De Vlaamse Autosport leeft ...

REGULARITY

Draft reglement 2027

Art 1. Aard van de wedstrijd

Deze wedstrijd zal betwist worden in overeenstemming met de reglementen van de Vlaamse Autosportfederatie (VAS), het eventueel provinciaal reglement en het onderstaand sportreglement.
Een Regularity is een wedstrijd die geheel of gedeeltelijk wordt verreden over het traject van een Rally, Shortrally of Rallysprint en dit voor of na de deelnemers van de Rally of Rallysprint. De organisator dient rekening te houden met het maximum aantal deelnemers om zo de timing van de Rally of Rallysprint niet in het gedrang te brengen
Het is de bedoeling om met Regularity een meerwaarde te creëren aan een wedstrijd, door mooie oude wagens "oude glorie" te laten deelnemen. De organisator behoudt zich het recht om voertuigen te weigeren welke niet overeenkomen met de geest of het aspect van toen.

Art 2. Inschrijvingsrecht

De aanvraag tot deelname moet volledig ingevuld en ondertekend toekomen bij de inrichtende club. Het maximum aantal teams toegelaten tot de start: zie particulier reglement Regularity.
Het inschrijvingsrecht en de starttoelating worden bepaald in bijlage 1 van het VAS Sportreglement. In dit inschrijvingsrecht zijn alle wedstrijdbescheiden zoals roadbook, controlekaart, startnummers, verzekering enz inbegrepen.
Verzekeringsmaatschappij: AXA Industries NV. – Polisnummer : ----------

Art 3. Toegelaten wagens

Er worden enkel wagens toegestaan zoals beschreven in hoofdstuk 5 divisies en klassen punt 7 die voldoen aan de wettelijke bepaling voor oldtimers. De wagens dienen conform te zijn aan de Belgische wegcode.
De diepte van de bandgroeven dient minimum 1,6 mm te zijn, en dienen voorzien te zijn van een DOT- of E-kenmerk. Herop gegoten banden zijn verboden, tenzij voorzien van een DOT- of E- kenmerk. Er dient minimum één reservewiel aanwezig te zijn in het voertuig en dit dient degelijk bevestigd te worden, een tijdelijk hulpreservewiel (babywiel) is verboden.
In iedere wagen dient een geldig blusapparaat aanwezig te zijn en dit dient tevens degelijk bevestigd te worden.

Art 4. Toegelaten teams

Een team bestaat uit twee personen. De piloot dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. De co-piloot mag het voertuig enkel besturen indien hij in het bezit is van een geldig rijbewijs. De minimum leeftijd van de co-piloot is 12 jaar.
Om te kunnen deelnemen aan een Regularity wedstrijd dient men minimum in het bezit te zijn van een geldige vergunning - minimum Type "R". Men kan op de dag zelf echter ook een "VAS dagtoelating" bekomen.

Art 5. Veiligheidsvoorzieningen

Het dragen van veiligheidsgordels is verplicht voor piloot en co-piloot tijdens de ganse wedstrijd.
Het dragen van een wedstrijdoverall en helm is verboden.
Gedurende de ganse wedstrijd dienen de deelnemers de legale voorschriften van de Belgische wegcode strikt te volgen.

Art 6. Documentencontrole

Tijdens de documentcontrole dienen volgende documenten voorgelegd te worden: het inschrijvingsbewijs, het verzekeringsattest en het keuringsattest van het voertuig, de vergunning van piloot en co-piloot en het rijbewijs van de bestuurder.

Art 7. Roadbook

De organisator bezorgt elke deelnemer een roadbook, waarin het te volgen traject wordt weergegeven. De wegveranderingen en ook de tijdscontroles en de doorgangcontroles enz... zullen genoteerd zijn in het roadbook, uitgezonderd de GSK's en de plaatsen waar de inrichter een verplichte stop plaatst. De start zal om de minuut of om de 30 seconden gegeven worden in functie van het aantal ronden en klassementsproeven.

Art 8. Gebruikte systemen

Bolleke pijl
Het gebruikte systeem in het roadbook: eenvoudige bolleke pijl met duidelijke herkenningspunten.

