geval van ongeval, geen enkel verhaal hebben tegenover de RACB Sport - B.O.R.A., de organisatoren van de wedstrijden, het personeel dat voor om het even welke titel belast wordt met het verloop, noch tegen de eigenaar(s) van de omloop.

3. VEILIGHEIDSMATREGELEN VOOR HET WAGENPARK

De stands en de overige plaatsen voorbehouden aan de deelnemers moeten op dezelfde wijze beschermd worden als deze toegankelijk voor het publiek (behalve wanneer de paddock zich op zodanige afstand van het circuit bevindt, dat er geen gevaar kan bestaan).

4. ALGEMENE MAATREGELEN:

Op het circuit dienen tenminste één ziekenwagen, onder de verantwoordelijkheid van een dokter, en voldoende Rode Kruis personeel aanwezig te zijn.

Met ziekenhuizen in de naaste omgeving dienen regelingen getroffen te worden voor de mogelijke opname van gewonden.

ARTIKEL 17 - PUBLICITEIT

Teneinde de opgang van de "Alle Terreinen" sport in de hand te werken, veroorlooft B.O.R.A. het dragen van publiciteit op de aan de officiële wedstrijden deelnemende wagens en langsheen de omlopen, mits volgende voorwaarden en steeds in overleg met de inrichtende club:

- B.O.R.A. behoudt zich het recht voor om in speciale gevallen, publiciteit te doen plaatsen op het terrein, in het bijzonder reglement van de wedstrijd, in de programma's en op de voertuigen in bepaalde wedstrijden, en laat de verkoop en tentoonstelling van producten zijner sponsors toe, dit binnen de omheining van de omlopen, uitgenomen dranken.
- Zie Nationale Sportreglementen

ARTIKEL 18 - TIJDOPNAME

De tijdopname van elke Off-Road wedstrijd geschiedt minstens in 1/100 seconde bij automatische tijdwaarneming. De tijdopname dient verplicht te gebeuren door tijdopnemers erkend door B.O.R.A.. Tenminste één tijdopnemer zal ter plaatse blijven tot het eind van de klachtentermijn. De organisatoren worden verzocht, vlak tegenover de tijdopnamelij, voor de tijdopnemers een overdekte plaats te voorzien die voldoende comfort biedt om hun taak optimaal te volbrengen.

ARTIKEL 19 - TECHNISCHE CONTROLE

De Technische Controle voor de wedstrijden wordt verplicht uitgevoerd door de Technische Commissarissen van de RACB Sport.

De organisatoren dienen steeds een degelijke ruimte voor het uitvoeren van de technische controle te voorzien.

De Technische Commissarissen zullen vergoed worden volgens een vast barema van RACB Sport. Een wedstrijd over meerdere dagen houdt automatisch in dat er slaapgelegenheden worden geboden door de organiserende club aan de aangeduide technische commissarissen (afstand > 50 km). Het is wenselijk dat elke organisator twee personen afvaardigt om de Technische Commissie bij te staan. De technische Controle van de voertuigen zal voor elke wedstrijd gedaan worden, behoudens uitzonderlijk geval. De technische controle van de voertuigen zal geschieden volgens de timing van het particuliere reglement. Een bijkomende controle kan uitgevoerd worden op gelijk welk ogenblik van de wedstrijd, klachtentermijn inbegrepen.

ARTICLE 16 - SECURITE CIRCUIT

1. POSTES DES COMMISSAIRES:

Les organisateurs seront tenus de disposer le long du (des) parcours des postes de Commissaires de Route, munis des drapeaux réglementaires conformément à l'Annexe H du Code Sportif International. Chacun des postes devra communiquer à vue avec le précédent et le suivant, la distance entre ces postes n'excédant pas 200 m.

Les organisateurs veilleront à respecter scrupuleusement le nombre de poste de Commissaires repris sur la fiche d'homologation.

Il y aura minimum deux Commissaires par poste. Les postes seront en liaison ouverte avec la Direction de Course. Chaque poste sera équipé d'au moins deux extincteurs portatifs qui auront chacun une capacité de 6 kg minimum. Il est obligatoire de munir chaque poste d'une couverture, brosse et pelle.

2. MESURES DE SECURITE RELATIVES AU PUBLIC:

Voir prescriptions actuelles FIA

L'attention du public admis à titre onéreux, devra être attirée sur le fait qu'il assiste aux épreuves à ses propres risques et périls, étant entendu que, en cas d'accident les spectateurs n'auront aucun recours contre le RACB Sport - B.O.R.A., les organisateurs des épreuves, le personnel chargé à un titre généralement quelconque de leur déroulement, ni contre le(s) propriétaire(s) du circuit.

3. MESURES DE SECURITE RELATIVES AU PADDOCK :

Les stands et les autres quartiers réservés aux participants feront l'objet de mesures de protection identiques à celles prévues pour les aires accessibles au public (à moins que ces endroits soient suffisamment éloignés du circuit pour que tout danger soit exclu).

4. MESURES GENERALES:

Sur le circuit devront se trouver au moins une ambulance sous la responsabilité d'un médecin et une équipe adéquate de personnel de la Croix Rouge. Avec les hôpitaux les plus rapprochés des dispositions devront être prises, en prévision de la nécessité éventuelle d'y évacuer des blessés.

ARTICLE 17 - PUBLICITE

Afin de favoriser la hausse du Sport Tout Terrain, B.O.R.A. autorise le port de publicité sur les voitures participantes aux épreuves officielles et le long des parcours de ces épreuves dans les conditions suivantes:

- B.O.R.A. se réserve le droit pour des cas spéciaux, de faire placer de la publicité tant sur le terrain, dans le règlement particulier de l'épreuve, le programme et sur les véhicules lors de certaines compétitions et autorise l'exposition de la vente de produits de ses sponsors dans l'enceinte des pistes et circuits, à l'exception des boissons.
- Voir également la réglementation nationale.

ARTICLE 18 - CHRONOMETRAGE

Le chronométrage de toute épreuve Off-Road est fait minimum automatiquement au 1/100 de seconde. Le chronométrage de toute épreuve est obligatoirement réalisé par des chronométreurs reconnus par B.O.R.A. Ceux-ci seront indemnisés suivant le barème repris dans les Prescriptions du RACB Sport. Au moins un chronométreur doit rester présent jusqu'à la fin du délai de réclamation. Les organisateurs sont priés de mettre à la disposition des chronométreurs en face de la ligne de chronométrage, un emplacement couvert présentant les conditions de confort afin de mener à bien leur mission.

ARTICLE 19 - CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle technique des épreuves sera effectué obligatoirement par les commissaires techniques du RACB Sport.

Les organisateurs devront prévoir un emplacement convenable pour effectuer le contrôle technique pour les véhicules présentés.

Les commissaires techniques seront indemnisés selon un barème fixe de RACB SPORT. Une épreuve sur plusieurs jours résulte automatiquement dans le fait que le club organisateur est tenu à offrir un logement aux Commissaires techniques appointés (distance de > 50 km). Il serait souhaitable que chaque organisateur délègue deux personnes pour assister la Commission Technique.

Le contrôle technique des voitures devra être effectué avant l'épreuve, sauf cas spécial. Le contrôle technique des voitures sera effectué suivant le timing du règlement particulier. Un contrôle supplémentaire pourra avoir lieu à n'importe quel moment de l'épreuve y compris le délai de réclamation.

ARTIKEL 20 - KLASSEMENTEN

Dertig minuten na het uithangen van de klassementen van een wedstrijd wordt dit definitief na officialisatie door het College van Sportcommissarissen.

ARTIKEL 21 - PRIJZEN

Zie *Bijzonder Wedstrijdreglement*.

ARTIKEL 22 - ALGEMENE MAATREGELEN

De organisatoren hebben tot plicht deze voorschriften en hun aanhangsels strikt toe te passen. Geen enkele verontschuldiging, gebaseerd op het niet kennen van de Internationale Sportcode en de Sportvoorschriften en hun aanhangsels, zal worden aangenomen, zomin vanwege de organisators als vanwege de piloten.

Elke nalatigheid van een organisator vastgesteld door de Sportcommissaris van dienst kan zich bestraft zien met een boete gaande van € 50 tot € 250. De graad van verantwoordelijkheid zal beslissend zijn voor het bepalen van de boetes, beslist bij meerderheid der stemmen door het Bureau van de Sportcommissie B.O.R.A.

ARTIKEL 23 - DOORLAATBEWIJZEN

De leden van de Sportcommissie van B.O.R.A., zoals vermeld in dit reglement, zullen vrije toegang hebben tot de omloop bij eender welke Off-Road wedstrijd, in België georganiseerd.

Elke piloot, die deelneemt aan de wedstrijd, heeft recht op 6 gratis doorlaatbewijzen, piloot inbegrepen. In de SRX-Cup heeft elke ingeschreven wagen de rechten ipv de piloten.

ARTIKEL 24 - BEVOEGDHEID

Alleen B.O.R.A., samen met RACB Sport, is bevoegd om aan huidig sportreglement wijzigingen, toevoegingen en weglatingen, welke zij nuttig oordeelt, aan te brengen. Zij doet oppermachtig uitspraak over alle kwesties op het Belgische Grondgebied, die betrekking hebben op de toepassing van huidig reglement en zijn aanhangsels.

Dit reglement werd goedgekeurd door de Beheerraad van B.O.R.A. op 23 januari 2018.

ARTICLE 20 - CLASSEMENTS

Trente minutes après l'affichage, les classements d'une épreuve deviennent définitifs, après leur officialisation par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 21 - PRIX

Voir Règlement Particulier de l'épreuve.

ARTICLE 22 - MESURES D'ORDRE GENERAL

Les organisateurs ont pour devoir d'appliquer strictement les prescriptions et leurs annexes. Il ne sera admise aucune excuse fondée sur l'ignorance du Code Sportif International et des présentes Prescriptions Sportives ainsi que de ses annexes, tant de la part des organisateurs que des pilotes. Toute carence concernant une organisation, constatée par le Commissaire Sportif responsable, pourra se voir infliger d'une amende allant de € 50 à € 250. Le degré de responsabilité sera déterminant pour l'importance de cette amende, décidé à la majorité des voix du Bureau de la Commission Sportive de B.O.R.A.

ARTICLE 23 - LAISSEZ-PASSER

Les membres de la Commission Sportive de B.O.R.A., (étant membres du collège), munis de leur badge officiel, auront libre accès à la piste de toute épreuve mise sur pied par un organisateur belge d'une épreuve Off-Road.

Chaque pilote, participant à l'épreuve, a droit à 6 accès gratuits, pilote compris. Pour la SRX-Coupe la voiture inscrite aura les droits à la place des pilotes.

ARTICLE 24 - COMPETENCE

B.O.R.A. est seule qualifiée, avec RACB Sport, pour apporter au présent règlement sportif toutes modifications, adjonctions ou suppressions qu'elle jugerait utiles. Elle statuera souverainement sur toutes les questions soulevées sur le territoire belge et relatives à l'interprétation du présent règlement et de ses annexes.

Ce règlement est approuvé par le Conseil d'administration B.O.R.A. le 23/01/2018.



Belgian Rallycross Championship

Sportreglement 2018

HOOFDSTUK III - ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

ARTIKEL 1

Alleen B.O.R.A. "Belgian Off-Road Association" is erkend door de Royal Automobile Club of Belgium om Off-Road competities, onder gelijk welke vorm, in België te beheren.

ARTIKEL 2

De Belgische organisators van Off-Road wedstrijden en piloten die aan deze wedstrijden deelnemen, moeten zich bijgevolg onderwerpen aan de voorschriften van het huidige sportreglement en zijn aanhangsels, met inbegrip van het specifiek SRX-cup reglement.

In een bijlage I zullen voor elke wedstrijd telkens de namen van de officiële, sport- en technische commissarissen en tijdopnemers van dienst vermeld worden, evenals elke bijzonderheid die afwijkt van dit reglement. In zoverre het geen wijzigingen betreft van het aanvangsuur en/of de wedstrijddatum zult U deze bijlage kunnen consulteren op het officiële uithangbord vanaf de aanvang van de administratieve controle van de betrokken wedstrijd.

Dit wedstrijdreglement is geldig voor de wedstrijden, georganiseerd in 2018, die meetellen voor Divisies van het BORARX Belgian Rallycross Championship.

ARTIKEL 3: BEREKENING VAN HET KAMPIOENSCHAP

- 3.1. Om in de eindstand van het Belgisch kampioenschap opgenomen te worden, is een deelname aan 2 wedstrijden van dit kampioenschap vereist.
- 3.2. De berekening van het Belgisch Kampioenschap
 - Voor de Div SC, SN+ en -, S1600: maximum 7 resultaten waarvan de 6 beste worden weerhouden.
 - SRX-Cup : maximum 6 resultaten waarvan de 5 beste worden weerhouden
 - XC-Junior Cup: maximum 5 resultaten waarvan de 4 beste worden weerhouden
 - XC-Cup (tot 600 cc): maximum 8 resultaten waarvan de 6 beste worden weerhouden
- 3.3. Algemene regels
 - Een diskwalificatie kan niet als schrapwedstrijd worden erkend.
 - Het resultaat na een diskwalificatie wegens niet-conformiteit kan een schrapping uit het kampioenschap betekenen.
 - Het Kampioenschap zal afgesloten worden op de laatste wedstrijd van het seizoen.
 - Het klassement van het lopende kampioenschap zal definitief zijn de dag waarop het resultaat van de laatste wedstrijd van het kampioenschap definitief wordt.



Belgian Rallycross Championship

Règlement sportif 2018

CHAPITRE III – PRESCRIPTIONS GENERALES

ARTICLE 1

B.O.R.A., “Belgian Off-Road Association”, est seule reconnue par le Royal Automobile Club of Belgium pour régir les compétitions Off-Road, sous quelle que forme que ce soit.

ARTICLE 2

Les organisateurs belges d'épreuves d'Off-Road et les concurrents participant à ces épreuves doivent en conséquence se soumettre aux prescriptions du présent règlement sportif et de ses annexes, y compris la réglementation de la SRC-Coupe.

Dans l'additif I, par épreuve, les noms des contrôleurs techniques, des chronométreurs de services, des commissaires sportifs ainsi que de la direction de course seront repris. Il en sera de même pour tout ce qui changera par rapport à ce règlement. Pour autant qu'il n'y a pas de modification concernant le timing ou la date de l'épreuve, l'additif I sera consultable sur le tableau d'affichage dès le début des contrôles administratifs.

Ce règlement concerne les épreuves mentionnées ci-dessous qui se dérouleront en 2017, comptant pour le Belgian Rallycross Championship pour toutes les Divisions.

ARTICLE 3: CALCUL DU CHAMPIONNAT

3.1. Pour être retenu au classement final du Championnat de Belgique, une participation à 2 épreuves du championnat est obligatoire.

3.2. Le calcul du Championnat de Belgique:

- Pour les Div SC, SN+ et -, S1600: maximum 7 résultats dont les 6 meilleurs seront retenus.
- SRX-Cup : maximum 6 résultats dont les 5 meilleurs seront retenus
- XC-Junior Cup: maximum 5 résultats dont les 4 meilleurs seront retenus
- XC-Cup (tot 600 cc): maximum 8 résultats dont les 6 meilleurs seront retenus

3.3. Règles généraux

- Le résultat d'une disqualification ne peut être un résultat scratch.
- Le résultat après une disqualification pour non-conformité pourra entraîner la disqualification du championnat.
- Le Championnat sera clôturé par les résultats de la dernière épreuve de la saison.
- Le Classement du Championnat sera enterré et donc définitif le jour où le résultat de la dernière épreuve de Championnat sera définitif

3.4. Kalender 2018 – Belgisch kampioenschap

		Tellend voor	
25 februari	METTET	SC, SN + en -, S1600, XC (Sprintcars <600 cc)	http://www.mettetmotor.com
4 maart	MAASMECHELEN	XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
22 april	VALKENSWAARD	SC, SN + en -, S1600, SRX	
11,12 -13/5	METTET (WRX)	SRX, XC Junior	http://www.mettetmotor.com
16-17 juni	BUXTEHUDE	SC, SN + en -, S1600	http://www.racb-bora.com
16-17 juni	VALKENSWAARD	SRX	
8 juli	MAASMECHELEN	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior, XC (Sprintcars <600 cc)r	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
4-5 augustus	MAASMECHELEN	Grote prijs XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
19 augustus	ARENDONK	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior	
9 september	MAASMECHELEN	XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
16 september	VALKENSWAARD	XC Junior	
23 september	ARENDONK	SC, SN + en -, S1600, XC (Sprintcars <600 cc)	
7 oktober	MAASMECHELEN	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior, XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d

ARTIKEL 4

4.1. Het Belgian Rallycross Championship is voorbehouden aan piloten met een geldige vergunning

- Internationale RX
 - Nationale Rx
 - Nationale RX-Stage: enkel voor SuperNational SRX-Cup piloten.
 - Nationale XC Junior: enkel voor de deelnemers aan deze klasse
- Voor meer details : zie website www.racb.com.

