De Vlaamse Autosport leeft ...

RALLYCROSS

Draft reglement 2027

A. DEFINITIE

Art. 1.1 Geldende reglementen

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

Art. 1.2 Inrichtende organisatie

Zie particulier reglement Rallycross.

Art. 1.3 Beschrijving / omschrijving

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

Art. 1.4 Officials van de wedstrijd

Zie particulier reglement Rallycross

B. BEPALINGEN

Art. 1 Inschrijvingen

De aanvraag tot deelname aan de Rallycross moet volledig ingevuld toekomen bij de inrichtende club ten laat- ste 10 dagen voor de wedstrijd. Er zal prioriteit verleend worden aan deelnemers die zich vooraf ingeschreven hebben.
Inschrijven op de dag van de wedstrijd is mogelijk tot het einde van de administratieve controle, mits een sup-plement van 20% op het inschrijvingsrecht te betalen. Er kan slechts één piloot per wagen deelnemen.
Een piloot kan slechts in één wagen en in één klasse inschrijven
Indien een ingeschreven piloot door omstandigheden niet kan deelnemen dient hij zich tijdig (voor het betreden van het Circuit) af te melden op straf van een boete van 20% van het inschrijvingsrecht.
De inrichter heeft het recht om de inschrijving van een deelnemer te weigeren na schriftelijke afgifte van een geldige en gemotiveerde reden aan het College van Sportcommissarissen.
Door de ondertekening van het inschrijvingsformulier verbinden de deelnemers, alsook al de leden van hun ploeg, er zich toe om de geldende reglementen te eerbiedigen en zich te onderwerpen aan de sportjurisdictie.

Art. 2 Inschrijvingsrecht en verzekering

De inrichter heeft, via de federatie, een verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid afgesloten bij de maat-schappij AXA Industries nv, conform de Belgische wet van 21 november 1989 op de verplichte verzekering.
De verzekering begint voor iedere deelnemer op de dag van de wedstrijd bij het begin van de administratieve controle en en eindigt na het verrijden van de finales op het einde van de wedstrijd.
Voor deelnemers die vóór het bovengenoemde tijdstip, om welke reden ook, ophouden aan de wedstrijd deel te nemen op grond van bepalingen van dit reglement worden beschouwd als niet meer deelnemend aan de wedstrijd en zijn dus niet meer gedekt door bovenvermelde verzekering.
Het inschrijvingsrecht wordt bepaald in de bijlagen van het VAS reglement , hierin zijn inbegrepen: bijdragen aan VAS en PAK, verzekering, startnummers,...
Voor het polisnummer, het inschrijvingsrecht en de wijze van vereffening: zie particulier reglement Rallycross.

Art. 3 Toegelaten wagens

Enkel wagens toegelaten met conventionele verbrandingsmotor(benzine of diesel,geen Hybrides.
Zijn toegelaten, alle tweewiel aangedreven wagens die in overeenstemming zijn met de technische voorschriften van de VAS.
De conformiteit van elke wagen zal individueel gecontroleerd worden.
De maximum toegelaten geluidsgrens van de wagen ligt vast op 95dB.
Tot 1 september van het lopende kalenderjaar mag de wagen niet aantreden in het lopende nationaal kampioen-schap Rallycross. Daarna en dit tot het einde van datzelfde kalenderjaar zijn piloot en wagen vrij om deel te nemen aan wedstrijden voorkomend op de nationale en internationale rallycrosskalender.
Voor de divisie promo's mogen deze wagens en piloten niet deelgenomen hebben aan wedstrijden van het lopende regionaal, nationaal of internationaal kampioenschap Rallycross.
Cabrio's worden alleen toegelaten onder de voorwaarde dat ze een permanent dichtgemaakt dak hebben. Dit moet dichtgemaakt worden volgens de regels van de kunst en mag nergens scherpe randen vertonen. Alle andere veiligheidsaspecten moeten compleet opgevolgd worden.
Iedere deelnemer die wenst deel te nemen met een cabrio is verplicht om een prekeuring te ondergaan vóór de eerste deelname.

Art. 4 Klasse-indeling

Regionaal Klasse A tot en met 1600 cc. Minimum gewicht. 840Kg.
Regionaal Klasse B meer dan 1600 cc met een max. van 2100cc. Minimum gewicht. 940Kg
Regionaal Klasse C meer dan 2100 cc met een max. van 4000cc. Minimum gewicht. 1040Kg
Minimum gewicht is: wagen inclusief bestuurder en race uitrusting.
Turbo of Drukvulling Cilinderinhoud x 1,7 voor benzinemotoren en x 1.5 bij dieselmotoren
Promo Klasse D cilinderinhoud max 2000 cc, Geen Turbo of drukvulling toegelaten.

- Competitiebanden niet toegelaten. Banden dienen verplicht voorzien te zijn met een "E of DOT" keurmerk.
- Breedtemaat max 205mm, Velg diameter max 17 inch.
- Vorm van de koetswerkdelen dient standaard te zijn, materiaal is vrij.
- Standaard inlaatsysteem
- Spoorbreedte en wielbasis standaard
- Schokdempers met extern drukvat niet toegelaten
- Klauw geschakelde en sequentieel geschakelde versnellingsbakken niet toegelaten.