Regelmatigheidstraject (RT)
Het is ten strengste verboden om stil te staan op een RT en dit op straf van uitsluiting, uitgezonderd bij de plaatsen waar de inrichter een verplichte stop plaatst of bij mechanisch defect.
Tijdens een RT kan de organisatie gebruik maken van diverse systemen om de moeilijkheidsgraad van een wed-

strijd te verhogen. Voorbeelden zijn: een stempelcontrole of een Stop & Go (max 15 sec.)
Indien de deelnemer gedurende een tijdsinterval moet stilstaan (vb Stop & Go) dan moet de inrichter ervoor zorgen dat dit tijdsinterval voor iedere deelnemer exact hetzelfde is. De afstand tussen de start of een stop en de eerstvolgende GSK moet min. 1 km bedragen. Andere systemen zijn toegelaten indien deze aangegeven worden in het particulier reglement en goedgekeurd zijn door de verantwoordelijke van de reglementen. Controles kunnen gedurende het verloop van de wedstrijd verplaatst worden.
Bij het vertrek van ieder regelmatigheidstraject zal de deelnemer de gemiddelde snelheid of de ideale rijtijd van de RT ontvangen. Dit dient ten laatste overhandigd te worden zodra de deelnemer zich aanmeld aan de start van de RT (1 minuut)Het is mogelijk dat de inrichter tijdens het traject van de RT de gemiddelde snelheid en/of de ideale rijtijd wijzigt. Dit kan meegegeven worden aan de start van de RT of tijdens een bemande controle gedurende de KP. De gemiddelde snelheid, gemeten over een volledige RT en rekening houdend met alle voorziene systemen, mag maximum 49.9km/u bedragen.
Tijdens een RT kunnen één of meerdere geheime secondencontroles (GSK) voorzien worden. Elke Klassentsproef (KP) van de Rally, Shortrally of Rallysprint, die opgenomen is in de Regularity wedstrijd wordt van de start tot de Flying Finish (FF) beschouwd als een Regelmatigheidstraject (RT). Het is de bedoeling om uw ideale rijtijd zo nauwkeurig mogelijk te benaderen. Alle tijdsopnames (start, GSK en Finish) worden geregistreerd op tiende seconden.
De FF wordt beschouwd als het einde van de RT en is tevens een GSK. Indien de gemiddelde snelheid van het deelnemende voertuig bij een GSK hoger ligt dan 60km/u dan heeft dit een onmiddellijke buiten wedstrijdstelling tot gevolg. Hierop kan door de wedstrijdleiding een uitzondering toegestaan worden indien het parcours een rondje bevat en de deelnemer in kwestie een rondje te weinig gereden heeft.

Verbindingen
De gemiddelde snelheid van het traject tussen de start van een RT langs FF en TRC tot aan de volgende TK moet minstens 10 km/u lager liggen dan het gemiddelde van de gereden RT.

Art 9. Controles en controlekaart

Bij een bemande controle dient de controlekaart overhandigd te worden aan de controleur.
Bij een GSK die niet samen valt met een flying finish is er geen registratie op de controlekaart van de deelnemers.
Het is niet toegestaan vroeger te pointeren aan een tijdscontrole.
Op het einde van elke RT, na de FF, staat er een STOP bord. Dit is een bemande controle.
Op de RT kunnen er ook STOP borden staan. Hier kan de controlekaart afgestempeld worden. Zij kunnen over gans het traject van de RT geplaatst worden en kunnen per ronde verplaatst worden.

Werking van de bemande tijdcontroles: Tijdcontroles (TK)
De commissarissen belast met deze controles zullen het aankomstuur, in uren en minuten, noteren op de controlekaart. De tijdregistratie begint op het ogenblik dat de wagen het gele controlebord aan de tijdcontrole voorbijrijdt. Tussen het gele controlebord en de controlepost is het verboden om stil te staan.
De tijdregistratie op de controlekaart zal enkel gebeuren indien de twee bemanningsleden en hun wagen zich in de onmiddellijke nabijheid van de controleur bevinden.
De bemanning mag de officiële klok van de dienstdoende controleur raadplegen en is geheel verantwoordelijk voor het noteren van het uur van afstempelen. De controleur mag in geen geval informatie verstrekken over het ideaal pointage uur. Er zal bij de tijdcontroles geen straf worden gegeven indien de bemanning op zijn ideaal uur de kaart laat stempelen. Zodra de tijdregistratie beëindigd is zal de ploeg de controlezone verlaten.
Voor de TK's geldt het principe van Rally: de deelnemer biedt zijn controlekaart aan bij de controleur, die de tijd van het ogenblik noteert.
Vb: 16 uur 59 min 01 sec = 16 u 59 min,
16 uur 59 min 59 sec = 16 u 59 min.
De deelnemer mag de zone van de tijdscontrole binnenrijden in de lopende minuut die zijn ideale tijd voorafgaat en dit zonder bestraffing.

