De Vlaamse Autosport leeft ...

RALLY

Draft reglement 2027

Art. 1 Wedstrijddefinitie

Deze wedstrijd zal betwist worden in overeenstemming met de voorschriften van de internationale sportcode (en haar bijlagen) van de FIA, het nationaal sportreglement van de RACB Sport, de reglementen van de Vlaamse Autosportfederatie (VAS), het eventuele provinciale reglement en het onderstaand reglement.
De wedstrijd wordt georganiseerd conform de verschillende Koninklijke Besluiten houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben evenals aan de omzendbrieven uitgegeven door het Ministerie van Binnenlandse Zaken die betrekking hebben op deze Koninklijke Besluiten.

Art. 2 Beschrijving / omschrijving

De wedstrijd wordt verreden over verschillende omlopen, bestaande uit één (Rallysprint) of meerdere(Rally) klassementsproeven en gelegen op een voor het gewone verkeer afgesloten parcours. Tijdens de verbindingsritten zijn de deelnemers onderworpen aan de wegcode. Het tijdschema van de reisweg zal vermeld worden in het roadbook. De verdeling van de reisweg, evenals de tijdcontroles, doorgangcontroles, neutralisatieperiodes,... wordt beschreven in het controleboekje en in het roadbook. Het interval tussen elk voertuig zal 1 minuut bedragen.
Voor het type van wedstrijd, de totale afstand, het aantal omlopen, het aantal km klassementsproeven en verbinding, alsook het percentage verhard of onverhard: Zie particulier reglement.

Art. 3 Organisatie en programma

Gegevens omtrent de inrichtende organisatie en de officials van de wedstrijd worden meegegeven in het particulier reglement. Alsook het programma van de wedstrijd, de sluitingsdatum van de voorinschrijvingen, het maximaal aantal toegelaten deelnemers en de datum en uur van aanmelden aan de administratieve en Technische Controle samen met de adressen van de belangrijkste plaatsen worden in het particulier reglement vermeld.

Art. 4 Inschrijvingen

De aanvraag tot deelname aan de wedstrijd moet volledig ingevuld toekomen bij de inrichtende club. Er zal prioriteit verleend worden aan deelnemers die zich vooraf ingeschreven hebben en betaald hebben.
Vanaf het ogenblik dat bij de voorinschrijvingen het maximum aantal deelnemers bereikt is, is de inrichter verplicht om deze volledige voorlopige inschrijvingslijst door te sturen naar het VAS secretariaat. Het VAS secretariaat zal lijst bevestigen aan de organisator en aan de voorzitter van het dienstdoende College van Sportcommissarissen. De nadien ingeschreven deelnemers komen op een "reservelijst" terecht waaruit verder kan geput worden.
Voor zover het maximum aantal deelnemers niet is bereikt, is inschrijven op de dag van de wedstrijd nog mogelijk op voorwaarde dat er een supplement van 20% op het inschrijvingsrecht betaald wordt. De teams dienen zich volgens de voorziene timing aan te melden aan de inschrijvingstafel.
Het is toegelaten om het voertuig, vermeld op het inschrijvingsformulier, te vervangen door een ander voertuig van dezelfde divisie en klasse, tot het begin van de Technische Controle.
De inrichter heeft het recht om de inschrijving van een deelnemer te weigeren na afgifte van de gemotiveerde reden aan het College van Sportcommissarissen.
Door het ondertekenen van het inschrijvingsformulier verbinden de piloten en co-piloten zich er toe om het huidig reglement na te leven.

Art. 5 Inschrijvingsrecht, starttoelating en verzekering

Alvorens tot de start te worden toegelaten zal het deelnemend team
- het inschrijvingsrecht moeten vereffenen aan de inrichtende club
- de starttoelating moeten krijgen van de dienstdoende Sportcommissaris van de federatie.

a. Inschrijvingsrecht

Het inschrijvingsrecht van de wedstrijd wordt bepaald in bijlage 1 van het VAS reglement. In dit inschrijvingsrecht zijn alle wedstrijdbescheiden zoals roadbook, startnummers,... inbegrepen. Voor de manier van vereffening van het inschrijvingsrecht: Zie particulier reglement.

b. Starttoelating

De dienstdoende Sportcommissaris zal aan elk team de starttoelating pas afleveren nadat de verzekeringspremie en de bijdrage in de werkingskosten van de federatie (VAS vzw) zijn vereffend. Het bedrag van de starttoelating staat vermeld in Bijlage 1 van het VAS reglement.
Voor de manier van vereffening van de starttoelating: zie particulier reglement.

c. Verzekering

De inrichter heeft, via de federatie, een verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid afgesloten bij de maatschappij AXA Industries nv, conform de Belgische wet van 21 november 1989 op de verplichte verzekering. De te betalen verzekeringspremies worden berekend per team en op grond van een vast recht per kilometer klas-

sementsproef. De verzekeringspremies worden gedragen door de deelnemende teams. De verzekeringspremie voor de 0 en 00 wagen wordt gedragen door de inrichter. De verzekering begint voor iedere deelnemer bij de Technische Controle en eindigt na het openen van het gesloten wagenpark op het einde van de wedstrijd. Voor deelnemers die vóór het bovengenoemde tijdstip, om welke reden ook, ophouden aan de wedstrijd deel te nemen op grond van bepalingen van dit reglement worden beschouwd als niet meer deelnemend aan de wedstrijd en zijn dus niet meer gedekt door bovenvermelde verzekering.
Servicewagens, zelfs voorzien van specifieke kentekens uitgereikt door de inrichter, mogen niet beschouwd worden als officiële deelnemers aan de wedstrijd. De aansprakelijkheid hoort toe aan hun eigenaar. Zij worden dus niet gedekt door de verzekeringspolis geldig voor de betreffende wedstrijd.
Voor het polisnummer en de exacte bedragen: zie particulier reglement

Art. 6 Toegelaten wagens

a. De deelnemende wagens moeten voldoen aan de technische en veiligheidsvoorschriften van het VAS reglement. De deelnemende wagens moeten in orde zijn met de voorschriften van de wegcode en dus voorzien zijn van een geldig inschrijvingsbewijs, een geldig verzekeringsattest, een geldige keuringskaart en een geldig VAS-prekeuringsattest. Bij het ontbreken van één van de hierboven vermelde documenten of bij fraude zullen de betrokken piloten en co-piloten de start tot de wedstrijd geweigerd worden. Bij fraude, onder welke vorm ook, sluit deze startweigering geen verdere sancties uit. Bijzondere aandacht wordt gevestigd op de voorschriften betreffende de deelname van voertuigen met commerciële nummerplaten.
Alle wettelijke bepalingenbetreffende nummerplaten dienen gerespecteerd.

b. Van de 00-wagen (deze die voorzien is van luidsprekers en die in geen geval een competitievoertuig mag zijn) zullen de bestuurder en zijn passagier in het bezit zijn van een geldige vergunning van wedstrijdofficial, uitgereikt door de VAS. Voor wat de 0-wagen en eventueel de H0-wagen betreft (die een competitievoertuig moet zijn, en moet voldoen aan alle voorschriften dit betreffende) zal deze bestuurd worden door de bestuurder en de passagier met beiden een grote rally-ervaring. Beiden dienen in het bezit te zijn van een deelnemersvergunning uitgereikt door VAS, ASAF of RACB Sport. De 0-wagen en de H0-wagen dienen vermeld te worden op de deelnemerslijst.

Art. 7 Klasse-indeling

Er moet ingeschreven worden in de klasse waartoe de wagen behoort (zie hoofdstuk Divisies in het VAS reglement).
De juistheid van de cilinderinhoud kan nagemeten worden. Dit kan gebeuren:
a. in samenspraak met wedstrijdleider en het College van Sportcommissarissen;
b. na klacht van een deelnemer overeenkomstig het VAS sportreglement en het bijzonder wedstrijdreglement.

Onderdelen die niet meer oorspronkelijk kunnen aangeschaft worden, mogen vervangen worden door onderdelen met dezelfde werking. Bewijskracht ligt bij de betrokkene.
Indien vastgesteld wordt dat een wagen tijdens de wedstrijd niet meer behoort tot de klasse waarin hij gekeurd is en vermeld op de lijst "wagens toegelaten tot de start van de wedstrijd" wordt dit gelijkgesteld met fraude en zal bestraft worden met uitsluiting.

Art. 8 Toegelaten piloten / co-piloten

Alle piloten moeten beschikken over een geldig rijbewijs.
Alle piloten en co-piloten moeten beschikken over een geldige VAS, ASAF of RACB vergunning. Buitenlandse vergunningen zijn toegelaten indien de wedstrijd opgenomen in op de 'OPEN' kalender.

Art. 9 Toegelaten teams

Elk team dat deelneemt aan een Rally/Rallysprint dient te bestaan uit piloot en co-piloot. Gedurende heel de wedstrijd (voertuig in beweging) moeten beiden aan boord van de wagen zijn. Het team mag onderling van bestuurder wisselen op voorwaarde dat ze beiden in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en een vergunning, geldig voor het voertuig waarmee ze aan de wedstrijd deelnemen.
Een team of een deel van dat team kan slechts éénmaal inschrijven. De wagen mag per wedstrijd slechts door één team ingeschreven worden. De voorwagens en de sluitingswagen en/of hun bemanning mogen niet deelnemen tijdens dezelfde wedstrijd als ingeschreven deelnemende wagen en/of team.

Art. 10 Technische Controle

Elke organisator dient een overdekte en tochtvrije ruimte te voorzien waar de technische commissarissen ongehinderd (door publiek, pers,…) de controle van de voertuigen kunnen verrichten.
Ieder team zal zich met de wagen volgens timing melden aan de Technische Controle. Het overschrijden van deze timing zal bestraft worden met een boete van € 15,00 per 15 minuten vertraging. Zich aanbieden met meer dan 30 minuten vertraging volgens de opgelegde timing heeft startweigering tot gevolg.
Alvorens zich bij de Technische Controle aan te melden moeten de startnummers, de rallyplaten en de verplichte publiciteit reeds op de wagen aangebracht zijn. Een fotokopie van het inschrijvingsbewijs van de wagen, het

verzekeringsattest en de keuringskaart moeten samen met de originele documenten voorgelegd worden ter controle. Bij het niet voorleggen van deze kopieën wordt een boete opgelegd van 25,00 EUR.
Tijdens de Technische Controle moeten de FIA gehomologeerde helmen en kledij ter controle voorgelegd worden. Indien van toepassing zie Art. 19 Technisch reglement/Persoonlijke uitrusting. Men zal overgaan tot de identificatie van het ingeschreven voertuig. Het chassis en om het even welk mechanisch onderdeel kunnen op om het even welk ogenblik gemerkt of verzegeld worden, naar believen van de inrichters, sport- en/of technische commissie. Het team is verantwoordelijk om er voor te zorgen dat de eventueel aangebrachte herkenningstekens en verzegelingen zouden beschermd worden tot na de wedstrijd. De afwezigheid van deze herkenningstekens en verzegelingen zal de onmiddellijke uitsluiting tot gevolg hebben.
Ieder bedrog dat vastgesteld wordt, en meer in het bijzonder het voorleggen van bewerkte herkenningstekens en verzegelingen, zal de uitsluiting van het team tot gevolg hebben. Ook voor elk ander team dat aan het bedrog zou hebben geholpen geldt deze bestraffing. Dit sluit niet uit dat een zwaardere sanctie kan aangevraagd worden aan de betrokken sportoverheid van het betrokken team.
Indien zich tijdens de Technische Controle een voertuig aanbiedt dat niet beantwoordt aan de divisie of klasse waarin het werd ingeschreven ~~kan~~ zal het op advies van de technische commissarissen door het College van Sportcommissarissen naar een andere divisie of klasse worden verplaatst.

Art. 11 Aard van de wedstrijd

Een rallysprintwedstrijd wordt verreden over één klassementsproef. Er zijn minimum drie en maximum vijf officiële gechronometreerde ritten. De laatste wedstrijdrit moet ten laatste om 18u van start gaan. De klassementsproef moet minimum 5 kilometer zijn en maximum 15 kilometer. Indien er een "rondje" wordt gereden moet dit onmiddellijk na de start gebeuren. Een rondje mag slechts 2x per rit verreden worden. Een uitzondering wordt gemaakt voor permanente omlopen. De juiste lengte is te vermelden in het particulier reglement.
Een Rally wedstrijd moet bestaan uit verschillende klassementsproeven.
De laatste klassementsproef moet ten laatste om 18u van start gaan.

Rally A De wedstrijd moet bestaan uit minstens 3 verschillende klassementsproeven van minimum 70 kilometer voor een regionale proef.

Rally B De wedstrijd moet bestaan uit minstens 2 verschillende klassementsproeven waarvan de totale lengte van de proeven minimum 40 kilometer en maximum 69,99 kilometer moet bedragen. De klassementsproeven moeten een minimale lengte hebben van 2 kilometer.

Bij niet naleven van de minimumafstand wordt een boete van € 5,00 per deelnemer toegepast. Minstens één bevoorradingspost om de 100 kilometer moet voorzien worden.

Vereisten voor het organiseren van een shakedown (testproef)

Algemeen

Teneinde de deelnemers toe te laten hun rallywagen veilig te testen en om eventueel de wedstrijd te promoten en de media de wagens te laten ontdekken, kan een organisator een testsessie of shakedown organiseren. Het is staat elke organisator vrij om een testsessie op te nemen in het programma van de Rally. Het is eveneens vrij aan elke regelmatig ingeschreven deelnemer om al of niet aan de testsessie deel te nemen.

Verloop van de shakedown

De testsessie wordt georganiseerd zoals een klassementsproef en moet voorzien zijn van alle verplichte veiligheidsvoorzieningen. Voor de testsessie mag een gedeelte van een klassementsproef van de Rally gebruikt worden en de wegbedekking van de testrit moet dezelfde zijn als het grootste deel van de klassementsproeven.

Afstand van verhaal

Enkel de wagens en de teams, reglementair ingeschreven voor de wedstrijd, en eventueel personen (passagiers) met toelating (vergunning of vas dagtoelating) kunnen deelnemen aan de shakedown.

Technische vereisten

Voor de start van de shakedown moeten de wagens een technische (veiligheids)keuring ondergaan hebben.

Uitrusting van piloot & co-piloot (eventueel passagier)

Gedurende de shakedown dient iedereen aan boord van de wagen een gehomologeerde helm, kledij en veiligheidsuitrusting te dragen zoals voorzien in art.19 van het Technisch Reglement Rally/Rallysprint, hoofdstuk 6 en Bijlage 3 & 4 van het VAS Sportreglement.
Veiligheidsuitrusting en veiligheidsgordels dienen correct gedragen te worden. Elke overtreding zal bestraft worden met uitsluiting voor de shakedown.

Service tijdens de shakedown

Service kan enkel verleend worden in het servicepark, behoudens anders vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement.

Art. 12 Gemiddelde snelheid

De algemene timing van een Rally moet rekening houden met de snelheidsbeperkingen die opgelegd zijn door de wegcode.

Art. 13 Laatste berichten

Indien er veranderingen worden doorgevoerd voor of tijdens de wedstrijd zullen de deelnemers en het College van Sportcommissarissen hiervan steeds schriftelijk op de hoogte gebracht worden en zullen zij dit bericht steeds voor kennisname aftekenen.
Indien verplichte servicezones voorzien worden moet de organisator deze aan elke deelnemer kenbaar maken. Deze serviceplaatsen, aangegeven in het roadbook van de deelnemer, op kaartfragmenten en in een service-roadbook, moeten uiterlijk 30 minuten voor de start overhandigd worden.

Art. 14 Publiciteit

De deelnemers zijn verplicht om alle publiciteit, opgelegd door de inrichter, aan te brengen op straf van dubbel inschrijvingsrecht. De verplichte publiciteit moet op de door de inrichter aangeduide plaatsen aangebracht worden vanaf de Technische Controle tot en met het einde van de wedstrijd.
Elke publiciteit op de wagen is toegelaten voor zover deze:
- toegestaan is door de Belgische wetgeving en de reglementen van de F.I.A.
- niet strijdig is met de goede zeden
- niet aangebracht wordt op de plaatsen voorbehouden aan de wedstrijdnummers
- het zicht van de bemanning niet belemmert
- niet in strijd is met de Technische Voorschriften.

Art. 15 Roadbook

De organisator is verplicht in het roadbook te voorzien:
- een model van een controlekaart
- een klachtenformulier
- een formulier voor ongevalaangifte met vermelding van polis- en attestnummer
- een inlichtingenblad
- procedure ongeval en gebruik SOS / OK kaart

De deelnemer is verantwoordelijk voor de volledigheid van zijn roadbook en dient de opgegeven route in het roadbook strikt te volgen.

Art. 16 Verkenningen

De teams moeten de inrichter op voorhand laten weten met welk voertuig ze aan de verkenningen zullen deelnemen. De inrichter zal aan de teams een identificatie afleveren die tijdens de verkenningen aan de rechterzijde van de voorruit zichtbaar moet aangebracht worden. De verkenningen moeten gebeuren tegen matige snelheid en de wegcode moet te allen tijde gerespecteerd worden. De bedoeling van de verkenningen is om notities te maken en deze te controleren. Het gebruik van wedstrijd- of oefenwagens is verboden. Het is alleen toegelaten om te verkennen met standaardwagens zonder rolkooi, volledig conform met de wegcode (o.a. conforme uitlaat, seriebanden, maximum 2 bijkomende lichten,...).Tijdens de verkenningen rijden de wagens onder hun gewone wegverzekering.

