Vlaamse Autosportfederatie vzw

SLALOM

De Vlaamse Autosport leeft ...

2022

A. DEFINITIES

Art 1.1 Geldende reglementen

Elke VAS Slalom 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 onderstaand Sportreglement.

Art. 1.2 Inrichtende organisatie

Zie particulier reglement Slalom.

Art. 1.3 Officials van de wedstrijd

Zie particulier reglement Slalom.

B. BEPALINGEN

Art. 1 Inschrijvingen

De aanvraag tot deelname aan de Slalom moet volledig ingevuld toekomen bij de inrichtende club. Er zal prioriteit verleend worden aan deelnemers die zich vooraf ingeschreven hebben.
Het blanco inschrijvingsformulier moet digitaal kunnen ingevuld worden (Word of Excel) en dient via de site van VAS beschikbaar te zijn. De inrichter mag ook de inschrijving rechtstreeks op een website voorzien (online). Inschrijvingen mogen eveneens gebeuren via post, fax of persoonlijk contact.
Inschrijvingen geschieden vooraf en dit tot max. 3 dagen voor de wedstrijd. De inrichters moeten, voorafgaand aan de wedstrijd, een lijst maken met opsplitsing van deelnemers ingeschreven voor of na deze datum. Tevens moet de inrichter de ingeschreven piloot een bevestiging bezorgen van zijn inschrijving.
De inschrijvingen mogen gebeuren tot op de dag van de wedstrijd, maar ten laatste anderhalf uur voor de start van de wedstrijd (= einduur van de documentencontrole).
Aan deelnemers die laattijdig ingeschreven hebben (is minder dan drie dagen) kan een boete van € 10,00 opgelegd worden. De inrichter is vrij deze boete al dan niet te innen. De documentencontrole op de dag van de wedstrijd mag beginnen tussen 8u en 08u30. De deelnemers dienen zich volgens de voorziene timing aan te melden aan de inschrijvingstafel. Het einde van de technische controle dient voorzien uiterlijk 1 uur voor het theoretisch startuur van de eerste wagen, het einde van de documentencontrole 30 min. eerder.
De inrichter heeft het recht om de inschrijving van een deelnemer te weigeren na schriftelijke afgifte van de gemotiveerde reden aan het College van Sportcommissarissen. Door het ondertekenen van het inschrijvingsformulier verbinden de piloten zich ertoe het reglement van de betrokken wedstrijd na te leven.
Het inschrijvingsrecht (inclusief startnummers) en de starttoelating zijn bepaald in bijlage 1 van het VAS Sportreglement. De betaling van de inschrijvingsrechten mag gebeuren op de dag van de wedstrijd. De ondertekening van het inschrijvingsformulier mag eveneens gebeuren op de dag van de wedstrijd.

Art. 2 Inschrijvingsrecht, starttoelating en verzekering

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

a. Inschrijvingsrecht

Het inschrijvingsrecht voor de wedstrijd bedraagt € 30.00. Voor beginnende piloten (zie art. 7A van het Sportreglement Slalom) die zich inschrijven voor de promotiechallenge en hiervoor worden aanvaard, bedraagt het inschrijvingsrecht € 25.00. In dit inschrijvingsrecht zijn alle wedstrijdbescheiden zoals startnummers,... inbegrepen. Voor de manier van vereffening van het inschrijvingsrecht: zie particulier reglement van de wedstrijd.

b. Starttoelating

De dienstdoende Sportcommissaris zal aan elke deelnemer de starttoelating pas afleveren nadat de verzekeringspremie en de bijdrage in de werkingskosten van de federatie (VAS vzw) zijn vereffend:
- verzekeringspremie: € 11,00
- deelnamerechten aan de federatie: € 4,00
- de totale startrechten bedragen aldus € 15,00 voor een regionale wedstrijd.

Deze som is contant en in gepast geld of via Bancontact te betalen bij de documentencontrole aan de aangestelde Sportcommissaris. Voor het innen van de verzekeringspremie handelt de dienstdoende Sportcommissaris als mandataris van de verzekeringsmaatschappij, via de verzekeringsmakelaar, en voor het innen van

de bijdragen aan VAS als gemandateerde van de federatie.
- Voor beginnende piloten die zich inschrijven voor de promotiechallenge en hiervoor worden aanvaard, bedragen de totale startrechten € 10,00 voor een regionale wedstrijd.

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 in Slalom betaald per deelnemende piloot en op grond van een vast recht per wagen. De verzekeringspremies worden gedragen door de deelnemende piloten. De verzekering begint voor iedere deelnemer bij de technische controle en eindigt na het openen van het 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: zie particulier reglement van de wedstrijd.

Art. 3 Aard van de wedstrijd

a Een slalom moet plaatshebben op een verhard wegdek.
b Het is een piloot ten strengste verboden op het traject met de wagen te trainen of proef te rijden en/of plaats te nemen in de wagen van een official, of eender wie, die overgaat tot het afrijden van het traject.
c Daarentegen is de inrichter verplicht het volledig afgewerkt traject toegankelijk te maken, minstens 1 u 30 voor het theoretisch startuur, om alzo de piloten de mogelijkheid te bieden het traject te voet te verkennen. Toeschouwers, helpers aan de organisatie en deelnemers die niet met hun verkenning bezig zijn, zullen de ideale lijn van het parcours vrij laten.
d Er moeten drie officiële ritten worden voorzien. Het is echter toegelaten meerdere reeksen te organiseren. Het aantal ingerichte reeksen zal door elke inrichter voor de start van de derde reeks schriftelijk bekendgemaakt en uitgehangen worden op het officiële uithangbord.
e Enkel het beste resultaat van één van de voorziene ritten, bestraffing(en) inbegrepen, zal bepalend zijn voor het eindklassement.
f Het moet mogelijk zijn om na de eerste reeks het traject opnieuw te verkennen. Daarom moet er tussen de eerste en de tweede reeks een pauze voorzien worden van minimum 15 minuten tot maximum 30 minuten.

Art. 4 Lengte van het traject

De minimumlengte van een slalomtraject bedraagt 1000 meter. Het traject mag maximum in 2 maal worden afgelegd, op voorwaarde dat elk gedeelte een lengte heeft van minimum 600 meter.

Art. 5 Tijdopname

Alle wedstrijden moeten gechronometreerd worden tot op minimum 1/100ste seconde. Dit gebeurt door middel van een zelfregistrerend tijdopnametoestel. Een onafhankelijke dubbeling moet beschikbaar zijn (elektronisch of manueel). De start- en finishtijd wordt in de vlucht opgenomen.