4.2. De volgende titels zullen toegekend worden:

- Kampioen van België Rallycross SuperCars
- Kampioen van België Rallycross Super1600
- Kampioen van België Rallycross SuperNationals+
- Kampioen van België Rallycross SuperNationals-
- Winnaar SRX-Cup
- Kampioen XC and XCJunior

4.3. De Belgische Kampioenen zullen bekroond worden door de RACB Sport met bekens voor de eerste drie plaatsen en door B.O.R.A. voor de eerste vijf (met een maximum van 60% van het aantal geklasseerden). Een ongeldige afwezigheid zal door het Bureau van de Sportcommissie beboet worden met 500 EUR.

4.4. Minimum aantal vereiste wedstrijden (niet van toepassing voor XC Junior)

Om een kampioenschapstitel geldig toe te kennen dient de titularis minstens 5 resultaten behaald te hebben. Indien een bepaalde klasse minder dan 3 deelnemers heeft voor een wedstrijd, kunnen er geen punten worden toegekend voor het kampioenschap.

3.4. Calendrier 2018– Championnat de Belgique

		Tellend voor	
25 février	METTET	SC, SN + en -, S1600, XC (Sprintcars <600 cc)	http://www.mettetmotor.com
4 mars	MAASMECHELEN	XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
22 avril	VALKENSWAARD	SC, SN + en -, S1600, SRX	
11,12 -13/5	METTET (WRX)	SRX, XC Junior	http://www.mettetmotor.com
16-17 juin	BUXTEHUDE	SC, SN + en -, S1600	http://www.racb-bora.com
16-17 juin	VALKENSWAARD	SRX	
8 juillet	MAASMECHELEN	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior, XC (Sprintcars <600 cc)r	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
4-5 août	MAASMECHELEN	Grote prijs XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
19 août	ARENDONK	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior	
9 septembre	MAASMECHELEN	XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d
16 septembre	VALKENSWAARD	XC Junior	
23 septembre	ARENDONK	SC, SN + en -, S1600, XC (Sprintcars <600 cc)	
7 octobre	MAASMECHELEN	SC, SN + en -, S1600, SRX, XC Junior, XC (Sprintcars <600 cc)	http://duivelsbergcircuit.be/piloten/#1481401247165-bdfb06ec-c36d

ARTICLE 4

4.1. Le Belgian Rallycross Championship est réservé aux pilotes en possession d'une licence valable=

- Internationale RX
- Nationale RX
- Nationale RX Stage uniquement pour les SuperNationals et les SRX-Coupe

- Nationale XC Junior: uniquement pour les participants de cette classe

De plus amples détails peuvent être trouvés sur le site www.racb.com

4.2. Les titres suivants seront attribués:

- Champion de Belgique de Rallycross SuperCars
- Champion de Belgique de Rallycross Super1600
- Champion de Belgique de Rallycross SuperNationals+
- Champion de Belgique de Rallycross SuperNationals-
- Vainqueur de la Coupe SRX
- Champion XC et XC Junior

4.3. Les Champions de Belgique seront dotés de coupes par le RACB Sport pour les trois premières places et par B.O.R.A. pour les cinq premières places, (avec un maximum de 60% des participants dans la Division) à condition d'être présents aux remises des prix officielles. L'absence non justifiée sera pénalisée d'une somme de 500 EUR par le Bureau de la Commission Sportive.

4.4. Minimum nombre d'épreuves requis (pas d'application pour les XC Junior)

Pour se voir attribué valablement le titre de champion, le titulaire doit avoir obtenu minimum 5 résultats. Si une classe a moins de 3 participants lors d'une épreuve, il n'y aura pas d'attribution de points au championnat pour cette épreuve.

4.5. Klassering van de finalisten:

- Eerst de piloten/wagens die het aangegeven aantal ronden hebben voltooid, in de volgorde van het overschrijden van de aankomstlijn;
- Ten tweede de piloten/wagens, die NIET het aantal ronden hebben voltooid, worden geklasseerd volgens het aantal werkelijk verreden ronden;
- Ten derde de piloten/wagens, die uitgesloten zijn wegens twee valse starten, zullen individueel geklasseerd worden volgens hun startpositie;
- Ten vierde, de piloten/wagens, die NIET starten, zullen individueel geklasseerd worden volgens hun startpositie.
- Ten vijfde kan het College van Sportcommissarissen beslissen over elke plaats in de rangschikking die vrijgekomen is door een diskwalificatie wegens onsportief gedrag.

4.6. Enkel piloten (SRX-Cup wagens), gekwalificeerd als de 16 besten zullen kampioenschapspunten toegekend krijgen op de volgende manier:

20 - 17 - 15 - 13 - 12 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

4.7. Voor de piloten/wagens die met gelijke punten zouden eindigen zal het toekennen van de titel de rangschikking op volgende wijze worden uitgewerkt:

- men zal eerst rekening houden met het aantal eerste, tweede, derde, enz.. plaatsen behaald in de Kampioenschapswedstrijden;
- indien de gelijkheid blijft bestaan zal de uitslag van de laatste wedstrijd beslissend zijn.

4.8. Het Bureau van de Sportcommissie behoudt zich het recht voor om aan onderhavig reglement wijzigingen aan te brengen, indien zij dit nodig acht.

4.5. Classement des finalistes:

- Premièrement les pilotes, qui ont effectué le nombre de tours prévus dans l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée;
- Deuxièmement, les pilotes N'AYANT PAS effectué le nombre de tours prévus seront classés dans l'ordre du nombre de tours effectués;
- Troisièmement, les pilotes exclus de la finale pour 2 départs anticipés, seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ;
- Quatrièmement, les pilotes n'ayant pas pris le départ, seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ.
- Cinquièmement le Collège des Commissaires sportifs peut décider de toute place au classement libéré à cause d'une disqualification pour comportement antisportif.

4.6. Seuls les pilotes, qualifiés comme étant des 16 meilleurs, se verront attribuer des points de championnat de la façon suivante:

20 - 17 - 15 - 13 - 12 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

4.7. Pour les pilotes dont le total des points en fin d'année serait identique pour l'attribution d'un titre de Champion de Belgique, le départage se fera de la façon suivante:

- il sera tenu compte des points obtenus dans l'ordre des meilleurs n'ayant pas été retenus;
- si l'égalité devait encore subsister, il sera tenu compte des premières, deuxièmes, troisièmes, etc.. place obtenues dans les épreuves du Championnat;
- si l'égalité devait encore subsister, le résultat de la dernière épreuve sera déterminant.

4.8. Le bureau de la Commission sportive se réserve le droit d'apporter des changements au présent règlement, quand il le juge nécessaire.

HOOFDSTUK IV - STANDAARD REGLEMENT

- I. PROGRAMMA
- II. ORGANISATIE
- III. ALGEMENE BEPALINGEN
- IV. NAZICHTEN
- V. VERLOOP VAN DE WEDSTRIJD
- VI. UITSLAGEN - KLACHTEN
- VII. PRIJZEN - BEKERS

I. PROGRAMMA – zie part reglement

Voorbeeld:

07u45	09u30	Administratieve controles.
07u50	09u45	Technische controles
09u15	10u45	Vrije trainingen (enkel na adm en tech controles) – voldoende tijd voorzien!!!
10u00		Eerste vergadering Sportcommissie
10u55		Briefing piloten.
11u10		Start eerste reeks volgens deze startorde: XC Junior, XC, SN-, S1600, SRX-Cup, SN+, SC Tweede reeks, derde reeks
16u00		Start Q-Finales, semi Finals onmiddellijk gevolgd door Finales

25/01/2018: Publicatie van het reglement en aanvaarding van de inschrijvingen.
De prijsuitreiking zal plaatsvinden één uur na het officieel worden van de uitslag.

II. ORGANISATIE

1.2. Alle Rallycross wedstrijden zullen georganiseerd worden in overeenstemming met de internationale sportcode van de FIA, het reglement van de FIA met betrekking tot de Rallycross en de Rallycrosskampioenschappen, het nationaal reglement van de B.O.R.A., dit wedstrijdreglement en zijn bijlagen. Voor de afwijkingen primeert het Nationaal B.O.R.A. reglement op het FIA reglement.

1.2. De Belgische inrichters

- Maasmechelen:

Belgische Rallycross Vereniging vzw
Duivelsbergcircuit Opgrimbie

- Mettet

RUMESM a.s.b.l.
Circuit Jules Tacheny

- Arendonk

Vzw GLOSSO
Glossocircuit

1.3. Officiëlen: zie bijlagen van elke wedstrijd.

III. ALGEMENE BEPALINGEN

- 2. De wedstrijden tellen mee voor het Belgian Rallycross Championship 2018. Voor de SRX-Cup :zie ook specifiek reglement.
- 3. OMLOPEN: zie hoger

CHAPITRE IV – REGLEMENT STANDARD

- I. PROGRAMME
- II. ORGANISATION
- III. GENERALITES
- IV. VERIFICATIONS
- V. DEROULEMENT DE L'EPREUVE
- VI. RESULTATS - RECLAMATIONS
- VII. PRIX - COUPES

I. PROGRAMME – voir règlement particulier

Exemple

07h45	09h30	Vérifications administratives.
07h50	09h45	Vérifications techniques
09h15	10h45	Essais libres (après les contrôles admin et tech)
10h00		Première réunion du Collège des Comm. Sportifs
10h55		Briefing pilotes.
11h10		Départ première série par l'ordre suivante: XC Junior, XC, SN-, S1600, SRX-Cup, SN+, SC Deuxième série, troisième série
16h00		Q-Finales, semi Finales, Finales

25/01/2018: Publication de ce règlement et acceptation des demandes d'engagement.
La remise des prix aura lieu une heure après l'officialisation des résultats.

II. ORGANISATION

1.1. Toutes les épreuves de Rallycross seront organisées en conformité avec le Code Sportif International de la FIA, le règlement de la FIA régissant le Rallycross et les Championnats de Rallycross, le règlement national B.O.R.A., le présent règlement particulier et ces additifs. Le Règlement B.O.R.A. primera sur celui de la FIA pour les différences.

1.2. Les organisateurs belges

- Maasmechelen:	- Mettet	- Arendonk
Belgische Rallycross Vereniging vzw	RUMESM a.s.b.l.	Vzw GLOSSO
Duivelsbergcircuit Opgrimbie	Circuit Jules Tacheny	Glosso Circuit

1.3. Officiels: voir additif de chaque épreuve.

III. GENERALITES

- 2. Les épreuves comptent pour le Belgian Rallycross Championship 2017. Pour la SRX-Coupe : voir règlement spécifique.
- 3. CIRCUITS: voir plus haut.

4. TOEGELATEN VOERTUIGEN

- a) **SuperCars**: Toerismewagens gehomologeerd in Groep A en N, conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255). De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan en **RX Silhouette**. De voertuigen moeten gesloten modellen zijn met vast dak en niet van het cabriolet-type.
- b) **Super1600**: Toerismewagens gehomologeerd in Groep A en N met voorwielaandrijving en atmosferische motor met een maximale cilinderinhoud van 1600 cm³, conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255). De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan. De voertuigen moeten gesloten modellen zijn met vast dak en niet van het cabriolet-type.
- c) **SuperNationals+**: Toerismewagens en GT-wagens, met uitzondering van 4-wiel aangedreven, maar conform aan de nationale reglementen en met een cilinderinhoud van meer dan 2.000 cm³.
- d) **SuperNationals-**: Toerismewagens en GT-wagens, met uitzondering van 4-wiel aangedreven, maar conform aan de nationale reglementen en met een maximale cilinderinhoud van 2000 cm³.
- e) **SRX-Cup** : SsangYong merken kampioenschap : zie specifiek reglement.
- f) **XC en XCJunior**:
XC hebben een maximumcilinderinhoud van 600 cc. Voor meer details : zie apart reglement

In de Divisies vermeld onder 1 en 2 worden ook wagens toegelaten die niet gehomologeerd zijn, mits toekenning van een nationaal technisch paspoort, te verkrijgen VOOR de inschrijving van een wedstrijd bij de technische commissie. De contactpersoon zal door de RACB Sport worden aangeduid voor elke wedstrijd afzonderlijk. Specifieke technische vragen voor de SRX-Cup worden beantwoord door Koen Pauwels 0475/313022 en de XC Junior klasse wordt door Jerome Fontaine gestuurd tel 0498/405312

5. TOEGELATEN DEELNEMERS

Zie Nationaal Sportreglement.

6. INSCHRIJVING VOOR DE WEDSTRIJD

- 6.1. In geen geval mag een regelmatig ingeschreven deelnemer voor een Belgische proef, op dezelfde datum deelnemen aan een buitenlandse proef, op uitzondering van een FIA Kampioenschapswedstrijd en dit op straf van diskwalificatie uit het lopend kampioenschap.
- 6.2. De aanvraag tot inschrijving dient via de website, per post of via e-mail te gebeuren. Details zie "Kalender".
- 6.3. De organisator behoudt zich het recht voor een deelnemer of piloot te weigeren **met opgave** van de reden. (Art. 74 Internationale Sportcode).
Zie ook Art. 13 van het Algemeen B.O.R.A. reglement.

7. INSCHRIJVINGSRECHT

- 7.1. Het inschrijvingsrecht bedraagt voor de deelnames in SC, SN en S1600:
 - eerste datum van sluiting (10 dagen voor de wedstrijd): max € 200
 - tweede datum van sluiting : € 250Regerende Belgische BORA-kampioenen betalen geen inschrijvingsrecht.
Het inschrijvingsrecht voor de Junior Rx klasse bedraagt € 50.
- 7.2. De aanvraag tot inschrijving zal slechts aanvaard worden indien het inschrijvingsgeld volledig voldaan is.
- 7.3. Het inschrijvingsrecht zal slechts terugbetaald worden indien:
 - a) met opgave van reden, de inschrijving geweigerd wordt door de organisator;
 - b) de wedstrijd afgelast wordt;
 - c) de deelnemer zich afmeldt voor het einde van de technische controle.

8. VERZEKERINGEN

B.O.R.A. heeft 2 globale polissen onderschreven bij de maatschappij AXA: Burgerlijke aansprakelijkheid (700.556.963) en Collectieve Gemeen recht (700.593.826). Elke organisatie van een Off road wedstrijd op Belgische bodem, dient via deze contracten verzekerd te worden.

4. VEHICULES ADMIS

- a) **SuperCars**: Homologuées en Groupe A et conformes à l'Annexe J - Groupe A (Articles 251 à 255), les modifications énumérées aux articles 2 et 3 ci-après sont autorisées **et RX-Silhouette**. Les véhicules doivent être des modèles de toit rigide, les Cabriolets ne sont pas acceptés.
- b) **Super1600**: Homologuées en Groupe A de deux roues motrices de type traction, moteurs atmosphériques d'une cylindrée limitée à 1600 cm³ et conformes à l'Annexe J - Groupe A (Articles 251 à 255), les modifications énumérées aux articles 2 et 3 ci-après sont autorisées. Les véhicules doivent être des modèles de toit rigide, les Cabriolets ne sont pas acceptés.
- c) **SuperNationals+**: Les voitures de Tourisme et Grand Tourisme, à l'exception de 4 roues motrices, mais conformément aux règlements nationaux et d'une cylindrée de plus de 2000 cm³.
- d) **SuperNationals-**: Les voitures de Tourisme et Grand Tourisme, à l'exception de 4 roues motrices, mais conformément aux règlements nationaux et d'une cylindrée limitée à 2000 cm³.
- e) **SRX-Coupe** : Ssangyong championnat de marque : voir règlement spécifique
- f) **XC et XC Junior** :
XC ont une capacité cylindrée maximale de 600 cc. Plus amples détails : voir règlement spécifique

Dans les Divisions reprises sous 1 et 2 des voitures non homologuées sont acceptées, à condition d'être en possession d'un passeport technique national, à obtenir AVANT l'engagement pour une épreuve auprès de la Commission technique. La personne de contact sera désignée par RACB Sport pour chaque épreuve. Des questions concernant la SRX-Coupe peuvent être posées à Koen Pauwels 0475/313022 et les XC Junior

S'adressent à Jerome Fontaine 0498/405312.

5. CONCURRENTS ADMIS

Voir Prescriptions Nationales.

6. INSCRIPTION AVANT L'EPREUVE

- 6.1. Dans aucun cas, un concurrent inscrit régulièrement pour une épreuve belge, à la même date, participer à une épreuve étrangère, à l'exception d'une épreuve du championnat FIA et ceci sous peine de la disqualification du championnat en cours.
- 6.2. La demande d'engagement devra être faite par poste ou par e-mail.
- 6.3. L'organisateur se réserve le droit de refuser l'engagement d'un concurrent ou d'un pilote avec la motivation du refus (Art. 74 du Code Sportif International).
Voir également l'article 13 du Règlement général B.O.R.A.