Art. 5 Toegelaten piloten

Alle piloten die in het bezit zijn van een voor Rallycross geldige VAS of ASAF vergunningen en niet deelnemen aan het Belgisch Rallycross kampioenschap.
Toegelaten in de divisie Promo klasse D :
Piloten van die de twee voorgaande jaren niet deelgenomen hebben aan regionale, nationale of internationale rallycrosswedstrijden. De kampioen in het promo-kampioenschap kan de twee daarop volgende jaren niet meer starten in de divisie Promo's
Uitzonderingen hierop:

- Piloten die tussen 16 jaar en 18 jaar zijn bij de start van het Rallycross seizoen.
- Piloten die enkel deelgenomen hebben aan RST-Cup of Junior RX Cup

Art. 6 Administratieve controle

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

Art. 7 Publiciteit

De deelnemers zijn verplicht de publiciteit, opgelegd door de inrichter, aan te brengen op straf van dubbel inschrijvingsrecht.
De verplichte publiciteit moet op de door de inrichter aangeduide plaatsen aangebracht worden vanaf de Technische Controle tot en met het einde van de wedstrijd.
De deurnummers moeten aangebracht worden op de voordeur aan beide zijden van de wagen:
Achtergrond Wit 35cm x 35cm, zwarte cijfers. Cijfergrootte minimum 25cm. Alleen rechte, geen schuine of fantasie, cijfers.
Bij de start van elke training /reeks / finale dienen de startnummers zuiver en duidelijk zichtbaar te zijn.
Elke publiciteit op de wagen is toegelaten voor zover deze:

- toegestaan is door de Belgische wetgeving en de reglementen van de FIA
- niet strijdig is met de goede zeden
- niet aangebracht wordt op de plaatsen voorbehouden aan de wedstrijdnummers
- het zicht van de piloot niet belemmert

Art. 8a Technische Controle

Elke organisator dient een overdekte en tochtvrije ruimte te voorzien waar de technische commissarissen ongehinderd (door publiek, pers,…) de controle van de wagens kunnen verrichten.
De Technische Controle van de wagens gebeurt volgens het tijdschema in het particulier reglement van de wedstrijd..
Een geprékeurde wagen moet op de dag van de wedstrijd niet worden aangeboden op de Technische Controle, tenzij hij uitgeloot is, of op verzoek van de wedstrijdleiding/TC.
Elke piloot moet zich op de Technische Controle wel aanbieden met het prekeuringsattest van zijn wagen.
De lijst met uitgelote wagens wordt vóór de Technische Controle geafficheerd op het officieel uithangbord (of medegedeeld bij de inschrijving).
Van de uitgelote wagens en de wagens zonder prekeuringsattest biedt de piloot zich na de administratieve controle, met volledige persoonlijke uitrusting (zie technisch reglement Rallycross), met zijn wagen aan op de

Technische Controle.
Zich aanbieden met meer dan 30 minuten vertraging volgens de opgelegde timing kan startweigering tot gevolg hebben.
Indien een wagen afgekeurd wordt krijgt de piloot de gelegenheid de wagen opnieuw aan te bieden.
Is de wagen dan nog steeds niet in orde dan kan de start geweigerd worden en krijgt de piloot geen inschrijvingsrecht terug.
Men zal overgaan tot de identificatie van het ingeschreven voertuig.
Het chassis en het motorblok kunnen op om het even welk ogenblik gemerkt worden, naar believen van de inrichters.
De piloot is verantwoordelijk om er voor te zorgen dat de eventueel aangebrachte herkenningstekens aanwezig zijn tot na de wedstrijd. De afwezigheid of bewerking van deze herkenningstekens zal de onmiddellijke uitsluiting tot gevolg hebben.
Bij bedrog geldt deze bestraffing ook voor elke andere piloot die aan het bedrog zou hebben meegeholpen.
Dit sluit niet uit dat een zwaardere sanctie kan aangevraagd worden aan de betrokken sportoverheid van de betrokken piloten.
Indien zich tijdens de Technische Controle een wagen aanbiedt dat niet beantwoordt aan de divisie of klasse waarin het werd ingeschreven kan het op advies van de technische commissarissen en het College van Sportcommissarissen naar een andere divisie of klasse worden verplaatst.
Een herkeuring is op aanvraag van de Sportcommissie of wedstrijdleiding mogelijk en dit gedurende het hele verloop van de wedstrijd.
Na een koprol of (zware) crash is men verplicht de wagen opnieuw aan te bieden aan de Technische Controle, dit voor de start van de volgende reeks/finale.

Art. 8b Prékeuring rallycross wagens

Een prekeuring is verplicht voor alle wagens. Elke wagen kan slechts aan één wedstrijd deelnemen zonder prekeuringsattest.
De prekeuringen voor rallycrosswagens gaan door tijdens speciaal georganiseerde "Rallycross prekeuringen".
Aanvragen moeten 10 dagen voor de aanvraagdatum in het bezit zijn van de verantwoordelijke Technische Commissie.
Deze verantwoordelijke zal ongeveer 1 week voor de gevraagde datum, het definitieve uur van aanbieden overmaken.
De prijs van een keuring bedraagt €20.00. Een wagen die niet conform is of die niet beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften op de prekeuring krijgt geen keuringsattest en moet zich bijgevolg op de eerstvolgende prekeuring opnieuw aanmelden.
Tevens kan er een privé-keuring aangevraagd worden, de verantwoordelijke technische commissaris zal na ontvangst van het aanvraagformulier contact opnemen met de aanvrager teneinde een afspraak voor de keuring vast te leggen.
De kostprijs van een privé-keuring bedraagt €110,00 voor aanvragen langer dan 4 werkdagen na de aanvraag en €200,00 (expres keuring) korter dan 4 dagen na de aanvraag.
Inschrijven voor prekeuring of privé-keuring moet verplicht gebeuren via het daarvoor ontworpen formulier, te verkrijgen bij de Technische Commissie of via www.vas.be -Formulieren-Keuringen.
Onduidelijke en/of onvolledige aanvraagformulieren zullen als onbestaande beschouwd worden.
Rallycrosswagens kunnen ook geprékeurd worden tijdens prekeuringen welke niet specifiek voor rallycrosswagens voorzien zijn.
De kostprijs bedraagt €60,00 wanneer de rallycrosswagens zich aanbieden tussen de rally- of slalomwagens, of €20.00 indien de rallycrosswagens ná de keuring van alle rally- of slalomwagens worden aangeboden. Uitzondering op deze regel : er worden géén rallycrosswagens gekeurd op andere keuringen die op dezelfde datum doorgaan als de specifieke Rallycross prekeuringen.