Art. 6 Toegelaten wagens en bestuurders

a. Toegelaten wagens

Alle deelnemende wagens moeten voldoen aan de technische- en veiligheidsvoorschriften van het VAS sportreglement . Ze moeten voorzien zijn van een geldig VAS prekeuringsattest zoniet moeten zij volgens de voorziene timing aangeboden worden op de technische controle van elke wedstrijd waaraan men met dit voertuig wil deelnemen. (zie Hfst.8 Sportreglement Slalom Art. 9 Prekeuring en technische controle.)
De wagens moeten in overeenstemming zijn met de technische normen van één enkele Groep. Daarenboven is het verboden een voertuig in te schrijven in een hogere of lagere klasse.
De deelname van karts en kartcrosswagens is verboden.
Cabrio's zijn toegelaten. Zij moeten in bijzonderheid voldoen aan Art. 5-17 van de algemene technische voorschriften (ATV).
Een deelnemer waarvan de wagen niet conform blijkt te zijn wordt uitgesloten voor de wedstrijd. Een wijziging van klasse of divisie kan gevraagd worden tot op het ogenblik waarop de deelnemerslijst definitief wordt. Het is niet toegelaten dat éénzelfde wagen deelneemt aan éénzelfde wedstrijd in twee verschillende divisies en/of klassen.
Een wagen waarmee men aan een Slalomwedstrijd wenst deel te nemen dient te beschikken over een achteruitversnelling. (Voor divisie- en klasseindeling, zie hoofdstuk 5 van het VAS reglement: Divisies en Klassen.)

b Toegelaten bestuurders

Piloten moeten beschikken over een geldig rijbewijs. Ook een lidkaart van een erkende club of renstal van het lopend jaar en een voor het lopende jaar geldige VAS of ASAF vergunning is verplicht, tenzij men een dagtoelating neemt. De dag van de wedstrijd kan er een dagtoelating bekomen worden. Hiervoor moet men een geschreven bewijs van een arts kunnen voorleggen.
Eén en dezelfde wagen mag door maximum vier piloten bestuurd worden. Iedere piloot mag slechts één en dezelfde wagen per wedstrijd besturen. Gedurende het verloop van de wedstrijd moet de piloot alleen in zijn wagen zitten, met uitzondering voor de gevallen vermeld in artikel 8 van dit reglement.
Indien een deelnemer door een technisch defect de eerste reeks niet kan uitrijden, mag hij voor de andere reeksen overstappen op een andere voor de wedstrijd ingeschreven wagen van dezelfde klasse. Eventuele andere deelnemers op de defecte wagen mogen ook overstappen op een andere voor de wedstrijd ingeschreven wagen van dezelfde klasse. Indien een deelnemer echter overstapt op een wagen van een andere klasse, dan wordt hij/zij geklasseerd met een tijd gelijk aan zijn/haar beste tijd + 2 minuten. Voor de betrokken deelnemers die met een andere wagen starten moet de overstap bevestigd worden door een officiële nota van de wedstrijdleiding. Elke piloot die een ongeval met een gekwetste veroorzaakt is gehouden ter plaatse te blijven tot de gekwetste is afgevoerd en dit op straffe van een boete van € 1250,00 en onmiddellijke intrekking van zijn vergunning.

c. Deelnemerslijst

Een lijst met voorinschrijvingen waarop de nodige informatie vermeld is (naam, voornaam, provincie, vergunningnummer en type, club, wagen en klasse), zal voor de aanvang van de administratieve controle overhandigd worden aan de Sport- en Technische Commissarissen.
Een voorlopige deelnemerslijst, waarop de nodige informatie vermeld is (naam, voornaam, provincie, vergunningnummer, club, wagen, klasse), moet uitgehangen worden 30 minuten voor de theoretische start van de eerste wagen.
Een klacht tegen de lijst "deelnemers toegelaten tot de start" moet ten laatste 60 minuten na het uithangen ervan ingediend worden.
Indien er zich aan boord van de wagen een bijzitter bevindt, conform artikel 8 van dit reglement, moet deze eveneens op een apart deel van de deelnemerslijst vermeld worden.

Art. 7 Promotiechallenge

In alle VAS Slalomwedstrijden zal er een promotiechallenge voorzien worden. Inschrijving hiervoor zal voorzien zijn door een aparte vermelding op het inschrijvingsformulier van elke wedstrijd. Beginnende piloten die zich inschrijven voor de promotiechallenge en hiervoor worden aanvaard, krijgen een korting op het inschrijvingsrecht en de starttoelating (zie Art 2a inschrijvingsrecht en Art 2b Starttoelating

a. Piloten

De promotiechallenge is voorbehouden aan beginnende piloten. Beginnende piloten hebben voor het lopende seizoen aan maximum 3 snelheidswedstrijden (uitgezonderd karting) of autoslaloms deelgenomen. Piloten die eerder in een slalomkampioenschap geklasseerd waren komen evenmin in aanmerking voor de promotiechallenge. Een niet-beginnend piloot zal uitgesloten worden van deze challenge op aanraden van een lid van de VAS-Slalomcommissie die aanwezig is op de proef en die de poging tot deelname zal vermelden op de volgende vergadering. Elke eerstejaarsrijder met een voor het lopende jaar geldige VAS vergunning, kan op iedere wedstrijd punten scoren voor het jaarklassement.

b. Voertuigen

Enkel piloten rijdend met een voertuig uit de divisie 1 komen in aanmerking.

Art. 8 Bijzitter

Het is toegelaten dat er zich aan boord van een slalomwagen een bijzitter bevindt. Een medisch attest is niet vereist. Aan het toestaan van deze maatregel zijn een aantal voorwaarden verbonden:

1. In de slalomwagen moet er zich een tweede zetel bevinden alvorens het voertuig op de technische controle wordt aangeboden.
2. De minimumleeftijd voor de bijzitter is vastgesteld op 12 jaar (dag van verjaren). Minderjarige bijzitters moeten een ouderlijke toelating voorleggen om een dagtoelating te kunnen aanvragen.
   De bijzitter moet min. 135 cm groot zijn.
3. De bijzitter mag het stuur in geen enkel geval overnemen.
4. De bijzitter moet in het bezit zijn van een geldige VAS of ASAF jaarvergunning of van een dagtoelating voor slalom.
5. De bijzitter moet zich tijdens de administratieve controle aanbieden.
6. De bijzitter zal op een apart deel van de deelnemerslijst vermeld worden.

7. Helm en overall, veiligheidsharnas en/of -gordels van de bijzitter moeten voldoen aan Art. 5-15 en Art. 5-25 van de ATV. De persoonlijke uitrusting van de bijzitter moet tijdens de technische controle worden aangeboden en zal worden nagezien.
8. Een bijzitter kan nooit iemand zijn die tijdens dezelfde wedstrijd als piloot actief is. De punten die op een wedstrijd behaald worden zullen alleen aan de piloot van de wagen worden toegekend. Een bijzitter verdient nooit punten. Er is evenmin een kampioenschap van "bijzitters".
9. Een bijzitter mag per reeks maximaal naast 2 deelnemers plaatsnemen. Controle hierop dient te gebeuren door middel van een door de organisator overhandigd formulier waarop de starter per reeks telkens aftekent.
10. Het is aan een deelnemer met een dagtoelating niet toegelaten om een bijzitter te laten plaatsnemen, tenzij de piloot over een nationale vergunning beschikt.