7. DROIT D'ENGAGEMENT

- 7.1. Le montant des droits d'engagement est de:
 - 1^{ère} date de clôture d'engagement (10 jours avant l' épreuve): max € 200
 - deuxième date de clôture d'engagement: € 250Champions actuels ne paient pas de droit d'engagement.
- 7.2. La demande d'engagement ne sera prise en considération que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.
- 7.3. La totalité des droits d'inscriptions ne sera remboursée que si:
 - a) l'engagement est refusé avec motivation par l'organisateur;
 - b) l'épreuve est annulée;
 - c) le concurrent se dénonce avant la fin des contrôles techniques.

8. ASSURANCES

B.O.R.A. a souscrit 2 contrats globaux auprès de la compagnie AXA: Responsabilité civile (700.556.963) et Collective Droit commun (700.593.826). Chaque organisation d'une épreuve Off road en Belgique, doit obligatoirement souscrire ses contrats.

9. WIJZIGINGEN - INTERPRETATIES

- 9.1. Vanaf de aanvang van de wedstrijd mag er, in overeenstemming met artikel 66 van de Internationale Sportcode, geen enkele wijziging meer worden aangebracht aan onderhavig reglement, behalve bij unaniem akkoord van alle reeds ingeschreven deelnemers, of door een beslissing van de sportcommissarissen in gevallen van heerkraft of veiligheid.
- 9.2. Alle bijkomende inlichtingen zullen aan de deelnemers verstrekt worden via gedateerde en genummerde bijlagen. Deze worden uitgehangen op het officieel uithangbord.
- 9.3. Het College van Sportcommissarissen heeft het absolute recht om alle beslissingen te nemen in verband met de gevallen, niet voorzien in huidig reglement.
- 9.4. In geval van betwisting over de interpretatie dit reglement geldt enkel de Nederlandse tekst.

IV: NAZICHTEN

10. ADMINISTRATIEF

- 10.1. De piloten of hun afgevaardigden dienen zich aan te bieden aan de administratieve controle.
- 10.2. De controle bestaat uit een nazicht van de deelnemers- en pilotenvergunning.

11. TECHNISCH

- 11.1. Ieder voertuig dat deelneemt aan een proef dient aangeboden te worden aan de technische controle, in overeenstemming met het tijdschema vermeld in het programma. Bij aanbidding na 9h45, zal hij niet meer aanvaard worden, tenzij een officieel uitstel werd verleend door de wedstrijdleider.
- 11.2. Om de aantrekkingskracht van onze sport te behouden, hebben de technische commissarissen het recht, de voertuigen te weigeren, die niet beantwoorden aan het vereiste uiterlijke aspect.
- 11.3. Geluid: De wagens mogen niet meer dan 95 dBA produceren op de omloop tijdens de wedstrijden. Het niveau zal gemeten worden op met een dBA-meter, geregeld op "A" en op "langzaam", en wordt geplaatst in een hoek van 45 graden ten aanzien van de uitlaatpijpen van de wagens, op een afstand van 500 mm, met de motor die draait tegen een toerental van 4500 t/min. Een tapijt van 1500 mm op 1500 mm zal aanwezig zijn op de plaats van de meting. De uitlaatpijp moet uitkomen aan de achterkant van het voertuig en mag niet uitsteken. Herhaalde uitlaat explosies tijdens het rijden zijn VERBODEN. Een eerste overtreding wordt bestraft met een verwittiging, de tweede met een diskwalificatie.
- 11.4. Competitienummers
Elke wagen moet 3 vlakken (2 op de voordeuren (70 x 20 cm) en 1 (35 x 35 cm) op het dak) voorzien zoals gepreciseerd in de communicatie op de site: www.racb-bora.com.
Een extra nummer, 15 cm hoog in geel fluorescent, dient aangebracht te worden op de voorruit in de bovenhoek aan de passagierszijde.
Alle Divisies rijden met nummers van 1 tot 99.
De startnummers blijven dezelfde gedurende het hele jaar. De nummers gelden voor alle circuits.
- 11.5. Banden
Elk gebruik van bandenverwarmers en het warmdraaien met de wielen op "rollen" zijn verboden. Slick banden zijn verboden!

V. VERLOOP VAN DE WEDSTRIJD

12. VEILIGHEID

Elke piloot dient:

- een door de FIA gehomologeerde helm met HANS-systeem te dragen;
- een door de FIA gehomologeerd brandwerende overall, handschoenen en schoenen, kousen, een balaclava en brandwerend ondergoed te dragen;
- een vizier of een bril te dragen ter bescherming bij beschadiging van de voorruit;
- stevig vast te zitten in zijn stoel door middel van door de FIA gehomologeerde veiligheidsgordels;
- de zijruit aan de bestuurderskant gesloten te houden.

13. TRAININGEN

De trainingen zijn verplicht. Iedere piloot dient minstens één ronde af te leggen. De «Joker lap» mag gebruikt worden.

Het aantal oefensessies per piloot zal niet beperkt worden. 15 minuten voor het einde van de trainingen zal de pregrid gesloten worden.

9. MODIFICATIONS - INTERPRETATIONS

- 9.1. Conformément à l'article 66 du Code Sportif International, dès que l'épreuve a commencé, aucune modification ne pourra être apportée au présent règlement particulier, sauf avec l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés ou sauf décision du Collège des commissaires sportifs pour des raisons de force majeure ou de sécurité.
- 9.2. Toute information supplémentaire sera portée à la connaissance des concurrents par des additifs numérotés. Ces additifs seront affichés au tableau officiel d'affichage.
- 9.3. Le Collège des commissaires sportifs auront l'autorité absolue pour prendre toute décision concernant des cas non prévus par le présent règlement.
- 9.4. En cas de contestation concernant l'interprétation du présent règlement, seul le texte en Néerlandais fera foi.

IV: VERIFICATIONS

10. ADMINISTRATIVES

- 10.1. Les pilotes ou leur représentants se rendront au contrôle administratif.
- 10.2. Le contrôle consistera en la vérification des licences de concurrents et de pilote.

11. TECHNIQUES

- 11.1. Chaque voiture qui participe à une épreuve devra se présenter aux vérifications techniques le jour de l'épreuve à l'heure mentionnée dans ce règlement. Si la voiture se présente après 9h45, elle ne sera acceptée qu'avec une dérogation officielle donnée par le directeur de course.
- 11.2. Afin de préserver l'aspect attractif de notre sport, les commissaires techniques ont le droit de refuser des voitures, qui ne correspondent pas à l'aspect extérieur exigé.
- 11.3. Bruit: Les voitures ne peuvent produire plus que 95 dBA sur le circuit pendant les courses. Le niveau sera mesuré avec un sonomètre réglé sur "A" et "LENT", posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 500 mm de celui-ci avec le moteur tournant au régime de 4500 t/min. Un tapis d'un minimum de 1500 x 1500 mm sera placé sur la zone concernée. Le tuyau du silencieux doit sortir à l'arrière de la voiture, mais ne peut dépasser. Des explosions d'échappement répétées quand que la voiture roule, sont DEFENDUES. La première infraction sera punie par un avertissement, la deuxième par une disqualification.
- 11.4. Numéros de compétition:
Chaque voiture doit prévoir 3 surfaces (2 sur les portières (70 x 20 cm) et 1 (35 x 35 cm) sur le toit) comme précisé dans la communication sur le site : www.racb-bora.com.
Toutes les Divisions porteront des numéros de 1 à 99.
Les numéros seront les mêmes durant toute l'année pour chaque circuit, et seront basés sur les championnats de l'année passée.
- 11.5. Pneumatiques
L'utilisation de tout dispositif de préchauffage ou de maintien à température, ainsi que l'échauffement des roues sur des rouleaux, est interdit.
L'utilisation de pneus « slick » est interdite.

V. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

12. SECURITE DES PILOTES

Tout pilote devra:

- porter un casque avec système HANS homologué par la FIA;
- porter une combinaison ignifugée homologuée par la FIA, des gants, chaussures, chaussettes, des sous-vêtements et une cagoule ignifugée;
- porter une visière ou des lunettes si une ouverture a été pratiquée dans le pare-brise;
- être solidement maintenu sur son siège par le harnais de sécurité homologué par la FIA;
- garder sa vitre latérale côté conducteur fermée.

13. ESSAIS

Les essais seront obligatoires. Chaque pilote doit effectuer au moins un tour. Le « Joker lap » peut être utilisé pendant les essais.

Le nombre de sessions d'essai ne sera pas limité. La pré-grille sera fermée 15 min avant la fin des essais.

14. KWALIFICATIES

Er zullen minstens 4 ronden worden gereden in elke reeks.

14.1. Er zullen drie kwalificatiereeksen zijn met vijf voertuigen aan de start. De XC (tot 600 cc Sprintcars) zullen met max 8 de start nemen (3 – 2 – 3)

1ste reeks: volgens loting.

2de reeks: volgens de uitslagen van de eerste reeks.

3de reeks: volgens het resultaat van de 1ste en 2de reeks samen. Indien er gelijkheid bestaat zal de beste tijd van gelijk welke reeks beslissend zijn.

Alle deelnemers van de volgende groep moeten aanwezig zijn in de pre-grid zone terwijl de huidige groep wordt samengesteld. Dit zal de organisator toelaten een correcte startopstelling te maken.

Indien een deelnemer niet kan starten in zijn Groep, dient hij de "Relatie deelnemers" hiervan te verwittigen voor de start van de eerste Groep in zijn Divisie. Het niet-informereren zal bestraft worden.

De hoogst gekwalificeerde piloot mag zijn startplaats kiezen, dan de tweede, de derde, enz. Elke reeks zal op dezelfde basis georganiseerd worden: beginnen vanaf het einde volgens de gerealiseerde tijden, elke reeks met 5 (8 in XC) wagens, behalve voor de laatste twee reeksen.

Het overblijvende aantal dient door twee gedeeld te worden.

Voor de twee laatste Groepen staat het vast dat de 'paar'nummers de voorlaatste Groep vormen en de 'onpaar'nummers de laatste Groep.

Indien bij de samenstelling van de derde laatste Groep slechts 10 (16 XC) auto's of minder overblijven, zullen er slechts twee Groepen worden samengesteld. De laatste twee Groepen zullen aangevuld worden waar er plaatsen zijn vrijgekomen.

14.2. Gemeenschappelijk reglement

Alle kwalificatiereeksen worden gechronometreerd en na afloop van de reeksen wordt een rangschikking opgemaakt, de snelste piloot van elke divisie bekommt 1 punt, de tweede snelste 2, enz.. Piloten, die uitvallen tijdens de reeks, krijgen 80 punten, de niet-starters 90 punten en uitgesloten piloten krijgen 95 punten toegekend. Alleen de piloten, die twee reeksen hebben uitgereden en een tijd bekomen hebben, zullen toegelaten worden tot de finales.

De start zal gegeven worden bij middel van lichten, waarbij groene lichten gaan branden als teken van start. Er zal een valse start zijn indien een wagen zijn startplaats verlaat voor de groene lichten aangaan. Een valse start in de Heats zal onmiddellijk gevolgd worden door een onderbreking van de wedstrijd en er zal een nieuwe start worden gegeven. De piloot, verantwoordelijk voor deze valse start, moet 2 maal door de Jokerlap rijden, voor een tweede valse start in dezelfde reeks zal hij uitgesloten worden uit de betreffende reeks.

Tijdens de kwalificatiereeksen, moet één ronde de Joker lap zijn. De piloten, die deze Joker lap niet nemen, zullen een tijdsstraf krijgen van 30 seconden. Piloten, die deze Joker lap meermaals nemen, zal de straf bepaald worden door het College van Sportcommissarissen. Twee feitrechters zullen aangesteld worden om de doortocht van de wagens te noteren. Bij het uitrijden van de Joker lap, hebben de wagens van het hoofdcircuit voorrang.

15. FINALES

15.1. Q-Finale (niet XC)

Als in dezelfde divisie minstens 16 piloten gekwalificeerd zijn voor deelname aan de Halve Finales, zal er een extra kwalificatie Finale (verder genoemd Q-Finale) worden georganiseerd.

Aan deze Q-Finale zullen de piloten deelnemen die gekwalificeerd zijn van plaats 11 tot en met 16. De winnaar en de tweede van deze Finale zullen de Halve Finales vervoegen en plaatsnemen op de laatste beschikbare plaats.

15.2. Halve Finales en Finales

Indien er een Q-Finale werd georganiseerd zullen de 10 best geklasseerde piloten gekwalificeerd zijn voor de Halve Finales. De 3 (4 XC) best geklasseerde piloten van elke halve finale zijn gekwalificeerd voor de Finale. Indien er geen Q-Finale is zijn het de 12 beste die direct gekwalificeerd zijn voor deelname aan de Halve Finales.

Elke Halve Finale zal verreden worden over 6 ronden. De eerste Halve Finale zal samengesteld zijn uit de 6 (8 en XC) even geklasseerde piloten (2-4-6-8-10-12) (+14,16 XC), de tweede Halve Finale is voor de oneven geklasseerden (1-3-5-7-9-11) (+13,15 XC).

De startopstelling van de Finale wordt gemaakt aan de hand van de effectief behaalde plaats en tijden tijdens de Halve Finales. De eersten op de eerste rij, de tweedes op de tweede en de derden op de derde rij.

De startopstellingen van de Halve Finales en Finales bestaan uit 6 (8 XC) wagens, verdeeld over drie lijnen (2-2-2) (3-2-3 XC). De beste gekwalificeerde finalist kiest zijn pole positie en de tweede neemt plaats op dezelfde rij, enz. De andere rijen zijn geschraagd.

In een divisie moeten minstens 8 (10 XC) finalisten zijn, om Halve Finales te kunnen rijden.

14. QUALIFICATIONS

Il y aura minimum 4 tours dans chaque manche.

14.1. Il y aura trois manches qualificatives avec cinq véhicules au départ. Les XC (jusqu'à 600 cc Sprintcars) partiront à 8 max (3 – 2 – 3)

1ère manche: tirage au sort.

2ème manche: d'après les temps de la première manche.

3ème manche: d'après le cumul des temps des 1ère et 2ème manches. S'il reste une égalité, le meilleur temps de n'importe quelle Manche sera décisif.

Tous les concurrents du Groupe suivant sont tenus d'être présents dans la zone de la pré-grille pendant que la grille en cours est assemblée, afin de permettre à l'organisateur de faire avancer les concurrents nécessaires pour compléter la formation du Groupe sur la grille.

Si un concurrent ne peut pas courir dans son Groupe, il doit en informer le Responsable des Relations avec les Pilotes avant le départ du premier groupe de sa division. Tout défaut d'information sera puni.

Le mieux pilote qualifié pourra choisir sa place de départ, ensuite le deuxième, troisième, etc.

Chaque manche devra être organisée sur les mêmes bases: commençant à la fin selon les temps réalisés, chaque manche avec 5 (8 en XC) voitures, sauf pour les deux dernières manches, où les places non prises resteront ouvertes.

Les deux derniers groupes prendront le départ comme suit : les numéros pairs prendront le départ dans l'avant-dernier groupe et les numéros impairs prendront le départ dans le dernier groupe. Si, lors de la composition des trois derniers groupes, le nombre total de voitures restantes est de 10 (16 XC) ou moins, il y aura deux groupes uniquement et les voitures rejoignant les deux derniers groupes feront partie du groupe dans lequel il manque des pilotes.

14.2. Règlement commun

Toutes les manches de qualifications seront chronométrées et à l'issue de chaque manche un classement est dressé, le pilote le plus rapide de chaque division se verra attribuer 1 point, le second 2 points et ainsi de suite. Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer 80 points, les non partants 90 points, les pilotes, exclus de la manche, 95 points. Seuls les pilotes ayant effectués deux manches et y ayant obtenus un temps, seront admis aux finales.

Le départ sera donné au moyen de feux verts, qui s'allumeront comme signe de départ. Il y aura faux départ si une voiture quitte sa place de départ avant que le vert s'allume.

Un faux départ dans les Manches sera immédiatement suivi d'un arrêt de course et un nouveau départ sera lancé. Le pilote, responsable du faux départ, doit s'engager obligatoirement 2 fois dans le tour Joker.

Un deuxième faux départ dans la même manche causé par le même pilote, entraînera la disqualification de cette Manche.

Lors de chaque manche qualificative, un des tours doit être le Joker lap. Les pilotes qui n'effectuent pas ce Joker lap recevront une pénalité en temps de 30 secondes. S'ils s'engagent plus qu'une fois lors de la même manche, le Collège des Commissaires Sportifs décidera la pénalité. Deux juges de faits seront désignés pour relever le passage des voitures. A la sortie du Joker lap, les voitures sur la piste principale auront la priorité.

15. FINALES

15.1. Q-Finale (pas en XC)

Si, à l'issue des Manches, dans la même Division, minimum 16 pilotes se sont qualifiés pour les Semi-Finales, une Finale supplémentaire sera organisée, appelée Q-Finale.