Art. 9 Training

Na de technische keuring krijgt elke piloot de mogelijkheid om zich minstens éénmaal aan te bieden voor een vrije training.
Een piloot die gestart is in de vrije training en zich niet meer kan aanbieden voor de kwalificatiereeksen heeft geen recht op een teruggave van het inschrijvingsrecht (verzekering!).

Art. 10 Briefing

Tussen de trainingen en de start van de eerste schiftingsreeks kan er een briefing plaatsvinden waarop elke piloot verplicht is aanwezig te zijn tijdens de volledige duur van de briefing.
Alle piloten moeten het aanwezigheidsblad ondertekenen. Hier zullen hem / haar de laatste schriftelijke of mondelinge instructies gegeven worden.
Aan de afwezige piloten kan de start geweigerd worden zonder teruggave van inschrijvingsrecht. Voor de plaats en timing van de briefing: zie particulier reglement Rallycross.

Art. 11 Schiftingsreeksen - Oproepen - Startopstelling

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

- Eerste reeks: volgens gepubliceerde startopstelling. (Loting of random door computer)
- Tweede reeks: volgens de tijden (punten) behaald in de eerste reeks.
- Derde reeks: volgens de gecumuleerde tijden (punten) van de eerste en de tweede reeks

De lijsten "startopstelling eerste reeks", "tijden eerste reeks - startopstelling tweede reeks" en "tijden tweede reeks - startopstelling derde reeks" worden uitgehangen op het officieel uithangbord en/of verdeeld onder de piloten.
De piloot is zelf verantwoordelijk dat hij zich aanmeldt aan de pré-start.
Hij zal voor de start van elke reeks maximaal twee keer opgeroepen worden.
De piloot die de snelste tijd behaalt in een reeks krijgt 1 punt, de tweede tijd krijgt 2 punten,...enz.
Een piloot die niet gestart is in een reeks krijgt 90 punten.
Een piloot met een zwarte vlag krijgt 95 punten.
Indien men in een reeks niet alle voorziene ronden heeft gereden (uitgevallen of gedubbeld) krijgt men 80 punten.
Indien een Jokerlap voorzien is, zullen de piloten die deze Jokerlap niet nemen, een tijdsbestraffing krijgen van 30 sec.
Bij piloten die deze Jokerlap meermaals nemen, zal de straf bepaald worden door de wedstrijdleiding in samenspraak met het college van Sportcommissarissen.
De opstelling op de startgrid gebeurt als volgt:

Eerste reeks	De vijf numeriek hoogste deelnemers op de betreffende startopstellingslijst. Voorbeeld: Lijst met 24 deelnemers: 24, 23, 22, 21 en 20. Bij niet aanmelden van één van de deelnemers (vb. nummer 21) wordt de numeriek volgende deelnemer toegevoegd aan de grid van deze reeks: (24, 23, 22, 20 en 19).
Tweede reeks	De deelnemers 19, 18, 17, 16 en 15
Derde reeks	De deelnemers 14, 13, 12, 11 en 10

Zo wordt het aantal reeksen gevormd tot er op de opstellingslijst 10 of minder deelnemers weerhouden blijven voor de laatste twee reeksen.

Bij 10 deelnemers	Voorlaatste reeks :	2, 4, 6, 8 en 10
	Laatste reeks:	1, 3, 5, 7 en 9
Bij 9 deelnemers	Voorlaatste reeks :	2, 4, 6, 8 en 9
	Laatste reeks:	1, 3, 5, en 7
Bij 8 deelnemers	Voorlaatste reeks :	2, 4, 6 en 8
	Laatste reeks:	1, 3, 5 en 7
Bij 7 deelnemers	Voorlaatste reeks :	2, 4, 6 en 7
	Laatste reeks:	1, 3 en 5
Bij 6 deelnemers	Voorlaatste reeks :	2, 4 en 6
	Laatste reeks:	1, 3 en 5

Laatste reeks: 1, 3 en 5.
In de laatste twee reeksen wordt de plaats op de startgrid van een deelnemer die zich niet aanmeldt niet ingevuld door een andere deelnemer, deze plaats blijft open. Een piloot die niet kan starten in een van de schiftingsreeksen wordt verzocht dit zo snel mogelijk te melden bij de pré-start.

Startprocedure
De start wordt gegeven aan stilstaande wagens met draaiende motor. Alle ruiten gesloten, piloot in overall, gehelmd, handschoenen aan, veiligheidsharnas goed omgord.
Op het circuit moet de piloot alle ruiten gesloten houden.
Indien deze regel wordt overtreden, zal de betreffende piloot onmiddellijk uit de betreffende reeks genomen worden.
Nadat de startverantwoordelijke vaststelt dat de baan vrij is, en de piloten start - klaar zijn, zal hij de startprocedure starten.
Gestart wordt als de groene lichten aangaan, of met de vlag (Nationale driekleur) bij defect van de lichten.
Elke piloot die een valse start veroorzaakt krijgt een verwittiging.
Indien er een Jokerlap voorzien is, dient deze 2x genomen te worden, anders worden drie seconden aan zijn tijd toegevoegd.
Een tweede valse start in dezelfde reeks betekent startverbod in die reeks.
Een wagen die niet op eigen kracht over de startlijn geraakt op het ogenblik dat de andere deelnemers 3/4 van de omloop hebben afgelegd, zal als "niet-gestart" in de reeks genoteerd worden.