Art. 9 Prekeuring en Technische controle:

a. Prekeuring

De prekeuring is verplicht voor de wagens van alle vergunninghouders die willen opgenomen worden in het VAS slalom kampioenschap (zie ook Slalom Sportreglement Art. 20 Regionaal Kampioenschap, punten b en c).
Indien een piloot na deelnames zonder prekeuring deze alsnog laat uitvoeren, zullen maximum 3 voordien behaalde resultaten in rekening worden gebracht. De afgevaardigde van de technische commissie bezorgt via digitale weg een lijst van de geprékeurde wagens aan de verantwoordelijke voor het berekenen van het kampioenschap. Dit gebeurt binnen de week na een uitgevoerde prekeuring. In de discipline slalom vervallen alle uitgereikte attesten van prekeuring op 31 december van het jaar van uitreiking.
Voertuigen die een prekeuring hebben ondergaan, dienen zich niet telkens voor de wedstrijd aan te bieden op de technische controle van die wedstrijd, tenzij ze werden uitgeloot.
De prekeuringen van slalomwagens gaan door tijdens de speciaal georganiseerde "slalom prekeuringen". De prijs van een keuring bedraagt € 15,00. Een wagen die niet conform is of die niet beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften op de prekeuring krijgt geen keuringsattest. De vastgestelde gebreken worden genoteerd en bijgehouden door de technische commissie en moeten op de eerst volgende wedstrijd in orde zijn gebracht. Voor het alsnog bekomen van een prekeuringsattest, kan de deelnemer zich aanbieden op een volgende prekeuring.
De keuring van een wagen zonder prekeuringsattest, tijdens de wedstrijd, gebeurt volgens het voorziene tijdschema op de Technische Controle van elke wedstrijd waaraan de betrokken piloot wenst deel te nemen.
Daar zal onder andere nagegaan worden of de betrokken wagen voorzien is van een degelijk uitlaatsysteem met voldoende geluidsdemping zodat de wettelijke geluidsgrens niet overschreden wordt.
Slalomwagens kunnen ook gepré-keurd worden tijdens de prekeuringen voor andere disciplines. De kostprijs bedraagt € 50,00 wanneer de slalomwagen wordt aangeboden tussen deze wagens, of € 15,00 indien de slalomwagen wordt aangeboden na de keuring van de wagens waarvoor deze keuring werd ingericht.
Men kan ook een privé keuring aanvragen. Indien men de keuring wenst te laten plaatsvinden na meer dan 6 dagen na de aanvraag bedraagt de kostprijs: € 100,00. Wenst men de keuring te laten plaatsvinden binnen de 6 dagen na de aanvraag, bedraagt de kostprijs: € 200,00.

b. Technische controle vóór de wedstrijd.

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.
Wagens met een prekeuringsattest worden vrijgesteld van de technisch controle voor de wedstrijd, tenzij ze uitgeloot werden. Het prekeuringsattest van deze wagens moet wel ter aftekening aangeboden worden op de technische controle voor elke wedstrijd. Wagens die niet beschikken over een prekeuringsattest krijgen een permanente controlekaart. Indien er na de prekeuring van het voertuig alsnog een tweede zetel gemonteerd zou worden moet de piloot zijn wagen spontaan aanmelden op de technische controle van de eerstvolgende wedstrijd. Om de conformiteit van de wagens te verzekeren zullen iedere wedstrijd maximum 12 geprékeurde wagens aangeduid worden door de Sport- en Technische Commissarissen van de wedstrijd om een keuring te ondergaan. Bijkomende steekproeven kunnen te allen tijde door de technische controleur uitgevoerd worden tijdens de wedstrijd.
Om eventuele klachten omtrent technische reglementering te kunnen behandelen, dienen de deelnemende wagens tot 30 minuten na de aankomst van de laatste deelnemer in de laatste reeks in het wagenpark te worden geplaatst.
De timing van de technische controle vóór de wedstrijd zal voorzien worden in het particulier reglement. De deelnemers die deze voorziene timing niet respecteren zullen beboet worden met € 5,00 per 15 minuten vertraging. Zich aanbieden met meer dan 30 minuten vertraging volgens de opgelegde timing heeft startweigering tot gevolg. Vooraleer zich aan te melden aan de technische controle zal elke deelnemer zich aanbieden aan het wedstrijdsecretariaat.
Alvorens zich bij de technische controle aan te melden moeten de startnummers en verplichte publiciteit reeds op de wagen aangebracht zijn. Men zal overgaan tot de identificatie van het ingeschreven voertuig. Het chassis

en het motorblok kunnen op om het even welk ogenblik gemerkt worden, naar believen van de inrichters. De piloot is verantwoordelijk om er voor te zorgen dat de eventueel aangebrachte herkenningstekens zouden beschermd worden tot na de wedstrijd. De afwezigheid van deze herkenningstekens zal de onmiddellijke uitsluiting tot gevolg hebben. Ieder bedrog dat vastgesteld wordt, en meer in het bijzonder het voorleggen van bewerkte herkenningstekens, zal de uitsluiting van de wagen tot gevolg hebben. Ook voor elke andere piloot die aan het bedrog zou hebben geholpen geldt deze bestraffing. Dit sluit niet uit dat een zwaardere sanctie kan aangevraagd worden aan de betrokken sportoverheid van de betrokken piloten.
Indien zich tijdens de technische controle een voertuig aanbiedt dat niet beantwoordt aan de divisie of klasse waarin het werd ingeschreven, kan het op advies van de Technische Commissarissen door het College van Sport¬commissarissen naar een andere divisie of klasse worden verplaatst. De wagens moeten voldoen aan de technische voorschriften van het VAS sportreglement .

Art. 10 Herstellingen

Het is ten strengste verboden herstellingen, andere dan door het reglement toegestaan, aan de wagens uit te voeren. Elke deelnemende wagen zal geplaatst worden op een grondzeil van minimum 3 x 3 meter. Bij het tanken van brandstof dient een brandblusser van 3 kg aanwezig te zijn.

Art. 11 Wagenpark

Vanaf het einde van de technische controle tot het einde van de wedstrijd zullen de deelnemende wagens in het deelnemerspark geplaatst worden. Indien de plaatselijke toestand en/of het bijzondere wedstrijdreglement het toelaten, mogen zij naar het servicepark verplaatst worden om ze rijvaardig te maken. Op het einde van de wedstrijd wordt het deelnemerspark omgevormd tot wagenpark.
De wagens moeten aanwezig zijn in het wagenpark vanaf hun aankomst in de laatste reeks en dit tot 30 minuten na aankomst van de laatste deelnemer. Indien er voor dit laatste tijdstip een officiële klacht is ingediend tegen de conformiteit van een deelnemende wagen, kan de termijn van verplichte aanwezigheid verlengd worden via een officiële schriftelijke mededeling. Het ontbreken van een wagen in het wagenpark zal de uitsluiting tot gevolg hebben.