Les participants de cette Q-Finale seront les pilotes qui se sont qualifiés de la place 11 à 16. Le vainqueur et le deuxième rejoindront les Semi-Finales et prendront les dernières places disponibles.

15.2 Semi-Finales et Finales

Si une Q-Finale a eu lieu, les 10 meilleurs pilotes à l'issue des Manches, seront qualifiés pour le Semi-Finales. S'il n'y a pas eu de Q-Finale, les 12 meilleurs pilotes seront qualifiés directement pour participer à la Semi-Finale. Les 3 (4 XC) meilleurs de chaque Semi-Finales disputeront les Finales.

Les Semi-Finales seront disputées sur 6 tours. La première Semi-Finale sera constituée des 6 pilotes classés aux places paires (2-4-6-8-10-12) (+14,16 XC), la deuxième aux places impaires (1-3-5-7-9-11) (+13,15 XC).

Les grilles de départ seront organisées sur base des places et temps effectivement réalisés pendant les Semi-Finales. Les premiers sur la première ligne, les deuxièmes sur la deuxième, etc.

Les grilles de toutes les Finales seront composées de 6 (8 en XC) voitures réparties sur 3 lignes (2–2–2) (3-2-3 XC) Sur chaque ligne le meilleur pilote peut choisir sa position.

Pour organiser des Semi-Finales, un minimum de 8 (10 XC) pilotes doivent être qualifié.

15.3. Algemene bepalingen

Wanneer twee piloten hetzelfde aantal punten scoren voor de deelname aan de finales, zullen de punten van de niet meetellende reeks, bepalend zijn. Indien er nog gelijkheid blijft, zal de beste tijd uit eender welke reeks bepalend zijn.

Wanneer een piloot niet kan deelnemen (voertuigen moeten op eigen kracht naar de startgrid gebracht worden) aan een van deze Finales, zal zijn/haar plaats ingenomen worden door de volgende gekwalificeerde piloot. Deze zal de laatste plaats op de grid innemen.

Een valse start in de Q-Finale, de Halve Finales en Finales zal onmiddellijk gevolgd worden door een onderbreking van de wedstrijd en er zal een nieuwe start worden gegeven. De piloot, verantwoordelijk voor deze valse start, moet 2 maal door de Jokerlap rijden, voor een tweede valse start in dezelfde Finale zal hij uitgesloten worden uit de betreffende Finale.

In elke Finalereeks, moet één ronde de Joker lap zijn. De piloten, die deze Joker lap niet nemen, zullen op de laatste plaats van deze Finale geklasseerd worden voor de niet-starters. Indien dit meerdere piloten aanbelangt, zullen ze geklasseerd worden volgens de oorspronkelijke startposities, voor de niet-starters. Bij het uitrijden van de Joker lap, hebben de wagens van het hoofdcircuit voorrang.

Alle Finalisten en reserve finalisten, dienen minstens 15 min voor de aanvang van de Finale waarvoor ze werden opgeroepen, aanwezig of afgemeld zijn. Indien een deelnemer niet kan starten, dient hij de "Relatie deelnemers" hiervan te verwittigen om toe te laten een reserve piloot op te stellen. Het niet-informereren zal bestraft worden.

16. ALGEMEENHEDEN

16.1. Indien twee of meer voertuigen in dezelfde ronde stoppen door eenzelfde voorval, worden ze gerangschikt volgens hun laatste doortocht aan de aankomstlijn, of, indien dit gebeurt in de eerste ronde, volgens de oorspronkelijk startpositie.

16.2. Vlaggen en signalisatie

De signalisatie moet in overeenkomst zijn met de Bijlage H van de Code, met de volgende uitzonderingen : de gele vlag zal slechts op één post getoond worden, onmiddellijk voor het ongeval/obstakel. De gele vlag zal gedurende twee ronden gezwaaid worden voor eenzelfde incident en enkel indien dit de doorgang moeilijk of gevaarlijk maakt. Twee gele vlaggen zullen gezwaaid worden indien het incident zich voorgedaan heeft op de racelijn.

De piloten zullen niet meer mogen inhalen onder gele vlag(gen), voordat ze het incident voorbij zijn. Het tonen van de vlaggen valt onder de bevoegdheid van de Wedstrijdleider.

16.3. Indien er een verwittigingsvlag (zwarte-witte) getoond wordt, betekent dit dat de betreffende piloot een feit heeft gepleegd dat onder onderzoek wordt geplaatst door de Sportcommissie. Andere sancties kunnen nog volgen, gaande tot diskwalificatie.

16.4. Een piloot die langs de verkeerde kant van de markeerders of met vier wielen de baan verlaat en daarbij voordeel haalt, zal geen tijd toegekend worden voor deze reeks. In een finale wordt deze overtreding bestraft met een diskwalificatie. Een minimum aantal strafpilonen kan worden gebruikt om de omloop af te bakenen.

16.5. Iedere piloot ontvangt van de inrichter voldoende informatie om precies te weten wanneer hij moet starten. Er zal niet gewacht worden. Het is wenselijk dat een piloot die niet meer kan starten, zo snel mogelijk zijn opgave of de onmogelijkheid om te starten zou melden aan het wedstrijdsecretariaat of de verantwoordelijke voor de relatie met de deelnemers.

16.6. Het is verboden in de tegenovergestelde richting van de omloop te rijden.

16.7. Hulp of bevoorrading door personen, vreemd aan de organisatie is verboden.

16.8. Elke wagen moet uitgerust zijn met een transponder van het type "AMB TRAN X260".

15.3. Règlement commun

Lorsque deux pilotes totalisent le même nombre de points avant les finales, les points obtenus lors de la manche qui n'a pas été comptabilisée, seront déterminants. S'ils ne sont toujours pas départagés, le meilleur temps obtenu dans l'une quelconque des manches sera déterminant.

Au cas où un pilote ne pourrait se présenter pour une finale, (les voitures doivent rejoindre les grilles sur leurs propres moyens) sa place sera prise par le pilote qualifié suivant, qui occupera la dernière place sur la grille.

Un faux départ dans les Finales sera immédiatement suivi d'un arrêt de course et un nouveau départ sera lancé. Le pilote, responsable du faux départ, doit s'engager obligatoirement 2 fois dans le tour Joker. Un deuxième faux départ dans la même Finale causé par le même pilote, entraînera la disqualification de cette Finale.

Lors de chaque Finale, un des tours doit être le Joker lap. Les pilotes qui n'effectuent pas ce Joker lap seront classés derniers lors de cette Finale, devant les non partants. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils seront classés dans l'ordre de leur position respective sur la grille de départ devant les non partants. S'ils s'engagent plus qu'une fois lors de la même Finale, le Collège des Commissaires Sportifs décidera la pénalité. A la sortie du Joker lap, les voitures sur la piste principale auront la priorité.

Tous les finalistes, ainsi que réserves, doivent être présent (ou excusés) sur la pré-grille 15 min avant le départ de la course. Un concurrent qui ne participe pas doit avertir le Relation Concurrents pour donner le temps nécessaire pour placer le réserve. L'absence d'information sera pénalisée.

16. GENERALITES

16.1. Si plusieurs voitures sont impliquées dans un même accident, rendant leur participation à la course impossible, elles seront classées suivant leur dernier passage sur la ligne d'arrivée, ou, s'il s'agit du premier tour, selon leur position sur la grille de départ.

16.2. Drapeaux et signalisation

La signalisation par drapeaux doit être conforme à l'Annexe H du Code, avec les exceptions suivantes : le drapeau jaune sera présenté à un poste seulement, immédiatement avant l'accident/obstacle. Un drapeau jaune sera agité pendant deux pour le même incident et uniquement si le dernier rend les dépassements impossible ou dangereux. Deux drapeaux jaunes seront agités si l'incident est produit sur le trajectoire de la course. Les pilotes ne peuvent pas dépasser sous drapeau(x) jaune(s), avant avoir dépassé l'incident. L'usage des drapeaux ressort des pouvoirs du Directeur de Course.

16.3. Si un drapeau d'avertissement (noir et blanc) est montré, cela signifie que le pilote a commis un fait qui est sous investigation du Collège des Commissaires sportifs. Une sanction peut suivre, allant jusqu'à la disqualification.

16.4. Tout pilote, passant du mauvais côté des marqueurs ou quittant la piste des quatre roues, et qui en tire avantage, sera privé de son temps dans cette manche. Dans une finale le pilote sera exclu. Un minimum de marqueurs de pénalité pourra être utilisé pour délimiter le circuit.

16.5. Chaque pilote recevra suffisamment d'information de l'organisateur pour savoir dans quelle série il devra prendre le départ. On n'attendra pas. Il est souhaitable qu'un pilote victime d'ennuis tienne au courant le secrétariat de l'épreuve ou le responsable des relations avec les concurrents de son impossibilité technique de prendre le départ ou abandon.

16.6. Il est interdit de conduire dans la direction opposée du circuit.

16.7. Aide ou ravitaillement par des personnes étrangères à l'organisation sera sanctionné.

16.8. Chaque voiture doit être équipée d'un transpondeur du type « AMB TRANS X260 »

17. Penaliteitentabel

01	Inschrijving van een wagen die volgens Art 4 niet toegelaten is	Start geweigerd
02	Geen geldige licentie	Start geweigerd
03	Niet betalen van inschrijvingsrecht	Start geweigerd
04	Voertuigen en/of piloten niet in overeenstemming met veiligheidsnormen	Beslissing Sportcommissie
05	Te laat op de startgrid komen	Diskwalificatie
06	Niet of te laat afmelden voor het niet starten in de Heat/Finale	Beslissing Sportcommissie
07	Afwezigheid of wijziging van identificatie tekens aangebracht door de technische commissaris	Diskwalificatie van de wedstrijd
08	Eerste valse start in een Heat: Tweede valse start in een Heat : Valse start in een Q-, Halve Finale/Finale 2 ^{de} Valse start in een Halve Finale/Finale	2 x Jokerlap Diskwalificatie van de Heat 2 x Jokerlap Laatste geklasseerd in deze Finale (voor de niet starters)
09	Niet respecteren van de vlaggen	Beslissing Sportcommissie
10	Niet nemen van de Joker Lap - In een Heat - In een Finale Nemen van de Joker Lap meer dan één keer - In een Heat of in een Finale :	30 seconden Laatste geklasseerd in deze Finale (voor de niet starters) Beslissing Sportcommissie
11	Niet correcte temperatuur van de banden	Beslissing Sportcommissie
12	Elk vrijwillig contact tussen rijders/wagens tot zelfs na de finish	Beslissing Sportcommissie
13	Te snel rijden in de paddock	Beslissing Sportcommissie
14	Binnenkant markeerders of 4 wielen van de baan met voordeel	Kan tot diskwalificatie van Heat/Finale leiden – beslissing wedstrijdleader
15	Onsportief (rij)gedrag van piloot, teamlid,...	Beslissing Sportcommissie
16	Niet respecteren milieuvoorschriften	Min 250 € boete te bepalen door Sportcommissie
17	Camera niet behoorlijke werking	Diskwalificatie van de reeks of de Finale

Het is de Sportcommissie toegestaan kampioenschapspunten af te nemen als straf.

18. GERECHTEIJKE CAMERAS – **verplicht vanaf 01/01/2018 voor alle klassen behalve XC en XC Junior (aanbevolen)**
Gedurende de gehele Competitie, moeten alle Deelnemers in hun wagen een gerechtelijke camera ingebouwd hebben. Het is de verantwoordelijkheid van elke deelnemer om ervoor te zorgen dat de camera geplaatst is op zulke wijze dat de baan, het stuur en de pedalen duidelijk zichtbaar zijn, dat de batterijen voldoende opgeladen zijn en dat de SD registratie kaart voldoende capaciteit heeft om alle races op te nemen. De penaliteit, gaande tot diskwalificatie van de Competitie wegens niet-conformiteit, zal door de Sportcommissie worden beslist. Het gewicht van het camerasysteem is inbegrepen in het minimum gewicht van de wagen. De deelnemer moet er voor zorgen dat de camera correct werkt en alle oefeningen, Kwalificatie reeksen en Finales opneemt. De camera moet in werking zijn vanaf het aankomen aan de pre-grid tot de terugkeer in de paddock. De Officials moeten op elk moment de beelden kunnen verkrijgen gedurende de Competitie ingevolge een klacht of andere gelegenheid. De beelden moeten bekeken worden met behulp van het materiaal van de deelnemer, die moet zorgen voor een correcte werking ervan. De beelden kunnen enkel door de Officials worden gebruikt.

17. Tableau des pénalités

01	Engagement d'une voiture non admise par l'Article 4 du Règlement	Départ refusé
02	Absence de licence valable	Départ refusé
03	Défaut de paiement des droits d'engagement	Départ refusé
04	Voitures et/ou pilotes non conformes aux mesures de sécurité	Décision Collège
05	Présentation en retard sur la grille de départ	Disqualification
06	Défaut d'information du non départ	Décision Collège
07	Absence ou changement des marques d'identification apposées par les Commissaires Techniques	Disqualification de l'épreuve
08	Premier faux départ dans une Manche: Deuxième faux départ lors d'une Manche: Faux départ lors d'une Finale Deuxième faux départ lors d'une Finale	2x Joker lap Disqualification de cette Manche 2x Joker lap Classé dernier de cette Finale (devant les non partants)
09	Non respect des drapeaux	Décision Collège
10	Ne prenant pas part à un tour Joker - Lors d'une Manche - Lors d'une Finale Prenant un Tour Joker plus d'une fois - Lors d'une Manche ou lors d'une Finale :	30 secondes classé dernier dans la finale devant les non partants. Décision du Collège
11	Température des pneumatiques incorrecte	Décision du Collège
12	Contact délibéré entre pilotes/voitures après le finish	Décision du Collège
13	Non-respect de la limitation de vitesse au paddock	Décision du Collège
14	Passer du côté inférieur des marqueurs avec avantage	Peut aller jusqu'à disqualification – décision Directeur de Course
15	Conduite anti sportive du pilote ou d'un membre du team	Décision du Collège
16	Non-respect des prescriptions environnementales	Min € 250 pénalité à déterminer par le Collège

Il est autorisé au Collège des Commissaires sportifs de retirer des points de Championnat.

18 CAMERA – INCIDENT obligatoire à partir de 01/01/2018 pour toutes les classes sauf les XC et XC Junior (recommandé)
Pour toute la durée de la Compétition, tous les Concurrents doivent avoir installé dans leur voiture une caméra-incident. Il est de la responsabilité de chaque Concurrent de s'assurer que la caméra soit positionnée de façon à ce que la piste, le volant et les pédales soient bien visibles, que les batteries de la caméra soient suffisamment chargées et que la carte SD d'enregistrement soit bien en place et ait une capacité suffisante pour enregistrer toutes les courses en qualité HD. La pénalité (pouvant aller jusqu'à la disqualification de la Compétition) pour non-conformité sera à l'appréciation des commissaires sportifs. Le poids du système de caméra est inclus dans le poids minimum de la voiture. Il incombe au Concurrent de veiller à ce que la caméra-incident soit allumée et enregistre tous les essais, Manches qualificatives, Demi-Finales et Finales. La caméra doit être en fonction dès que la voiture entre dans la zone de pré-grille et ne doit pas être éteinte tant qu'elle n'est pas rentrée au paddock. Les officiels du Championnat doivent pouvoir avoir accès à l'enregistrement à tout moment de la Compétition à la suite, ou non, d'une réclamation. Le visionnage des images doit se faire sur le matériel (ordinateur) du Concurrent, qui devra en assurer le fonctionnement. L'enregistrement peut être utilisé uniquement par les officiels. A l'exception des caméras installées par le soustraitant TV du Championnat, aucune autre caméra vidéo à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture ne sera autorisée.

VI. UITSLAGEN - KLACHTEN

19. UITSLAGEN

Het eindklassement per wedstrijd wordt als volgt opgemaakt:

- Rangschikking per Divisie
- De 1^{ste} tot en met de 6^{de} (8^{ste} XC) plaats: volgens de uitslag van de Finale
- Vanaf de 7^{de} (9^{de} XC) plaats: overige Halve Finalisten volgens behaalde plaats en tijd in de Halve Finales.
- Vanaf de 12^{de} plaats, volgens de uitslag van de Q-Finale
- Vanaf de 17^{de} plaats de niet Finalisten.

De samenstelling en uitslagen van de reeksen en finales worden meegedeeld aan de deelnemers, zodra zij beschikbaar zijn.

Alle uitslagen worden uitgehangen op het officiële uithangbord.

20. KLACHTEN - BEROEP

Elke klacht dient in overeenstemming te zijn met de Nationale sportvoorschriften.

Het bedrag voor een klacht bedraagt 500 €, een recht tot beroep bedraagt 2.000 €.

VII. PRIJZEN - BEKERS

21. Bekers en prijzengeld

De eerste drie van elke Divisie krijgen een beker.