Verkenningen of trainingen buiten de door de inrichter of ordediensten opgelegde uren, gevaarlijk rijden, een wegverlating of een snelheidsovertreding vastgesteld door de inrichter of ordediensten tijdens de toegelaten vrije verkenningen hebben volgende bestraffing tot gevolg:

- eerste overtreding: € 250,00 boete en een penalisatie van 5 seconden per kilometer KP (niet tellend voor de buitenwedstrijdstelling) zoals in het particulier reglement vermeld staat;
- tweede overtreding: Startweigering met inbeslagname van het inschrijvingsrecht.

Bij een Rallysprint zijn maximaal 3 doortochten toegelaten voor controle van het roadbook.
Voor de dag en de uren waarop de verkenningen zijn toegelaten: zie particulier reglement.

Art. 17 Officieel uithangbord / Tijden en tussenstanden

Alle officiële mededelingen, addenda, vaststellingen, beslissingen worden geafficheerd op het officieel, eventueel digitaal, uithangbord. Deze documenten maken integraal deel uit van het particulier reglement.
In het geval van addenda en vaststellingen zullen de betrokken deelnemers schriftelijk op de hoogte gebracht worden en zij zullen voor kennisname moeten aftekenen, of digitaal op de hoogte gebracht worden, mits bevestiging door de deelnemer(s) (cfr Sportity app). Vaststellingen worden door de wedstrijdleider getekend, beslissingen worden door de wedstrijdleider en/of het College van Sportcommissarissen getekend, Addenda worden door de wedstrijdleider en het Collega van Sportcommissarissen getekend.
Ook tijden en tussenstanden worden aan het officieel of digitaal uithangbord geafficheerd.
Voor de juiste plaats van opstelling van het officieel uithangbord: zie particulier reglement.

Art. 18 Startvolgorde

De inrichter zal aan iedere deelnemer twee stel wedstrijdnummers overhandigen.
De startnummers worden bij de inschrijving toegekend door de inrichter. Er wordt bij voorkeur gegroepeerd per klasseindeling en in de volgende volgorde: klasse I – H – G – F – E – D – C – B - A
De deelnemers worden verplicht te starten onder samenstelling van hun inschrijvingsformulier om hun startnummer te behouden. Divisie 4 en 5 wagens dienen bij voorkeur gegroepeerd te starten voor of na de andere divisies.
Iedere vertraging bij de start van de wedstrijd zal bestraft worden met 10 seconden per minuut vertraging.
Wanneer het team zich meer dan 15 minuten te laat aanbiedt aan de uitgang van het startpark volgt de buitenwedstrijdstelling.
Valse start (te vroeg starten): zie VAS reglement.

Art. 19 Controleboekje

a. Voor elke omloop (boucle) is er minimum één controleboekje voorzien. Op dit controleboekje bevinden zich alle tijdcontroles en meldingcontroles met de te rijden tijden en het telefoonnummer en adres van de permanentie. Er zal plaats voorzien zijn zodat de co- piloot zelf zijn te verrijden tijd kan uitrekenen.
De deelnemers zijn verantwoordelijk voor elke aantekening op hun controlekaart, maar zij mogen hierop zelf geen enkele wijziging of verbetering aanbrengen, dit op straffe van uitsluiting. Indien een menselijke fout kan bewezen worden kan het College van Sportcommissarissen beslissen voordeel toe te kennen aan de deelnemer, voor zover hier geen fraude gepleegd is. De controlekaart moet met onuitwisbare inkt ingevuld worden. Bij wijzigingen is de tijdcontroleur gehouden deze te paraferen.
b. De organisator is verplicht elk ingeschreven team een fiche te overhandigen voor administratieve en Technische Controle. Deze fiche moet door de deelnemer bij de start worden afgegeven. Het niet afgeven van deze fiche heeft automatisch startweigering tot gevolg.
c. Het controleboekje dient onmiddellijk afgegeven te worden aan de wedstrijdleiding in het geval van een buitenwedstrijdstelling of opgave. In dit laatste geval mag een deelnemer het controleboekje ook afgeven aan een wedstrijdofficial.
d. Indien men te vroeg mag klokken aan TK "wagenpark in", wordt dit vermeld in het particulier reglement.
e. Te vroeg aanbieden aan uitgang startpark(of regroup out): beslissing sportcommissie

Art. 20 Officieel uur

Het officiële uur is dit aangeduid door een radio gestuurde klok. Het officiële uur wordt aan de start meegedeeld. Voor het vertrek, de aankomst en de tijdcontroles zal enkel rekening gehouden worden met de tijd aangegeven door de gebruikte controleapparaten. Geen enkele klacht dienaangaande zal in aanmerking genomen worden.

Art. 21 Controles

a. Aard van de controles
   1. Een Rally/Rallysprint is ingedeeld in trajecten, afgebakend door tijdcontroleborden.
   2. De deelnemers moeten elk traject tussen 2 tijdcontroles afleggen in de opgelegde tijd, vermeld op het controleboekje.
   3. Tussen de tijdcontroles kunnen zich baancontroles bevinden.

b. Signalisatie en plaats van de controles
   1. Voor zover het mogelijk is bevinden de controleposten zich rechts van de weg.
   2. De controles worden aangeduid door officiële FIA-borden (zie bijlage 2).

c. Opening en sluiting van de controles
   De controleposten moeten geopend zijn bij doorkomst van de openingswagen en dienen gesloten te worden na doortocht van de sluitingswagen.

d. Werking van de controles
   1. Elk team is verantwoordelijk voor de ingeschreven tijden in zijn controleboekje.
   2. Elke controlezone (zijnde elke zone begrepen tussen het eerste waarschuwingspaneel van gele kleur en het laatste beige eindpaneel met drie transversalen) wordt als gesloten wagenpark beschouwd. De duur van het oponthoud in deze zone moet zich beperken tot de tijd die nodig is om de controleverrichtingen uit te voeren. Elk team is verantwoordelijk voor de ingeschreven tijden in zijn controleboekje.
   3. Vanaf de binnenkomst in een controlezone tot het verlaten van deze zone is geen enkele hulp van buitenaf, herstelling of bevoorrading toegelaten en dit op straffe van uitsluiting. Herstellen van een lekke band met de middelen en de personen die zich aan boord bevinden van de deelnemende wagen is toegelaten tussen de TK en de start van een klassementsproef en dit binnen de tijdslimiet van 8 minuten. Een voorruit mag vervangen worden met hulp van buitenaf.(max 3 personen)
   4. Het is ten strengste verboden, op straffe van buitenwedstrijdstelling
      - de controlezone binnen te komen anders dan voorzien in het roadbook
      - de controlezone terug door te rijden nadat deze reeds werd aangestipt in het controleboekje.
   5. Enkel de officials op post en/of de leden van de ploeg mogen een competitievoertuig duwen aan de ingang, binnen of aan de uitgang van een gesloten startpark, een tijdcontrole, een hergroepering of een etappe.

6. Tijdcontroles
   De deelnemer biedt zijn controlekaart aan bij de controleur, die de tijd van het ogenblik noteert. Voorbeelden: 16 uur 59 min. 01 sec. = 16 uur 59 min.
   16 uur 59 min. 59 sec. = 16 uur 59 min.
   De deelnemer mag de zone van de tijdcontrole binnenrijden in de lopende minuut die zijn ideale tijd voorafgaat en dit zonder bestraffing.
7. Baancontroles
   Deze controles moeten bemand zijn.
8. Er dient een minimum tijdsduur van 3 minuten te zijn tussen de start van een klassementsproef en de tijdcontrole die deze start voorafgaat.

e. Bestraffingen
- Voor elke vertraging op het ideaal uur bij aankomst aan een tijdcontrole zal de bestraffing 10 seconden per minuut of per fractie van een minuut bedragen
- Voor elke voorsprong op het ideaal uur bij aankomst aan een tijdcontrole zal de bestraffing 60 seconden per minuut of per fractie van een minuut bedragen
- Uitsluiting bij meer dan 15 minuten te laat aan een TK
- Voor het niet nemen van een stempelcontrole: 300 seconden
- Voor het niet nemen van een tijdcontrole (andere dan deze voorafgaand aan de start van een KP): 600 seconden
- Bij overschrijding van de tijdslimiet bij een toegelaten herstelling in de controlezone zal de bestraffing 5 seconden per minuut of fractie van een minuut bedragen
- Een voorsprong op het ideaal uur kan niet in aanmerking genomen worden om vertragingen goed te maken en de buiten wedstrijdstelling te ontwijken

Art. 22 Herstellingen/Servicezone

Het is verboden de wagens te slepen, te vervoeren of te duwen indien het niet dient om de wagens terug op de baan te brengen of om de baan vrij te maken. Iedere overtreding kan een bestraffing tot gevolg hebben naar believen van het College van Sportcommissarissen. Deze bestraffing kan gaan tot de buitenwedstrijdstelling. Herstellingen aan de wagens mogen enkel gebeuren in de door de organisatie aangeduide zones. Deze servicezone is voorbehouden aan de servicewagens.
Het servicepark is alleen geopend voor de wagens die tot het deelnemend team behoren. Het servicepark dient net gehouden te worden op straf van € 125 boete. Het gebruik van een grondzeil (minimum 5 x 3 meter) is verplicht. Ieder team dient voorzien te zijn van een opvangbak voor vloeistoffen van circa 50 x 50 centimeter met aftapvoorziening, een container voor afvalvloeistoffen van ten minste 10 liter inhoud en een afvalzak.
Er moet in de onmiddellijke nabijheid van de wagen een gekeurde brandblusser (poeder type ABC norm EN-37) van minimum 6 kilogram aanwezig zijn per wedstrijdwagen. Plaats van de brandblusser moet aangeduid worden door een bijpassend pictogram van min 20x20 cm op een hoogte van 2 meter.
Bij afwezigheid van dit blusapparaat/pictogram volgt, bij een 2de vaststelling, een buitenwedstrijdstelling.
Aanhangwagens of trailers zullen verplicht gestald worden op een door de inrichters aangeduide plaats. Indien de aanhangwagens of trailers op een andere plaats geparkeerd worden, wordt het team beboet met 25,00 EUR.
Slechts één servicewagen per deelnemend voertuig wordt toegelaten tot het servicepark. Wanneer meer dan één servicevoertuig op het servicepark staat kan beboet worden met € 125,00 (zie particulier reglement).
Bestraffing voor het niet herstellen van een defecte uitlaat bij de eerstvolgende servicebeurt: 120 sec.

Art. 23 Klassementsproef (KP)

1. Een klassementsproef is een snelheidswedstrijd verreden op voor het andere verkeer afgesloten wegen.
2. De start, FF en TRC moeten aangeduid worden door lijnen op de grond en door FIA-borden.
3 De wagen moet zonder hulp van buitenaf kunnen vertrekken.
4 Het dragen van een FIA gehomologeerde helm, een FIA gehomologeerde brandvrije overall, veiligheidsgordels, balaclava, 'Hans'-systeem en handschoenen (piloot) is verplicht tijdens de klassementsproeven, wanneer het voertuig in beweging is, op straffe van uitsluiting.
   Een KP verantwoordelijke of veiligheidschef kan de start van een deelnemer uitstellen in afwachting van een beslissing door de wedstrijdleiding indien de deelnemer niet voldoet aan de veiligheidsvereisten.
5 Het is de ploegen ten strengste verboden tijdens deze proeven in tegengestelde richting te rijden op straffe van uitsluiting.
6 De start van een klassementsproef zal als volgt gegeven worden:
   Wanneer de wagen, met piloot en co-piloot aan boord, tot stilstand komt voor de startcontrole, zal de commissaris van de post het voorziene startuur van de betrokken wagen inschrijven op de steekkaart van de proef (uur en minuut). Hij zal dit document teruggeven aan de deelnemer.
   Wanneer de laatste vijf seconden verstreken zijn, zal het startsignaal gegeven worden en moet de wagen onmiddellijk vertrekken. ledere deelnemer die niet normaal kan vertrekken binnen de 20 seconden volgend op het startsein, zal geduwd worden teneinde de tijdopnamezone vrij te maken en wordt onmiddellijk buiten wedstrijd gezet.

In geval van vertraagde start, te wijten aan de bemanning zal de betrokken commissaris een nieuw startuur inschrijven, waarbij de bestraffing één (1) minuut bedraagt per minuut of fractie van minuut vertraging.

7 De start van een klassementsproef op het uur aangegeven op het controleboekje mag enkel in geval van heirkracht verlaat worden door de commissaris, die van dienst is aan deze start. De commissaris dient deze wijziging te paraferen.

8 Een valse start, en meer in het bijzonder een start genomen voordat de commissaris het startsein geeft, zal een eerste maal bestraft worden met 10 seconden, een tweede maal met 1 minuut en een derde maal met 3 minuten.
Deze bestraffingen sluiten niet uit dat zwaardere sancties kunnen opgelegd worden door het College van Sportcommissarissen, en dit in het bijzonder bij herhaling.

9 Bij een Rallysprint gebeurt de tijdsopname op 1/100 seconde met behulp van een automatisch registreerapparaat, geplaatst aan de flying start en aan de flying finish. Bij een Rally gebeurt de tijdsopname op 1/10 seconde met behulp van een automatisch registreerapparaat, geplaatst aan de flying finish. Enkel indien een klassementsproef bij een Rally met rondjes is wordt gebruik gemaakt van een flying start.

10 De aankomst van de klassementsproeven zal in de vlucht opgenomen worden. Stoppen tussen het geel waarschuwingspaneel en het paneel "STOP" is verboden op straf van uitsluiting. Op een afstand van 100 tot 300 meter na de aankomst zal de ploeg moeten stoppen aan een controle die aangeduid wordt door middel van een rood paneel 'STOP' om haar aankomstuur op de controlekaart te laten noteren.

11 Indien door de fout van de deelnemer de tijd niet kan genoteerd worden, zullen de volgende bestraffingen toegepast worden:
a. bij de start 120 sec.
b. bij de aankomst (STOP) 120 sec.

12 De tijden verwezenlijkt door de deelnemers in iedere klassementsproef, uitgedrukt in uren, minuten, seconden en tiende seconden(Rally) of honderdsten seconden(Rallysprint), worden toegevoegd aan de andere bestraffingen uitgedrukt in tijd.

13 Indien er tijdens een klassementsproef rondjes gereden worden en het deelnemende team rijdt een ronde te weinig, zal dit bestraft worden met een normtijd van 1min/km kp. De normtijd wordt berekend aan 1 min per km met afronding naar beneden t.e.m 0.5, vanaf 0.5 naar boven. Indien deze normtijd niet geschikt is voor de klassementsproef kan de organisatie deze normtijd aanpassen. Bij een rondje teveel zal de werkelijk gereden tijd genoteerd worden.

14 Tijdens een klassementsproef is service niet toegestaan, uitgezonderd door piloot en/of co-piloot en enkel met de middelen aan boord.

15 Onder bepaalde omstandigheden dient het traject te worden voorzien van chicanes overeenkomstig de veiligheidsvoorschriften. Het verplaatsen van één of meerdere bakens van een chicane of het stukrijden van het sperlint dat bij de geplaatste chicanes behoort wordt bestraft met de buitenwedstrijdstelling. Bij de vrije controle van het roadbook moet(en) de plaats(en) waar (een) chicane(s) dien(t)en geplaatst te worden afgetekend worden op de grond.

16 Onderbreking van een klassementsproef

Voor Rally en Rallysprint:

Wanneer het verloop van een KP stopgezet wordt voor de laatste ploeg gepasseerd is en wanneer er minimum 1 deelnemer een finishtijd behaald heeft, kan er een klassement bekomen worden door het toepassen van onderstaande normtijd berekening voor de ploegen die door deze onderbreking werden getroffen.
Voor het berekenen van de normtijden houden we rekening met de prestaties van de deelnemer gedurende de voorgaande klassementsproeven. Om de berekening eenvoudig te maken wordt een excel document beschikbaar gesteld voor de organisatoren en de deelnemers. Hiermee kan men snel en eenvoudig alle nodige normtijden berekenen. Om de berekening uit te voeren zijn volgende gegevens nodig:
Referentietijden
Hiervoor nemen we de tussenstand tot net voor de klassementsproef waarvoor een normtijd nodig is of de tussenstand vanaf het ogenblik dat de deelnemer een tijd neergezet heeft (vb wanneer een normtijd nodig is tijdens klassementsproef 1). De referentietijd wordt daardoor gemiddeld gezien correcter naarmate er meer klassementsproeven verreden worden. De wedstrijdleiding kan beslissen om andere referentietijden te gebruiken indien hij dit nodig acht.
Scratchtijden
Zowel de scratchtijd van de tussenstand als de scratchtijd van de klassementsproef waarvoor een norm- tijd berekend moet worden is nodig.
Berekening
In eerste plaats berekenen we de verhouding tussen de scratchtijd en de tijd van de deelnemer aan de hand van de referentietijden.
Om de eigenlijke normtijd te bekomen passen we de verhouding, bekomen in bovenstaande berekening, toe op de scratchtijd van de klassementsproef waarvoor we een normtijd dienen te berekenen.
Dit klassement zal opgesteld worden, zelfs indien er slechts één enkele deelnemer het parkoers onder de normale wedstrijdomstandigheden heeft kunnen afleggen.

Tenslotte mag de deelnemer die verantwoordelijk of medeverantwoordelijk is voor het stopzetten van de wedstrijd geen voordeel halen uit deze maatregel. Hij zal dus gecrediteerd worden met de effectieve tijd die hij eventueel gerealiseerd heeft, indien deze hoger ligt dan de fictieve tijd weerhouden voor de andere deelnemers.
Indien de KP terug ontruimd is zullen de daarna gestarte wagens de werkelijk gerealiseerde tijd worden toegekend. Voor de voorheen geblokkeerde deelnemers is punt 16 van toepassing. Indien het niet gaat om een volledige wegblokkade dient dit beschouwd te worden als een wedstrijdfeit.