Art. 12 Wijzigingen

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

Art. 13 Start en startvolgorde

1. De startnummers worden bij de inschrijvingen toegekend door de inrichter. Deze heeft de taak om aan de vooringeschreven deelnemers hun vast startnummer toe te kennen. De nummers moeten aangebracht worden overeenkomstig Art.5.12 van het technisch reglement. De start gebeurt in numerieke volgorde, de frequentie van starten hangt af van de mogelijkheden die het traject biedt. Bij te laat aanbieden van meer dan 10 minuten bij de start kan de start geweigerd worden.
2. De eerste wagen start op het theoretisch startuur volgens de timing die voorzien is in het particulier reglement van de wedstrijd. Afwijkingen op deze timing zullen bij de documentencontrole via een addendum aan de deelnemers worden bekendgemaakt.
3. Het vertrek moet gegeven worden met stilstaande wagen en draaiende motor. De vertrektijd moet genomen worden op het ogenblik dat het voorste gedeelte van de wagen de officiële vertreklijn overschrijdt. De wagens zullen met het voorste gedeelte (niet met de voorste banden) op een pré-startlijn geplaatst worden die zich op 1,50 meter van de startlijn bevindt.
4. Enkel in geval van heirkracht (het traject dat niet meer voldoet aan de reglementering) onafhankelijk van de piloot of van de wagen, kan de inrichter toelaten, mits toestemming van het College van Sportcommissarissen, voor dezelfde wagen, bestuurd door dezelfde piloot, tijdens dezelfde reeks een tweede start te geven. Desondanks zullen de opgelopen bestraffingen van toepassing blijven voor de tweede start. Een herstart mag slechts plaats hebben indien deze publiekelijk is aangekondigd. Indien een piloot oordeelt dat het traject niet meer voldoet aan de reglementering zal hij stoppen op de plaats waar het probleem zich voordoet en zijn helm afnemen. Na overleg met de controlepost en/of de organisator zal hij zich via de kortste weg in de richting van het parkoers en aan lage snelheid naar het wagenpark begeven er hierbij voor zorgend dat hij een eventueel volgende, reeds gestarte deelnemer niet hindert.. Een piloot die zijn reeks verder afwerkt, heeft geen recht op een herstart.
5. Indien de inrichter zelf een herstart voorstelt, vb. bij foutieve tijdopname of na het tonen van een gele vlag, zijn de opgelopen bestraffingen niet van toepassing.

Art. 14 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 4 - Algemene Voorschriften.
In geval van klacht tegen een non-conformiteit van een wagen legt de aanklager klacht neer tegen het betrokken voertuig met vermelding van het nummer en de naam van alle piloten die de wagen besturen.

Art. 15 Eindnazicht

Elke organisator dient een geschikte plaats te voorzien om na de wedstrijd een eventueel eindnazicht te houden en het adres ervan te vermelden in het particuliere wedstrijdreglement. Na de wedstrijd blijven de wagens in het wagenpark tot 30 minuten na de aankomst van de laatste deelnemer.

Art. 16 Bestraffingen

Volgens het VAS sportreglement en eventuele addenda.

Art. 17 Bekendmaking van de gerealiseerde tijden

De gerealiseerde tijden en de nummers van de geraakte en gemiste poorten dienen regelmatig en overzichtelijk geafficheerd te worden op een in het bijzonder wedstrijdreglement te vermelden plaats in de buurt van het wagenpark, start of secretariaat. Dit moet gebeuren maximum 1 uur na de doortocht van de deelnemer.
Regelmatige ophaling van de geraakte en gemiste poorten (bv. om de 10 deelnemers) en het onmiddellijk doorgeven aan de rekenkamer, zal het beoogde doel realiseerbaar maken.
Het College van Sportcommissarissen zal het aankomstuur van de laatste deelnemer in de laatste reeks schriftelijk bekendmaken op het officieel uithangbord en dit ten laatste 15 minuten na de aankomst van de betrokken deelnemer.

Art. 18 Publiciteit

De deelnemers zijn verplicht de publiciteit, opgelegd door de inrichter, aan te brengen op straf van dubbel inschrijvingsrecht. De verplichte publiciteit moet op de door de inrichter aangeduide plaatsen aangebracht worden vanaf de technische controle tot en met het einde van de wedstrijd. De deurnummers zijn verplicht op de voordeuren aan te brengen op een witte achtergrond.
Elke publiciteit op de wagen is toegelaten voor zover deze
- toegestaan is door de Belgische wetgevingen en de reglementen van de FIA
- niet strijdig is met de goede zeden
- niet aangebracht wordt op de plaatsen voorbehouden aan de wedstrijdnummers
- het zicht van de bemanning niet belemmert. (zie Art. 5.26 van het Technisch reglement Slalom)

Art. 19 Uitslag, ereprijzen, prijzen en prijsuitreiking.

Per reeks zal maximum 1 uur na de doortocht van de laatste deelnemer een officiële uitslag van die reeks uitgehangen worden. Deze uitslag wordt voor definitief afgetekend door minstens één Sportcommissaris 30 minuten na het uithangen, tenzij er vóór dit tijdstip een officiële klacht wordt ingediend.
Een klassement zal worden opgemaakt in functie van de beste tijd geklokt in één van de wedstrijdreeksen, bestraffing inbegrepen.
Ex aequo worden gescheiden door de rangschikking volgens de beste tweede tijd, vervolgens de beste derde tijd, vervolgens eventueel de beste vierde tijd.
Een officiële uitslag zal uitgehangen worden ten laatste 1 uur na de aankomst van de laatste deelnemer en dit uiterlijk om 19.00 uur op de dag van de wedstrijd. Deze uitslag wordt definitief 30 minuten na uithangen ervan tenzij er vóór dit tijdstip een officiële klacht wordt ingediend.
De prijsuitreiking zal moeten plaatshebben ten laatste 2 uur na de aankomst van de laatste wagen en dit uiterlijk om 20.00 uur op de dag van de wedstrijd.
Ereprijzen, bekers, trofeeën of premies zullen voorzien zijn voor de laureaten die persoonlijk aanwezig zijn op de prijsuitreiking, voor de eerste drie algemeen en de eerste drie in elke klasse, de eerste dame en de eerste drie in de promotiechallenge.

Eventuele premies worden als volgt verdeeld	- Eerste algemeen	€ 15.00
	- Tweede algemeen	€ 10.00
	- Derde algemeen	€ 5.00
	- Eerste in elke klasse	€ 15.00
	- Tweede in elke klasse	€ 10.00

- Derde in elke klasse € 5.00
- Eerste dame € 15.00
- Voor de eerste 3 in de promochallenge een beker of aandenken
- Voor de eerste club zal er een aandenken of een trofee voorzien worden.