Art. 12 Finales - Startopstelling - Oproepen

Om gerangschikt te worden moet een piloot twee tijden verwezenlijken op de drie gereden reeksen. Na de schiftingsreeksen zullen de 16 snelste starten in een A-, B- of C-finale.
De piloot die het laagste totaal van punten heeft uit twee van de drie reeksen heeft de polepositie in de finale,...
In geval van gelijkheid van punten zal men eerst rekening houden met de punten van de reeksen die men als "schrap" gebruikt.
Zo er nog gelijkheid is wordt er rekening gehouden met de snelste tijd in één van de reeksen.
Max 16 piloten met het laagste aantal punten behaald in hun twee beste reeksen, zullen worden opgesteld in de C-, B- en A-finale.
Indien er in de divisie minder dan 10 deelnemers zijn ingeschreven zal enkel een A-finale verreden worden.
Indien er tussen de 10 en de 14 deelnemers zijn, zal er een A- en een B-finale zijn.
Zijn er 15 deelnemers of meer dan zal er een A-, B- en C-finale zijn.
De winnaar van de C-finale gaat over naar de B-finale en de winnaar van de B-finale gaat over naar de A-finale.
Aan de hand van de plaats in de respectievelijke finales zullen de plaatsen 1 tot en met 16 worden toegekend.
Indien er na 3 reeksen meer dan 30 deelnemers geklasseerd zijn, zal er eveneens een D finale georganiseerd worden.
Er gaan dan 4 piloten rechtstreeks naar de C finale en 6 naar de D finale waarvan de eerste 2 overgaan naar de C finale.
De startgrid voor de finales is samengesteld uit zes wagens, in drie rijen van twee.
De piloot met de laagste score mag de polepositie kiezen (binnen- of buitenkant).
De tweede dient op dezelfde lijn plaats te nemen. De andere lijnen worden verschoven.
Wanneer een piloot niet kan deelnemen aan de finales, blijft zijn plaats op de startgrid open.
Deze plaats mag niet door een ander ingenomen worden.
In de finales wordt een valse start bestraft met een "rerun" (herstart) en krijgt de piloot die de valse start veroorzaakte een verwittigingsvlag.
Indien er een Jokerlap voorzien is, een bestraffing van 2x Jokerlap.
Een piloot die tweemaal in dezelfde finale een valse start veroorzaakt mag niet meer starten en krijgt de laatste plaats toegewezen in die finale.
Indien er een Jokerlap voorzien is, zal de piloot die de Jokerlap niet neemt in de finale, als laatste geklasseerd worden in die finale (voor de niet starters).
Uitvallers worden gerangschikt volgens hun laatste doortocht aan de aankomstlijn.
Gebeurt dit in de eerste ronde, dan telt de startpositie.

Klassering van de finalisten:
Eerst de piloten die het aangegeven aantal ronden hebben voltooid, in de volgorde van het overschrijden van de aankomstlijn.
Ten tweede de piloten die NIET het aantal ronden hebben voltooid.
Ze worden geklasseerd volgens het aantal werkelijk verreden ronden.
Ten derde, de piloten die, indien een Jokerlap voorzien is, deze niet hebben genomen.
Ten vierde, de piloten die uitgesloten zijn wegens 2 valse starten, zij zullen geklasseerd worden naargelang hun startpositie.
Ten vijfde, de piloten die NIET starten, zij zullen geklasseerd worden volgens hun startpositie.
Een piloot die gedurende de finale een zwarte vlag krijgt zal minstens als laatste geklasseerd worden van de gestarte deelnemers. Indien de sportcommissie of de wedstrijdleiding later de piloot een zwaardere straf wil geven (vb niet opnemen in de uitslag) dan blijft deze plaats open.
Indien door overmacht een of meerdere finales niet kunnen gereden worden, zal de uitslag opgemaakt worden volgens de startplaats in die finales.

Art. 13 Tijden en tussenstanden / officieel uithangbord

Alle officiële mededelingen, beslissingen, addenda, tussenstanden en tijden worden geafficheerd op het officiële uithangbord.
Voor de juiste plaats van opstelling van het officiële uithangbord: zie particulier reglement Rallycross.

Art. 14 Herstellingen en milieuverplichtingen

Herstellingen aan de wagens mogen enkel gebeuren in de door de organisatie aangeduide zones. Het service- park is alleen geopend voor de wagens die tot het deelnemend team behoren en dient net gehouden te worden op straf van € 125,00 boete.
Het gebruik van een grondzeil van minimum 3 x 5 meter is verplicht.
Vuilnisbakken, verplicht te gebruiken voor klein afval, zijn verspreid over het circuit.
Olieresten, banden, batterijen, uitlaten,... mogen niet achtergelaten worden.

Art. 15 Gesloten wagenpark

In de discipline Rallycross is er geen gesloten wagenpark van toepassing. De wagens moeten wel ter beschikking zijn tot na de klachtentermijn.

Art. 16 Wijzigingen

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

Art. 17 Veiligheidsvoorschriften algemeen.

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

- In het rennerspark, op weg naar de start en na afloop van de reeks op weg naar het rennerspark, dient er stapvoets gereden te worden
- In het rennerspark dient elke deelnemer, bij zijn servicezone op een zichtbare en bereikbare plaats, een brandblustoestel te voorzien met capaciteit van minimum 3 kg. De plaats van de brandblusser moet aange- duid worden door een bijpassend pictogram van min. 20 x 20 cm op een hoogte van 2 meter.

Bij overtreding van deze veiligheidsvoorschriften zal hij een boete van €125,00 krijgen.
Bij niet-betaling en/of tweede overtreding zal hij voor de hele wedstrijddag geschorst worden

Art. 18 Vlaggen en signalisatie

Bij het niet naleven van de vlaggensignalisatie kan de betreffende piloot onmiddellijk en voor de hele dag uit wedstrijd worden genomen.