17 Bij gevaarlijke situaties zullen de baancommissarissen de deelnemers verwittigen door middel van rode vlaggen. Deze vlaggen mogen enkel getoond worden door baancommissarissen die een duidelijke herkenbare vest dragen. Elke piloot die voorbij een ontrolde en gezwaaide rode vlag rijdt, moet onmiddellijk vertragen, deze verlaagde snelheid behouden tot op het einde van de klassementsproef en de instructies van de baancommissarissen of de bestuurders van de veiligheidswagens volgen.
De vlaggen zullen door alle posten die voorafgaan aan het incident, getoond worden. Het niet respecteren van deze regel zal een sanctie met zich meebrengen, opgelegd door de Sportcommissarissen. Elke deelnemer, die een rode vlag getoond krijgt, zal een referentietijd toegekend krijgen, zoals beschreven in het sportreglement Rally.
Alle eventuele extra bijzonderheden i.v.m. rode vlaggen moeten worden opgenomen in het particuliere wedstrijdreglement.
Aan de start en/of aan een splitsing van een klassementsproef met rondje(s) kan een rode vlag gebruikt worden waarbij de deelnemers onmiddellijk moeten stoppen en de richtlijnen van de verantwoordelijken dienen te volgen

18 SOS/OK
Een kaart, formaat A3, met op de ene zijde een rood teken "SOS" en aan de andere zijde een groen teken "OK" dient binnen handbereik van piloot en co-piloot aanwezig te zijn aan boord van iedere deelnemende wagen.
Indien er zich een ongeval voordoet dat onmiddellijke medische interventie vereist, moet het rode "SOS" teken, indien mogelijk, onmiddellijk getoond worden aan de volgende wagens.
Indien het rallytracer GPS Systeem wordt gebruikt, dient de eerst volgende wagen die bij het ongeluk aankomt de **SOS** knop van de rallytracer binnen de minuut na stilstand te activeren.
Elke bemanning aan wie het rode "SOS" teken getoond werd of die een wagen ziet die een zwaar ongeval heeft gehad met de twee leden van de bemanning nog in de wagen, maar die hun rode "SOS" teken niet tonen, moet onmiddellijk en zonder uitzondering stoppen om hulp te verlenen. Alle betrokken deelnemers, die door deze procedure gestopt worden, zullen een accurate tijd toegekend krijgen conform het VAS Rally reglement.
Alle volgende wagens moeten eveneens stoppen. De tweede wagen die op de plaats van het ongeval aankomt, moet het volgende radiopunt/baanpost gaan informeren. Alle wagens moeten de weg vrij laten voor de hulpdiensten.
Indien er zich een ongeval voordoet dat geen onmiddellijke medische interventie vereist, moet het groene OK teken duidelijk getoond worden door een lid van de bemanning aan de volgende wagens.
Indien de bemanning de wagen verlaat, moet het OK teken op een duidelijk zichtbare plaats voor de andere deelnemers worden aangebracht.
Indien het rallytracer GPS Systeem wordt gebruikt, dient de bemanning de **OK** knop binnen de minuut na stilstand te activeren.
Elke bemanning die deze regel kan respecteren maar het niet doet wordt gemeld aan de wedstrijdleider. Het roadbook dient een blad met de toe te passen procedure bij ongeval te bevatten.
Iedere bemanning die gedurende de Rally opgeeft, moet zijn opgave zo vlug mogelijk melden aan de organisator, uitgezonderd in geval van overmacht.
Deelnemers die misbruik of verkeerd gebruik maken van het SOS teken, zullen gerapporteerd worden aan de Sportcommissie. Deze kan een ~~boete van € 250~~ ~~vorderen~~ tijdstraf opleggen of het misbruik doorverwijzen naar de federatie.

19 Iedere deelnemende wagen moet een reflecterende rode driehoek aan boord hebben die, in geval van stilstand van de wagen gedurende een klassementsproef, door een lid van de bemanning op een zichtbare plaats moet gezet worden en dit op minstens 50 meter achter de wagen, teneinde de volgende piloten te verwittigen.
De driehoek moet bij het verlaten van de situatie door de betrokken deelnemer meegenomen worden. Iedere bemanning die deze regel niet naleeft kan een sanctie krijgen van de Sportcommissarissen.

20 Herstart na opgave
Een deelnemer die een sectie (deel v/d Rally gescheiden door een hergroepering) niet heeft beëindigd kan toegelaten worden om de start te nemen van een volgende sectie.
Elke deelnemer die wenst te herstarten in een volgende sectie dient zijn intentie aan de wedstrijdleider te bevestigen. De wedstrijdleider bepaalt in het Bijzonder Wedstrijdreglement het aantal maximum herstarten per deelnemer.
Elke deelnemer die opgeeft tijdens de laatste sectie van de Rally zal niet opgenomen worden in het eindklas-

sement.
Bij een tweedaagse Rally, bij het uitvallen na de laatste KP van dag 1 (KP wel gereden, maar podium niet bereikt) zal deze KP als niet gereden worden beschouwd en bestraft.
Elke wagen die een sectie niet kan beëindigen volgens de geldende regels mag hersteld worden volgens goeddunken van de deelnemer. De wagen dient na herstelling aangeboden te worden in het gesloten wagenpark voorafgaand aan de start van de volgende sectie en dit ten laatste voor het ideale vertrek van de wagen hieruit voor de volgende sectie.
De wagen moet hetzelfde chassis en hetzelfde motorblok hebben als deze die aangeboden werden bij de technische keuring voor de start, net als alle verzegelde onderdelen. De deelnemer moet vertegenwoordigd zijn tijdens deze nieuwe technische keuring.
Elke deelnemer die vrijwillig opgeeft met de klaarblijkelijke intentie om er een voordeel uit te halen, zal veroordeeld worden door de Sportcommissarissen die hen niet opnieuw laten herstarten. De sportcommissarissen kunnen bijkomend een sanctie opleggen aan de deelnemer en/of de betreffende bemanning.
Bij uitsluiting van een team omwille van het overschrijden van de tijdslimiet aan de start of TK start (art. 18 & 21e) of overschrijden gecumuleerde vertraging (art 26) kan de wedstrijdleider beslissen dit als opgave te beschouwen zodoende dat een herstart mogelijk is.
BESTRAFFINGEN
Voor alle teams die opnieuw van start gaan zal een tijdstraf worden opgelegd van 10 min. voor elke niet verreden klassementsproef.
Die straftijd zal toegevoegd worden aan de snelste tijd gerealiseerd in de klasse van de piloot voor elke gemiste klassementsproef, met inbegrip van de klassementsproef waarop de bemanning heeft opgegeven.

Art. 24 Tanken en Procedures

1. Locatie
   1.1. Brandstof mag slechts getankt worden op de door de organisator in het routeboek aangegeven locatie. Tankgelegenheden mogen ingericht worden:
   - als tankzone bij de in- of uitgang van het serviceterrein
   - in een tankzone langs de route
   1.2. Elke tankgelegenheid zal genoemd worden in de rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking) van de wedstrijd en in het routeboek.
   1.3. Begin en einde van een tankzone zal aangegeven worden door middel van de blauwe FIA borden.
   1.4. De aanwezigheid van de brandweer en/of voldoende brandblusmiddelen moeten door de organisatie worden geregeld bij alle tankgelegenheden (niet van toepassing bij commerciële tankgelegenheden).
2. Tankzoneprocedure
   Als in het routeboek een tankzone verschillend van het servicegebied van de deelnemer is aangegeven, gel- den op die locatie de volgende voorschriften:
   2.1. Binnen de tankzone mogen alleen activiteiten aan de auto worden verricht, die direct te maken hebben met tanken.
   2.2. Binnen de tankzone geldt een snelheidslimiet van 5 km/h.
   2.3. Het is aanbevolen dat monteurs brandwerende kleding dragen tijdens het tanken. Indien niet, dienen ze kleding te dragen die een adequate bescherming biedt tegen de vlammen met minimaal een lange broek, een bovenstuk met lange mouwen en gesloten schoenen.
   2.4. De equipe is volledig verantwoordelijk voor het tanken.
   2.5. De motor moet afstaan zijn tijdens het tanken.
   2.6. Het is aanbevolen dat de equipe tijdens het tanken niet in de auto zit. Wanneer dit toch het geval is dient de equipe de veiligheidsgordels los te hebben.
   2.7 Alleen voor het assisteren bij het tanken mogen twee leden van het serviceteam de tankzone betreden.
3. Procedure bij commerciële tankstations
   3.1. Equipes mogen brandstof van commerciële tankstations gebruiken of van door de organisatie ingestelde distributielocaties indien deze zijn aangegeven in het routeboek. Deze brandstof moet direct in de tank van de deelnemende auto worden gebracht.
   3.2. De equipe mag enkel gebruik maken van materiaal uit de auto en van de pompen van het commerciële tankstation zonder andere vorm van assistentie.
   3.3. Enkel auto's voorzien van een FIA voorgeschreven tankkoppeling die gebruik willen maken van commerciële tankstations moeten in de auto een adapter hebben en deze bij keuring laten zien.
4. Brandstofpomp
   Brandstof mag alleen worden getankt via mechanische wijze (hevelpomp, opvoerpomp, …), niet middels overgieten uit jerrycans, vaten, blikken e.d.. Altijd moet een opvangvoorziening voor brandstof gebruikt worden. De ontluchtingsdarm van de benzinetank tijdens het tanken dient steeds in het benzinevat of een lege ton te steken. De motor van de wagen moet tijdens de volledige bevoorradingsperiode stilgelegd worden.
5. Brandbare stoffen
   Het meevoeren van brandbare stoffen in de rallyauto in jerrycans, blikken, bussen e.d. is op straffe van uitsluiting niet toegestaan.

Art. 25 Gesloten wagenpark

Vóór de start moet de deelnemer zich, volgens de door de organisator opgelegde timing, aanbieden aan een door de organisator bepaalde locatie. Elke telaatkoming, toe te schrijven aan de ploeg, zal een geldboete van €125,00 met zich meebrengen.

De wagens staan onder het regime van gesloten wagenpark

- vanaf hun binnenkomst in het vertrekpark (na de Technische Controle), een hergroepering of na een omloop (boucle)
- vanaf hun binnenkomst in de controlezone tot en met het vertrek uit die zone
- tot 30 minuten na aankomst van de laatste deelnemer in het gesloten wagenpark.

In een gesloten wagenpark is het verboden, op straffe van uitsluiting, om over te gaan tot eender welke herstelling of bevoorrading. Het openen van de motorkap/kofferdeksel mag alleen gebeuren na toestemming van de parkverantwoordelijke en onder toezicht van een technische commissaris in functie.

Indien de technische commissarissen van de wedstrijd echter vaststellen dat een voertuig zich in een staat bevindt die de veiligheid in het gedrang brengt, dan mag deze wagen in het gesloten wagenpark hersteld worden in aanwezigheid van een Technische Commissaris. Een lid van het bijstandsteam zal toegelaten worden om reparaties uit te voeren of veiligheidselementen te vervangen (veiligheidsgordel, brandblusser enz.) de technische commissaris moet de wedstrijdleiding hiervan schriftelijk op de hoogte brengen.

Als uitzondering op het regime van het gesloten wagenpark, maar onder toezicht van een bevoegd commissaris of de verantwoordelijke van de zone, wordt het in de vertrekzones, de hergroepering of op het eind van een etappe, aan de ploeg toegestaan

- om met middelen die zich aan boord van de wagen bevinden een lekke of beschadigde band te vervangen
- met instemming van de wedstrijdleider over te gaan tot het vervangen van een voorruit, met eventueel hulp van derden (bemanning en max 3 personen van het team)

Deze interventies dienen volledig beëindigd te zijn voor het startuur. Mocht dit niet het geval zijn, zal het overschrijden van de tijd bestraffingen met zich brengen. De minuten gebruikt voor deze interventie worden dan beschouwd als minuten van achterstand vastgesteld op een verbindingssector en zullen dus in aanmerking komen voor de berekening van de buiten wedstrijdstelling. Daarom mag de tijd gebruikt voor het herstel de termijn voor de buiten wedstrijdstelling, die op dat ogenblik zal uitgesproken worden, niet overschrijden. Teneinde de deelnemer niet toe te laten zijn achterstand ten gevolge van dit herstel in te halen, zal deze een nieuw startuur krijgen.

Wanneer een deelnemer zijn voertuig niet op eigen kracht kan aanbieden aan de in- of uitgang van het startpark, de hergroepering of op het einde van een etappe zal hij bestraft worden met 30 seconden. Deze bestraffing zal niet in aanmerking genomen worden voor de buiten wedstrijdstelling.

Na hun wagen in het gesloten wagenpark geplaatst te hebben moeten piloot en co-piloot het park onmiddellijk verlaten. Vanaf dit ogenblik zal elke toegang tot het gesloten wagenpark verboden zijn.

Elke overtreding op het regime van het gesloten wagenpark zal de uitsluiting tot gevolg hebben.

Op het einde van de wedstrijd dient de deelnemer zich aan te melden aan "TK wagenpark IN". Na het nemen van deze TK kan de deelnemer ervoor kiezen om het wagenpark onmiddellijk te verlaten of om de wagen in het wagenpark te stallen tot 30 minuten na aankomst van de laatste deelnemer. Indien hij ervoor kiest om het wagenpark onmiddellijk te verlaten en er wordt een reglementaire klacht tegen hem ingediend, dan zal deze klacht automatisch uitgesproken worden in het nadeel van deze deelnemer.

Art. 26 Uitsluiting

De uitsluiting wordt door de wedstrijdleider schriftelijk aan de betrokkene meegedeeld en dient door deze laatste voor ontvangst te worden ondertekend.

Een deelnemer zal met uitsluiting bestraft worden

- bij een gecumuleerde vertraging van meer dan 30 minuten, gemeten over de ganse wedstrijd, hetzij anders in het wedstrijdreglement vermeld (de organisator kan deze tijd wijzigen)
- wanneer door bevoegde personen wordt vastgesteld dat hij de verkeersveiligheid in gevaar brengt
- bij een positieve alcoholtest van de deelnemer, vastgesteld door een feitenrechter
- wanneer een deelnemer van voertuig wisselt tijdens de wedstrijd
- wanneer de wagen niet op eigen kracht de finish bereikt, met uitzondering van het door de controlezone duwen van de wagen door de piloot en co-piloot, die deze wagen bemannen
- tijdens een klassementsproef zal een deelnemer die de hulp van een voertuig van de organisatie aanvaardt uitgesloten worden van het verder zetten van de wedstrijd, zelfs indien de termijn van buitenwedstrijdstelling niet verlopen is. Als zijn voertuig de doorgang verspert, of een gevaar betekent voor de andere deelnemers, of als hierdoor de sportieve resultaten van de klassementsproef vervalst worden of het normale verloop van de proef verstoord wordt (gevallen die als dusdanig worden beoordeeld door de kp verantwoordelijke of veiligheidschef) mag de deelnemer deze hulp niet weigeren. Behalve als de organisator een andere oplossing voorziet, zal het getakelde voertuig achtergelaten worden op een toegangspunt naar de KP, zo dicht mogelijk bij de plaats van het takelen zonder dat de piloot een andere losplaats kan eisen. De organisator zal de deelnemer uitsluiten, ofwel onmiddellijk ofwel aan het einde van de ronde, als de deelnemer zijn weg heeft voortgezet

- voor het verlies/vervalsen van de controlekaart
- voor een onsportieve daad
- voor een zware overtreding van de wegcode
- bij het niet nemen van een TK, voorafgaand aan de start van een KP, alsook het niet nemen van de TK aan het einde van een omloop (boucle)

Art. 27 Reglement en klachten

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

Art. 28 Eindnazicht

Elke organisator dient een geschikte plaats te voorzien om na de wedstrijd een eventueel eindnazicht te houden (een hefbrug moet aanwezig zijn).
De technische commissie kan op het einde van de wedstrijd overgaan tot een vlugge controle teneinde na te gaan of
- de conformiteit nog steeds dezelfde is als vastgesteld tijdens de Technische Controle
- er geen herkenningstekens ontbreken of bewerkt werden
- het nodig zou zijn de bestraffingen voorzien volgens het VAS sportreglement toe te passen.

De technische commissarissen hebben het recht om in overleg met het College van Sportcommissarissen na de wedstrijd een aantal wagens verder te onderzoeken op het technisch reglement.
Na de aankomst van de wedstrijd zullen de betrokken teams schriftelijk op de hoogte gebracht worden van het eindnazicht. Onder begeleiding van de organisatie worden de te controleren voertuigen naar de controleplaats gebracht waar zal overgegaan worden tot een grondig technisch nazicht. De technische nazichten zullen hoofdzakelijk op volgende elementen gebeuren:
- ophanging
- remmen
- overbrenging
- conformiteit van het chassis/koetswerk
- de restrictor en de turbocompressor (indien aanwezig)
- de boring en slaglengte van de motor (klasse indeling)

Welke en hoeveel voertuigen er na de wedstrijd zullen nagezien worden, wordt in samenspraak met wedstrijdleiding, Sportcommissie en technische commissie beslist op de eerste vergadering van de wedstrijd.
Tijdens de eindcontroles moeten aanwezig zijn: de piloot / eigenaar van de te controleren wagen, en mechanieker, ~~een Sportcommissaris~~ en de technisch commissarissen.
Alle voorbereidende werkzaamheden dienen door het deelnemende team te gebeuren. Eventuele schade aan wagens die zouden kunnen toegeschreven of in verband gebracht worden met de controles kunnen nooit ten laste van controleurs of andere aanwezige bevoegde leden van de federatie gelegd worden.
Voor het juiste adres en de plaats van het eventueel onderzoek: zie particulier reglement.