Voor elke deelnemer zijn een hardcopy van de uitslag voorzien worden in de vorm van een infoblad waarop o.a. de tijd van elke reeks voorkomt samen met de opgelopen bestraffing van elke reeks.

Pl.	Nr.	Naam	S.S.	Tijd	S.S.	Tijd	S.S.	Tijd	S.S.	Tijd	Tijd	Achter *1	Achter	KM/U
1	85	Janssens Jan	5	1.31.13	5	1.31.70		1.25.18	5	1.30.58	1.25.18			50,00
2	45	Peeters Peter		1.32.50		1.31.36		1.31.01		1.30.86	1.30.86	0.05.68	0.05.68	47,55
3	72	Maes Paul	5	1.35.89		1.32.32	10	1.39.05		1.31.05	1.31.05	0.05.87	0.00.19	47,45

Een klacht tegen de technische conformiteit van de klasse en/of groep van een wagen dient te gebeuren ten laatste 30 minuten na de aankomst van de laatste deelnemer in de laatste reeks. Een half uur na de aankomst van de laatste deelnemer mogen de wagens het wagenpark verlaten en worden ze vrijgegeven.

Art. 20 Regionaal Kampioenschap

a. Voor elke wedstrijd, tellend voor het regionaal kampioenschap, zullen de punten op de volgende wijze toegekend worden:
- Algemene rangschikking: 99, 98, 97, 96, 95, enz. afdalend naar 1 punt.
- Klasse rangschikking: 99, 98, 97, 96, 95, enz. afdalend naar 1 punt.
- Voor de rangschikking per klasse zal men enkel rekening houden met de punten die in die klasse behaald werden. Voor de algemene rangschikking zullen de punten die in de klasse behaald werden toegevoegd worden aan deze die in de algemene rangschikking behaald werden.
- Indien twee deelnemers op dezelfde plaats eindigen, dan worden de punten aan de behaalde plaats verbonden, aan beide deelnemers toegekend. De punten voor de eerstvolgende plaats zullen dan niet toegekend worden.

b. Om op een slalom wedstrijd punten te scoren voor het regionale kampioenschap, moet een deelnemer voor de betrokken wedstrijd inschrijven onder zijn VAS jaarvergunning. Piloten die van een dagtoelating overgaan naar een definitieve VAS vergunning kunnen tot hun vierde wedstrijd vragen om de eerder behaalde resultaten nog te laten meetellen voor het VAS Slalomkampioenschap. Zij zullen hiervoor de behaalde resultaten zelf indienen bij de verantwoordelijke voor het berekenen van het regionale slalomkampioenschap.
Indien een piloot niet kan deelnemen aan een wedstrijd doordat hij/zij deze wedstrijd zelf organiseert, dan wordt het gemiddelde van zijn/haar behaalde punten over het gehele jaar in rekening genomen voor deze wedstrijd. Dit geldt zowel voor het algemeen klassement als voor de klasse. Deze gunstmaatregel kan voor maximum 1 wedstrijd per autosportjaar toegepast worden.

c. De prekeuring is verplicht voor de wagens van alle vergunninghouders die willen opgenomen worden in het VAS slalom kampioenschap (punt b hierboven ivm dagtoelatingen mag toegepast worden). Indien een piloot na deelnames zonder prekeuring deze alsnog laat uitvoeren, zullen maximum 3 voordien behaalde resultaten in rekening worden gebracht. De afgevaardigde van de technische commissie bezorgt via digitale weg een lijst van de gepré-keurde wagens aan de verantwoordelijke voor het berekenen van het kampioenschap. Dit gebeurt binnen de week na een uitgevoerde prekeuring. In de discipline slalom vervallen alle uitgereikte attesten van prekeuring op 31 december van het jaar van uitreiking.

d. Klassement en kampioenschap Divisie 4
De deelnemers van Div 4 (bestuurders van alle voertuigen verenigd zonder onderscheid van cilinderinhoud) worden samen geklasseerd in een aparte Div 4 Klasse 10. Dit geldt zowel voor de wedstrijden als voor het VAS kampioenschap. Ereprijzen, bekers, trofeeën of premies zullen gecombineerd gegeven worden, dus niet apart voor Klasse 10 en nog eens voor Div 4.
Deelnemers in Div 4 mogen niet geklasseerd worden in de algemene einduitslag (Div 1, 2 en 3 samen) van de VAS slaloms. Zij worden wel samen met de andere deelnemers genoteerd op de lijst deelnemers/wagens toegelaten tot de start.

Art. 21 Technische omschrijvingen traject & bestraffingen

a. Technische omschrijving traject

1. Een poort is een vrije doorgang tussen 2 bakens. Een baken wordt gevormd door een buis van kunststof van minimum één meter hoog die in een blok van geschikt materiaal wordt geschoven. De gebruikte afbake-

ningselementen mogen geen gevaar opleveren voor de toeschouwers, voor de deelnemers en hun wagens. De kleur van de buis moet afsteken tegen het wegdek. Ze mag niet grijs zijn. De afstand tussen 2 bakens die één poort vormen moet precies 4 meter bedragen. De afstand tussen 2 bakens van verschillende poorten mag niet kleiner zijn dan 8 meter.