- Nationale driekleur	Wordt gebruikt om de start te geven bij het wegvallen door technisch defect van de startlichten.
- Zwart-witte dambordvlag	Einde van de reeks of finale
- Rood-witte dambordvlag	Keer stapvoets terug naar het rennerspark in de aangegeven richting.
- Rode vlag	De wedstrijdleiding legt de wedstrijd stil. Op de baanposten toont men de rode vlag. Vertraag en volg de aanwijzingen van de baancommissarissen op. De wedstrijdleiding kan tot een "re-run" beslissen. De wedstrijdleiding beslist welke deelnemers toegelaten worden tot de "Re-run".
- Zwarte vlag met nummer	U wordt uitgesloten voor deze reeks. Verlaat zonder hinder voor uw tegenstrevers de baan. Na afloop van de reeks dient u zich naar de wedstrijdleiding te begeven deze zal u inlichten omtrent de motivatie van haar beslissing. De wedstrijdleiding in samenspraak met sportcommissie kan u alsnog een zwaardere sanctie opleggen
- Zwart-witte diagonaal vlag met nummer	Officiële verwittiging, voor een overtreding van het reglement. Na afloop van de reeks dient u zich naar de wedstrijdleiding te begeven deze zal u inlichten omtrent de motivatie van haar beslissing. De wedstrijdleiding in samenspraak met sportcommissie kan u alsnog een sanctie (vb Tijdstraf of uitsluiting) opleggen
- Zwarte vlag met oranje bol met nummer	De wedstrijdleiding vindt dat uw voertuig een ernstig technisch defect heeft en dat u om veiligheidsredenen / milieuredenen, zonder uw tegenstrevers te hinderen onmiddellijk terug naar het middenterrein / rennerspark moet rijden. Om te kunnen starten in een volgende reeks/finale zal uw wagen bij de Technische Controle aangeboden en goed gekeurd moeten worden.
- Gele vlag	Wordt getoond bij gevaar. Verboden in te halen vanaf de baanpost met de gele vlag tot voorbij het obstakel.
- Groene vlag	het eerder gemelde gevaar is voorbij.
- Rood-geel gestreepte vlag	Het wegdek is ongewoon glad.

Art. 19 Reglement en klachten

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

Art. 20 Eindnazicht

Elke organisator dient een geschikte plaats te voorzien om na de wedstrijd een eventueel eindnazicht te houden.
Na de wedstrijd blijven de wagens ter beschikking tot na de klachtentermijn.
De technische commissie kan op het einde van de wedstrijd overgaan tot een 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 technische conformiteit.
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:
- gewicht
- ophanging
- overbrenging
- conformiteit van het chassis/koetswerk
- Cilinderinhoud (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 mekanieker, een Sportcommissaris en de Technisch Commissarissen.
Voor het adres en de plaats van het eventueel onderzoek: zie particulier reglement Rallycross.

Art. 21 Bestraffingen volgens VAS sportreglement en eventuele addenda

Overzicht voornaamste bestraffingen

1	Inschrijving van een wagen die volgens Art 3 en Art 4 niet toegelaten is	start geweigerd
2	Geen geldige vergunning	start geweigerd
3	Niet betalen van het inschrijvingsrecht	start geweigerd
4	Ontbreken van verplichte publiciteit	dubbel inschrijvingsrecht zie Art 7
5	Voertuigen en/of piloten niet in overeenstemming met veiligheidsnormen	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
6	Niet aanwezig op pilotenbriefing	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
7	Te laat op de startgrid komen	startweigering (no start)
8	Afwezigheid of wijziging van identificatietekens aangebracht door de technische commissaris	Diskwalificatie van de wedstrijd zie Art 8a
9	Eerste valse start in een Heat Tweede valse start in een Heat Valse start in een finale Tweede valse start in een finale	2x Jokerlap (3 sec. indien geen Jokerlap) diskwalificatie voor de Heat 2x Jokerlap (rerun indien geen Jokerlap) diskwalificatie en laatste geklasseerd in deze finale (voor de niet starters)
10	Niet respecteren van de geleidingslijnen tijdens de start	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
11	Niet respecteren van de vlaggen	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie

12	Niet nemen van de voorziene Jokerlap: - In de Heat - In een finale Nemen van de Jokerlap meer dan een keer - In de Heat - In een finale	30 sec. laatste geklasseerd in deze finale (voor de niet starters) Zie Art. 12 beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
13	Niet correcte temperatuur van de banden	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
14	Elk vrijwillig contact tussen rijders/wagens tot zelfs na de finish	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
15	Te snel rijden in de paddock	€ 125,00 boete zie Art. 17
16	Binnenkant markeerders of vierwielen van de baan met voordeel	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
17	Onsportief (rij)gedrag van piloot, teamlid, ...	beslissing wedstrijdleiding/sportcommissie
18	NIet respecteren milieuvoorschriften	€ 125,00 boete zie Art. 14

Art. 22 Prijzen - Prijsuitreiking - Uitslagen

De prijsuitreiking zal plaatshebben ten laatste één uur na het uithangen van de definitief officiële uitslag en dit op de plaats vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement. Er zullen per klasse 6 trofeeën worden voorzien. Verder zal eveneens in de Klassen (A, B en C) volgend prijzengeld door de inrichter uitbetaald worden:

- 1ste algemeen € 50,00
- 2de algemeen € 40,00
- 3de algemeen € 30,00
- 4de algemeen € 20,00
- 5de algemeen € 15,00
- 6de algemeen € 10,00

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

Art. 23 Regionaal & Promokampioenschap

Om geklasseerd te worden in het Regionaal en Promokampioenschap moet elke deelnemer in meer dan 1 provincie minstens 1 maal deelgenomen hebben. (lijst deelnemers toegelaten tot de start)
Regionaal kampioenschap: zie ook hoofdstuk Algemene Voorschriften VAS
Per wedstrijd en per klasse worden de punten als volgt toegekend: 20, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 en 1 voor iedere geklasseerde.
Winnaar van het regionaal en promokampioenschap wordt de VAS-vergunninghouder die het hoogst aantal punten totaliseert.
Bij gelijkheid van punten wordt er rekening gehouden met de behaalde eerste plaatsen, tweede plaatsen, enz. van alle verreden proeven tellend voor het VAS-rallycrosskampioenschap.
Indien een deelnemer een zwarte vlag krijgt voor de ganse dag, is de deelnemer verplicht dit resultaat mee op te nemen in puntentelling voor het regionale kampioenschap, dus dit resultaat mag niet als schrapresultaat ingebracht worden.