Geldprijzen kunnen worden toegekend na iedere wedstrijd. Voor meer bijzonderheden, zie particulier reglement van de wedstrijd.

22. BRANDBLUSAPPARATEN

In de paddock moet iedere piloot ervoor zorgen dat er in zijn standplaats één geldig brandblusapparaat van minstens 5 kg aanwezig is.

23. OMGEVINGSVERVUILING

Het is verplicht dat elke piloot een niet-vloeistof doorlatende bekleding van min. 3 x 5 m onder de wedstrijdswagen plaatst, om grondvervuiling tegen te gaan.

Het paddock dient ten allen tijde proper gehouden te worden. Alle afval dient gedeponeed te worden in de daarvoor voorziene containers. Gevaarlijk afval, zoals olie, banden, batterijen, onderdelen, e.a. moet meegenomen worden. Bij niet-naleving van dit artikel wordt een minimum boete van € 250 opgelegd.

24. GOEDKEURING : Dit reglement werd goedgekeurd door de Beheerraad van B.O.R.A. op 23/01/2018.

VI. RESULTATS - RECLAMATIONS

19. RESULTATS

Le résultat final d'une épreuve sera dressé de la façon suivante :

- Classement par Division
- De la 1^{ère} jusqu'à la 6^{ème} (8^{ème} XC) place ; résultat de la Finale
- Dès la 7^{ème} (9^{ème} XC) place ; autres finalistes des Semi-Finales suivant les places et temps obtenus lors des Semi-Finales
- Dès la 12^{ème} place, suivant les résultats des Q-Finales
- Dès la 17^{ème} place : les non-finalistes.

La composition et les résultats des manches et des finales seront communiqués aux concurrents dès qu'ils sont établis. Tous les résultats seront affichés au tableau officiel d'affichage.

20. RECLAMATIONS - APPELS

Toute réclamation sera présentée en conformité avec les prescriptions sportives nationales.

Le montant de réclamation est de 500 €, le montant du droit d'appel est de 2.000 €.

VII. PRIX - COUPES

21. Coupes et Prix

Les trois premiers de chaque Division recevront une Coupe.

Des prix en argent peuvent être distribués après chaque épreuve. Pour de plus amples informations, voir le règlement particulier de l'épreuve.

22. EXTINCTEUR D'INCENDIE

A l'intérieur du paddock, chaque pilote doit s'assurer qu'un extincteur de min. 5 kg est disponible dans la zone réservée à son équipe.

23. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Il est obligatoire que chaque pilote place une feuille de plastique (min. 3 x 5m) en dessous de la voiture afin d'éviter toute pollution.

Le paddock doit à tout moment être tenu propre. Tous les déchets doivent être déposés dans les containers prévus à cet effet. Déchets dangereux, comme l'huile, pneus, batteries, pièces de voiture, etc doivent être emmenés. En cas de non-respect de cet article une pénalité financière minimum de € 250 sera infligée.

24. APPROBATION

Ce règlement est approuvé B.O.R.A. le 23/01/2018.

Belgian Rallycross Championship

Technisch reglement 2018

ARTIKEL 1: ALGEMEEN

1. Definities

SuperCars (inbegrepen RX Silhouette)

Toerismewagens gehomologeerd in Groep A & N conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255).

De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan.

Niet FIA gehomologeerde wagens, maar in serie geproduceerd en regelmatig te koop in de E.U., worden toegelaten, mits goedkeuring van de FIA door middel van een aanvraag gericht aan de technische commissie van RACB Sport.

RX Silhouettes, met een verplichte ASN-homologatie, worden toegelaten volgens artikel 3.1 van dit Reglement.

Super1600

Toerismewagens gehomologeerd in Groep A & N met voorwielaandrijving en atmosferische motor met een maximale cilinderinhoud van 1600 cm³, conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255). De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan.

Niet FIA gehomologeerde wagens, maar in serie geproduceerd en regelmatig te koop in de E.U., worden toegelaten, mits goedkeuring van de FIA door middel van een aanvraag gericht aan de technische commissie van RACB Sport.

SuperNationals – en + 2.000 cc:

Toerismewagens en GT-wagens, normaal gecommmercialiseerd, met uitzondering van 4-wiel aangedreven, maar conform aan de nationale reglementen en aan FIA Bijlage "J" (Artikels 251 tot 255) mits toekenning van een nationaal technisch paspoort uitgereikt door RACB sport.

Alles wat niet expliciet toegelaten is, in dit reglement of in de technische bulletins die zullen verschijnen in 2018, is strikt verboden.

ARTIKEL 2: TOEGESTANE WIJZIGINGEN EN VOORSCHRIFTEN

Niet meer of nooit gehomologeerde wagens:

Mogen deelnemen, mits toekenning van een nationaal technisch paspoort.

Deze toekenning moet minstens 2 weken VOOR de inschrijving van een wedstrijd aangevraagd

Worden en tevens 2 weken voor een wedstrijd goedgekeurd worden door een technische commissie.

De contactpersoon is tot nader order Bert Blockx, die gecontacteerd kan worden op telnr 0477/485312 of per email bertblockx@telenet.be

De volgende voorschriften zijn van toepassing op alle wagens en worden bijgevoegd bij de voorschriften van de FIA Bijlage J,

2.1. Geluid - Uitlaat

Een limiet van 95 dB/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 en een afstand van 500 mm van de uitlaatpijp, terwijl de motor van de wagen op 4500 t/min draait.

Het uitlaatsysteem moet één of meerdere gehomologeerde katalysatoren bevatten, die op alle ogenblikken moeten functioneren en waar alle uitlaatgassen moeten doorgaan.

De uitlaatpijp moet eindigen aan de achterzijde van de wagen.

2.2. Brandstof - Samenstelling

De wagens mogen enkel loodvrije benzine gebruiken (maximum 0.013g/l) in overeenkomst met Artikels 252- 9.1 en 252-9.2. Of commerciële diesel

2.3. Banden en wielen

Het volledige wiel (flens + velg + opgeblazen band) moet altijd passen in een U-vormige mal waarvan de uiteinden 250 mm zijn, de meting moet gebeuren op een onbeladen gedeelte van de band.

De diameter van de velg is vrij maar mag niet meer zijn dan 18".

Slick banden zijn verboden

Slick banden opgesneden als regenband zijn verboden

Enkel gegroefde banden zijn toegestaan op basis van een ontwerp gehomologeerd bij de FIA

Dit ontwerp (profiel) moet gemouleerd (ingegoten) zijn.

2.4. Telemetrie / Communicatie

Elke vorm van draadloze gegevenstransmissie tussen het voertuig en eender welke persoon en/of installatie is verboden, wanneer de wagen zich op de piste bevindt.

De gegevenstransmissie via een tijdelijke fysieke verbinding is enkel in de paddock toegestaan.

Een radio communicatiesysteem is toegelaten.

2.5 Stroom – spanningsonderbreker

Een stroomonderbreker is verplicht en moet alle stroom- en spanningscircuits onderbreken: batterij, alternator, verlichting, (met uitzondering van het stof licht zie art 2.8) ontsteking, controle-instrumenten enz. en hij moet eveneens de motor stoppen.

De piloot moet, als hij normaal in zijn stoel zit, met de veiligheidsgordel aan en met het stuurwiel op zijn plaats, alle elektrische circuits kunnen afsluiten door middel van een vonkvrije stroomonderbreker. Deze moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek.

Aan de buitenzijde van de wagen wordt een stroomonderbreker verplicht

Dit aan de onderkant van de voorruitstijl

Deze moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek met een basis van minstens 12 cm

2.6 Remlichten

Elke wagen zal uitgerust zijn met minstens twee rode remlichten van het type "mistlamp" (minimum verlichte oppervlakte van elk licht: 60 cm²; gloeilampen van minimum 15 watt elk) of twee rem, regenlichten goedgekeurd door de FIA (Technische lijst n°19) die samen met, of in de plaats van, de originele remlichten werken.

Ze moeten geplaatst zijn tussen 1000 mm en 1500 mm boven de grond en van achter zichtbaar zijn.

Ze moeten symmetrisch geplaatst worden ten opzichte van de lengteas van de wagen en in hetzelfde dwarsvlak.

Achterlichten uitgerust met LED zijn toegelaten.

Het is sterk aanbevolen de remlichten te laten werken als de handrem wordt gebruik (opgepast: verplicht voor FIA wedstrijden).

2.7. Voor en Achterlichten

Mogen verwijderd worden op voorwaarde dat de daardoor ontstane openingen in het koetswerk worden dichtgemaakt en de bedekkingen moeten overeenkomen met het originele silhouet.

In iedere opening mag er een ruimte van 30 cm² vrij blijven voor afkoelingsdoeleinden.

2.8. Stoflicht

Naast de twee bovengenoemde remlichten, moet er een 'naar achter gericht' rood stoflicht van tenminste 21 watt (maximaal 30 Watt) aan de achterzijde het voertuig gemonteerd worden.

De verlichte omgeving van dit stoflicht moet tussen de 60 cm² en 70 cm² zijn en ten opzichte van de centerlijn van de wagen naar achteren wijzen.

Het stoflicht:

- moet geactiveerd kunnen worden door de piloot vanuit zithouding en ingeschakeld blijven tijdens de volledige wedstrijd.

- moet branden zelfs met de hoofdstroomschakelaar in 'uit' stand.

- moet een FIA (technische lijst n° 19) of ASN goedgekeurd model zijn.

- mag niet meer dan 10 cm van de centerlijn van de wagen gemonteerd worden en moet zich minstens 75 cm boven het grondvlak bevinden.

2.9. Remmen

Vrij, maar er moet een dubbel circuit zijn, dat door dezelfde pedaal bediend wordt en in overeenstemming met het volgende: het pedaal zal normaal alle wielen controleren.

In geval van een lek in eender welke leiding of een gebrek/breuk aan het rem verdeelsysteem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen.

Anti-blokkeer remsystemen zijn niet toegelaten.

De remschijven moeten gemaakt zijn van ijzerhoudend materiaal.

Een handrem is toegelaten; hij moet efficiënt zijn en tegelijkertijd de twee voorwielen of de twee achterwielen controleren.

Remvloeistoftanks zijn verboden in de cockpit.

2.10. Trek riem

Een voorste en achterste trekriem zijn verplicht en moeten stevig zijn,

- Met een inwendig gat van minimum 50 mm
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis
- Zich bevinden binnen de omtrek van het koetswerk, gezien van boven.
- Gemakkelijk herkenbaar **zijn in een opvallende kleur**

Bovendien dient de precieze plaats van deze trekogen aangeduid te worden door een pijl in een Contrasterende kleur.

2.11. Zetels, hechtingen en steunen

De bestuurderszetel moet gehomologeerd zijn door de FIA (8855/1999 of 8862/2009 standaarden) (Zie technische lijsten **van de FIA**).

De geldigheid is beperkt tot 5 jaar, beginnende van de fabricatie datum vermeld op het verplichte etiket.

Een aanvullende verlenging van 2 jaar kan verleend worden door de fabrikant en moet vermeld worden door een aanvullend etiket.

De passagierszetels en de hoedenplank moeten verwijderd worden. Uitgezonderd bij de voertuigen van de SRX cup

Indien de originele zetelhechtingen of steunen veranderd worden, moeten de nieuwe stukken ofwel Goedgekeurd worden voor dit gebruik door de fabrikant ofwel in overeenstemming zijn met de volgende specificaties FIA Appendix "J" ART 253 art 16 (zie tekening 253-65)

Voor nieuw te bouwen wagens zie tekening 253-65 B

- 1 Steunen moeten vastgemaakt zijn aan het koetswerk/chassis met ten minste 4 bevestigingspunten per zetel door bouten met een minimum diameter van 8 mm en onderplaten, in overeenstemming met de tekening. De minimum contactoppervlakte tussen steun, koetswerk/chassis en onderplaten is 40 cm² voor elk bevestigingspunt. Indien snelbevestigingssystemen worden gebruikt, moeten deze in staat zijn om verticale en Horizontale krachten van 18000 N op te vangen, niet tezamen toegepast. Indien rails worden gebruikt voor het verstellen van de zetel, moeten het deze zijn die origineel werden geleverd bij de gehomologeerde wagen of met de zetel.
- 2. De zetel moet vastgemaakt worden aan de steunen met 4 hechttingspunten, 2 voor en 2 achter de zetel, door gebruik te maken van bouten met een minimum diameter van 8 mm en in de zetel geïntegreerde versterkingen. Elk bevestigpunt moet in staat zijn om krachten van 15000 N op te vangen, toegepast in gelijk welke richting.
- 3. De minimum dikte van de steunen en onderplaten is 3 mm voor staal en 5 mm voor lichte legering materialen. De minimum lengtemaat van elke steun is 60 mm
- 4. De bestuurderstoel mag naar achter worden geplaatst, maar niet verder dan het verticale vlak gevormd door de voorkant van de originele achterbank van het voertuig. Het hoogste punt van de bestuurderszetel is bepalend voor de meting.

2.12. Voorruit, vensters en spiegels

De voorruit moet in gelaagd glas of van polycarbonaat zijn, en de vensters moeten van veiligheidsglas of plastic zijn. Indien ze van kunststof zijn, mag de dikte **niet minder dan 4.8mm** zijn.

Wagens met gelaagde voorruit die zodanig beschadigd zijn dat de zichtbaarheid serieus wordt belemmerd of indien er een mogelijkheid bestaat op het verder breken tijdens het evenement, zullen uitgesloten worden.

Indien de voorste zijramen origineel zijn moet er een beschermende doorzichtige folie aangebracht worden op de binnenzijde van de ramen.

Gekleurde films zijn toegelaten volgens FIA "Sport Code" Hoofdstuk 17, artikel 211.

Synthetische voorruit mogen niet getint zijn.

Getinte glazen voorruit, v.b. warmte werende voorruit, zijn enkel toegelaten indien zij origineel zijn voor deze wagen.

Het inbouwen van een bijkomende voorruitwatertank of één met een grotere inhoud is toegestaan. Deze tank moet strikt gereserveerd zijn voor het schoonmaken van de voorruit.

Het zicht naar achteren moet worden gewaarborgd door twee externe achteruitkijkspiegels, één aan de rechter- en één aan de linkerkant van de wagen. De achteruitkijkspiegels mogen origineel zijn.

Niet originele achteruitkijkspiegels moeten een reflecterend oppervlak hebben van ten minste 90 cm².

2.13. Reserve wielen

Verboden.

2.14. Brandstof systeem

2.14.1. Brandstoftank

Indien geen originele brandstoftank is ingebouwd, moet het een veiligheidstank zijn die gehomologeerd is door de FIA (minimum FT3 of FT3 1999 specificatie) in overeenstemming met de specificaties van Artikel 253- 14 en maximum 5 jaar oud is.

De tank, de opvangtank (buffer doos), de pompen en alle componenten van het brandstoftoevoersysteem moeten op minstens 300 mm van het koetswerk in zowel laterale- als lengterichting verwijderd zijn, en zich buiten de cockpit en het motorcompartiment bevinden

In alle gevallen, moet de tank, met inbegrip van de vul pijp, geïsoleerd zijn door een brandwerende wand of door een container, die beiden vuurbestendig en vuurvast zullen zijn, welke infiltratie van brandstof in de cockpit voorkomt en enig contact met de uitlaatpijpen verhindert.

De tanks moeten daadwerkelijk beschermd zijn en veilig aan het chassis of het koetswerk van de wagen vastgemaakt zijn.

Het gebruik van veiligheidsschuim in de tanks is aanbevolen.

Alle brandstofpompen moeten alleen werken als de motor loopt of tijdens de startprocedure.

Het installeren van de brandstoftank volgens het FIA reglement 279 art.6.3 is eveneens toegelaten

Enkel voor Super nationals

Een andere brandstoftank, voor dit doel ontworpen, kan eveneens toegelaten worden, op voorwaarde dat deze uit een niet brandbaar materiaal vervaardigd is, een max. inhoud heeft van 25 liter en voorzien is van een lascertificaat met een drukattest (0.3 bar), afgeleverd door een erkende organisatie.

De (standaard, vervangende, gehomologeerde, ...) tank moet op een permanente manier bevestigd worden d.m.v. een metalen inklemsysteem.

Voor de bevestiging van de beugels (type *LPG ketels*) moeten bouten met een min. diameter van 8 mm gebruikt worden en, onder elke bout moet een verstevigingsplaat van min. 3 mm dikte met een oppervlakte van min.20 cm² boven de vloerplaat voorzien zijn.

De resterende openingen – na het verwijderen van de originele tank – moeten afgedicht worden door een paneel met identieke afmetingen.

2.14.2. Brandstof, olie- en koelwatertanks

Zullen geïsoleerd zijn van de cockpit door middel van schotten, zodat ongeval van morsen, een lek of breuk aan een tank, geen vloeistof naar de cockpit kan vloeien.

Hetzelfde is van toepassing op de brandstoftanks ten opzichte van het uitlaatsysteem.