Art. 29 Uitslag

Van elke wedstrijd wordt een volledige uitslag opgesteld. Juiste plaats, datum en uur van de bekendmaking van de officiële eindrangschikking zullen steeds in het bijzonder wedstrijdreglement vermeld worden. Ex aequo worden gescheiden door te klasseren volgens de beste tijd in de eerste gereden KP. Mocht hierna nog steeds een ex aequo ontstaan, wordt de beste tijd van de tweede verreden KP genomen,... Wanneer op het einde van de proef nog ex aequo bestaan, blijven de ex aequo behouden.
De officiële einduitslag en de definitief officiële einduitslag zijn enkel te vinden op het uithangbord zoals aangegeven in het particulier wedstrijdreglement.
Ereprijzen zullen voorzien zijn voor de:
- 1e, 2e en 3e algemeen divisie 1 (standaardwagens) en divisie 2 (verbeterde standaardwagens)
- 1e, 2e en 3e algemeen divisie 3 (maximum verbeterde wagens)
- 1e, 2e en 3e algemeen divisie 4 (Historic)
- 1e, 2e en 3e algemeen divisie 5 (Young Historic)
- eerste van elke klasse
- optioneel: eerste dame

Art. 30 Rangschikking regionaal kampioenschap

Het regionale kampioenschap wordt opgesplitst in volgende gezamenlijke kampioenschappen voor beide piloten:
- Kampioenschap divisie 1 – 2
- Kampioenschap divisie 3
- Kampioenschap divisie 4 (Historic)
- Kampioenschap divisie 5 (Young historic)

In functie van de algemene rangschikking van alle geklasseerde wagens worden, beginnend met de eerste plaats, volgende punten toegekend: 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Vanaf de 21ste plaats wordt 1 punt toegekend.
Rangschikking klassen: 50, 47, 45, 43, 41, 39, 37, 35, 33, 31, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
In de uitslag van een wedstrijd kunnen alleen de VAS vergunninghouders punten bekomen.
Voor de algemene rangschikking van het regionale kampioenschap moeten de behaalde punten algemeen en klasse samengevoegd worden.
Er wordt één kampioenschap ingericht (Rally, Shortrally en Rallysprint samen).
Schrapresultaten in dit kampioenschap, volgens de Algemene Voorschriften waarbij:
- Elke deelnemer die wil deelnemen aan het kampioenschap moet minstens ~~één start~~ twee starts buiten de provincie ~~moet~~ kunnen voorleggen.
- Waarbij wedstrijden worden geklasseerd in een provincie op basis van de vermelding op de VAS kalender.
- Een deelnemer wordt geklasseerd op basis van de provincie waar men zijn of haar vergunning neemt.
- Bij een herstart op een wedstrijd worden er geen kampioenschapspunten toegekend maar de deelnemer wordt wel opgenomen in de einduitslag.

Art. 31 Bijkomende bepalingen

Alle niet in dit reglement opgenomen gevallen zijn voorzien door het VAS reglement en het nationaal reglement. De piloten, co-piloten en hun rechthebbenden zien af van elk verhaal dat zij zouden kunnen uitoefenen tegen de inrichters, alsook van elke burgerlijke of strafrechterlijke vervolging tegen de inrichters van de wedstrijd. Indien bijzondere gevallen dit rechtvaardigen behoudt de inrichter zich het recht voor, in akkoord met het College van Sportcommissarissen, aan huidig reglement de wijzigingen aan te brengen die hij nodig acht.
Elk schadegeval door de deelnemer veroorzaakt voor, tijdens of na de wedstrijd tegenover derden, andere deelnemers of inrichters, moet zo snel mogelijk schriftelijk aan de wedstrijdleiding worden gemeld.
Indien de wedstrijd afgelast zou worden kan de inrichter niet verantwoordelijk gesteld worden en is hij alleen gehouden de inschrijvingsrechten terug te betalen mits aftrekking van 25% algemene kosten.

Art. 32 Varia

Zie particulier reglement

Bijlage: Bestraffingen

Onderstaande opsomming is een verzameling van bestraffingen die opgenomen zijn in dit sportreglement en heeft geen verdere waarde. Het reglement dient steeds nagekeken te worden teneinde de juiste bestraffing te bekomen.

Startweigering:

- indien het inschrijvingsrecht niet volledig is betaald	Art. 5a
- indien de starttoelating niet is bekomen	Art. 5b
- indien de piloot geen geldig rijbewijs, geldige vergunning bezit	Art. 8
- indien de co-piloot geen geldige vergunning bezit	Art. 8
- meer dan 30 min. te laat aanbieden aan de administratieve of Technische Controle	Art. 10
- indien de wagen afgekeurd wordt bij de Technische Controle	Art. 10
- bij verkennen buiten de opgelegde timing - (2de overtreding)	Art. 16
- bij ontbreken pré-start fiche	Art. 19b

Tijdbestraffingen:

- verkennen tijdens de dagen die de wedstrijd voorafgaan (1e overtreding) of gevaarlijk rijden, een wegverlating of een snelheidsovertreding tijdens de vrije verkenningen	5 sec./km KP	Art. 16
- vertraging per minuut of fractie van een minuut aan een TK	10 sec.	Art. 21e
- voorsprong per minuut of fractie van een minuut aan een TK	60 sec.	Art. 21e
- missen baancontrole	300 sec.	Art. 21e
- ontbreken van een TK	600 sec.	Art. 21e
- per min. te laat bij herstelling	5 sec/min.	Art. 21e
- niet vervangen/herstellen defecte uitlaat	120 sec.	Art. 22

- valse start (te vroeg) - (1e overtreding)	10 sec.	Art. 23.8
- valse start (te vroeg) - (2e overtreding)	1 min.	Art. 23.8
- valse start (te vroeg) - (3e overtreding)	3 min.	Art. 23.8
- niet genoteerde starttijd KP	120 sec.	Art. 23.11.a
- niet genoteerde finishtijd KP	120 sec.	Art. 23.11.b
- ronde te weinig	1min/km KP	Art. 23.13
- niet op eigen kracht aan controle	30 sec.	Art. 25

Uitsluiting:

- wagen tijdens de wedstrijd niet meer conform met de klasse waarin hij gekeurd is	Art. 7
- voor het wijzigen van het ingeschreven team	Art. 9
- niet volgen van de opgelegde reisweg (met uitzondering van een ronde te veel of te weinig)	Art. 15
- voor het te laat aanbieden (meer dan 15') aan de start	Art. 18
- Inbreuk neutrale zone	Art. 21d
- meer dan 15' vertraging aan de TK	Art. 21e
- Ontbreken van een wettelijk gekeurd blustoestel in de service zone (2de maal)	Art. 22
- service op een niet-toegestane plaats	Art. 22
- niet dragen van de persoonlijke uitrusting	Art. 23.4
- voor het rijden in omgekeerde richting op de klassementsproef	Art. 23.5
- niet vertrekken binnen de 20 sec	Art. 23.6
- stoppen tussen FF en STOP	Art. 23.10
- voor het negeren van STOP of TK "Wagenpark In" of "Out"	Art. 23.10
- service(wagen) op KP	Art. 23.14
- negeren SOS/OK teken	Art. 23.18
- brandstofbevoorrading met jerrycans	Art. 24.4
- inbreuk reglement gesloten wagenpark	Art. 25
- voor het slepen, vervoeren of duwen van een voertuig	Art. 26
- verkeersveiligheid in gevaar brengen/positieve alcoholtest	Art. 26
- verwisselen voertuig	Art. 26
- niet bereiken van de aankomst	Art. 26
- vervalsen of verlies van controlekaart	Art. 26
- missen van TK voor start	Art. 26
- missen van een aankomstcontrole	Art. 26
- onsportieve daad	Art. 26
- zware verkeersovertreding	Art. 26
- van de baan tijdens verkenningen	Art. 26
- voor het overschrijden van de maximum toegelaten vertraging	Art. 26
- niet betalen van een geldboete	

Geldboetes:

- Niet tijdig inleveren van het formulier T 014/afhalen geel boekje einde wedstrijd of bij opgave	€ 25,00	Art. 7
- meer dan 15 min. te laat aanbieden aan de inschrijvingstafel	€ 15,00	
- per schijf van 15' te laat aanbieden aan de Technische Controle	€ 15,00	Art. 10
- ontbreken van fotokopieën van boorddocumenten	€ 25,00	Art. 10
- verkennen tijdens de dagen die de wedstrijd voorafgaan (1e overtr.)	€ 250,00	Art. 16
- geen grondzeil gebruiken tijdens de service	€ 25,00	Art. 22
- fout parkeren van de trailer en/of aanhangwagen	€ 25,00	Art. 22
- indien er meer dan één servicewagen in het servicepark staat	€ 125,00	Art. 22
- het niet opruimen van vuil op de serviceplaatsen	€ 125,00	Art. 22
- niet aanbrengen verplichte publiciteit	dubbel inschrijvingsrecht	
~~- Verkeerd gebruik SOS teken~~	~~€ 250,00~~	~~Art. 23.18~~
- Ontbreken van SOS / OK teken in de wagen	€ 25,00	Art. 23.18

A. DEFINITIE VAN DIVISIES IN RALLY EN RALLYSPRINT

Art. 1 Definitie van de divisies

Enkel wagens toegelaten met conventionele verbrandingsmotor, benzine of diesel.
De proto-types welke niet voorzien zijn van een FIA homologatie of van een RACB- of VAS-goedkeuring zijn verboden.
Hybrides, LPG, LNG, CNG en Elektrisch zijn niet toegelaten.

- Divisie 1: Standaardwagens
- Divisie 2: verbeterde standaardwagens
- Divisie 3: Maximum verbeterde wagens.
- Divisie 4: Historic wagens.
- Divisie 5: Young Historic wagens. Alle wagens van minimaal 25 jaar, nooit gehomologeerd in de groepen 1 tem 4 (zie specifiek reglement Art 8 div 5)

- Bij twijfel over divisie- en klasse indeling zal de wedstrijdleiding na voorstel van de Technische Commissie in overleg met de Sportcommissie beslissen om het betrokken voertuig eventueel in de voorziene divisie en klasse te plaatsen.
- Groep B wagens kunnen alleen toegelaten worden na aanvraag van derogatie aan het uitvoerend comité ten laatste 1 maand voor de proef.
- Wagens met een cilinderinhoud van meer dan ~~3800~~ 4250cc kunnen enkel deelnemen na goedkeuring van de Technische commissie na overleg met de Sportcommissie en de wedstrijdleider. De deelnemer zal niet worden opgenomen in de uitslag.
- Turbo of andere drukvulling: Cilinderinhoud x 1,7 bij benzinemotoren
  Cilinderinhoud x 1,5 bij dieselmotoren
- Wankelmotoren: Cilinderinhoud volgens voorschriften van het Ministerie van Verkeer.
- Div. 2 wagens: verplicht uitgerust met turborestrictor van 32mm max. worden in Div. 2 ingedeeld, div. 2 wagens verplicht uitgerust met turborestrictor groter dan 32mm. en met een max. van 34mm worden in Div. 3 ingedeeld.
- Alle wijzigingen niet vermeld als toegelaten, zijn verboden.

Art. 2 Indeling divisies en klassen

Divisie 1	Klasse A	tem 1700 cc
	Klasse B	van 1701 cc tem 2300 cc
Divisie 2	Klasse C	tem 1700 cc
	Klasse D	van 1701 cc tem 2300 cc
	Klasse E	van 2301 cc tem 4250 cc
Divisie 3	Klasse F	tem 1700 cc
	Klasse G	van 1701 cc tem 2300 cc
	Klasse H	van 2301 cc tem 2800 cc
	Klasse I	van 2801 cc tem 4250 cc.
Divisie 4	Klasse H1	tem 1300 cc
	Klasse H2	van 1301 cc tem 1600 cc
	Klasse H3	van 1601 cc tem 2000 cc
	Klasse H4	meer dan 2000 cc
	Klasse H5	alle 4x4 wagens en/of wagens met drukvulling voorzien van een regionaal technisch paspoort, ooit gehomologeerd in de groepen 1 tem 4.
Divisie 5	Klasse H6	tem 1600 cc
	Klasse H7	van 1601 cc tem 2000 cc
	Klasse H8	meer dan 2000 cc

Art. 3 Permanente controlekaart / Attest voor competiewagens

- De permanente controlekaart vormt samen met het "Attest voor competitiewagens" (geel boekje) of "technisch paspoort voor buitenlands voertuig" het paspoort van de wagen. In Div. 2 aangevuld met homologatiefiche en in Div. 4 en 5 met Historic Paspoort. De opmerkingen en redenen tot startweigering worden hierin genoteerd.
  Voor de start van elke wedstrijd (tijdens de Technische Controle) worden de "controlekaart" en het "attest" aan de technische commissie afgegeven. Iedere deelnemer ontvangt in ruil het T 014 formulier. Voor het terugkrijgen van beide documenten is het volledig ingevuld en ondertekend formulier T 014 noodzakelijk. Bij

een opgave tijdens de wedstrijd (zie ook "ongevallenstaat rally- rallysprintvoertuigen in België) is het GSM nummer van de verantwoordelijke op het formulier terug te vinden. De verantwoordelijke dient gecontacteerd te worden voor een afspraak voor de teruggave van de documenten. Bij het beëindigen van de wedstrijd worden de documenten terugbezorgd (in ruil voor het ingevuld en ondertekende T 014 formulier) bij het binnenrijden van het gesloten wagenpark. De documenten blijven ter beschikking tot het binnenrijden van de laatste deelnemer in het gesloten wagenpark. Er wordt een boete aangerekend van €25 bij het niet tijdig afhalen van deze documenten. Formulieren die niet tijdig worden afgehaald kunnen achteraf bekomen worden bij de verantwoordelijke TC.

- ~~Het GSM nummer van één der Technisch Commissarissen van dienst zal uithangen op het infobord en/of~~ Alle nuttige GSM nummers van personen van dienst staan vermeld ~~worden~~ op het formulier T 014.
- Opmerkingen vermeld op de permanente controlekaart dienen de volgende wedstrijd in orde te zijn. Zoniet volgt een voorstel tot startweigering.
- De permanente controlekaart kan aangevraagd worden bij elke VAS technische controleur en is bij de eerste aanvraag gratis. Een tweede aanvraag als gevolg van verlies of dergelijke kost € 25,00. Bij de eerste aanbieding op de controle moet zij volledig ingevuld zijn.
- Indien deze kaart niet zorgvuldig wordt bewaard en ten gevolge hiervan onleesbaar of onbruikbaar wordt, zal de ondertekenaar verplicht worden een nieuwe kaart te kopen aan de prijs van € 25,00.
- Indien een nieuwe kaart aangevraagd wordt om een vorige opmerking te verdoezelen kan dit misbruik bestraft worden met tuchtvervolging en financiële boete.
- De ondertekenaar van de kaart blijft aansprakelijk voor het gebruik, misbruik of de ingevulde gegevens. Hij is aansprakelijk voor de eventueel opgelegde boete.
- De ingeschreven gegevens en opmerkingen worden in het dubbel bijgehouden op het technisch secretariaat zodat elke poging tot misbruik van deze kaart gecontroleerd kan worden.
- Wedstrijdwagens mogen op de 6 maandelijkse of jaarlijkse controle van de Automobielinspectie, geen enkele code 4 (gebreken nauwlettend in het oog te houden) krijgen met betrekking tot het remsysteem, de stuurinrichting, de ophanging of de banden. De gebreken bij Code 1 (verboden tot het verkeer) en bij Code 2 (gebreken die aanleiding geven tot herkeuring), dienen onmiddellijk hersteld te worden en het voertuig moet opnieuw en spontaan aangeboden worden ter herkeuring met de bedoeling dat deze uit het schouwingsbewijs verwijderd worden.
  Bij vaststelling van dergelijke gebreken op de Technische Controle van de wedstrijd wordt onmiddellijk een "voorstel tot startweigering" ingediend.
  Wagens met een code 5 (herstelling uit te voeren zonder herkeuring) moeten op de wedstrijd in orde zijn met de gemaakte opmerkingen

Art. 4 Controle op de klasse-indeling

- De controle op de juistheid van de klasse-indeling zal gebeuren aan de hand van de demontageprocedure (zie hoofdstuk Algemene Voorschriften).
- Opmerking: Als uitzondering mag een houder van een A4 vergunning deelnemen in divisie 3 (met een wagen van minder dan 1700cc) als de technische commissie een wijziging vaststelt, waardoor de wagen niet meer voldoet aan de reglementering van divisie 1 of 2. Er wordt in dat geval een opmerking geschreven op de permanente controlekaart van de wagen. Bij de tweede opmerking wordt de start geweigerd.

Art. 5 Divisie 1

Klasse indeling	Klasse A	tem 1700 cc
	Klasse B	van 1701 cc tem 2300 cc

Definitie
Divisie 1 wagens zijn standaardwagens die vallen onder de Categorie 1 zoals voorgeschreven door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.
Deze wagens hebben altijd een groen schouwingsbewijs en moeten voldoen aan het PVG van het voertuig.
Aan de wagens mogen enkel de wijzigingen worden aangebracht die door de bevoegde instanties zijn aanvaard.