2. Op een parkoers heen en weer zullen bij voorkeur witte of gele buizen gebruikt worden samen met groene platen links en rode platen rechts van minimum 35 cm x 35 cm (niet van metaal). Ook op andere delen van het parkoers zijn witte of gele buizen aangeraden. Indien rode en groene buizen worden gebruikt moeten ze rechts van rode kleur en links van groene kleur zijn. Indien op een parkoers heen en weer rode en groene buizen worden gebruikt, dan zullen ze dubbel geplaatst worden.
3. In geval van keren in een straat moet de afstand tussen de boordstenen minimum 12 meter bedragen. De inrichters van de proef zullen er voor zorgen dat zij een parkoers uitzetten dat kan bereden worden door alle wagens, ook die van grote omvang, en dit aan een sportieve snelheid en zonder dat zij het traject en de normale wegbedekking van het parkoers moeten verlaten.
4. Enkel een keerpunt mag bestaan uit 1 baken, verplicht rood of groen afhankelijk van de te volgen richting (bij een groen baken mag geen rood nummerbord geplaatst worden).
5. Het aantal poorten kan verschillen van 30 tot 50 per 1000 meter.
6. De maximum vrije afstand zonder poorten (die een afremmend karakter moeten hebben) mag niet meer dan 50 meter bedragen.
7. De gemiddelde snelheid van de winnaar mag de 50 km/h niet overschrijden. Bij overtreding van deze regels kan het College van Sportcommissarissen een boete voor de inrichter voorstellen aan de Raad van Bestuur.
8. De poorten en keerpunten moeten genummerd worden in stijgende volgorde. Over de gehele lengte van het traject moeten de poortnummers aan de rechterkant geplaatst worden tenzij bij poorten bestaande uit één baken.
9. De nummers moeten zich op een achtergrond bevinden van minstens 35 x 35 centimeter. De nummers dienen minimum 20 centimeter hoog te zijn.
10. De boord van de blok mag niet meer dan 3 centimeter van de buis verwijderd zijn aan de kant van de auto. Het is aangeraden de blokken loodrecht op de boord van de weg te plaatsen (behalve in speciale gevallen zoals op een parking).
11. Op een parkoers heen en weer zullen alle poorten die genomen worden in de ene richting, ook genomen worden in de andere richting. Uitzondering wordt gemaakt voor de eerste, de laatste en de poorten op keerpunten en in zijstraten. Op een parkoers dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit ronden zullen de te rijden ronden identiek zijn.
12. Het is verplicht de blokken volledig op de grond af te tekenen, zodat ze op dezelfde plaats teruggeplaatst kunnen worden. Indien de blokken verzwaard worden met de bedoeling omwaaien te voorkomen, dan zal dit extra gewicht zo geplaatst worden dat bij contact met een deelnemend voertuig de bakens voldoende bewegen. Het materiaal waarmee wordt verzwaard mag geen gevaar opleveren voor deelnemende wagens. Enkel zandzakken en houten of rubberen blokken mogen gebruikt worden.
13. Een poort die zich buiten het gezichtsveld bevindt, zal worden aangeduid na de voorgaande poort door een pijl van minimum 5 centimeter breed en 30 centimeter lang.
14. Indien een piloot denkt dat een bepaald deel van het traject niet in overeenstemming is met het VAS reglement en hij wil een wijziging vragen aan de Sportcommissarissen, dan moet dit ten laatste 1u30 voorde start van de wedstrijd gebeuren.

b. Bestraffingen

1. Voor het raken en/of verplaatsen (bestraffing type a) van een afbakeningselement voor, tijdens of na het doorrijden van een poort, bedraagt de bestraffing 5 seconden per inbreuk.
   Indien bij het volgen van de numerieke sequentie van de poorten van het parcours een poort geraakt of genomen wordt die niet tot deze volgorde behoort, dan zal dit genoteerd worden als bestraffing.
2. Voor "vergissingen in de omloop" (bestraffing type b) bedraagt de bestraffing 20 seconden per inbreuk. Onder "vergissingen in de omloop" dient verstaan te worden:
   - overslaan van een poort
   - de poorten niet numeriek doorrijden
   - eender welke poort in de verkeerde richting nemen.
3. Voor meer dan 7 geraakte poorten (inbreuken van het type "a") per traject : uitsluiting voor de betrokken reeks. Indien een deelnemer tijdens de wedstrijd twee maal uitgesloten is voor te veel bestraffingen van het type "a" wordt hij uitgesloten voor deze wedstrijd.
4. Voor meer dan 5 inbreuken van het type "b" per traject: uitsluiting voor deze reeks.
5. Het moedwillig stuk rijden van poorten en/of ander slalommateriaal kan eveneens uitsluiting tot gevolg hebben. Deze beslissing, schriftelijk genomen door de wedstrijdleiding, kan door een Sportcommissaris meegedeeld worden aan de betreffende piloot. Er kan een bijkomende sanctie door een Rechterlijke Macht worden uitgesproken.
6. Indien er donuts gemaakt worden zonder dat het parkoers dit vereist kan de inrichter, in samenspraak met de

Sportcommissaris(sen), de Raad van Bestuur vragen om de betrokken piloot te verwijzen naar de Tuchtraad.

c. Poortcontroleurs

1. Bij het noteren van een bestraffing is de poortcontroleur verplicht het verplaatste baken terug op zijn afgetekende plaats te zetten.
2. Om een juist oordeel te kunnen vellen over het al dan niet verplaatsen van een afbakeningselement zal elke controlepost minstens uit 2 personen bestaan waarbij zich aan elke zijde van de weg minstens 1 persoon bevindt. Deze verplichting vervalt indien door de aard van het parkoers de plaatsing van de controleurs niet op een veilige manier kan gebeuren (bvb op een parking). De poortcontroleurs stellen zich zo op dat ze zonder het hoofd te draaien de voertuigen kunnen volgen in hun beweging.
3. Enkel de poortcontroleurs zijn gemachtigd om overtredingen te beoordelen en tegen hun beslissing is geen beroep mogelijk. De opeenvolgende posten van poortcontroleurs dienen onderling in verbinding te staan (visueel of per radio). Ze dienen herkenbaar te zijn (armband of andere). Elke controlepost zal voorzien zijn van een gele vlag. Elke organisator dient een schriftelijke briefing 'poortcontroleurs' aan de controleurs te overhandigen en vóór het eerste vertrek een mondelinge briefing te houden.

Art. 22 : VASAF kampioenschap.

Indien een wedstrijd meetelt voor het VASAF kampioenschap primeert het reglement van de federatie waaronder deze slalom wordt ingericht. De datum van een wedstrijd die meetelt voor het VASAF kampioenschap slalom is beschermd. Geen enkele andere slalom zal op die dag in België mogen ingericht worden, zelfs niet indien hij louter provinciaal is. Die bescherming is uiteraard automatisch indien de VASAF wedstrijd ook meetelt voor het regionaal kampioenschap.

Art. 23 : Demonstratieritten

Indien er na een wedstrijd een demonstratierit plaatsvindt, zal dit gebeuren onder strikte voorwaarden :
- Maximum 5 deelnemende wagens.
- Eén rit per auto die het hele parkoers afwerkt in numeriek oplopende volgorde.
- Premie van € 5,00 per co-piloot, te betalen aan de vertegenwoordiger van de verzekering (sportcommissie).
- De betrokken wagens moeten pas na het beëindigen van hun demorit in het wagenpark geplaatst worden en daar blijven tot 30 minuten na de aankomst van de laatste deelnemer van de wedstrijd.

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 strafrechterlijke vervolging tegen de inrichters van de wedstrijd. Indien bijzondere gevallen dit rechtvaardigen behoudt de inrichter zich het recht voor om in akkoord met het College van Sportcommissarissen aan huidig reglement de wijzigingen aan te brengen die hij nodig acht.
Elk schadegeval door de deelnemer veroorzaakt voor, tijdens of na de wedstrijd tegenover derden, andere deelnemers of inrichters, moet zo snel mogelijk schriftelijk aan de wedstrijdleiding worden gemeld.
Indien de wedstrijd afgelast zou worden kan de inrichter niet verantwoordelijk gesteld worden en is hij alleen gehouden de inschrijvingsrechten terug te betalen mits aftrekking van 25% algemene kosten.