De vuldop van de brandstoftank zal niet uitsteken uit het koetswerk en zal lekbestendig zijn.

Het opslaan van brandstof aan boord van de wagen bij een temperatuur van meer dan 10 graden Celsius onder de omgevingstemperatuur is verboden.

Vloeistoftanks zijn verboden in de cockpit met uitzondering van ruitensproeier vloeistof.

2.15. Stuurkolom en stuurinrichting

De stuurinrichting en zijn plaatsing zijn vrij maar enkel een directe mechanische verbinding tussen het stuurwiel en de te besturen wielen is toegelaten.

De wagen moet uitgerust zijn met een veiligheidsstuurkolom afkomstig van een erkend constructeur of van een seriewagen.

Vierwielsturing is verboden.

Antidiefstal uitrustingen moeten verwijderd worden.

Een snel ontgrendelsysteem, (quick release system) conform Artikel 255-5.7.3.9 van de Bijlage J is verplicht voor SuperCar en Super1600 en voor SuperNationals sterk aanbevolen.

2.16. Veiligheidsgordels

Verplicht, met tenminste zes punten in overeenstemming met de FIA specificaties van Artikel 253-6 van FIA Bijlage J.

De twee schouderbanden zullen verschillende hechtingspunten hebben.

2.17. Water radiator

Voor Super Cars en Super Nationals

De waterradiator zijn inhoud en locatie zijn vrij op voorwaarde dat hij zich niet in de cockpit bevind.

Het plaatsen van extra koelventilatoren is toegestaan.

Een radiatorscherm mag ingebouwd worden, op voorwaarde dat er geen versterking van het koetswerk uit voortkomt.

De lucht in- en uitvoer van de radiator doorheen het koetswerk mag maximum dezelfde oppervlakte hebben als de radiator.

Luchtkanalen mogen door de cockpit gaan.

De vloer mag niet gewijzigd worden voor de doorgang van luchtkanalen met uitzondering van artikel 5.2.2.

Voor Super 1600 mag de locatie NIET gewijzigd worden.

2.18.1 Veiligheidsrolkooi

Al de wagens moeten voorzien zijn van een veiligheidsrolkooi gebouwd volgens de regels van FIA Appendix J Artikel 253-8.

Vanaf 01/01/2017 voor alle wagens waarvoor een technisch paspoort wordt aangevraagd: de rolkooi moet voorzien zijn van een kruis in de hoofdbeugel inclusief hoekverbinding (tekening 253.7 / 253.34), in de deuren een versterking volgens *artikel 253.8.3.2.1.2* (tekening 253-9 / 253-10 / 253-11) en in het dak een versterking volgens *artikel 253.8.3.2.1.3* (tekeningen 253-12) (appendix J 2016).

Vanaf 01/01/2018 is deze Rolkooi norm sterk aanbevolen voor **alle** wagens, maar vanaf 2020 wordt dit verplicht.

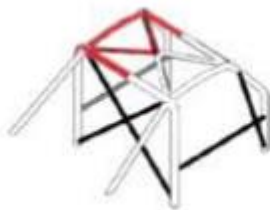
2.18.2 Beschermend omhulsel

Waar het lichaam en of de helm van de inzittenden in contact komt met de veiligheidsrolkooi, moet er een brandwerend omhulsel aangebracht worden ter bescherming.

Deze bescherming is verplicht voor al de buizen van het dak vlak zie tekening 253-68.

Zie FIA Standard 8857-2001 (zie technische lijst FIA n° 23 *Roll Cage Padding*).

deze rolkooi
bescherming is
verplicht in het dak
vlak enkel aan de
piloot zijde



Tekening 253-68

2.19. Voorsluitstijl versterking

Verplicht voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2006:

- De voorsluitstijl moet gemonteerd worden aan elke zijde van de voorste rolbeugel als de afmeting "A" groter is dan 200 mm (Tekening 253-15). De buis kan worden gebogen op voorwaarde dat het recht is in zijaanzicht en dat, in vooraanzicht, de bocht niet meer is dan een hoek van 20°. Het hoogste punt moet minder dan 100 mm van de kruising tussen de voorste en dwars rolbeugel vast gelast worden. De onderkant moet minder dan 100 mm vanaf de voet van de voorste (lateraal) rolbeugel vast gelast worden (zie tekening 253-52 voor de meting).

Voor bestaande auto's gehomologeerd voor 2006: deze zullen gekeurd worden op hun veiligheid door de technische commissarissen.

2.20. Interieur

Tapijten moeten verwijderd worden.

De bekleding die zich bevindt onder het dashboard en er niet integraal deel van uitmaakt, mag verwijderd worden.

Het is toegelaten het deel van de middenconsole weg te nemen, dat niet de verwarming en instrumenten bevat volgens tekening 279-6.

Het dashboard mag geen uitstekende hoeken hebben.

De volledige zetel moet geheel gelegen zijn aan de ene of de andere zijde van het verticale vlak van de lengtemiddellijn van de wagen.

De tussenschotten, die de cockpit van het motorcompartiment en de koffer scheiden, moeten hun originele plaats en vorm behouden.

Hun materiaal moet hetzelfde of sterker zijn dan het originele materiaal.

Het plaatsen van elementen tegen of doorheen één van deze tussenschotten is toegelaten voor zover de cockpit niet meer dan 200 mm indringen (horizontaal gemeten van het origineel schot). Deze mogelijkheid is niet van toepassing op de motorblok, het motorcarter, de krukas of cilinderkop.

2.21. Brandblussysteem

Super Car en Super1600 Elke wagen dient te worden uitgerust met een automatisch brandblussysteem conform aan Artikel 253-7 van Bijlage J van het geldende FIA reglement (Zie technische lijst n°16).

SuperNationals: Elke wagen dient te worden uitgerust met een brandblussysteem of een manuele brandblussers minimum 2kg of AFFF:2.4 liter.

Deze dienen degelijk verankerd te zijn en conform aan FIA reglement van Bijlage J Art 253-7 art 7.2 of 7.3 (Zie technische lijst n°16).

2.22. Cockpit ventilatie openingen

Het is toegelaten één of twee dakluiken voor ventilatie in te bouwen in het dak van de wagen, op de volgende voorwaarden:

- maximum hoogte 100 mm
- plaatsing ingebouwd in het eerste derde van het dak
- scharnieren aan de achterkant
- totale maximum breedte van de openingen: 500 mm.

Het verwarmingssysteem mag verwijderd worden.

2.23. Bodem beschermplaat

Het gebruik van bodem beschermplaten is toegelaten op voorwaarde dat deze effectieve beschermingen zijn, die demonteerbaar zijn en die uitsluitend en specifiek gemaakt zijn om de volgende elementen te beschermen: motor, radiator, ophanging, versnellingsbak, benzinetank, overbrenging, uitlaat, brandblussers.

Het totale gewicht van deze bodembescherming mag maximum 20 kg zijn.

2.24 Ballast

Het gebruik van een of meerdere ballasten is toegestaan om het gewicht van de wagen te vervolledigen, De ballast moet bevestigd worden op de bodem van de cockpit door bouten met kwaliteit 12.9 en met een minimum diameter van 10 mm. Om het uitscheuren te vermijden, wordt aan elk bevestigingspunt een verstevigingsplaat van minimum 40 cm² en 3 mm dikte onder de bodem aangebracht.

De bevestiging moet zichtbaar en gemakkelijk te verzegelen zijn door de Technische Commissarissen.

Een beweegbaar ballaststelsel (wanneer de wagen in beweging is), is te allen tijde verboden.

2.25 Versnellingsbaktype

Semiautomatische of automatische versnellingsbakken met elektronische, pneumatische of hydraulische controle zijn verboden.

Differentiëlen met elektronische, pneumatische of hydraulische slip controle die door de piloot kunnen bijgesteld worden terwijl de wagen in beweging is, zijn verboden.

2.26. Deuren, laterale binnenbekleding, motorkap en kofferdeksel

Behalve voor de rijdersdeur, is het materiaal vrij, op voorwaarde dat de originele vorm wordt behouden. Deurscharnieren en buitendeurhandvatten zijn vrij.

De originele sloten mogen vervangen worden maar de nieuwe moeten efficiënt zijn. De originele rijdersdeur moet behouden blijven, sierlijsten mogen verwijderd worden.

De achterdeuren mogen dichtgemaakt worden door te lassen.

De sluitingen van de motorkap en koffer, zowel als de scharnieren zijn vrij, maar elk deksel moet vastgehecht zijn op vier punten en het openen van buitenaf moet mogelijk zijn.

Het originele sluitingssysteem moet verwijderd worden.

In de motorkap mogen openingen gemaakt worden voor ventilatie, op voorwaarde dat zij geen mechanische componenten laten zien.

In alle omstandigheden moeten de motorkappen en kofferdeksels vervangen kunnen worden door de origineel gehomologeerde.

Het is toegestaan de mechanismen voor het openen van de vensters van alle deuren weg te halen of elektrische hendels te vervangen door manuele.

2.27 Aerodynamische middelen

2.27.1 Voor bumper

Composiet materiaal is toegestaan, vorm en design zijn vrij met uitzondering van zie tekening 279.3.

Een of meerdere openingen zijn toegelaten met een maximum van 2500cm² inclusief de standaard openingen, die in geen geval de structurele vormen en sterkte mogen aanpassen.

De originele bevestiging en kreukelzones mogen verwijderd worden op voorwaarde dat het de basisstructuur van het koetswerk niet verzwakt.

De originele bumperbalk mag vervangen door een stalen buis op voorwaarde dat:

- De diameter niet groter is dan 50 millimeter en maximum 1.5 millimeter dik is
- De positie van de nieuwe bumperbuis mag niet verder vooruitsteken dan de originele bumperbalk
- De originele bevestigingspunten moeten ongewijzigd blijven.
- De nieuwe bumperbuis mag niet breder zijn dan de originele bumper.

Het is aangeraden om de nieuwe buis links en rechts vast te maken aan het koetswerk d.m.v. een stalen kabel (min \varnothing 7mm, max \varnothing 8mm) - zie FIA Appendix J Artikel 279/10.2.1

Bevestiging voorbumper dient origineel te blijven

2.27.2 Achterste aerodynamisch middel

Deze mag maximum de afmetingen hebben bepaald in tekening 279-4.

Zelfs indien het voertuig origineel grotere afmetingen heeft dan deze maximale afmetingen, moeten ze overeenkomen met deze tekening.

Aan de uiteinden moet dit aerodynamisch middel het koetswerk vervoegen en volledig passen binnen de frontale projectie van de wagen zonder de achteruitkijkspiegels.

De basis van de doos met inbegrip van de tekening moet deze zijn met de grootste afmetingen. Ze moet horizontaal geplaatst worden.

Verder, mag dit volume sectie per sectie uitgebreid worden, hetgeen wil zeggen dat op elk punt van het achterste aerodynamische middel, elke sectie niet de sectie 450 x 290 x 190 mm mag overschrijden, steunen inbegrepen.

Dit aerodynamische middel moet zich bevinden binnen de frontale projectie van de wagen en binnen de projectie van de wagen van boven gezien. De dikte van het achterste aerodynamisch middel moet minimum 2 mm en maximum 5 mm zijn.

2.28 Spatborden

De definitie van "spatbord" is deze gegeven in FIA Artikel 251-2.5.7. van Bijlage J.

Het materiaal en de vorm zijn vrij, maar de vorm van de wielbogen moet behouden blijven.

Dit houdt niet in dat de originele afmetingen dienen behouden te worden. Enige bijkomende spatlappen moeten een minimum dikte hebben van 0.5 mm en een maximum dikte van 2 mm.

In alle gevallen, is de maximum toegelaten uitbreiding ter hoogte van de voor- en achteras 140 mm, ten opzichte van de afmetingen gegeven in de homologatie formulieren van de gehomologeerde wagen. Bij het bekijken van de wagen in bovenaanzicht, met de wielen gericht om recht vooruit te rijden, mogen de volledige wielen niet zichtbaar zijn boven de centerlijn van de wielen.

Bovendien dienen de laterale gedeelten van de voor- en achterbumper het volume van het spatbord te volgen. Oeningen voor afkoeling mogen gemaakt worden in de spatborden. Maar, indien ze gemaakt worden achter de achterwielen, moeten ventilatieopeningen het onmogelijk maken de band te zien in horizontale richting. Het is toegelaten mechanische componenten te plaatsen in de spatborden, maar de installatie mag onder geen enkel beding gebruikt worden als versteviging van de spatborden.

Voor SuperNationals

De uitbouw afmeting voor Groep 2, 3 & 4 en de extensies in groep A worden als uitbreiding beschouwd en kunnen dus niet extra in rekening worden gebracht.

2.28.1

Toegestane afwijkingen zijn persoonlijk en niet overdraagbaar. Deze zullen dus vervallen bij verandering van eigenaar/piloot, bij aanvraag van een nieuw paspoort en uiterlijk op 31.12.2019.

2.29. Turbo motoren

Voor drukgevulde motoren is de maximum toegestane cilinderinhoud 2058 cm³ voor benzinemotoren en 2333 cm³ voor diesel motoren. Alle wagens voorzien van een drukgevulde motor moeten voorzien worden van een restrictor, vastgehecht aan de compressorbehuizing.

Al de lucht nodig voor de voeding van de motor moet via deze restrictor gaan, die de volgende normen dient te respecteren:

De maximum interne diameter van de restrictor is 45 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een afstand van minstens 3 mm gemeten in de naar binnen lopende richting loodrecht op het vlak van de bewegende as waarvan het maximum zich bevindt op 50 mm tegenover het vlak gevormd door de uiteinden van het wielblad (zie tekening 254-4).

Deze diameter moet gerespecteerd worden bij gelijk welke temperatuur.

De buitendiameter van de restrictor ter hoogte van de hals, moet kleiner zijn dan 51 mm. Deze diameter moet behouden blijven over een lengte van 5 mm aan elke kant.

Het monteren van de restrictor op de turbolader moet uitgevoerd worden op dergelijke wijze dat het absoluut noodzakelijk is dat er twee schroeven volledig dienen verwijderd te worden van de compressor of van de restrictor, waardoor de restrictor kan verwijderd worden. Het monteren door middel van een puntschroef is niet toegelaten.

Om de restrictor te installeren, is het toegelaten materiaal weg te halen van de compressorbehuizing, en om er aan te voegen, met als enig doel zich te verzekeren van de hechting van de restrictor op de compressorbehuizing. De schroefkoppen dienen voorzien te zijn van gaatjes om een verzegeling toe te laten.

De restrictor moet samengesteld zijn uit één enkel materiaal en mag enkel doorboord worden voor de hechting en de verzegeling, die moet uitgevoerd worden tussen de hechtingsschroeven, tussen de restrictor en de compressorbehuizing en de turbinebehuizing (zie tekening 254-4).

Bij een motor met twee compressors in parallel, is iedere compressor beperkt tot een maximum interne diameter van 32 mm en 38 mm als buitendiameter.

De uitlaatgassen van de wastegate moeten in het uitlaatsysteem van de wagen uitkomen, en mogen op geen enkele manier gerecupereerd worden.

Bovendien mag er geen enkele verbinding bestaan tussen de systemen van de inlaat en de uitlaat.

Waterinjectie is verboden, zelfs als het origineel bestaat op de gehomologeerde motorblok. Het besproeien van de interkoeler is verboden.

De wagens met drukgevulde motoren mogen niet uitgerust zijn met een regelsysteem dat de laderdruk, of het elektronische controlesysteem dat de laderdruk regelt, kan wijzigen via de piloot, wanneer de wagen in beweging is (buiten het gaspedaal).

Keramische componenten, variabele inlaatdiameters en intern regelbare kleppen op turboladers zijn verboden.

Drukgevulde motoren zijn verboden voor de klasse Super 1600

2.30 Minimum gewicht

Het gewicht van de wagen wordt gewogen met de piloot aan boord, welke zijn volledige pilotenuitrusting draagt, en met de resterende vloeistoffen op het ogenblik dat de weging plaatsvindt.

Het gewicht voor een:

SuperCar is minimum 1.300 kg en een

Super1600 moet 1.000 kg wegen.

SuperNational: tot 2000cc 1100 kg

SuperNational meer dan 2000cc

meer dan 2000 cm³ tot 2500 cm³ 1130 kg

meer dan 2500 cm³ tot 3000 cm³ 1210 kg

meer dan 3000 cm³ tot 3500 cm³ 1300 kg

meer dan 3500 cm³ tot 4000 cm³ 1380 kg

meer dan 4000 cm³ 1470 kg

2.31 Installeren van camera

Het installeren van camera's dient enkel door middel van geschroefde klem rond de rolkooi.