Al dan niet toegelaten wijzigingen:

- Het plaatsen van een rolkooi volgens de VAS Sportreglementen (zie Art 21)
- Het bijplaatsen van harnasgordels (de oorspronkelijke gordels moeten echter steeds aanwezig blijven).
- De voorste zetels moeten vervangen worden door zetels van het type "Kuipzetel" (in functie van het HANS systeem), en moeten bevestigd worden volgens het VAS Technisch reglementen (zie Art 34).
- De achterste zetels mogen alleen verwijderd worden wanneer op het schouwingsbewijs de vermelding "slechts 2 zitplaatsen beschikbaar" voorkomt.
- Het koffertapijt en kofferbekleding mogen verwijderd worden. Een losliggende hoedenplank moet verwijderd worden.

- Carter beschermer en/of achterbrug –benzinetank beschermer mag/mogen aangebracht worden dmv bouten en moeren aan bestaande bevestigingspunten (lassen verboden) en moeten bij aanbieding bij de diverse controles kunnen gedemonteerd worden.
- Oorspronkelijke trekogen zijn toegelaten. Ze moeten wel voldoen aan de voorschriften van de VAS Sportreglementen.(zie Art 26)
- Aan motorkap en kofferdeksel (of 3e – 5e deur achteraan) mogen bijkomende sluitingen aangebracht worden. Wel moeten alle oorspronkelijke scharnieren en sluitingen behouden blijven.
- Bijkomende verstevigingsstang tussen de veerpoten is toegelaten op voorwaarde dat deze bevestigd wordt dmv bouten en moeren aan bestaande verankeringpunten.
- Een tijdelijk hulp reservewiel is verboden. Dit moet vervangen worden door een volwaardig reservewiel, idem aan de wielen van het voertuig. Het reservewiel mag in de kofferruimte aangebracht worden (achter de achteras), zelfs wanneer dit niet de originele plaats is van het reservewiel. In dat geval moeten de oorspronkelijke demonteerbare bevestigingsdispositieven verwijderd worden. De bevestiging van het reservewiel dient te gebeuren door middel van een permanente en stevige uitvoering.
- Alleen velgen / banden van de maten vermeld op het schouwingsbewijs of gelijkvormigheidsattest worden toegelaten. De door de "Alternatieve Bandenlijst " om montage toegelaten velgen / banden kunnen aanvaard worden (bewijslast ligt bij de piloot). De oorspronkelijke manier van de wielmontage moet ongewijzigd blij- ven. Alleen de lengte van de wielbouten mag gewijzigd worden in functie van de dikte van de gebruikte velgen.
- Eventuele wieldeksels, moeten verwijderd worden.
- Het oorspronkelijke remsysteem moet integraal behouden blijven. De remvoeringen zijn vrij. Buigzame leidingen mogen vervangen worden door leidingen van het type "Luchtvaart".
- Remschijven: ingroeven en slijtage-indicators zijn toegelaten. Perforaties zijn verboden.
- Schokdempers mogen vervangen door een versterkt type voor zover het aantal, werking en de manier van montage ongewijzigd blijft. Montage van schokdempers met uitwendige componenten is alleen toegestaan indien oorspronkelijk gemonteerd.
- Spiraalveren mogen vervangen worden door veren met dezelfde buitendiameter (die passen in de oorspronkelijke veerschotels). As uitsnijding volgens PVG.
- Aan het koetswerk, het zelfdragend gedeelte hiervan en het chassis mogen geen versterkingen aangebracht worden. Ook het oplassen van deze delen is verboden.
- Andere wijzigingen aan mechanische componenten en toebehoren zijn niet toegelaten.
- Andere wijzigingen aan interieur en exterieur zijn niet toegelaten.
- Andere wijzigingen aan koetswerk, zelfdragend koetswerk en chassis zijn niet toegelaten.
- Zie ook VAS Sportreglement : Algemene technische voorschriften

Art. 6 Divisie 2

Klasse indeling	Klasse C	tem 1700 cc
	Klasse D	van 1701 cc tem 2300 cc
	Klasse E	van 2301 cc tem 4250 cc

Definitie

Alle wagens die voldoen aan de homologatiefiche of voldoen aan het specifiek reglement van divisie 2 met een maximum cilinderinhoud van 4250 cc. (Turbomotoren cilinderinhoud x 1,7 voor benzinemotoren en x 1,5 voor dieselmotoren) voorzien van Groep N homologatiefiche.
Indien er geen homologatiefiche kan voorgelegd worden, dienen alle onderdelen hun oorspronkelijke staat te behouden.
Alle wagens met turbo zijn verplicht een turborestrictor te voorzien met een max. van 32mm (benzine) of 35mm (diesel). Wagens met turborestrictor groter dan 32mm en max. 34mm worden ingedeeld in div.3.

Al dan niet toegelaten wijzigingen:

Interieur	- Dashboard en consoles die deel uitmaken van het dashboard moeten oorspronkelijk blijven. - Kilometerteller / snelheidsmeter zijn vrij. - Alle vloerbedekking en dakbekleding mag verwijderd worden. - Alle deuren / motorkap / kofferdeksel moeten origineel blijven, wel mag de bekleding van de deuren vervangen worden door een gelijkwaardig materiaal. - Achterste zetels mogen verwijderd worden.
Exterieur	- Volgens homologatie (of PVG). - In voorbumper of voorbouw mogen de bestaande openingen bestemd voor verlichting, niet gebruikt worden voor extra koeling van mechanische onderdelen. Er mogen ook geen openingen worden bijgemaakt. - De oorspronkelijke sluitingen van motorkap / koffer (3e of 5e deur) mogen vervangen worden door andere componenten voor dit doel ontworpen.
Motor en toebehoren	Volgens homologatie (of PVG).

Versnellingsbak	- Verhoudingen volgens homologatie (of PVG). - Uitvoering van tandwielen: vrij. Moeten ingebouwd zijn in oorspronkelijk huis (carter) - sequentiële versnellingsbak alleen toegelaten via homologatiefiche.
Eindoverbrenging	- Volgens homologatie (of PVG). - Mechanisch sperdifferentieel toegestaan.
Uitlaat	- Vrij, eventuele katalysator mag verwijderd worden. Het geluidsniveau van 95db mag niet overschreden worden. - Turbomotoren dienen uitgerust te zijn met een restrictor van 32 mm max. voor benzinemotoren en 35 mm max. voor dieselmotoren. Andere drukvullingen zijn verboden
Remsysteem	- De mechanische handrem mag vervangen worden door een hydraulisch systeem, gemonteerd op de oorspronkelijke plaats en alleen werkend op de achterwielen van het voertuig.
Ophanging	- Schokdempers vrij. - Bevestigingspunten mogen versterkt worden maar de oorspronkelijke verankeringplaatsen mogen niet gewijzigd worden of regelbaar zijn (camber-caster), tenzij gehomologeerd. - Silentblocs van ophangingselementen mogen vervangen worden door hardere uitvoeringen maar "Uniball" montage is verboden (uitgezonderd bevestigingspunten van de schokdempers).
Velgen	- Volgens homologatie of PVG +1" in diameter toegestaan. - Zie ook VAS Sportreglement: Algemene technische voorschriften.
Batterij	- Locatie vrij (zie ook art.6)

Art. 7 Divisie 3

Klasse indeling	Klasse F	tem 1700 cc
	Klasse G	van 1701 cc tem 2300 cc
	Klasse H	van 2301 cc tem 2800 cc
	Klasse I	van 2801 cc tem 4250 cc

Definitie
Alle wagens die voldoen aan de specifieke reglementering van divisie 3.

Toegestane wijzigingen:

Motor en toebehoren:	- Merkgebonden. Vervangen van atmosferische motor door motor met om het even welke drukvulling is verboden. Het vervangen van een motor voorzien van turbo of andere drukvulling door een atmosferische motor is toegestaan. Aantal cilinders is maximaal 6. - Positie van de motor moet oorspronkelijk (langs of dwarsliggend) blijven en dient ingebouwd in het oorspronkelijke motorcompartiment. - Manier van aandrijving moet ongewijzigd blijven (voortrekker blijft voortrekker, achtertrekker blijft achtertrekker). Het verwijderen van plaatwerk of aanpassen van deze in functie van plaatsingen van motor, versnellingsbak en toebehoren, zijn verboden.
Injectie/carburatie en toebehoren:	vrij
Ontsteking en toebehoren:	vrij
Smeer en koelsysteem:	vrij
Uitlaat en toebehoren:	vrij Mag het maximum geluidsniveau van 95db niet overschrijden.
Versnellingsbak, achterbrug, differentieel en toebehoren:	vrij
Ophanging:	vrij Alle ophangingelementen mogen verstevigd worden alsook voor en achterbrug.
Schokdempers / veren:	vrij
Remsysteem:	- Maximum 1 remklem / wiel, materiaal en uitvoering: vrij. - Parkeerrem verplicht, mag hydraulische werking hebben - Remschijven: vrij - Regelaars/leidingen: vrij
Stuurinrichting:	vrij Het veiligheidssysteem (inschuifbare stuurstang) moet behouden blijven.
Elektrisch systeem:	vrij Batterij bevestiging volgens VAS Sportreglement.
Verlichting:	vrij Moet voldoen aan de wegcode. Vooraan minstens 1 standlicht,1 dimlicht en 1 grootlicht per zijde .
Stroomonderbreker:	verplicht

Voetplaat: verplicht
Koetswerk:
- Moet oorspronkelijk blijven. Max. verbreding voor en achtervleugels: 150 mm.
- Voor de montage voor welke onderdelen dan ook mag aan koetswerk, het zelfdragend koetswerk of het chassis geen materiaal verwijderd worden. Versterkingen daarentegen zijn toegestaan.

Velgen: vrij Met een maximum doormeter van 20".
Zie ook VAS Sportreglement : Algemene technische voorschriften

Art. 8 Divisie 4

Klasse indeling

Klasse H1	tem 1300 cc
Klasse H2	van 1301 cc tem 1600 cc
Klasse H3	van 1601 cc tem 2000 cc
Klasse H4	meer dan 2000c c
Klasse H5	alle 4x4 wagens en/of wagens met turbo voorzien van een regionaal technisch paspoort, ooit gehomologeerd in de groepen 1 tem 4 tem bouwjaar 1981.

De klassen van H1 tem H5 zijn voorbehouden aan wagens welke ooit gehomologeerd werden in de Groepen van 1 tot tem 4 van bouwjaar 1981 of ouder.

Definitie.

Divisie 4 wagens zijn "Historic" wagens, ~~ouder dan 25 jaar~~ ooit gehomologeerd in de groepen van 1 tem 4.
Inschrijvingsbewijs met vermelding van "Eerste indienststelling" is rechtsgeldig.
FIA Homologatiefiche of Technisch Paspoort uitgereikt door VAS TC of RACB Sport is aangeraden. Wagens dienen volledig te voldoen aan deze documenten.
Wagens met turbo of 4x4 zijn toegelaten in de klassen H5 mits voorlegging van een regionale of nationale homologatie.

Toegestane wijzigingen.
Voor niet vermelde onderwerpen, zie Algemene Technische Reglementen (short) Rally&Rallysprint.

Motor:
- Merk gebonden, ingebouwd in het oorspronkelijke motorcompartiment en gericht in de oorspronkelijke richting.
- De vervanging van een atmosferische motor door een drukgevulde motor en omgekeerd is verboden.
- Motorblok en cilinderkop moeten voldoen aan de periode waartoe het voertuig behoord evenals het aantal nokkenassen en kleppen.
- Krukas, drijfstangen en zuigers mogen van grotere afmetingen zijn dan de oorspronkelijke specificaties, binnen de beperkingen van het oorspronkelijke motorcarter. Deze moeten vervaardigd zijn uit hetzelfde materiaaltype als oorspronkelijk.
- Nokkenassen, kleppen en klepveren zijn vrij met het maximum aantal van de oorspronkelijke motor.
- Motoren met brandstofinjectie mogen uitgerust worden met 1 of meer carburatoren uit de periode waartoe het voertuig behoord.
- Mechanische brandstofpomp mag vervangen worden door een elektrische benzinepomp en omgekeerd.
- De oorspronkelijke ontsteking mag deels of helemaal vervangen worden door een elektronische uitvoering, waarvan de werking niet kan geprogrammeerd worden. Het aantal ontstekingskaarsen per cilinder moet behouden blijven.
- Motorsteunen zijn vrij, maar mogen geen andere functie uitoefenen.
  Op voorwaarde dat de koelradiator op de oorspronkelijke plaats gemonteerd is, zijn grootte en inhoud vrij. Een bijkomende of aangepaste koelventilator (vb. elektrisch) is toegestaan.
- De cilinderinhoud mag verhoogd worden met 25% ten opzichte van het gehomologeerd voertuig tot een maximum van 3000 cc. Boven de 3000 cc moet de motor voldoen aan zijn homologatiefiche.

Luchtfilter : vrij.
Smering: vrij (Zie ook Art 12 Alg Tech. Voorschriften).
Uitlaat:
- Moet minstens 1 demper bevatten. De montage mag géén wijziging van koetswerk of chassis met zich meebrengen.
- Maximum toegelaten geluidsniveau: 95 db. (Zie ook Art 29 Alg Tech Voorschriften).

Versnellingsbak:
- Merk gebonden voldoen aan de specificaties van de periode waartoe het voertuig behoord. Sequentiële versnellingsbak is verboden. Maximaal 5 (voorwaartse) versnel-

lingen.

Differentieel:
- De manier van aandrijving verplicht oorspronkelijk. Mechanische slipbegrenzer toegestaan.

Ophanging:
- Oorspronkelijke manier van ophanging is verplicht (tenzij anders gehomologeerd).
- Schokdempers: vrij voor zover verankering punten oorspronkelijk blijven (tenzij anders gehomologeerd), uitwendig reservoir verboden.
- Stabilisatorstangen: vrij maar mogen niet regelbaar zijn.
- Ophangingsrubbers en/of bussen mogen vervangen worden door Uniball of Erthalon onderdelen.
- Veren: vrij. De veerschotels moeten de oorspronkelijke zijn.

Banden en velgen:
- Banden: vrij
- Velgen: vrij met een maximum doormeter van 15" en een maximum breedte van vooraan 8", achteraan 10". Moeten in het oorspronkelijke koetswerk geplaatst kunnen worden.
- Bevestiging van de wielen is vrij, alleen het aantal bevestigingspunten moet oorspronkelijk blijven. (Zie ook Art 5 Alg Tech. Voorschriften).

Remsysteem:
- Zie ook Art 20 Alg Tech. Voorschriften.
- Servorembekrachtiging mag verwijderd worden. Het gebruik van pedal-box en drukregelaars is toegelaten. Rembeschermplaten mogen verwijderd worden. Eén flexibel kanaal voor koelluchttoevoer is toegestaan per wiel met een maximum doormeter van 100mm., en voor zover deze flexibel de contouren van het koetswerk niet overschrijd.
- Remschijven vooraan volgens periode waartoe het voertuig behoord. Remschijven achteraan toegestaan voor zover ze door de fabrikant gehomologeerd zijn.
- Alle afmetingen vermeld op de homologatiefiche moeten gerespecteerd worden.
- Een nood/parkeerrem (handrem) is verplicht.
- Een mechanische handrem mag vervangen worden door een hydraulisch systeem.
- Remtangen moeten voldoen aan de periode waartoe het voertuig behoord gehomologeerd in Groep A met een maximum van 4 zuigers per remtang.
- Meer dan 1 remtang per wiel verboden, tenzij anders gehomologeerd.

Stuurinrichting:
- Uit veiligheidsoverweging mag een ééndelige stuurstang vervangen worden door een inschuifbaar type. Stuurslot dient verplicht te worden verwijderd.
- Servo bekrachtigingssysteem toegestaan

Koetswerk en chassis:
- Zie Art 13,16,17 en 18 Tech Voorschriften.
- Het oorspronkelijk koetswerk moet behouden blijven evenals het zijdelings profiel.
- Verbredingen van spatborden (model en afmetingen) moeten voldoen aan de periode waartoe het voertuig behoort.
- Spoilers niet behorende tot de periode waarin het voertuig behoort en die niet gehomologeerd zijn, zijn verboden.
- Voorruit verplicht gelaagd.
- Zijruiten en achterruit in een transparant materiaal toegestaan.
- Zie ook Art 32 Alg Tech Voorschriften.
- Open dak verboden.
- Het aantal en de werking van ruitenwissers en sproeiers moet oorspronkelijk blijven.
- Bumpers mogen verwijderd worden.
- Twee buitenspiegels verplicht (Zie ook Art 32 Alg Tech Voorschriften).

Elektrisch systeem:
- Gelijkstroom dynamo mag vervangen worden wisselstroomdynamo (alternator) maar de plaatsing en de manier van aandrijving moeten oorspronkelijk blijven.
- Batterij: uitvoering, plaats en bevestiging vrij. (Zie ook Art 6 Alg Tech. Voorschriften).
- Verlichting conform met de geldende wegcode. (Zie ook Art 17 en 31 Alg Tech.Voorschriften).

Gewicht:
Het minimum gewicht staat vermeld in de FIA Homologatiefiche of in het Technisch Paspoort afgeleverd door VAS of RACB Sport. (Zie ook Art 35 Alg Tech.Voorschriften).