Art 10. Bestraffingen

- Per minuut te vroeg aan een (vaste) tijdcontrole	2 punten.
- Per minuut te laat aan een (vaste) tijdcontrole	1 punt
- Missen van een bemande doorgangscontrole	30 punten
- Missen van een tijdcontrole	30 punten.
- Per tiende seconde te vroeg bij een geheime secondecontrole in een RT	0,02 punten
- Per tiende seconde te laat bij een geheime secondecontrole in een RT	0,01 punt
- Eerste vastgestelde inbreuk op de wegcode	€ 100,00
- Tweede vastgestelde inbreuk op de wegcode	buiten wedstrijd
- Een gemiddelde hoger dan 60 km/u aan een GSK	buiten wedstrijd
- Stil staan op de RT uitgezonderd bij een Stop of bij defect	buiten wedstrijd
- Een ronde te veel/te weinig rijden op een RT (met ronden)	beslissing wedstrijdleider

Art 11. Klassement / Officieel uithangbord

Een tussenstand wordt opgemaakt met een klassement na elke verreden RT. Deze tussenstand dient de gemiddelde snelheid van elke deelnemer per verreden KP te bevatten. Deze gerealiseerde tijden dienen regelmatig geafficheerd te worden op een in het particulier reglement te vermelden plaats in de buurt van het start- of wagenpark
Een klassement wordt opgesteld op basis van het minste aantal strafpunten.
Ex aequo worden gescheiden door te klasseren volgens de beste benadering van de eerste GSK. Mocht hierna nog steeds een ex aequo bestaan dan neemt men de beste benadering van de tweede GSK en zo verder.

Art 12. Prijzen en bekers

Plaats en tijd van de prijsuitreiking zal aangegeven worden in het particulier reglement.
Er zijn bekers voor de 3 best geklasseerden, piloot en co-piloot.

Art 13. Ijkingstraject

Een ijkingstraject van min 1000 m dient voorzien te worden door de inrichter en duidelijk aangegeven te worden in het roadbook.
Deze ijking dient enkel voor het synchroniseren van de tripmeter van de inrichter met deze van de deelnemers, De opgegeven afstand dient de werkelijke afstand zo nauwkeurig mogelijk te benaderen

Art 14. Afstanden Roadbook

De opgegeven afstanden in het roadbook, de afstanden tot een GSK en de totale afstand van het regelmatigheidstraject dienen in overeenstemming te zijn met het ijkingstraject (gebruik van hetzelfde meettoestel).

Art 15. Tijdopname

De inrichter dient voor de start van de eerste deelnemer zich te vergewissen dat alle klokken (start, GSK, finish) gesynchroniseerd lopen. Bij voorkeur gelijk met de atoomklok.

Art 16. Kampioenschap

Vanaf minimum 3 ingerichte wedstrijden zal een kampioenschap worden ingericht, met volgende puntentoekenning.
Zie ook hoofdstuk 4 algemene voorschriften van het VAS reglement.

Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten
1	50	11	29	21	19	31	9
2	47	12	28	22	18	32	8
3	45	13	27	23	17	33	7
4	43	14	26	24	16	34	6
5	41	15	25	25	15	35	5
6	39	16	24	26	14	36	4
7	37	17	23	27	13	37	3
8	35	18	22	28	12	38	2
9	33	19	21	29	11	39	2
10	31	20	20	30	10	40 enz.	2

Art. 17 – Kampioenschapspunten voor medewerkers

Medewerkers die effectief meewerken aan de inrichting van een wedstrijd en aldus geen punten kunnen scoren voor deze wedstrijd zullen toch punten verkrijgen voor het desbetreffende kampioenschap. De toegekende punten zullen het gemiddelde zijn van de punten behaald door de medewerker in de door hem gereden wedstrijden tijdens het lopende seizoen in deze discipline. De wedstrijdleider zal ten laatste voor de start van de wedstrijd een lijst van maximaal 10 medewerkers overmaken aan de verantwoordelijke van de klassementen. Deze lijst omvat naam en voornaam van de medewerker, VAS vergunningnummer en functie binnen de organisatie.
Deze lijst zal eveneens ter controle voorgelegd worden aan de dienstdoende sportcommissarissen. Er kan op deze wijze slechts éénmaal per seizoen punten gescoord worden.

Art. 18 Herstart na opgave

Zie artikel 23 punt 20 hoofdstuk 6 Rally-Rallysprint Sportreglement
Bestraffing herstart: tijdstraf van 100 punten