Art. 24 Bijkomende bepalingen

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

Art. 25 Varia

Zie particulier reglement Rallycross.

Art. 1 Aandrijving en versnellingsbak

4x4 aandrijving is verboden.
Sequentiële versnellingsbakken zijn verboden in alle klassen.

Art. 2 Banden, velgen en spoorbreedte

1. Banden zijn vrij voor de klassen A, B en C.
   Voor de Promo klasse D zijn competitiebanden niet toegelaten. Banden dienen verplicht voorzien te zijn met een 'E' of 'DOT' kenmerk. Maximum breedte 205 en velg max 17" diameter.
   Banden en velgen moeten minstens voor 1/3de van hun omtrek door het koetswerk bedekt zijn en mogen niet buiten het koetswerk komen.
2. Per as moeten banden en velgen van hetzelfde type en materiaal zijn.
3. Velgen mogen geen barsten vertonen en moeten zuiver zijn bij het aanbieden op de Technische Controle.

4a. Metalen spoorverbreders uit één stuk zijn toegelaten. Hoogwaardig stalen bouten uit één stuk door velg en spoorverbreder (maximum 30 mm).

4b De oorspronkelijke spoorbreedte mag met max. 140 mm verbreed worden.
Spoorbreedte standaard voor klasse D.

5a. Wielbouten en/of moeren moeten minstens over een lengte gelijk aan 1,5 maal de schroefdiameter van het tapeinde of wielbout op- of ingeschroefd worden.

5b. Alle wielbouten of moeren moeten gemonteerd zijn.

6. Banden opwarmen, op om het even welke manier, is verboden op straf van uitsluiting.
7. Het is verplicht om spatlappen aan te brengen achter de aangedreven wielen. De spatlappen moeten op een degelijke manier bevestigd zijn zodat zij effectief nut hebben. De vrije hoogte vanaf de grond mag maximum 8 centimeter bedragen. De breedte van de spatlap moet minimaal 150% van de breedte van de band bedra- gen. Spatlappen moeten vervaardigd zijn uit flexibel materiaal met een minimum dikte van 4 mm.
8. Tractorbanden en speciale banden zijn verboden.
9. Maximum toegelaten profiel:
   - Blok 38 millimeter
   - Groef 10 millimeter
   - Diagonaalgroef vrij

Art. 3 Batterij

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

Art. 4 Brandblusser

Een manueel toestel van minimum 3 kg poederblusser of 2 kg ATF of VIRO 3 is verplicht en dient te voldoen aan de geldigheidsvoorschriften. Verplicht gemonteerd binnen handbereik van de piloot (bij voorkeur andere zijde dan bestuurder) en gemonteerd in een degelijke houder dewelke een vertraging van 25G kan weerstaan. Bevestiging door metalen band.

Art. 5 Brandstofleidingen en -pomp

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

Art. 6 Brandstoftank

1. De originele tank van het voertuig mag verwijderd worden en mag vervangen worden door een andere tank.
   De vervangende tank mag niet uit kunststof gemaakt zijn, uitgezonderd een goedgekeurde FT3 tank.
   Deze benzinetank moet op een degelijke manier gemonteerd worden op minimum 30 centimeter van de buitenomtrek van de wagen met een maximum tankinhoud van 20 liter.
2. Brandstoftank en -pomp mogen niet gemonteerd worden in de leefruimte, tenzij afgesloten door een vloeistofdichte en brandvrije behuizing en geplaatst achter de denkbeeldige lijn van de achterbank of volgens FIA richtlijnen.
3. De sluitingsdop van een brandstoftank mag geen ontluchting hebben.
4. Iedere brandstoftank dient voorzien te zijn van een ontluchting die gemonteerd is op het hoogste punt van de

tank. Hierop wordt een leiding of slang aangesloten die geleid wordt naar een plaats buiten het voertuig.
5. Indien de tank gemonteerd wordt in de koffer moet deze tank volledig afgeschermd worden met brandvrij materiaal.
6. In de kofferbodem moeten boringen voorzien zijn zodat bij het tanken de gemorste brandstof kan weglopen.
7. De tank mag onder geen enkele omstandigheid vloeistof verliezen.