Art 8 bis Divisie 5

Klasse indeling	Klasse H6	tem 1600 cc
	Klasse H7	van 1601 cc tem 2000 cc
	Klasse H8	meer dan 2000 cc

Definitie

Divisie 5 wagens zijn ~~minimum 25 jaar oud~~ voertuigen ingeschreven tem 31-12-2000 , eventueel voorzien van een Groep A, N of B homologatie en nooit gehomologeerd in de groepen van 1 tem 4. Het inschrijvingsbewijs (datum 1ste indienststelling) is rechtsgeldig, tenzij de homologatiefiche primeert. De volledige opbouw van de wagen moet verplicht en compleet overeen- stemmen met de bijhorende en verplichte homologatiefiche. Groep B wagens maximaal 3600 cc .

Turbomotoren moeten voorzien zijn van een restrictor, met een maximum diameter ~~overeenkomstig de periode waartoe de wagen behoort~~.van 40 mm voor de periode tem 1990, 38 mm voor de periode tem 1992 en van 34 mm tem 2002.

Verboden zijn de hieronder vermelde Groep B wagens:
Lancia Delta S4, Audi Sport Quattro S1, Peugeot 205 T16, Austin Rover MG Metro 6R4, Citroen BX TC, Ford RS 200, Fuji Subaru XT 4WD Turbo

Toegestane wijzigingen.

Wijzigingen (voor nooit gehomologeerde wagens) met inachtname van de algemene technische voorschriften:
- motor en toebehoren: (ontsteking-koeling-oplading) en alle mechanische onderdelen moeten voldoen aan de periode van bouwjaar en ooit gemonteerd in oorspronkelijk model
- Voeding: carburators of injectie, in- en uitlaatcollector, luchtfilter, elektrisch systeem, plaatsing batterij, banden, schokdempers plaatsing vrij
- Smering: oliekoeler mag toegevoegd worden
- Versnellingsbak, moet voldoen aan periode van bouwjaar, sequentieel alleen toegestaan via homologatiefiche of oorspronkelijke montage, bediening vrij
- Remsysteem: servorembekrachtiging mag verwijderd worden, pedalbox en remdrukregelaar toegestaan, leidingen luchtvaartype toegestaan, remmen v & a maximaal 360 mm diameter, remtangen vrij, handrembediening vrij
- Stuurinrichting: moet voldoen aan periode bouwjaar
- Koetswerk: het oorspronkelijke koetswerk moet behouden blijven, evenals het zijdelinkse profiel, verbrede spatborden moeten voldoen aan de periode bouwjaar
- Velgen: maximaal 18″
- Minimum gewicht: volgens homologatiefiche. Voor wagens zonder homologatiefiche: lijst minimum gewicht div 3 van toepassing

B. ONGEVALLENSTAAT RALLY- EN RALLYSPRINTVOERTUIGEN IN BELGIË

1. Doelstelling

Het Ministerie legt normen op die de drie autosportfederaties in België (VAS, ASAF en RACB Sport) verplichten een logboek aan te leggen van alle deelnemende voertuigen aan wedstrijden op de openbare weg in België, zijnde de disciplines Rally en Rallysprint. Het logboek zal onder andere een gedetailleerd overzicht moeten bie- den over de ongevallenstaat van de voertuigen per wedstrijd waaraan ze hebben deelgenomen.

2. Verantwoordelijkheid logboek

Het Bestuursorgaan van VAS heeft de technische commissie van VAS belast met het bijhouden en het opvolgen van het logboek voor wat de organisaties vermeld op de VAS kalender betreft. Elke inrichter is verplicht minimum 3 dagen voor de wedstrijd een voorlopige deelnemerslijst te mailen in een exel bestand ~~of te faxen~~ naar de logboek verantwoordelijke Geert Opsomer; ~~fax: 051/68.63.60~~ e mail: geertopsomer@skynet.be. De deelnemerslijst moet minimum naam, licentie, klasse en de wagen vermelden, en indien mogelijk ook het chassisnummer en het nr. van het Attest voor Competitiewagens.

3. Verantwoordelijkheid

Om aan de vraag van het Ministerie te kunnen voldoen zijn de piloten (bestuurders) van rally- en rallysprintvoertuigen aan een aantal bijkomende maatregelen onderworpen, zodat de technische commissie dit logboek naar behoren zou kunnen bijhouden.

4. Werking per wedstrijd

a. Algemeen principe

Elk voertuig (onafhankelijk of dit voertuig in België of in het buitenland is ingeschreven) dat tijdens een Rally of Rallysprint (onafhankelijk of deze wedstrijden op de openbare weg of op een gesloten omloop worden verreden) die voorkomt op de kalender van de VAS een 'wegverlating met schade aan het voertuig' maakt zal aan een onmiddellijke Technische Controle moeten onderworpen worden, teneinde vast te stellen of :
- het voertuig nog in een staat is waarin het zich naar behoren en op eigen kracht kan voortbewegen
- het noodzakelijk is herstellingen aan het voertuig uit te voeren zodat het zich opnieuw in een staat zou bevinden waar het door de automobielinspectie aanvaard zou worden
- het voertuig nog voldoende veiligheid biedt aan zijn inzittenden
- het voertuig geen gevaar oplevert aan derden (toeschouwers,…).

b. Praktische werking
In geval van een wegverlating met schade aan het voertuig moet de piloot zijn voertuig spontaan aanbieden aan de technisch commissie die belast zal worden voor de controle tijdens de wedstrijd. Het aanbieden van het voertuig zal bij Rally gebeuren vóór aanvang van de volgende ronde, of bij Rallysprint vóór aanvang van de volgende rit. Ook wanneer de schade reeds hersteld zou zijn moet de piloot het voertuig spontaan aanbieden bij de technisch commissie. Indien dit niet gebeurd, zal de Sportcommissie een eerste maal de deelnemer op de hoogte brengen van zijn tekortkoming (blaam). Bij herhaling wordt de deelnemer schuldig aan fraude en zal ook naar deze reglementering bestraft worden (punt 5).
Elke organisator zal in zijn particulier wedstrijdreglement vermelden op welke exacte plaats de voertuigen zullen moeten worden aangeboden.

c. Beoordeling
De Technisch Commissaris, belast met de controle tijdens de wedstrijd, zal elk feit van 'wegverlating met schade aan het voertuig' in het logboek en eventueel op de 'Permanente Controlekaart' en in het 'Attest voor Competitievoertuigen' vermelden.

d. Immobiliteit van een voertuig
In het geval van een wegverlating waarbij het voertuig dusdanig beschadigd is dat verder rijden onmogelijk is ~~in de onmogelijkheid verkeert om de wedstrijd verder te zetten (voertuig in de gracht,~~ …) moet het voertuig vóór het einde van de wedstrijd naar een met de technische commissie (zie T-014 formulier voor verantwoordelijke TC) afgesproken plaats (wagenpark, serviceplaats, etc) ~~het wedstrijdcentrum~~ worden gebracht om er alsnog een Technische Controle te ondergaan ~~door de Technisch Commissaris belast met de controle.~~

5. Fraude

Een team dat weigert of nalaat om zijn voertuig na een wegverlating met schade aan het voertuig aan te bieden bij de technisch commissie, of een team dat een valse verklaring zou afleggen omtrent de wegverlating wordt als volgt bestraft:
- onmiddellijke buitenwedstrijdstelling van het team op de betrokken wedstrijd
- onmiddellijke opschorting van de vergunning van het team (piloot en co-piloot)
- het team (piloot/co-piloot) wordt uitgesloten voor het VAS kampioenschap van het lopend jaar
- het voertuig waarmee de piloot rijdt (onafhankelijk of de bestuurder eigenaar zou zijn van dit voertuig) moet opnieuw op een pré- of privé-keuring aangeboden worden alvorens het opnieuw aan een Rally of Rallysprint in België zal kunnen deelnemen.

De piloten moeten er zich van bewust zijn dat wanneer zij een wegverlating maken de stewards en baancommissarissen hiervan een onmiddellijke melding moeten doen naar de radiocentrale van de wedstrijd. Alzo heeft de organisator en de Technisch Commissaris een overzicht van de voertuigen die zich spontaan zouden moeten komen melden voor de Technische Controle.

C. ALGEMENE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN (SHORT)RALLY EN RALLYSPRINT

Art. 1 Algemeen

- Om alle misverstanden bij een eventuele startweigering (om technische reden) te vermijden worden de piloten verzocht de conformiteit van de aangebrachte technische wijzigingen te staven door middel van voorleg- ging van een homologatiefiche van het voertuig. Deze homologatiefiche is door de piloot aan te vragen bij RACB Sport –Technische Dienst.
- Het voertuig moet ingeschreven zijn voor het wegverkeer en volgende geldige boorddocumenten moeten aanwezig zijn: geldig inschrijvingsbewijs, geldig verzekeringsattest, geldig keuringsattest en een attest voor competitievoertuigen.
  Behalve van het Attest voor competitievoertuigen moet er van deze documenten op de Technische Controle een fotokopie afgegeven worden. Bij het ontbreken van deze kopieën zal het team beboet worden met de som van € 25,00.
- In geval van deelname met een handelaarsplaat (1-Z…) moet voor deze nummerplaat ook het bijhorende inschrijvings- en verzekeringsbewijs aanwezig zijn, waarvan een kopie dient afgegeven te worden op de Technische Controle. Ook dient de schriftelijke toelating van de titularis aanwezig te zijn, indien deze niet de bestuurder is.
- Deelname met proefritplaten (1-ZX…, 1-ZY…, 1-ZZ…, V-…) of zogenaamde "oldtimer" platen (O… of 1-O…) is verboden. Een uitzondering wordt gemaakt voor de op O-… en 1-O… ingeschreven categorie1 voertuigen welke een complete schouwing bij de automobielinspectie doorlopen hebben. Deze moet jaarlijks vernieuwd worden.

- Op het moment van deelname aan de wedstrijd mag de geldigheid van geen enkel document verstreken zijn op straf van voorstel tot startweigering.
- Gevarendriehoek, reflecterende veiligheidsjas(2), verbanddoos, gordelsnijders en "SOS-OK bord" dat voldoet aan de juiste afmetingen (A3-formaat), moeten aan boord van de wagen aanwezig zijn.
- Tijdens de volledige duur van de wedstrijd moeten de wagens voldoen aan de wegcode. Het is verboden op een wedstrijdwagen de nummerplaten van een andere wagen te gebruiken.
- De wettelijke achterste nummerplaat moet gedurende de ganse duur van de wedstrijd op het deelnemend voertuig aanwezig blijven. Uitzondering op deze regel: in geval van montage op de achterbumper mag deze verwisseld worden door een replica (risico verlies). Wel moet de wettelijke nummerplaat zichtbaar in het voertuig aanwezig zijn. Het ontbreken ervan zal als fraude beschouwd worden.

Art. 2 Reglementering Prekeuringen

- Ieder voertuig, met Belgische nummerplaat, moet over een Permanente Controlekaart en een Attest voor Competitiewagens beschikken. Ieder voertuig, met Belgische nummerplaat, moet eerst ter prekeuring aangeboden worden vooraleer het wordt aangeboden ter keuring op de Automobielinspectie.
- Alle formulieren voor de prekeuringen zijn beschikbaar bij de leden van de Technische Commissie en verschijnen in VAS-News en op de VAS website (www.vas.be).

Art. 3 Prekeuring

- Alle voertuigen moeten tenminste 10 dagen voor deze keuring ingeschreven zijn via het daarvoor bestemde formulier (zie www.vas.be-Formulieren-Pré-keuringen)
- De verantwoordelijke commissaris zal iedere aanvraag bevestigen evenals de uurregeling ten laatste 1 week voor de aangevraagde keuring.
- Aanvragen die te laat binnenkomen worden beboet met € 50,00.
  Onvolledig ingevulde aanvraagformulieren zullen als onbestaand beschouwd worden.
- Voertuigen waarvan de prekeuring nog méér dan drie maanden geldig is zullen doorverwezen worden naar een volgende keuring (uitgezonderd bij wijziging van eigenaar).
- De aanvrager dient nota te nemen dat het tarief van een prekeuring € 60,00 bedraagt, betaalbaar op het ogenblik van de keuring.
- Bij afwezigheid zonder verwittiging op de door hem gereserveerde datum blijven de voorziene kosten van toepassing zelfs als er geen keuring werd uitgevoerd, en dit op straf van startweigering tijdens de eerstvolgende wedstrijd waar hij zich aanbiedt.
- Alle voertuigen moeten in dezelfde staat zijn zoals ze worden aangeboden op de Automobielinspectie: in rijklare toestand en voorzien van alle nodige documenten. Zoniet zullen ze geweigerd worden.

Art. 4 Privé-keuring

- Een aanvraag voor een privé-keuring is altijd onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de Technische Commissarissen.
- De verantwoordelijke commissaris zal de aanvrager zo spoedig mogelijk na ontvangst van de aanvraag van de privé-keuring de datum en het uur meedelen wanneer de keuring zal plaatsvinden.
- Onvolledig ingevulde formulieren zullen als onbestaande beschouwd worden.
- De aanvrager dient nota te nemen dat het tarief voor een privé-keuring € 220,00 per wagen bedraagt voor een keuring later dan zes arbeidsdagen volgend op zijn aanvraag en € 400,00 binnen de zes arbeidsdagen volgend op zijn aanvraag.
  De kosten zijn betaalbaar op het ogenblik van de keuring - (cheques worden niet aanvaard).
- Bij afwezigheid van de aanvrager of van het voertuig op de gereserveerde afspraak, blijven de kosten van toepassing zelfs als er geen keuring werd uitgevoerd en dit op straf van startweigering tijdens de eerstvolgende wedstrijd waar hij zich aanbiedt.
- Op de plaats van de keuring moet het voertuig op een hefbrug of boven een smeerput kunnen geplaatst worden, om zodoende een correcte controle te kunnen uitvoeren.
- Het voertuig moet in dezelfde staat zijn zoals het wordt aangeboden bij de Automobielinspectie.

Art. 5 Banden en velgen

- Banden en velgen moeten minstens voor 1/3 van hun omtrek overdekt zijn.
- Bandentype:
  - Vrij voor alle divisies (of beperkingen via het bijzonder wedstrijdreglement).
  - De minimumdiepte van de groeven moet te allen tijde 1,6 mm bedragen over het volledige loopvlak van de band.
- Velgen:
  - Div 1 Volgens PVG nummer
  - Div 2 Volgens PVG of Homologatie + 1"
  - Div 3 Vrij: maximum 18"

- Div 4 Vrij: max. 15" (andere afmetingen volgens homologatie)
- Div 5 Volgens homologatie of maximaal 18"

- Per as moeten de wielen van hetzelfde type en materiaal zijn en dienen tevens te voldoen aan de wegcode.
- Alleen gemouleerde banden zijn toegelaten, slicks zijn verboden.
- Velgen mogen geen barsten vertonen en moeten zuiver zijn bij het aanbieden op de Technische Controle.
- Hergroeven van banden is verboden (gebruik van ingesneden banden is eveneens door de wegcode verboden).
- Heropgegoten (rechapé/remould) banden zijn verboden, tenzij voorzien van een dot of E kenmerk.
- Spoorverbreders moeten altijd gecentreerd zijn op de wielnaaf en moeten altijd de velg centreren. De bevestiging van de verbreder aan de wielnaaf moet zodanig uitgevoerd zijn, dat de stevigheid gegarandeerd wordt. De lengte van de wielbouten moeten in overeenstemming zijn met het huidig reglement. Een uitzondering op deze regel zijn stalen centreerbouten.
- De wielbouten moeten altijd zoveel schroefdraad benutten als de diameter van de eigen schroefdraad. Alle voorziene wielbouten moeten gemonteerd zijn.
- Indien velgen met centrale moeren gemonteerd zijn moeten deze vergrendeld zijn door middel van splitpennen of veiligheidsveren.
- Een tijdelijk hulpreservewiel (babywiel) is verboden.

Art. 6 Batterij & elektrische leidingen

- De batterij moet stevig en permanent bevestigd worden.
- De stroomgevende pool moet afgedekt zijn door een degelijk isolerend beschermkapje (plakband niet toegelaten).
- Indien de batterij niet op de originele plaats staat, moet deze volledig afgeschermd zijn met corrosievrij materiaal.
- Elektrische leidingen dienen in de cockpit minimum 100 millimeter verwijderd gemonteerd te worden van benzine- en olieleidingen.
  In de divisie 1 ~~en 2~~ mogen leidingen niet verlegd worden.
- De "plus-kabel" van de batterij mag niet tussen rolkooi en koetswerk lopen en dient op een vakkundige manier bevestigd te zijn.

Art. 7 Brandblusser

- Brandblussers moeten gemonteerd worden onder de vensterlijn op een makkelijk te bereiken en goed zichtbare plaats.
- Divisie 1: Wettelijk blustoestel verplicht (min 1kg). Het toestel moet volkomen bedrijfsklaar zijn. De geldigheidsdatum moet goed leesbaar zijn. Indien de geldigheidsdatum verwijderd of onleesbaar geworden is, moet het blusapparaat vervangen worden. Het demonteren voor gebruik mag niet langer dan 10sec. in beslag nemen.
- Overige divisies: Min 3kg of 2x2kg poederblusser of 1x2kg AFFF of VIRO3 verplicht. Vast gemonteerde toestellen (automatische) dienen over een geldigheidscertificaat te beschikken (keuring 2 jaarlijks). Naast een vast gemonteerd blustoestel, dient er eveneens een handtoestel aanwezig te zijn in het voertuig dat voldoet aan de eisen, zoals hoger vermeld.
- Bevestiging Manuele toestellen moeten met ~~een~~ 2 metalen banden bevestigd worden in de oorspronkelijke houder en moeten een vertraging van 25G kunnen weerstaan.
  Centrale toestellen, verplicht vanaf 01/01/2021, moeten permanent gemonteerd worden met 2 geschroefde metalen banden die een vertraging van 25G kunnen weerstaan. Deze moeten van buiten kunnen bediend worden met knop of trekkabel, bij voorkeur onder de voorvenster aan de linkerkant, en aangeduid met een passend pictogram van 120 mm hoog.
  Deze uitvoering moet de piloot zittend en ingesnoerd in zijn zetel kunnen activeren.
  Bij de manueel bediende blussysteemtoestellen moet de veiligheidspin verwijderd zijn.
  Bij de elektronisch aangestuurde toestellen moet de bediening geactiveerd zijn gedurende de klassementsproef (van de TK voor de start tot het eindbord KP).
  Onder het toestel moet een anti-torpedo systeem aangebracht zijn die het verschuiven in laterale zin moet beletten.
  Een centraal blussysteem, is niet van toepassing voor categorie 1 voertuigen.