Verboden zijn: camerahouders vast gemaakt door middel van een zuignap (zie foto's blz 22)

2.32 Spatlappen

Het is verplicht om bij een achterwiel aangedreven wagen de aangedreven wielen van spatlappen te voorzien

Deze moeten voldoen aan de volgende voorwaarden

- De volledige breedte van de band bedekken
- D spatlappen moeten van een flexibele plastic gemaakt zijn
- Minimum 4 millimeter dik zijn
- Degelijk aan het koetswerk gemonteerd worden
- Maximum 10 cm van de grond blijven



2.33 Hulp middel

Tenzij uitdrukkelijk toegestaan in dit reglement, is het gebruik van ABS / ASR / Tractie controle / EPS of elk ander hulpmiddel verboden.

ARTIKEL 3: WIJZIGINGEN TOEGELATEN SuperCars, BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

3.1 RX Silhouettes, met een verplichte ASN-homologatie, zullen toegelaten worden op voorwaarde dat :

- Ze uitgerust zijn met een 4 wiel aangedreven systeem
- Een motor volgens de twee mogelijkheden
- een atmosferische motor met een maximum inhoud van 3500cc.
- Een turbo motor met een cilinderinhoud van maximum 2058cc en een restrictor van 36 millimeter
- Ze een herkenbaar kunststof koetswerk hebben (bv Audi, BMW, Citroen, Ford, ... enz.)
- Ze minimum 1050 kg wegen (piloot en uitrusting inbegrepen).
- De motor centraal in de wagen is geplaatst.
- De cockpit hermetisch afgesloten is
- Buizenchassis van het type Silhouette, berlines, coupés met 4 zitplaatsen of 2+2 zitplaatsen.

Voorbeelden van te gebruiken wagens:

- FFSA Rallycross div. 3 (Frankrijk T3F)
- Erikson RX lite (Zweden)
- Silhouette Solution F TC06
- Silhouette Solution F TC10
- Silhouette Gomez Competition GC10
- Silhouette Renault Megane Trophy
- Andere goedgekeurde chassis.

3.2 Koetswerk en onderstel

3.2.1 Koetswerk

Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen. Strip en rubbers mogen verwijderd worden.

De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoont als de oorspronkelijke vloer.

De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.

3.2.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met FIA Artikel 255-5.7.1.

Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met tekening 279-1.

Alle metingen zullen uitgevoerd worden ten opzichte van het midden van de voor- en achteras van het gehomologeerde koetswerk. De toegevoegde materialen moeten uit metaal zijn en vast gelast aan het koetswerk.

Om een katalysator te installeren, is het toegelaten een uitholling te maken in de centrale tunnel volgens tekening 279-2.

3.3. Motor

De motor is vrij, maar het motorblok moet komen van een wagenmodel van hetzelfde origineel geregistreerd merk als het originele wagenkoetswerk.

Een "Custom"motor gebouwd volgens het FIA reglement art. 279. 5.4 is eveneens toegelaten

De motor moet in het originele motorcompartiment geplaatst zijn.

De motor dient tenminste 50% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of van de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden vóór het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen.

Om alle problemen te vermijden, zal de afmeting, vermeld in dit artikel, een tolerantie vertonen van

+/- 10 mm voor wat betreft de 50% minimum wat de lengte betreft of van de breedte van de blok

Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is niet toegelaten. Inlaatspruitstukken met variabele lengte zijn verboden.

Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klepbedieningen en warmteschilden. Het gebruik van magnesium is niet toegelaten in beweegbare delen.

Het gebruik van enig keramisch onderdeel is verboden. Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor).

Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.

Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem (gasklep) is toegelaten.

De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

3.4. Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging.

De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.

Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn.

Vooras :

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot:

- de versteviging van de bestaande verankeringspunten,.
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankeringspunten,
- de wijzigingen die nodig zijn om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.

- het is mogelijk om een ander binnenspatbord te creëren voor montage van de ophanging.

Met uitzondering van subframes die de voor en achterkant verbinden is het voorste subframe vrij voor wat het materiaal en vorm betreft, op voorwaarde dat:

- Het maximum aantal bevestigingspunten aan het carrosserie niet meer dan 6 is.
- Het subframe afneembaar is van de carrosserie (niet gelast).
- Het subframe gemaakt is van metaal. Uitzondering hierop als het subframe voortkomt uit de serieproductie auto.

- De wielkasten moeten voldoen aan FIA Appendix J Art 279 Art. 10.3.12.

- Alle draagarmen van de ophanging van metaal zijn

- Verchromen van draagarmen en ophanging is verboden is.

Het verplaatsen van de bevestigingspunten van het subframe is toegestaan (alleen voor Supercars).

Achteras :

Met uitzondering van subframes die de voor en achterkant verbinden is het achterste subframe vrij voor wat,het materiaal en vorm betreft, op voorwaarde dat:

- Het maximum aantal bevestigingspunten aan het carrosserie niet meer dan 6 is en deze punten zich bevinden in de ruimten volgens tekening 279-6

- Het subframe afneembaar is van de carrosserie (niet gelast).

- Het subframe gemaakt is van metaal.

- Binnen de limiet volgens tekening 379-6, is het mogelijk vloer en ophanging bevestiging te wijzigen.

Het met Chromo beleggen van stalen ophangingarmen is verboden.

Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit een homogene metalen materie.

3.5. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het voor-, midden- en achterdifferentieel, zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem **en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd.**

De overbrenging is vrij, maar "traction control" is verboden. Het omvormen naar vierwielaandrijving is toegelaten.

Voor- en achterdifferentieel met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulische of elektrisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Ingeval van een vierwielaangedreven wagen, is het toegelaten een hydraulisch systeem of visco-koppeling toe te voegen aan het centraal differentieel voor het beperken van het slippen, maar dit systeem mag niet regelbaar zijn wanneer de wagen in beweging is.

ARTIKEL 4: WIJZIGINGEN TOEGELATEN Super1600, BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

4.1 Koetswerk

Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen.

Strip en rubbers mogen verwijderd worden.

De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoond als de oorspronkelijke vloer.

De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.

4.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met FIA Artikel 255-5.7.1.

4.3. Motor

De motor is vrij, met een maximum cilinderinhoud van 1600 cm³, maar het motorblok moet komen van een wagenmodel van hetzelfde origineel geregistreerd merk als het originele wagenkoetswerk.

De motor moet in het originele motorcompartiment geplaatst zijn. Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is niet toegelaten.

Inlaatspuitstukken met variabele lengte zijn verboden.

Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klep bevestigingssystemen en warmteschilden.

Het gebruik van magnesium is niet toegelaten in beweegbare delen.

Het gebruik van enig keramisch onderdeel is verboden.

Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor).

Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.

Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem is toegelaten.

De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

Druk gevulde motoren zijn verboden.

4.4 Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging.

De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.

Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn

Vooras :

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot :

- de versteviging van de bestaande verankering punten,
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankering punten,
- de wijzigingen nodig om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.

- het is mogelijk om een ander binnen spatbord te creëren voor montage van de ophanging

De verstevigingen en toevoeging van materiaal mogen niet meer dan 100 mm verder komen dan het verankering punt.

Met de uitzondering van de onderstellen 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 demonteerbaar is (niet gelast).

Achteras:

Het is mogelijk de nodige aanpassingen te maken voor het gebruik van een Mc Pherson eenheid.

De tekeningen 279-6 en 279-7 zijn niet van toepassing op deze divisie.

De volledig gehomologeerde achter ophangingen van een Kitcar mogen gebruikt worden.

Noodzakelijke aanpassing aan de carrosserie (chassis) zijn toegelaten.

Het met Chromo beleggen van stalen ophangingarmen is verboden.

Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit een homogene metalen materie.

4.5. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het differentieel zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm een geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem **en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd.**

De overbrenging is vrij, maar tractie controle is verboden.

Differentiëlen met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulische of elektrisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Een visco-koppeling is toegestaan indien dit gehomologeerd is op de wagen.

ARTIKEL 5: VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP EN WIJZIGINGEN TOEGELATEN VOOR DE SuperNationals , BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

De voertuigen Moeten voorzien zijn van een Nationaal Technisch paspoort van RACB Sport

5.1. Koetswerk

A. Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen. Strip en rubbers mogen verwijderd worden. De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.

B. De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoont als de oorspronkelijke vloer.

C. De vloer onder de achterzetel mag met 100 mm verhoogd worden tekening 279.1

D. De stalen plaat, gebruikt voor deze wijziging, moet dezelfde dikte vertonen als deze van de bodemplaat.

5.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met Artikel 255-5.7.1.

De wielbasis en overhang van het serie geproduceerd of gehomologeerd model moet gerespecteerd worden.

De meting zoals beschreven in FIA 2017 Appendix J - 279 Art 3.2 en 3.2.1.

Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met tekening 279.6..

De vloer in de cockpit mag NIET gewijzigd worden met uitzondering van artikel 5.2.1.C.& D.

Luchtstroom door de vloer is verboden .Elke overtreding hierop zal bestraft worden met een extra ballast van 30 kg boven op het minimum gewicht van de wagen.

Vanaf 2020 is een luchtstroom door de volledige vloer van de wagen verboden.

5.3. "Skirts" Dorpel verbreding.

Het plaatsen van "skirts" dorpel verbreding is toegestaan op voorwaarde dat

a) het materiaal bestaat uit aluminium met een maximale dikte van 1,5 mm of uit kunststof met een dikte van maximum 5 mm.

b) er geen versteviging is ingebouwd

c) ze niet breder zijn dan de spatborden gemeten van voor naar achter in rechte lijn

d) er minimum 3 inspectie gaten voorzien zijn met een diameter van 30 mm aan de onderkant

5.4. Motor

Het motorblok en koetswerk moeten van hetzelfde merk zijn.

De motor moet in het compartiment geplaatst worden dat voor de originele motor voorzien werd.

I.v.m. de positie van de motor zijn de volgende opties toegelaten voor lengterichting motoren:

- Origineel als in de productie wagen volgens homologatie van de fabrikant of

- Tenminste 38% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of van de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden vóór het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen.

Een uitbreiding van maximum van 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.

Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is enkel toegestaan integraal zoals gemonteerd op serievoertuig van dat type motor.

Bediening van de variabele kleptiming dient ongewijzigd en integraal van deze standaardmotor te worden overgenomen en mag niet worden gemonteerd op een in serie niet met variabele kleptiming voorziene motor.

Inlaatspuitstukken met variabele lengte zijn verboden.

Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klepbediening en warmteschilden.

Het gebruik van enig keramisch onderdeel is verboden. Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor).

Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.

Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem is toegelaten.

De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

5.5. Turbo motoren

Voor drukgevulde motoren is de maximum toegestane cilinderinhoud 2058 cm³ voor benzinemotoren en 2333 cm³ voor diesel motoren. Alle wagens voorzien van een drukgevulde motor moeten voorzien worden van een restrictor, vastgehecht aan de compressorbehuizing.

Al de lucht nodig voor de voeding van de motor moet via deze restrictor gaan, die de volgende normen dient te respecteren:

De maximum interne diameter van de restrictor is 45 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een afstand van minstens 3 mm gemeten in de naar binnen lopende richting loodrecht op het vlak van de bewegende as waarvan het maximum zich bevindt op 50 mm tegenover het vlak gevormd door de uiteinden van het wielblad (zie tekening 254-4).

Deze diameter moet gerespecteerd worden bij gelijk welke temperatuur.

De buitendiameter van de restrictor ter hoogte van de hals, moet kleiner zijn dan 51 mm. Deze diameter moet behouden blijven over een lengte van 5 mm aan elke kant.

Het monteren van de restrictor op de turbolader moet uitgevoerd worden op dergelijke wijze dat het absoluut noodzakelijk is dat er twee schroeven volledig dienen verwijderd te worden van de compressor of van de restrictor, waardoor de restrictor kan verwijderd worden. Het monteren door middel van een puntschroef is niet toegelaten.

Om de restrictor te installeren, is het toegelaten materiaal weg te halen van de compressorbehuizing, en om er aan te voegen, met als enig doel zich te verzekeren van de hechting van de restrictor op de compressorbehuizing. De schroefkoppen dienen voorzien te zijn van gaatjes om een verzegeling toe te laten.

De restrictor moet samengesteld zijn uit één enkel materiaal en mag enkel doorboord worden voor de hechting en de verzegeling, die moet uitgevoerd worden tussen de hechtingsschroeven, tussen de restrictor en de compressorbehuizing en de turbinebehuizing (zie tekening 254-4).

Bij een motor met twee compressors in parallel, is iedere compressor beperkt tot een maximum interne diameter van 32 mm, en 38 mm als buitendiameter.

De uitlaatgassen van de waste gate moeten in het uitlaatsysteem van de wagen uitkomen, en mogen op geen enkele manier gerecupereerd worden.

Bovendien mag er geen enkele verbinding bestaan tussen de systemen van de inlaat en de uitlaat.

Waterinjectie is verboden, zelfs als het origineel bestaat op de gehomologeerde motorblok. Het besproeien van de interkoeler is verboden.

De wagens met drukgevulde motoren mogen niet uitgerust zijn met een regelsysteem dat de laderdruk, of het elektronische controlesysteem dat de laderdruk regelt, kan wijzigen via de piloot, wanneer de wagen in beweging is (buiten het gaspedaal).

Keramische componenten, variabele inlaatdiameters en intern regelbare kleppen op turboladers zijn verboden.

Variabele kleptiming is verboden voor turbo motoren

5.6. Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging. De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij. Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn.

Vooras :

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot :

- de versteviging van de bestaande verankeringpunten,
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankeringpunten,
- de wijzigingen nodig om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.
- het is mogelijk om een ander binnenspatbord te creëren voor montage van de ophanging.

De verstevigingen en toevoeging van materiaal mogen niet meer dan 100 mm verder komen dan het verankeringpunt.

Met de uitzondering van het onderstel (frame/chassis) 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 demonteerbaar is (niet gelast).

Achteras :

De wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) voor de aanpassing van de gewijzigde verankering- en zwenkpunten zijn beperkt tot deze van de tekening 279-6

- Binnen de limiet volgens tekening 279-6, is het mogelijk vloer en ophanging bevestiging te wijzigen

Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Het met Chromo beleggen van stalen ophangingarmen is verboden.

Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit metaal.

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

5.7. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het voor of achter differentieel, zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm een geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem **en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd.**

De overbrenging is vrij, maar "tractie control" is verboden. Voor- en achter differentieel met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulisch of elektrisch systeem.

Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

6 SsangYong Actyon Sports SRX Cup

SRX-cup wagens kunnen enkel deelnemen in de configuratie zoals beschreven door Constructeur, invoerder en promotor in deze klasse.

7 XC en XC Junior

zie afzonderlijk document.

Datering van het reglement

Dit Technisch reglement treedt onmiddellijk in voege. Het vervangt vanaf dan alle voorgaande Technische reglementen. Een reglementswijziging in verband met veiligheid die door de FIA wordt uitgevaardigd, is vanaf de volgende meeting van toepassing.

Geldende tekst

De Nederlandse tekst van dit Technische Reglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Technisch Reglement.

Goedkeuring

Deze Technische Reglementen 2018 zijn goedgekeurd door RACB Sport op 23/01/2018
Met Visa Nummer : T01-BRXC/B18

1. Veiligheid, piloten

1.1. Helmen

De helmen moeten voldoen aan onderstaande normen :

**NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS**

LISTE TECHNIQUE N° 25 / TECHNICAL LIST N° 25

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
<ul style="list-style-type: none"> FIA 8860-2010 Fédération International de l'Automobile 8, Place de la Concorde 75008 Paris France www.fia.com 		YES	YES
<ul style="list-style-type: none"> FIA 8860-2004 NOT VALID AFTER 31.12.2020 		YES	YES
<ul style="list-style-type: none"> FIA 8859-2015 		YES	YES
<ul style="list-style-type: none"> Snell SA2005 or SA2010 + FIA 8858-2002 		YES	YES
<ul style="list-style-type: none"> Snell SA2005 or SA2010 or SAH2010 + FIA 8858-2010 		YES	YES

¹ Normes reconnues par la FIA pour casques à utiliser avec les systèmes RFT. Prière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques au Chapitre III - Equipement des Pilotes de l'Annexe L au Code Sportif International de la FIA. / FIA-recognised Standards for helmets to be used together with FHR systems. Please check additional requirements regarding helmet use in Chapter III - Drivers' Equipment of Appendix L to the FIA International Sporting Code.

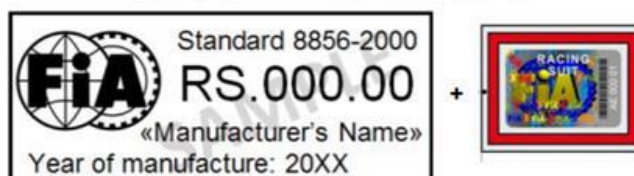
1.2.Race kledij

De race kledij (race-overall, balaclava), alsook het brandwerend ondergoed, sokken, schoenen en handschoenen moeten minimum voldoen aan de norm **FIA 8856-2000**.