Art. 25 Varia

Zie particulier reglement van de wedstrijd.

NOTITIES

.....

.....

.....

.....

.....

8 mei
Slalom
Zonhoven
MULLENS
43

NATIONALE RENSTAL TROMMELKE RACING TEAM TROMMELKE V.Z.W.
Georganiseerd door:
TROMMELKE V.Z.W.
Tel: 011/725 304
GSM: 0474/606 852 - 0496/609 882
E-mail: nr.trommelke@nrtrommelke.be
Website: www.nrtrommelke.be
VAS
medewerking met onderligene organisaties:
zondermeer zonhoven
Kinrooi
Opwindend. Rustig.
MAD CREATION
PAK LIMBURG
Provinciaal Autosport Komitee Limburg
SLALOM Challenge
R.A.C.B. K.A.C.B.
VAS
www.vas.be
Nationale - Regionale Vergunningen

think pink
THINKPINK
elf
9 oktober
Slalom
Kinrooi

GRATIS TOEGANG
HASPENGOUW
24-04-2022 LANDEN
SLALOM
landen
stad van het platteland
landen
stad van het platteland
Renovatiewerken
CHASSEUR 0493 06 20 37
STEVENSSPORT
14
1564
Eerste start 10u45
PAK Vlaams Brabant
INDUSTRIEZONE "ROOSBERG" LANDEN
SAFETY FIRST
WARNING MOTORSPORT CAN BE DANGEROUS THEN SPECTACLE
© Johnny Champagne
TopSpeed
NISSAN
NISSAN Leuven
Brusselsesteenweg 33, 3020 Herent - 016 40 00 23 - nissan-leuven@gmsgroup.be

Art. 1 : Definitie van de divisies

Enkel wagens toegelaten met conventionele verbrandingsmotor (benzine of diesel, geen hybrides).

Divisie 1

Standaardwagens met minimum twee zitplaatsen naast elkaar en die strikt voldoen aan hun P.V.G. of het certificaat van overeenstemming afgeleverd door de constructeur.
Toegelaten wijzigingen : zie Art. 4 van divisie 1.

Divisie 2

Standaardwagens met minimum twee zitplaatsen naast elkaar die door toegestane wijzigingen niet beantwoorden aan de technische voorschriften van divisie 1
Toegelaten en verplichte wijzigingen : zie Art. 4 van divisie 2.

Divisie 3

Wagens met oorspronkelijk twee zitplaatsen naast elkaar die door toegestane wijzigingen niet beantwoorden aan de technische voorschriften van Divisie 1 en Divisie 2.
Groep B wagens met max. cilinderinhoud van 1600 cc (voor turbo motoren te vermenigvuldigen met het respectievelijke coëfficient)
Toegelaten wagens volgens FIA-lijst van alle ooit gehomologeerde wagens.
Toegelaten en verplichte wijzigingen : zie Art. 4 divisie 3.

Divisie 4

Wagens, al dan niet in serie gebouwd, die door toegestane wijzigingen niet beantwoorden aan de technische voorschriften van divisie 1, 2 en 3 zoals bvb. sportprototypes, kitcars, formulewagens.
Zijn verboden : karts en kartcrosswagens.

Wagens, die door ombouw en/of aandrijving niet kunnen ondergebracht worden in een andere divisie. Alle veiligheidsaspecten en reglementen moeten in acht genomen worden. Een rolkooi is niet verplicht.
Prekeuring voorafgaand aan de eerste werdstrijd is sterk aangeraden.
Toegelaten en verplichte wijzigingen : zie Art. 4 van divisie 4.
Bij twijfel over divisie en/of klasse-indeling kan de wedstrijdleider, na voorstel van de technische commissie en in overleg met de sportcommissie, beslissen om het betrokken voertuig in de voorziene divisie/klasse te plaatsen.

Zijn verboden : wagens aangedreven door LPG, aardgas en alle andere gassen.
Alles wat niet uitdrukkelijk toegelaten is per individuele divisie is verboden.
Zijn verboden : karts en kartcrosswagens.

Art. 2 Klasse indeling

Divisie 1	klasse 1	van	0	tot/met	1150 cc
	Klasse 2	van	1151 cc	tot/met	1400 cc
	Klasse 3	meer dan			1400 cc
Divisie 2	klasse 4	van	0	tot/met	1400 cc
	Klasse 5	meer dan			1400 cc
Divisie 3	klasse 6	van	0	tot/met	1150 cc
	Klasse 7	van	1151 cc	tot/met	1300 cc
	Klasse 8	van	1301 cc	tot/met	1750 cc
	Klasse 9	meer dan			1750 cc
Divisie 4	klasse 10	alle cilinderinhouden			

Art. 3 Technische controle

a. De technische controle van de wagen moet uitgevoerd zijn voor de eerste reeks met uitzondering voor pregekeurde wagens. Om de conformiteit van deze wagens te verzekeren zullen iedere wedstrijd maximum 12 wagens door loting aangeduid worden door de sport- en technische commissarissen van de wedstrijd om een keuring te ondergaan.
Het prekeuringsattest van alle pre-gekeurde wagens moet wel ter aftekening aangeboden worden op de technische controle voor elke wedstrijd.
b. Indien er na het bekomen van een prekeuringsattest een tweede zetel gemonteerd zou worden moet de piloot

zijn wagen spontaan aanbieden aan de technische controle van de eerstvolgende wedstrijd.

c. Indien de technische commissarissen van de wedstrijd vaststellen dat een voertuig zich in een staat bevindt die tegenstrijdig is met het geldend technisch autosportreglement moeten zij de wedstrijdleider hiervan onmiddellijk op de hoogte brengen en deze vaststelling schriftelijk bevestigen.

d. In samenspraak met de wedstrijdleider en het College van Sportcommissarissen kan door de technische commissie na de wedstrijd een eindnazicht plaatsvinden om zodoende de conformiteit na te zien.

De technische commissie kan 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 de 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 mogen en moeten aanwezig zijn: de piloot / eigenaar van de te controleren wagen, een mechanieker, een Sportcommissaris en de technische 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 adres en de plaats van het eventueel onderzoek: zie particulier reglement slalom.