Art. 8 Brandstofleidingen en brandstofpomp

- Brandstofleidingen gemonteerd in de cockpit moeten uit brandvrij materiaal vervaardigd zijn en zonder verbindingen. Hier mogen zich geen filters, regelaars, ... bevinden. Eveneens mogen onder de motorkap ~~en~~ in de ventilatieruimte geen verbindingen gemaakt worden (ook geen regelaars, filters, etc).
- Bevestiging moet permanent zijn en de leiding mag niet tussen de verticale steunen van de rolkooi en het

koetswerk lopen (uitzondering enkel op vertoon van homologatiefiche).
- Tevens moeten deze gelegd worden op minimum 10 cm van elektrische leidingen.
- Indien de elektrische brandstofpomp in de koffer gemonteerd wordt dient deze afgeschermd te worden (zie hermetische afdichtingen).
- De ruimte waarin de brandstofpomp is gemonteerd moet hermetisch afgesloten zijn van de bestuurdersruimte.

Art. 9 Brandstoftank

- De originele tank mag vervangen worden door een FT3 tank in div. 2, 3, 4 en 5, of door een ander voor dit doel ontworpen reservoir in div. 3, 4 en 5. Deze reservoirs moeten voorzien zijn van een drukattest afgeleverd door een erkende organisatie (zie lijst in bijlage).
- Niveau indicatoren in de vorm van doorzichtige plastic leidingen, moeten op een dusdanige manier van de kofferruimte worden afgeschermd, zodat deze beschermd zijn (in geval van) tegen losgekomen andere componenten aanwezig in deze ruimte.
- Indien er een FT3 veiligheidstank gemonteerd wordt (geldigheidsduur 5 jaar en na herkeuring +2 jaar) moet hij voorzien zijn van de nodige attesten. De fabricagedatum moet zichtbaar zijn. Bij herkeuring moet de oorspronkelijke fabricagedatum op het herkeuringsattest vermeld zijn. De vervangende tank moet op een permanente manier bevestigd zijn (elastische materialen voor de bevestiging zijn niet toegelaten).
- De brandstoftank moet ontlucht zijn naar buiten.
- Indien de vulopening in de kofferruimte voorzien is moet rond deze vulopening een opvangreservoir voorzien zijn met een overloop naar buiten. Dit opvangreservoir moet door het kofferdeksel afgesloten worden en er moeten zich in het laagste punt van de kofferbodem boringen bevinden om de gemorste brandstof te laten weglopen.
- De sluitingsdop van een tank, die in de koffer gevuld wordt, mag geen ontluchtingsboring of keep hebben.
- Indien de tankontluchting niet origineel is moet het hoogste punt van de ontluchting minstens 5 centimeter boven het hoogste punt van de tank gemonteerd worden.

Art. 10 Bumpers

- Originele voor- en achterbumper verplicht in divisie 1, 2 en 3.

Art. 11 Carterbeschermer

- Alle wagens mogen met een carterbeschermer uitgerust worden.
- De carterbeschermer mag niet verder uitsteken dan de te beschermen onderdelen.
- Bij divisie 1 moet deze bevestigd zijn door middel van bouten aan bestaande bevestigingspunten (van ophanging, voorbumper, voorbrug, etc)

Art. 12 Carterontluchter

- Indien de originele carterontluchting niet behouden is moet zij afgeleid zijn naar een opvangtank met een minimum inhoud van 1 liter. In ieder geval mag deze niet vrij op de grond zijn gericht.
- Deze opvangtank dient stevig bevestigd te zijn en voorzien van een ontluchting (eveneens niet vrij op de grond gericht) en de plaatsing in de bestuurdersruimte is niet toegelaten.
- Opvang- en ontluchtingspunt van de opvangtank moeten het hoogste punt van de tank zijn.

Art. 13 Deuren

- Deuren moeten hun originele klinken, scharnieren en sloten behouden.
- Bij verlichte deuren dient in de rolkooi een laterale buis gemonteerd te worden tussen de hoofd- en voorbeugel ter hoogte van het bekken van beide inzittenden: (zie schets nr 253-8 in bijlage.)
- Voorste deuren, het openen van buiten uit moet kunnen gebeuren zonder gebruik van ~~gereedschap~~ materiaal. ~~en dit zowel van binnen als van buiten uit.~~
- Indien de binnenbekleding van de deuren verwijderd is moeten alle scherpe kanten doeltreffend afgeschermd zijn.
- Deuren (ook 3de en 5de deur) moeten gedurende de hele duur van de wedstrijd aanwezig zijn op hun originele plaats.
- Bij voertuigen die voor het eerst worden aangeboden op de pré-keuring, is het verboden verlichte deuren of deuren uit een ander materiaal dan het originele te monteren, (tenzij gehomologeerd) met uitzondering voor div. 4 en de achterste deuren van een 4- of 5-deursmodel in div. 3.
- Alle deuren moeten tijdens de volledige klassementsproef volledig dicht blijven, wanneer de wagen in beweging is.

Art. 14 Hermetische afdichtingen

- Brandstoftank, batterij, brandstofpomp en expansievat van de koeling moeten hermetisch afgesloten zijn vande cockpit (zie ook tussenschotten) en dit door middel van onbrandbaar materiaal voor 3-

volumewagens. Voor 2-volumewagens zie Art 6 en Art 8 .

Art. 15 Identificatie piloot

Naam van piloot en co-piloot moeten verplicht aangebracht worden op beide zijden van de wagen op volgende wijze:

1 Door middel van de door de federatie gratis ter beschikking gestelde zelfklevers op de voorste spatborden

(deuren), letters moeten 40 mm hoog zijn en van zwarte kleur, naam van piloot altijd bovenaan.

2 Door middel van witte letters van het lettertype "Helvetica" met een minimum hoogte van 50 mm en 10 mm breed op de achterste zijruiten. Naam piloot altijd bovenaan, vergezeld door een VAS sticker.

Alle VAS zelfklevers zijn beschikbaar bij de leden van de Technische commissie.

Deurnummers dienen aangebracht te worden op een wit vlak van 50x50 cm op beide deuren van de wagen. Zij moeten voldoen aan volgende minimum vereisten :

- minimum hoogte van de nummers is 20 cm
- de nummers worden uitgevoerd in zwarte kleur
- ~~de witte ondergrond moet minimum 5 cm romdom de nummers uitkomen~~

Art. 16 Koetswerk

- Geen enkel mechanisch deel mag buiten het koetswerk komen.
- Het mag nergens uitstekende delen, scherpe hoeken of kanten vertonen.
- Tijdens de wedstrijd mag er geen losliggend materiaal in de bestuurders- of kofferruimte aanwezig zijn.
- Geen enkel onderdeel van de onderbouw mag, in geval van een lekke band, het wegdek raken.(wettelijke vrije hoogte tot de grond = 110mm)
- Indien de wagen uitgerust is met een "sunroof" of "schuifdak" moet dit tijdens de niet geneutraliseerde wedstrijdgedeelten gesloten zijn. Aanbrengen van anti-splinterfolie verplicht op sunroof.
- Cabrio's zijn niet toegelaten.
- Een wegneembare hoedenplank moet verwijderd worden.
- Dakspoilers zijn verboden tenzij gehomologeerd.
- Dak luchtververssysteem (luchthapper) toegestaan in Div 2, 3, 4 en 5. Mag echter geen scherpe randen vertonen.

Art. 17 Stuurinrichting

- Een regelbare stuurkolom moet permanent bevestigd worden. (uitgezonderd in Div. 1)
- Afneembaar stuurwiel, conform FIA reglementering toegelaten in div 2,3,4 en 5.

Art. 18 Motorkap en kofferdeksel

- Indien originele scharnieren en/of sluitingen niet behouden zijn dienen motorkap en kofferdeksel op de vier hoeken voorzien te zijn van veiligheidssluitingen.
- Het openen moet kunnen gebeuren zonder gebruik van gereedschap.
- Motorkap en kofferdeksel mogen uit een ander materiaal zijn, behalve in divisie 1 en 2 (tenzij gehomologeerd).
- Motorkap en kofferdeksel moeten gedurende de volledige klassementsproef volledig gesloten blijven, wanneer de wagen in beweging is.

Art. 19 Persoonlijke uitrusting

- Op iedere wedstrijd, tijdens de technische controle, moet een kledij registratieformulier T028 (piloot) of T029 (co-piloot) ingevuld afgegeven worden en moet de volledige brandwerende kledij aanwezig zijn.

- Vrijstelling van deze verplichting komt er wanneer door de verantwoordelijke technisch commissaris een attest "actuele lijst kledij" wordt afgeleverd. Dit attest (T031) vervangt alle voorgaande maar blijft opgesteld op de verantwoordelijkheid van de deelnemer. Dit attest blijft doorlopend geldig tot wanneer er iets aan de kledij gewijzigd wordt. Iedere wijziging moet aan de verantwoordelijke TC gemeld worden, zodat er een aangepast attest kan opgemaakt worden.

- brandwerende kledij, zijnde overall, balaclava, ondergoed (boven en onder), sokken en schoenen is verplicht voor piloten en co-piloten . Handschoenen zijn alleen verplicht voor piloot, alles FIA norm 8856-2000 of 8856-2018 ten (zie bijlagen).

- Het dragen van een FIA gehomologeerde helm is verplicht wanneer de wagen in beweging is tijdens de niet geneutraliseerde wedstrijdgedeelten. Helmen norm 8859-2005 en 8856-2010 zijn niet meer toegelaten.
  De staat van de helm mag niet afwijken van de oorspronkelijke staat(geen herschilderingen, bijgemaakte gaten, vervormingen binnenin, gekleefde bestickering) Het vizier moet volledig vrij blijven van publiciteit met uitzondering van een band van 20mm, hoog aangebracht bovenzijde vizier.
  FIA gehomologeerde helmen die voorkomen in de FIA technical lists nr 49,69en 107 zijn van toepassing(norm 8859-2015,8859-2018,8859-2024) zie site FIA rally technical.

De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten (Theter anchors) met FIA code 8856-2002 of 8858-2010 en bijhorende homologatiesticker.
Het gebruik van een HANS systeem (FHR) en verbindingsriemen (Theter) FIA norm 8858-2002 of 8858-2010 is verplicht.

De geldigheid van om het even welk onderdeel of kledij is nooit geldig na vervaldatum (not value after ***)
Of wanneer het onleesbaar is geworden. Het HANS-systeem moet gedragen worden onder de gordels. Voor correct gebruik en montage zie bijlage.

Art. 20 Remmen en remleidingen

- Remleidingen die het laagste deel van de onderbouw vormen moeten extra beschermd worden.
- Indien remleidingen door de bestuurdersruimte lopen, moeten in- en uitgang van het bestuurderscompartiment geschieden door doorvoerrubbers (zie bijlage schetsen).
- De remleidingen mogen niet tussen de rolkooi en koetswerk gemonteerd worden.
- Enkel geschroefde metalen koppelingen en verbindingen zijn toegelaten met uitzondering van bi-konische koppelingen.

Art. 21 Rolkooi

- Voor afbeeldingen, bevestigingen en schetsen: zie bijlage 3 van het VAS Sportreglement.
- Aan rolkooien voorzien van een "Attest van Constructeur" mogen nooit veranderingen aangebracht worden. Vanaf 01/01/2021 worden geen zelfgemaakte rolkooien aanvaard. Een geldig attest van een erkende constructeur is verplicht.

a. Rolkooien voor bestaande voertuigen

- De rolkooi is verplicht voor alle voertuigen en moet minstens voldoen aan de FIA homologatienormen vanaf 1986.
- Rolkooien in aluminium of andere lichte metalen zijn verboden. Alleen in divisie 4 is een aluminium rolkooi toegelaten wanneer ze origineel in de structuur ingebouwd is, zoals bijvoorbeeld voor de Porsche Carrera 6.
- Diagonaalsteun is verplicht.
- In divisie 1 moet de rolkooi volledig gebout zijn (geen lassen).
- Een uitbreiding van de rolkooi naar de veerpoten toe en een verstevigingsbaar tussen de veerpoten is toegelaten in alle divisies. In Div 1 moet deze wel demonteerbaar zijn (bevestiging met bouten en moeren).
- De beugels en andere steunen moeten gemaakt zijn in naadloze metalen buizen met minimum 38 millimeter doormeter en 2 millimeter dikte volgens FIA normen. De rondingen mogen geen plooien vertonen en het laswerk moet uitgevoerd zijn volgens de regels van de kunst.
- Op plaatsen waar een rolkooivoet, volgens de regels van de kunst, aan het koetswerk gelast is en het onmogelijk is een contraplaat aan te brengen mag deze weggelaten worden.
- De beugels moeten zo nauw mogelijk de omtreklijnen van het koetswerk volgen.
- De onderzijde van de dwarsverbinding tussen de rolbeugels mag niet lager liggen dan de bovenzijde van de helm van de inzittende(n).
- De voet mag op de bodem vastgelast worden volgens de regels van de kunst, maar de contraplaten en de twee bouten moeten behouden blijven.
- Waar de montagevoet van de rolkooi op het koetswerk van het voertuig wordt gelast of gebout dient een versterkingsplaat gelast te worden met een dikte van 3 millimeter en een oppervlakte van 120 cm².
  Voor de achterste steunbuizen bedraagt deze oppervlakte 60 cm², de plaat moet eveneens 3 millimeter dik zijn. Indien de rolkooivoet al 60cm² bedraagt, dient de versterkingsplaat groot genoeg te zijn om rondom minimum 10mm vanonder de rolkooivoet uit te steken.
- De rolkooi moet in constructie minimum beantwoorden aan de tekeningen van bijlage.
- Rolkooien die afwijkingen vertonen ten opzichte van de verplichte omschrijving dienen gestaafd door homologatieattesten van de constructeur (enkel attesten van na 1986 worden geaccepteerd).
- De achterste steunen van de kooi moeten voor de aslijn van de achteras bevestigd worden.
- Bij geboute kooien moeten contraplaten onder het voertuig gemonteerd worden met een dikte van 3 millimeter en een oppervlakte van minimum 60 cm². De bevestiging moet gebeuren met 3 bouten van minimum M8. Alle gebruikte moeren moeten zelfborgend zijn en voldoen aan de ISO-norm 8.8.
- Men is verplicht om, indien in de deur een kruis gemonteerd is, in minimum 2 van de 4 hoeken die het kruis vormen, verstevigingen ("Gusset" genoemd) aan te brengen (ingelast). Deze gussets, vervaardigd uit metaal en uit 1 stuk gemaakt, moeten een lengte hebben van minimaal 2 en maximaal 4 maal de dikte van de buis.

De dikte van de plaat gebruikt voor de opmaak, moet minimum 1mm dik zijn.
- Voorbeelden van rolkooien, bevestigingen en hechten van buizen alsook van gussets; Zie hoofdstukbijlagen, achteraan in het VAS Sportreglement.

b. Rolkooien voor nieuwe voertuigen

De rolkooi is verplicht voor alle voertuigen en moet voldoen aan onderstaande voorwaarden. Bij het in- en uitstappen moeten piloot en co-piloot zo weinig mogelijk hinder ondervinden van deze constructie. In divisie 1 moeten alle bevestigingen aan het koetswerk gebeuren met bouten en moeren (geen lassen), met uitzon- dering van de verstevigingsplaten.

Definitie

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

1. Hoofdbeugel — De buisconstructie, geplaatst achter de zetels van piloot (en co-piloot), volgt de B-stijl dwars door de auto (zie bijlage 3 van het VAS Sportreglement, onder andere schets 253-1, 253-3.
2. Voorbeugel — Buisconstructie gelijk aan de hoofdbeugel, maar de vorm en de plaats volgt de A-stijl, de voorruitstijlen en de bovenrand van de voorruit.
3. Achterste steunbuizen — Deze buizen moeten gemonteerd zijn nabij de daklijn en nabij de bocht aan de buiten-bovenzijde van de hoofdbeugel aan beide zijden van het voertuig. Zij moeten minstens een hoek van 30° met het verticale vlak maken, achterwaarts lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk tegen de binnenzijpanelen geplaatst zijn.
4. Diagonale buis — Buis geplaatst tussen de bovenhoek van de hoofdbeugel of bovenzijde van de achterste steunbuizen en een bevestigingspunt aan de andere zijde van de rolbeugel of achterste steunbuizen.
5. Verbindingsbuizen — Buizen die geen deel uitmaken van de hoofdbeugel, de voorbeugel of de achterste steunbuizen.
6. Versterkingsplaat — Metalen plaat gelast aan het koetswerk of het chassis onder de montagevoet van de diverse rolbeugels en -steunen.
7. Montagevoet — Plaat gelast aan de rolbeugelbuis waardoor deze aan het chassis gelast of met bouten en moeren bevestigd kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat.