Art. 7 Bumpers

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

Art. 8 Carterbescherming

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

Art. 9 Carterontluchting

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

Art. 10 Deuren

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

Art. 11 Glasoppervlakken

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

Art. 12 Hermetische afdichtingen

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

Art. 13 Identificatie van de piloot

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

Art. 14 Koetswerk

1. Geen enkel mechanisch deel mag buiten het koetswerk komen.
2. Het koetswerk mag nergens uitstekende, scherpe hoeken of kanten vertonen.
3. De wagen moet over een metalen, niet verwijderbaar dak beschikken. Schuifdaken en "sunroof" zijn verboden.
4. Het koetswerk moet zijn originele staat behouden.
   Voor klasse D Promo dient de vorm van de koetswerkdelen standaard te zijn (uitgezonderd Art. 23 Geen wijzigingen aan het onderstel/verankeringspunten toegestaan)
   Scharnierpunten mogen aangepast worden.
5. Zijdelingse verstevigingen van het koetswerk zijn beperkt toegelaten.
   Verbrede dorpels mogen niet buiten de maximum contouren van de wagen uitsteken.
   Ze moeten uit enkelvoudig materiaal gemaakt zijn, zonder versterkende of geplooide profielen.
   Dorpels en uitbouw mogen niet opgevuld worden met PU schuim of andere materialen.
   Dorpelverbredingen moeten aan de onderzijde voorzien zijn van inspectiegaten (minimum 3 gaten, gelijk verdeeld over de lengte, diameter minimum 3 cm).
   Voor nieuwe wagens mogen de dorpels niet gelast worden aan het koetswerk.
   Toegelaten materiaaldiktes:
   - staalplaat max 1 mm dikte
   - aluminiumplaat max 2 mm dikte
   - kunststof max 5 mm dikte.
6. Bumpers dienen te voldoen aan Art. 7.
7. Spatbordverbredingen zijn toegelaten.
8. Indien de wagen origineel is uitgerust met binnenspatborden mogen deze niet verwijderd of doorboord worden met de bedoeling deze binnenspatborden te verlichten.
9. De wagen mag aan de binnenzijde worden leeggehaald.
10. Het koetswerk en de bodem van de wagen moeten in goede staat zijn waarbij zij geen gevaar vormen voor de piloten en andere deelnemers.
11. Chassisbalken en dwarssteunen mogen niet verwijderd worden of verlicht worden door het wegnemen van enig materiaal.
12. Het zelfdragend koetswerk mag niet verlicht worden.
13. De toegelaten wijzigingen aan het onderstel en het koetswerk voor het aanpassen van de verankerings- en scharnierpunten zijn beperkt tot het geven van de nodige ruimte aan de ophangingsarmen, aandrijfassen en wielen. De sterkte van de basisstructuur mag in géén geval door deze veranderingen in het gedrang komen. Om de vereiste sterkte te behouden, dienen de bewerkte delen versterkt te worden met metalen componenten; vastgelast.

14 De wagen dient minstens uitgerust te zijn met 2 doeltreffend werkende buitenspiegels.

Art. 15 Motor

Motor is verplicht merkgebonden. Het aantal cilinders moet ongewijzigd blijven zoals toegepast in de oorspronkelijke montage voor het respectievelijke type voertuig.

1. De motor moet ingebouwd zijn in de originele motorruimte.
2. De motor moet in het compartiment geplaatst worden dat voor de originele motor voorzien werd. Tenminste 38% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of voor de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden voor het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen. Een uitbreiding van maximum 110 mm in het schutbord (firewall) is toegelaten. Om alle problemen te vermijden zal de afmeting, vermeld in dit artikel, een tolerantie vertonen van +/- 10 mm voor wat betreft de 38% minimum wat de lengte betreft of van de breedte van de blok. Bestaande wagens, waar de motor in de oorspronkelijke motorruimte ligt, en er minder dan 38% voor de vooras ligt, worden eveneens nog toegelaten.
3. Wagens met turbomotor of drukvulling worden enkel in Klasse B en C toegelaten onder volgende voorwaarden:
   a. Motor mag voor klasse B 2100 cc en voor klasse C 4000 cc niet overschrijden.
   b. Turbo's moeten verplicht uitgerust zijn met een restrictor van max 34 mm, welke voldoet aan het schema 'Turbo-Restrictor' in de bijlagen van dit VAS reglement.
   c. Turbo's worden na controle voorzien van een zegel (verlood). De piloot is verantwoordelijk voor de permanente aanwezigheid van de verzegeling.
   d. Alle voorbereidende werkzaamheden ter verzegeling van de turbo dienen op de prekeuring of de wedstrijd reeds uitgevoerd te zijn.
   e. Voor berekening van de motorinhoud geldt een coëfficiënt van 1,7 voor benzinemotoren en 1,5 voor dieselmotoren.

4a. Voor de klasse D Promo: max. 2000 cc
Turbo/drukvulling niet toegelaten.
4b. Enkel standaard carburatie of standaard injectiesystemen toegelaten. Vrij programmeerbare systemen of systemen met gewijzigde gaskleppen niet toegelaten.
Oorsprokelijke behuizing luchtfilter verplicht.
5. Wagens met turbobekrachtiging van max. 1000 cc kunnen in klasse A aantreden.
6. Wagens met wankelmotor worden ingedeeld in klasse B 1600 cc/2100 cc.

Art. 16 Motorkap en kofferdeksel

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

Art. 17 Persoonlijke uitrusting

1. Een brandvrije overall die minstens voldoet aan de FIA norm 2000 is verplicht. Het etiket moet rechtstreeks op de stof aan de buitenkant van de kraag geborduurd zijn. Brandwerend ondergoed, balaclava en handschoenen FIA 8858-2000 norm zijn verplicht.
2. De staat van de helm mag niet afwijken van de oorspronkelijke staat. Herschilderingen, bijmaken van gaten (behalve wanneer het gaat om de montage van bevestigingsschroeven van het Hans-systeem) of vervormingen in de helm zijn verboden.
3. Het dragen van een Hans-systeem is verplicht. Dit systeem en alle toebehoren, zijnde de montageschroeven in de helm en de bevestigingsriemen, moeten voldoen aan de FIA standaard 8858-2002/2010. Elk onderdeel moet voorzien zijn van dit homologatienummer. Het gebruik van een bijpassende of aangepaste helm is ver- plicht en moet voorzien zijn van de FIA standaard 8860-2004. Het gebruik van een bijpassende harnasgordel (smal) wordt ten stelligste aangeraden doch de gordels, voorzien van de vorige FIA standaard (breed), mogen verder gebruikt worden tot hun vervaldatum. Het Hans-systeem moet gedragen worden onder de gordels. Voor correct gebruik en montage, zie bijlage. De persoonlijke uitrusting moet tijdens de Technische Controle getoond worden.