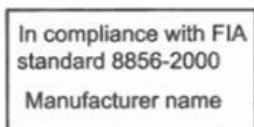
**ETIQUETTE APOSEEE SUR LES
VÊTEMENTS FABRIQUES AVANT LE
01.01.2013
LABEL USED ON GARMENTS,
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2013**



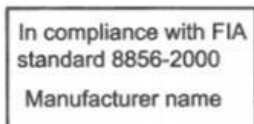
**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR
A COMPTEUR DU 01.01.2013
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM
01.01.2013**



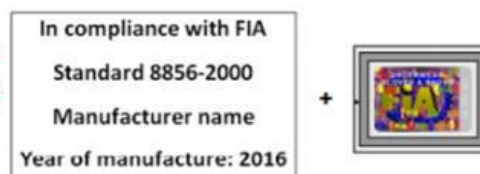
**ETIQUETTE APOSEEE SUR LES CHAUSSETTES
LABEL USED ON SOCKS**



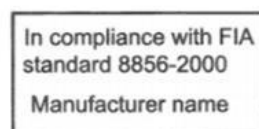
**ETIQUETTE APOSEEE SUR LES SOUS-VÊTEMENTS,
LES CAGOULES ET LES CHAUSSURES FABRIQUES
AVANT LE 01.01.2016
LABEL USED ON UNDER GARMENT, BALACLAVA AND
SHOES MANUFACTURED BEFORE 01.01.2016**



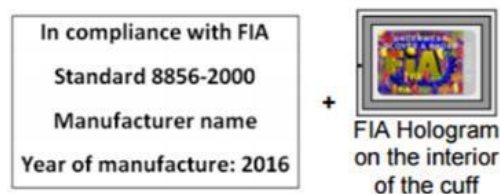
**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR SUR LES SOUS
VÊTEMENTS, LES CAGOULES ET LES CHAUSSURES A
COMPTEUR DU 01.01.2016
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2016**



**ETIQUETTE APOSEEE SUR LES GANTS FABRIQUES
AVANT LE 01.01.2016
LABEL USED ON GLOVES
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2016**



**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A COMPTEUR DU
01.01.2016
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2016**



De lijst van gehomologeerde race kledij is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site : www.fia.com **TECHNICAL LIST N° 27**

1.3. Hoofd en hals beschermstelsysteem (HANS®) 8858-2002 & 8858-2010

Frontal Head Restraint (FHR) System 8858-2002 & 8858-2010

Frontal Head Restraint (FHR) System is verplicht voor al de klasse

De lijst van FIA goedgekeurde hoofd en hals beschermstelsysteem systemen (HANS□) en FHR is op de technische lijst nr. 29 & 36 terug te vinden.

- De verbindingsriemen ('Tether') moeten voorzien zijn van het FIA label 8858-2002.

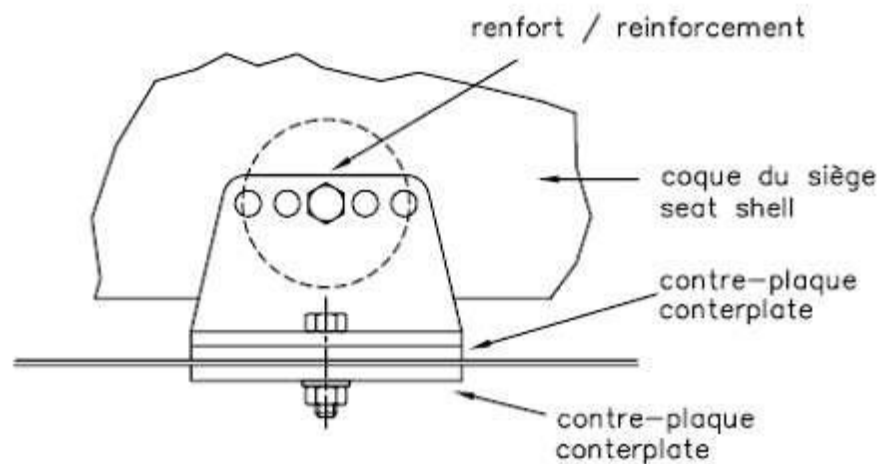
- &8858-2010

- De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten ('Tether anchors') met de FIA code 8858-2002 & 8858-2010

- en de bijhorende FIA hologramsticker.

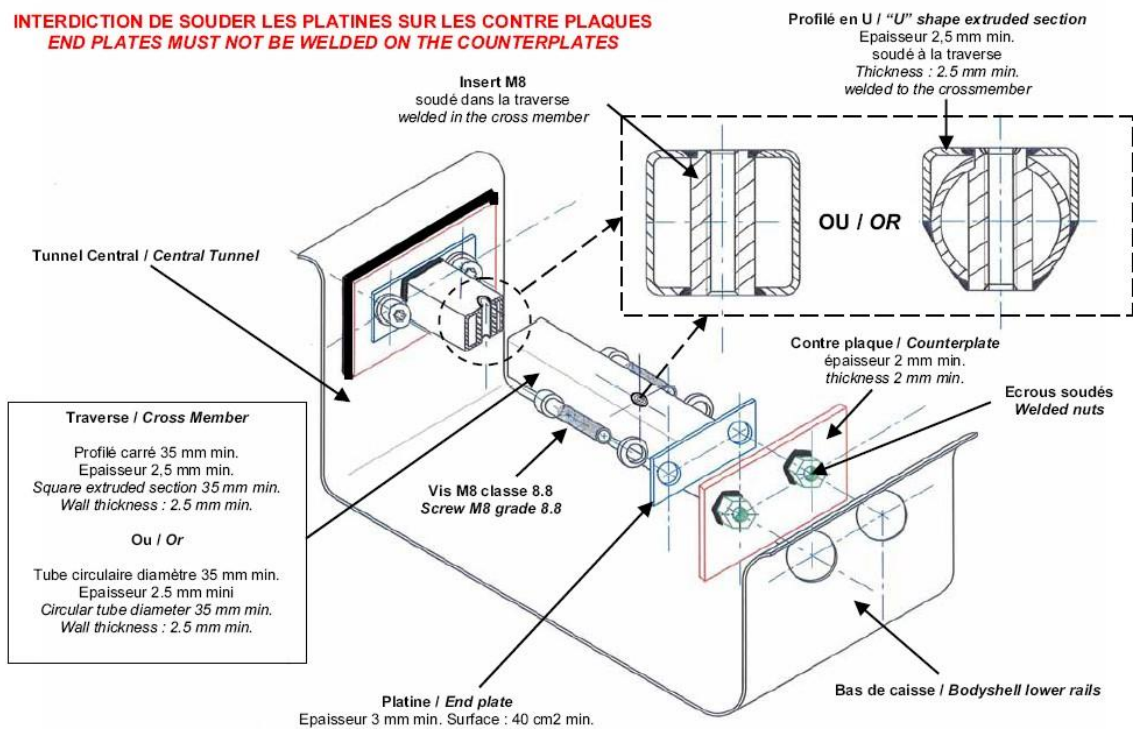
- Hybrid devices shall be approved FIA standard 8858-2010

Iedere piloot moet uit de beschikbare modellen zorgvuldig het systeem kiezen dat hem het beste past.

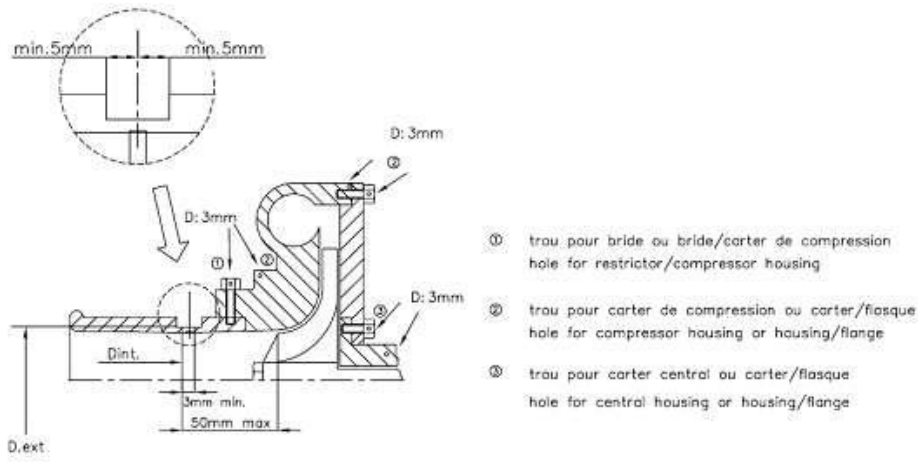


TEKENING 253-65

INTERDICTION DE SOUDER LES PLATINES SUR LES CONTRE PLAQUES
END PLATES MUST NOT BE WELDED ON THE COUNTERPLATES



Tekening 253-65B

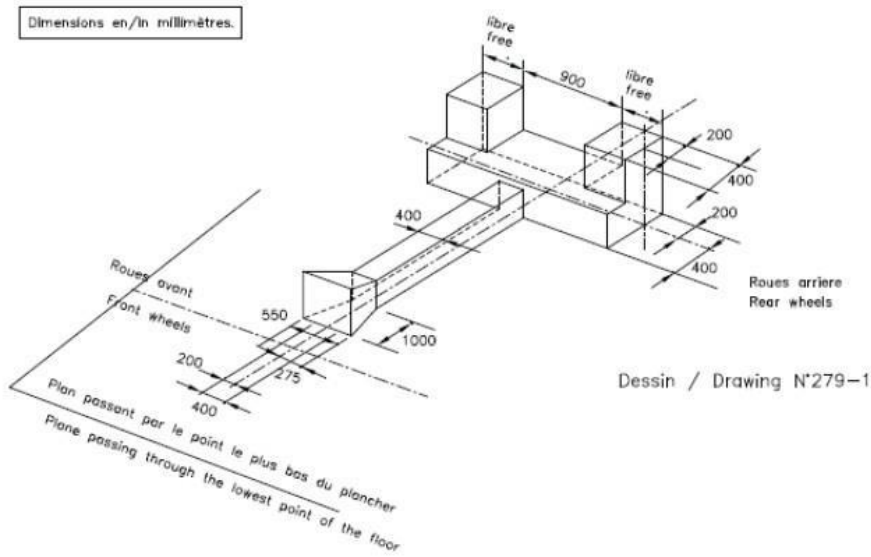


- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

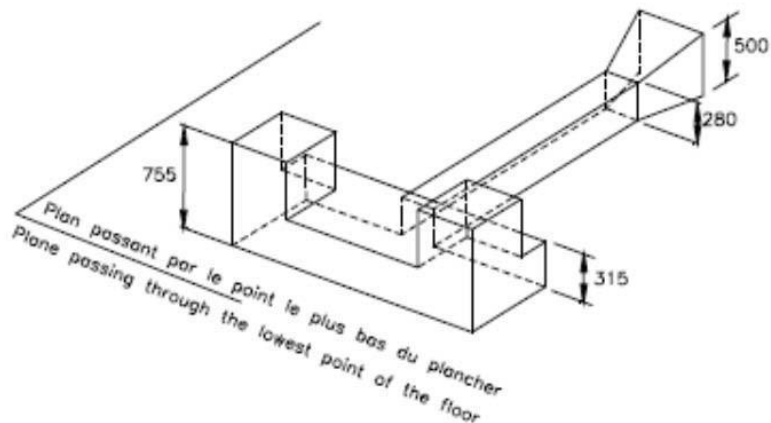
AUTRES POSSIBILITES :
OTHER POSSIBILITES :



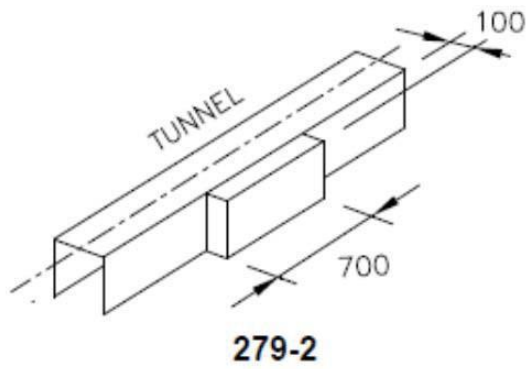
TEKENING 254-4



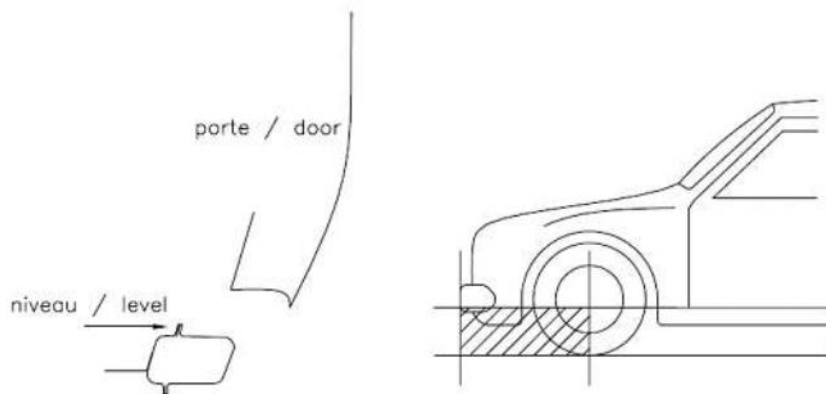
Afbeelding 279-6-279.1



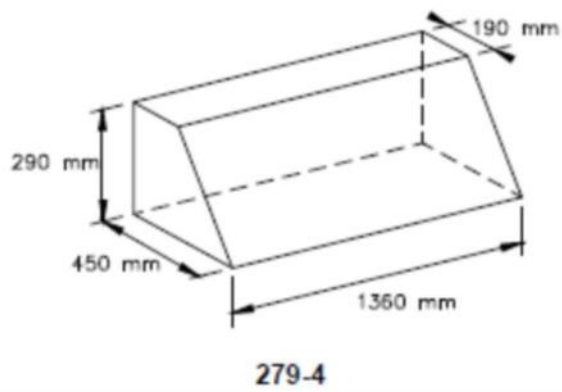
279-1



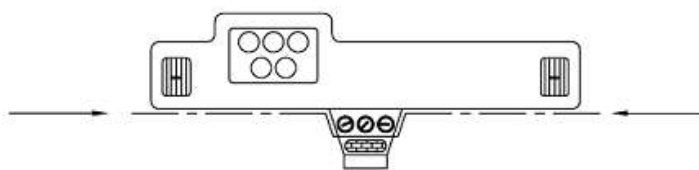
Afbeelding ~~279-7~~ **279-2**



TEKENING 279-4 279-3



Afbeelding ~~279-5~~ **279-4**



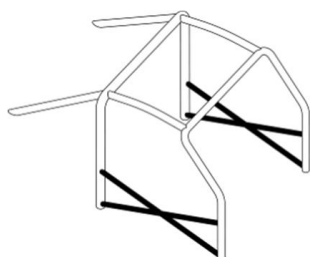
TEKENING 279-3 279-6

Toelichting in verband met de rol kooi

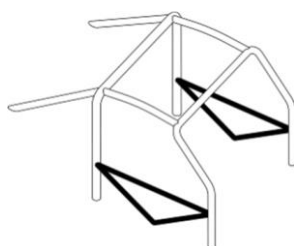


voor al de nieuwe wagens vanaf 2017 (paspoort) ongeacht hun leeftijd.
voor al de wagens vanaf 2020.

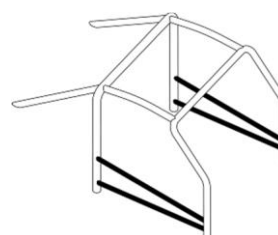
Tekening 253-7



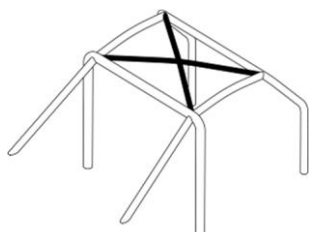
Tekening 253-9



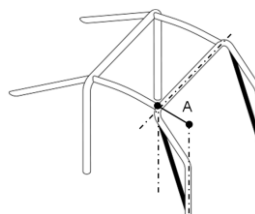
Tekening 253-10



Tekening 253-11



Tekening 253-12



Tekening 253-15

The reinforcements may follow the curve of the roof. It must be fitted on each side of the front rollbar if dimension "A" is greater than 200 mm (Drawing 253-15). For competitions without co-drivers, in the case of Drawing 253-12 "A" is greater than 200 mm (Drawing 253-15). only, only one diagonal member may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

The ends of the reinforcements must be less than 100 mm from the junction between rollbars and members

De versterking mag de ronding van het dak volgen, Wanneer de afstand groter is als 200mm, moet dit deel

Voor deelnemers zonder co piloot, (enkel voor tekeningen 253-12) van de rolkooi worden gemonteerd en dit aan de twee

Enkel een diagonale buis moet minimum aangebracht worden, zijden van de wagen.

Maar de voorste bevestiging moet aan de piloot hun zijde zijn.

de uiteind mag niet meer dan 100mm verwijderd zijn van verbinding tussen de verschillende delen van de rolkooi

Instalieren van camera's



Enkel de hierboven bevestigings systemen zijn toegelaten.

Mettet
Motor