Constructie

1. Rolkooien in een ander materiaal dan staal zijn verboden.
2. Rolkooien die afwijkingen vertonen tegenover de verplichte omschrijving dienen gestaafd door een homologatieattest van de constructeur. Aan rolkooien, voorzien van een attest, mogen geen wijzigingen worden aangebracht.
3. De hoofdbeugel moet gemaakt zijn uit metalen buis met een diameter van 50 millimeter en een wanddikte van 2,0 millimeter of uit metalen buis met een diameter van 45 millimeter en een wanddikte van 2,5 millimeter. Ze dient tevens uit één stuk vervaardigd, zonder verbindingen.
4. De constructie mag geen oneffenheden, scheuren of plooien vertonen.
5. De verticale delen van de beugels moet zo recht mogelijk zijn en zo dicht mogelijk de inwendige vormen van het koetswerk volgen.
6. Om een efficiënte bevestiging aan het koetswerk te verkrijgen is het toegelaten de originele bekleding aan te passen door weg te snijden waar nodig. Deze wijziging staat echter niet toe om complete delen van de bekleding te verwijderen. Tevens moeten bij aanbieding van het voertuig op de prekeuring alle bevestigingspunten ontdaan worden van tapijten, isolatie,… om een degelijke controle te kunnen uitvoeren.
7. Alle andere buizen en beugels (eveneens in metaal) moeten een minimum diameter hebben van 38 millimeter met een wanddikte van 2,5 millimeter, of een diameter van 40 millimeter met een wanddikte van 2,0 millimeter.
8. Alleen naadloze buizen met een minimum trekweerstand van 350 N/mm² mogen voor deze constructie gebruikt worden.
9. De verbindingsbuis gemonteerd tussen de lateralen die de "A stijl" volgen en die evenwijdig loopt met de voorruit, dient zodanig geconstrueerd, dat deze géén scharnierpunt vormt tov elkaar, tenzij anders gehomologeerd.

Montage

1. Waar de montagevoet van de hoofd- en voorste rolbeugel op het koetswerk van het voertuig wordt gebout of gelast dient een versterkingsplaat gelast te worden. De versterkingsplaat moet een dikte van minimum 3 millimeter hebben en een oppervlakte van 120 cm².
2. Voor de achterste steunbuizen bedraagt die oppervlakte 60 cm², ongeacht de categorie van het voertuig. Deze versterkingsplaat moet bij voorkeur voorzien zijn van een opstaande boord van 20 millimeter en dit aan 1 of 2 zijden, zodat de boord eveneens aan de binnendeurdorpel (en eventueel aan de binnenplaat van de achterzetel) kan gelast worden.
3. Alle laswerken moeten gebeuren volgens de regels van de kunst.

4. Bij geboute kooien moeten de contraplaten onder het voertuig gemonteerd worden met een dikte van min. 3 mm en een oppervlakte van min. 60 cm². De bevestiging dient te gebeuren met 3 bouten (min. M8).
5. Alle gebruikte moeren moeten zelfborgend zijn en voldoen aan de ISO-norm 8.8 (minimum diameter M8).
6. De achterste steunen moeten voor de aslijn van de achterste as bevestigd worden.
7. Eén diagonaalbuis is verplicht (zie schetsen 253-4, 253-5 en 253-21). Een uitbreiding naar de veerpoten toe is toegelaten (zie schets 253-25).
8. Bij verlichte voordeuren zijn buizen tussen hoofd- en voorbeugel verplicht (zie schets 253-8/9/10/11). Deze buizen dienen geplaatst te worden in de vorm van een "X" en moeten bevestigd worden aan de onderste bevestigingspunten van de hoofd- en voorbeugels. Minstens moet één deel een ononderbroken stuk zijn.
9. In divisie 1 moeten alle bevestigingen aan het koetswerk gebeuren met bouten en moeren (geen lassen), met uitzondering van de verstevigingplaten.
10. Men is verplicht om, indien in de deur een kruis gemonteerd is, in minimum 2 van de 4 hoeken die het kruis vormen, verstevigingen ("Gusset" genoemd) aan te brengen (ingelast). Deze gussets, vervaardigd uit metaal en uit 1 stuk gemaakt, moeten een lengte hebben van minimaal 2 en maximaal 4 maal de dikte van de buis. De dikte van de plaat gebruikt voor de opmaak, moet minimum 1mm dik zijn.
11. Voorbeelden van rolkooien, bevestigingen en hechten van buizen alsook van gussets; Zie hoofdstukbijlagen, achteraan in het VAS Sportreglement.

Art. 22 Rubberleidingen

Deze leidingen van vb. olie- en/of waterkoelers, die door de cockpit lopen moeten over hun volledige lengte (in de cockpit) overkapt zijn, zodanig dat bij een eventuele breuk de piloot (piloten) niet kunnen getroffen worden door de vloeistoffen.

Art. 23 Ruitenwisser en ruitensproeier

De wagens moeten uitgerust zijn met ruitenwisser en ruitensproeier op de voorruit die doeltreffend werken.

Art. 24 Schokdemper

Type vrij, behalve in divisie 1.

Art. 25 Stroomonderbreker

- De stroomonderbreker is verplicht in divisie 3, 4 en 5 en aanbevolen in de andere divisies.
- De stroomonderbreker moet alle stroom- en spanningscircuits onderbreken.
- Het moet een vonkvrij model zijn dat zowel van binnen als van buiten kan bediend worden. Voor de buitenkant moet de onderbreker bij voorkeur geplaatst zijn aan de onderkant van de voorruit aan de kant van de piloot.
- De plaats van de stroomafsluiter moet aangegeven zijn door een blauwe, wit-gerande driehoek (met een basis van tenminste 12 centimeter) met daarin een rode vonk, zowel aan de binnen- als de buitenkant van de wagen.

Art. 26 Trekogen

- Alle wagens moeten aan voor- en achterzijde uitgerust zijn met een ringvormig trekoog, met een minimum opening van 50 millimeter.
- Het trekoog moet bij voorkeur geschilderd zijn in een van het koetswerk afstekende kleur.
- Trekogen moeten zichtbaar en binnen handbereik gemonteerd en aangeduid worden met een pijl in een opmerkelijk van het koetswerk afstekende kleur.
- Indien het origineel door de constructeur gemonteerd trekoog goed bereikbaar is en niet in strijd is met de bepalingen vermeld onder de rubriek "koetswerk" mag dit benut worden.
- Wagens die uitgerust zijn met het type "inschroeftrekoog" dienen gewijzigd te worden zodat het trekoog geen uitstekend (kwetsend) deel vormt dat vóór de bumper uitsteekt (zie schets in bijlage 3 van het VAS Sportreglement).

Art. 27 Turbo's / Pop Off klep / Restrictors

- De turbo's moeten voorzien worden van een restrictor:
  In Div 2 van max 32 mm voor benzine en 35 mm voor diesel motoren of volgens strikte specifieke verplicht bijhorende homologatie
  In Div 3 van max 34 mm benzine en 37 mm diesel motoren of volgens strikte specifieke verplicht bijhorende homologatie.
  In div 4 maximaal 40 mm en in Div 5 volgens periode (zie art 8 bis)
- Per wedstrijd is er 1 reserveturbo toegelaten. Alle turbo's worden op de technische controle verzegeld. De nodige en voorbereidende werkzaamheden voor het verzegelen moeten door het team reeds uitgevoerd zijn bij het aanbieden op te technische controle.
- Turbomotoren met restrictor van meer dan 33 mm worden automatisch in div 3 ingedeeld.
  Turbo restrictie R5 wagens(rally2) conform FIA reglement restrictor 32 mm.
  Turbo restrictie WRC wagens, WRC 2017 36 mm, Andere WRC wagens 33 mm
  BI turbo's zijn verboden in alle divisies.

  Pop Off kleppen(R5-rally2), alleen door de FIA gehomologeerde kleppen mogen gebruikt worden, deze klep en max 2 reservekleppen moeten bij de technische controle aangeboden worden.
  Na controle wordt één klep gemonteerd op de wagen en verzegeld onder controle van een technisch

commissaris.
Alle voorbereidende werken dienen door het team te gebeuren, wanneer een team beslist dat de gemonteerde en verzegelde klep van de vorige wedstrijd kan blijven, gebeurt dit op de volledige verantwoordelijkheid van de deelnemer.
Bij een vervanging van de gemonteerde klep door een reserve moet de verantwoordelijke technisch commissaris (gegevens formulier T-014) gecontacteerd worden alvorens tot werkzaamheden (demontage) over te gaan.

Bij GT wagens volgens specifieke homologatie, moet de luchtinlaat wel voorzien worden van een restrictor van 60 mm voor motoren van 3000 cc t.e.m. 3800 cc en 59,7 mm voor motoren van meer dan 3800 cc.

- Alpine GT restrictor van 37 mm.
- Voor uitvoerige beschrijving van montage zie technisch reglement RACB-sport rally-technisch reglement groep GT

Art. 28 Tussenschotten

- Tussen motor- en bestuurdersruimte moet het schutbord oorspronkelijk blijven en mag niet verplaatst worden. Eventuele openingen moeten hermetisch gedicht worden tussen deze ruimtes. Wanneer de benzinetank van een volume 3 voertuig zich in de kofferruimte bevindt, moet het schutbord tussen de kofferruimte en de bestuurdersruimte eveneens hermetisch worden afgedicht.
- Doorvoerrubbers zijn verplicht voor alle leidingen die door deze schotten lopen (zie bijlage schetsen).
- Schotten moeten hermetische afsluitingen tussen de diverse compartimenten waarborgen.

Art. 29 Uitlaatsysteem

- De uitlaatopening van de acheruitlaat, mag max. 10 cm buiten de grenslijn van het koetswerk uitsteken.
- De zijuitlaat moet zich aan de linkerkant (rijrichting) van de wagen bevinden (tenzij anders gehomologeerd) en mag niet buiten de gordellijn van de wagen uitsteken.
- De zijuitlaat moet achter de middellijn van de lijn die door de twee wielnaven loopt liggen.
- De maximum toegelaten geluidsgrens is deze zoals bepaald door de wettelijke reglementeringen: max.95db. Overschrijding hiervan kan startweigering of uitsluiting tot gevolg hebben.

Art. 30 Veiligheidsharnas

- Voor montage zie bijlage schetsen.
- Het FIA gehomologeerd harnas 8853/98, 8853-2016 is verplicht met datum. De vervaldatum en het bouwjaar (max. 5 jaar) mogen niet overschreden worden en zijn verplicht voor alle divisies.
- In de gordelbevestigingen (waar van toepassing) moet in de daarvoor voorziene boringen een borgpen gemonteerd worden die bij eventuele veerbreuk, het openen van de bevestiging moet beletten
- Gordelsnijders (2) zijn verplicht. Deze moeten zodanig gemonteerd worden dat zij binnen handbereik zijn van piloot en co-piloot tijdens het correct dragen van het veiligheidsharnas, zij worden bij voorkeur gemonteerd op de binnenkant van de zetel (zijdelingse impact).

Art. 31 Verlichting

- Alle wagens mogen met maximum 8 koplichtreflectoren uitgerust zijn (oorspronkelijke verlichting inbegrepen). Hun aantal moet altijd paar zijn.
- In Div 4 worden geen Xenon of LED verlichting toegelaten.
- De verlichtingsuitrusting moet te allen tijde in overeenstemming zijn met de wegcode.
- Supplementaire koplampen moeten altijd in paar gemonteerd zijn (tenzij anders gehomologeerd). LED's zijn toegelaten indien deze units voorzien zijn van een "E" keurmerk (gekleefd etiket niet voldoende). Een complete LED unit telt als 1 voorwaarts stralend element, ongeacht het aantal LED'S. Deze dienen symetrisch ten opzicht van de lengte-as van de wagen gemonteerd te worden. Gebruikers van LED verlichting worden erop gewezen dat bij de Technische Controle gecontroleerd zal worden dat deze units geen scherpe uitstekende delen bevatten. In hoeverre deze units al dan niet door GOCA zijn toegelaten voor het wegverkeer, is voor rekening en verantwoording van de deelnemer. Indien de wedstrijd het gebruik van bijkomende lampen vereist moeten deze op de Technische Controle gemonteerd zijn.
  Indien de bijkomende lampen niet gemonteerd zijn en de lampsteunen vóór de bumper uitsteken moeten deze verwijderd worden. Evenmin mogen de steunen bij gemonteerde lampen vóór deze uitsteken.

Art. 32 Voorruit en glasoppervlakten

- Voorruit in gelaagd glas verplicht (zonder barsten).
- Het zicht moet naar alle zijden gevrijwaard blijven en het zicht van buitenaf moet mogelijk zijn.

- Indien zij- of achterruiten door een ander transparant materiaal vervangen worden moet het materiaal minimum 3 millimeter dik zijn. Bij nieuw opgebouwde wagens (vanaf 2024) moet de dikte 5 mm bedragen.
- De zijruiten mogen maximum 5 cm geopend zijn tijdens de gechronometreerde wedstrijdgedeelten.
- Alle ruiten moeten vrij zijn van publiciteit.
  Op de voorruit mag enkel een strook van 120 mm afgedekt zijn, op de achterruit mag deze strook hetzij aan de bovenzijde, hetzij aan de onderzijde max. 100 mm bedragen. Op de achterste zijruiten mag alleen de naam van de piloot/co-piloot en het embleem van de renstal (max. opp. 60cm²) worden aangebracht. Op de achterruit mag de door de organisator afgeleverde "Rallyplaat" alleen aangebracht worden indien deze doorzichtig is. In elk geval moet ruim voldoende zicht door zowel de voor- als de achterruit gevrijwaard blijven.
- Op de zijruiten en een eventueel sunroof moet een antisplinterfolie aangebracht worden. Op de voorste zijruiten (deur piloot en co-piloot) moet deze antisplinterfolie vanaf 01/01/2020 100% transparant zijn.
- Alle voertuigen moeten aan beide zijden een achteruitkijkspiegel hebben.
- De minimum glasoppervlakte per spiegel moet 90 cm² zijn.

Art. 33 Wielbasis

De wielbasis moet behouden blijven en overeenstemmen met de homologatiefiche en/of gegevens van de constructeur.

Art. 34 Zetels - Voetplaat

- Kuipzetels zijn verplicht in alle divisies en mogen zich nooit onder de hoofdbeugel van de rolkooi bevinden.
  Alle kuipzetels moeten voldoen aan de FIA homologatie 8855-1999 en mogen de vervaldatum of 5 jaar niet overschrijden.
  Alle kuipzetels die voldoen aan de FIA NORM 8862-2009 (sticker+ hologram) mogen de vervaldatum (10 jaar) niet overschrijden.
  De zetels mogen gedurende de geldigheidsperiode gebruikt worden zolang deze in goede staat zijn.
  De bevestiging dient te gebeuren via de bestaande en oorspronkelijke bevestigingspunten, via homologatiefiche of via bijlage fig 253-658 of via FIA gehomologeerde zetelsteunen FIA 8855-1999 (zie bijlage 253-65B)
- Alle zetels moeten degelijk worden bevestigd.
  De steunen (supports) moeten aan het chassis/koetswerk worden vastgemaakt met minstens 4 bevestigingspunten per zetel door middel van bouten van M8 of M10.
  Indien geleide rails gebruikt worden moeten dat de originele zijn van het voertuig of van de zetel. 'Speling' op de rails moet minimaal zijn.
  De zetels moeten aan de rails of de steunen bevestigd worden met 4 bouten van minimum M8 (2 voor en 2 achter) en dit op de daarvoor voorziene bevestigingspunten.
- Voetplaat:
  Voetplaat is verplicht in divisie 3, 4 en 5 en moet over de ganse breedte van de voetruimte van de co-piloot gemonteerd worden. Er mag geen opening zijn tussen deze vloerplaat en de rolkooi.

Art. 35 Minimumgewicht van de voertuigen

- Divisie 1 volgens PVG nummer
- Divisie 2 volgens homologatie
  Wagens in divisie 2, 4 en 5 die door omstandigheden géén homologatiefiche kunnen voorleggen, worden qua gewicht ingedeeld in div 3.
- Divisie 3 volgens cilinderinhoud:

tot 1400 cm³	900 kg
1401 cm³ - 1700 cm³	980 kg
1701 cm³ - 2000 cm³	1060 kg
2001 cm³ - 2500 cm³	1100 kg
2501 cm³ - 3000 cm³	1150 kg
Boven 3000 cm³	1230 kg

- Divisie 4 Volgens homologatiefiche of VAS of Nationaal Technisch Paspoort.
- Divisie 5 Volgens homologatie (groep N) groep A configuratie of ontbreken homologatiefiche idem Div 3.

Wagens van divisie 2, 4 en 5 welke geen homologatiefiche kunnen voorleggen worden qua gewicht in divisie 3. Bijkomend gewicht (lood) dient aangebracht te worden in de bestuurdersruimte, tussen voor en achteras, verdeeld over de ganse breedte van het voertuig en dient te worden bevestigd met minstens 2 bouten van M10 en voorzien van de gepaste borging (rondsels).
De bouten dienen te worden doorboord (min M3) en het uiteinde moet zich in het interieur van het voertuig bevinden, met de bedoeling van het aanbrengen van een zegeldraad en zegel.
Ieder voertuig dient, op elk moment van de wedstrijd, te voldoen aan het minimumgewicht.

Art.36 Brandstof

Vrij. Toekomstgericht wordt geopteerd om alleen nog brandstoffen te gebruiken welke te verkrijgen zijn in alle commerciële tankstations.

Art.37 Montage Rallytracer GPS systeem

Zie bijlagen Vas reglementen