Art. 18 Remleidingen

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

Art. 19 Rolkooien

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

Rolkooien voor nieuwe voertuigen
De rolkooi is verplicht voor alle voertuigen en moet voldoen aan de FIA norm appendix J 2020.
In de deuropening aan pilootzijde moet in de rolkooi een permanente versteviging aangebracht worden volgens bijlage 3 schetsen 253/9-10-11. Deze bijgeplaatste buizen mogen niet scharnieren.

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

1. Hoofdbeugel — Buisconstructie geplaatst achter de zetels van piloot (en co-piloot), volgt de B-stijl dwars door de auto.
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 homologatie-attest 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. Alle andere buizen en beugels (eveneens in metaal) moeten een minimum diameter hebben van 38 millimeter met een wanddikte van 2,5 mm, of een diameter van 40 mm met een wanddikte van 2,0 mm.
7. Alleen naadloze buizen met een minimum trekweerstand van 350 N/mm² mogen voor deze constructie gebruikt worden.

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 contraplaten gemonteerd worden met een dikte van minimum 3 millimeter en een oppervlakte van minimum 60 cm². De bevestiging dient te gebeuren met 3 bouten (minimum M8).
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).
   Rolkooien voor voertuigen met een bestaande rallycrosskeuring mogen afwijken van bovenstaande reglementering, maar moeten voldoen aan de oude reglementering.

Art. 20 Rubberleidingen

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

Art. 21 Ruitenwisser en ruitensproeier

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

Art. 22 Schokdempers

Vrij voor de klasse A, B en C.
In de klasse D Promo zijn schokdempers voorzien van een extern drukvat niet toegelaten.

Art. 23 Spoilers

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

Art. 24 Stroomonderbreker

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

Art. 25 Stuurslot

Het stuurslot is verplicht te verwijderen.

Art. 26 Trekogen

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

Art. 27 Interieur

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

Art. 28 Uitlaatsysteem

1. Een zij-uitlaat is niet toegelaten.
2. De uitlaatopening mag achteraan maximum 10 centimeter buiten de grenslijn van het koetswerk uitsteken.
3. Een limiet van 95dB/A is opgelegd aan alle wagens. Het geluid zal gemeten worden in overeenstemming met de FIA geluidsmeting-procedure, door gebruik van een sonometer geregeld op "A" en "SLOW ", geplaatst in een hoek van 45° tot op een afstand van 500 mm van de uitlaatpijp,terwijl de motor van de wagen draait op 4500t/min. Een vloerkleed van minimum 1500x1500 mm moet geplaatst worden over de relevante plaats op de grond.

Art. 29 Veiligheidsharnas

1. Volgens FIA standaarden 8854 of 8853, aanbevolen voor 2022, doch verplicht vanaf 01/01/2023

Art. 30 Verlichting

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

Art. 31 Zetels

1. Kuipzetels zijn verplicht in alle klassen, en moeten in goede staat zijn.
2. Alle zetels moeten degelijk worden bevestigd. Indien de oorspronkelijke bevestigingen en steunen worden verwijderd moeten de vervangende onderdelen ofwel door de fabrikant voor dat doel goedgekeurd zijn, ofwel aan bijlage 3 van het VAS Sportreglement (fig. 253-65) voldoen. Vanaf 01/01/2024 moeten zetels en hun bevestigingen voldoen aan FIA appendix J art 253-16.
   De steunen moeten aan het chassis worden vastgemaakt via minstens 4 bevestigingspunten per zetel door middel van bouten van M8 of M10 en voorzien zijn van een contraplaat van minimum 40 cm² met een minimumdikte van 3 millimeter voor staalplaat en 5 millimeter voor een lichtmetalen plaat.
   Indien geleide rails gebruikt worden moeten dat de originele zijn van het voertuig of van de zetel. 'Speling' op de rails moet minimaal zijn. De zetels moeten aan de rails of de steunen bevestigd worden met 4 bouten van minimum M8 (2 voor en 2 achter) en dit op de daarvoor voorziene bevestigingspunten.
3. De zetels moeten beschikken over een niet-afschuifbare hoofdsteun.
4. De passagierszetels moeten verwijderd worden.

Art. 32 Ophanging

Voor klasse D Promo: geen wijziging aan onderstel of koetswerk toegelaten.
Wagens moeten uitgerust zijn met een bewegende ophanging.
De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.
De wijzigingen van het onderstel en het koetswerk voor het aanpassen van de verankeringspunten en spilpunten zijn beperkt tot het geven van de nodige speling aan de ophangingarmen aandrijfassen, alsook wiel en band.
Met de uitzondering van de subframes die de voor en achterkant met elkaar verbinden, is het vooronderstel vrij voor wat betreft het materiaal en de vorm, in acht genomen dat:

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

Achterophanging:
De wijzigingen van het koetswerk of onderstel voor de aanpassing van de gewijzigde hechtingspunten en van de bewegende punten zijn beperkt tot deze van schets 279-1 (appendix j van het FIA jaarboek) met uitzondering van de trekstangen. Het verende gedeelte mag niet enkel bestaan uit bouten die geplaatst zijn doorheen flexi- bele naafbussen of montages, maar mag ook van een beweeglijk type zijn. De bewegingen van de wielen moet een beweging van de ophanging geven die groter is dan de flexibiliteit van de hechtingen.
Het gebruik van een actieve ophanging is verboden.
Gechromeerde ophangingarmen zijn verboden.
Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden van homogene metalen materialen.
Hydropneumatische ophangingsystemen zijn toegelaten op voorwaarde dat zij geen actieve controle hebben.
Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met schets 279-1 (appendix j van het FIA jaarboek).
Bijgevoegde materialen moeten van metaal zijn en vastgelast aan het koetswerk.
Alle metingen zullen uitgevoerd worden in verhouding van het midden van de voorste en achterste assen van het gehomologeerde koetswerk. Om een uitlaat te installeren, is het toegestaan een uitholling te maken in de centrale tunnel volgens schets 279-2 (appendix j van het FIA jaarboek).

NOTITIES

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....