Art 4 Toegelaten wijzigingen en verplichte aanpassingen

Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegestaan is verboden.
De bewijskracht van de gemonteerde onderdelen en/of conformiteit ervan ligt altijd bij de deelnemer.
Als ondersteuning kan beroep gedaan worden op officiële documenten.
Het instructieboekje van de fabrikant, de "auto-vraagbaak" of elk ander tot bewijs strekkend document, zal het voertuig vergezellen om getoond te worden bij elke vraag van een Technisch Commissaris of een Sportcommissaris.
Detailbemerkingen die geen enkele prestatiegerichte invloed hebben en niet toepasselijk zijn op veiligheidselementen, kunnen driemaal toegestaan worden zonder een wijziging van divisie met zich mee te brengen.
Deze bemerkingen worden genoteerd op de "Permanente Controlekaart" en worden bijgehouden door de Technische Commissie.
Piloten en/of wagens die met deze uitzondering aan de wedstrijd mogen deelnemen, kunnen na klacht van een andere deelnemer toch uitgesloten worden wegens "Niet Conform"

Divisie 1

Geen enkele wijziging aan het koetswerk en/of mechanische onderdelen is toegestaan, behalve:

- Koetswerk	(zie ook ATV Art 5-13) Toevoegen van spoilers (mogen niet buiten contouren van koetswerk komen) Asuitsnijding (afstand center wiel–spatbordboord) is verplicht standaard (tolerantie van 10mm toegestaan) Het geheel van de originele zetels moet behouden blijven, de voorste zetels mogen echter vervangen worden door het type kuipzetel met verplichte hoofdsteun.(Zie ook Alg. Tech. Voorschriften Art 5 - 28) Hoedenplank mag verwijderd worden.
- Velgen en banden Velgen	(zie ook ATV Art 5-3) vrij van materiaal en constructeur op voorwaarde dat deze de diameter, de breedte en de ET-waarden behouden van de oorspronkelijke of optionele afmetingen.

	Niettemin zal men in afwijking op dit artikel, enkel en alleen op de wagen andere velgen mogen monteren, indien dit gebeurt zonder enige andere wijzigingen aan het voertuig aan te brengen. Deze afwijking wordt, om praktische en economische redenen, toegestaan voor wagens met velgen tot maximum 15 duim en dit enkel en alleen in competitieverband.
Banden	Alleen banden met het keurmerk "E of DOT " zijn toegelaten. Hun afmetingen moeten voldoen aan het PVG van de auto. Indien geen PVG voorhanden is ligt de bewijskracht bij de piloot. Contact maken met het koetswerk of met mechanische onderdelen is onder alle omstandigheden verboden. De bandentool van Goca is van toepassing. (http://www.goca.be/nl/banden) Banden en velgen moeten in de oorspronkelijke ruimte van het spatbord van het koetswerk kunnen fungeren en mogen nooit buiten het spatbord komen (zie ook ATV Art 5-3) Onder dezelfde voorwaarden zijn "Street legal competition tyres" toegelaten. Competitiebanden, heropgegoten, retread of remould banden zijn verboden Hergroeven of insnijden is verboden De minimum groefdiepte volgens het Ministerie van Verkeer is 1,6 mm
- Ophanging	Schokdempers zijn vrij voor zover type, aantal en werkingsprincipe gerespecteerd worden. Schokdempers met uitwendig drukreservoir zijn verboden, behalve bij originele montage Alle bevestigingspunten moeten hun oorspronkelijke plaats en manier van montage behouden en mogen niet versterkt worden. Gedecentreerde en regelbare veerschotels zijn verboden. In hoogte regelbare veerbenen zijn verboden. Bovenste en onderste geboute verstevigingsstang is toegelaten. Veren zijn vrij doch de oorspronkelijke buitenste diameter is verplicht.
- Uitlaatsysteem	(zie ook ATV Art 5 - 24) Uitlaatsysteem moet origineel blijven met uitzondering van de laatste demper dewelke mag vervangen worden door een gelijkaardig type, met in acht name van de wettelijke geluidsnormen. De uitlaat moet achterwaarts gericht zijn.
- Stuurwiel	Vrij
- Bijgeplaatste koplampen	Vrij
- Reservewiel	Verplicht tenzij niet van toepassing
- Rolkooi/rolbeugel	Aangeraden

Divisie 2

Toegelaten en verplichte wijzigingen aan koetswerk en mechanische onderdelen :
Alle toegestane wijzigingen van Divisie 1

- Rolkooi	Verplicht (zie ATV Art 5-17)
- Koetswerk	Niet geïntegreerde bumpers mogen verwijderd worden.
- Binnenruimte	Achterste zetels, geluiddempende materialen en vloerbekleding mogen verwijderd worden.
- Open dak	Toegelaten. Eventuele glazen "Sunroof" moet vervangen worden door kunststof zijnde policarbonaat, lexan, makrolon, ….
- Motor	Cilinderinhoud mag dmv boring met een maximum van 0,6 mm toegepast worden op voorwaarde dat deze geen overschrijding van de cilinderinhoud (klasse) met zich meebrengt. Idem bij montage van natte cilinderbussen. Kleppen moeten de oorschronkelijke afmetingen behouden.
- Zuigers	Vrij
- Nokkenas	Aantal lageringen oorspronkelijk, bewerking en materiaal vrij.
- Carburator	Aanpassing van het debiet is toegelaten, zonder de luchtinlaat te beïnvloeden.
- Brandstofpomp	Een elektrische brandstofpomp mag in de kofferruimte geplaatst worden (zie ook Alg Tech Voorsch. Art 5-6)
- Luchtfilter	Oorspronkelijke behuizing verplicht. Luchtfilterelement vrij.
- Radiator	Plaats oorspronkelijk materiaal en afmetingen vrij
- Oliekoeler	Vrij. Montage buiten koetswerk alleen toegestaan indien de koeler niet uitsteekt buiten de algemene contouren van de wagen, gezien vanuit bovenaanzicht.
- Uitlaat	Vrij vanaf de uitgang van de uitlaatcollector. Uitlaat moet achterwaarts gericht zijn.
- Geluid	Moet voldoen aan de geldende wettelijke bepalingen (zie ook Alg Tech Voors. Art 5-24)
- Riemschijven/Riemen	Aantal oorspronkelijk, materiaal en afmetingen vrij

- Koppeling	Vrij. Oorspronkelijke bediening en aantal koppelingsschijven.
- Versnellingsbak	Verhoudingen vrij, aantal versnellingen oorspronkelijk
- Eindoverbrenging	Vrij. Sperdifferentiëel (ook progressief) toegelaten
- Ophanging	Materiaal en afmetingen van de veren vrij. Stabilisatiestangen mogen weggelaten, aangepast of toegevoegd worden
- Stuurinrichting	Verhouding vrij. Oorspronkelijk systeem moet behouden blijven
- Remmen	Materiaal, bevestiging en afmetingen vrij. Remdrukbegrenzer en remdrukbekrachtiger mogen ontkoppeld worden, doch niet verwijderd.
- Trommelremmen	Mogen vervangen worden door schijfremmen en omgekeerd
- Handrem	Hydraulisch werkende handrem toegelaten
- Banden	Vrij
- Velgen	Vrij. Maximum diameter mag met 2" vermeerderd of verminderd worden Maximale breedte volledige wielen tot 1150 cc 205 mm van 1150 cc tem 1400 cc 215 mm meer dan 1400 230 mm
- Spoorverbreders:	Gebruik alleen toegestaan in de Div 2,3 en 4. Een spoorverbreder is een metalen onderdeel dat dient om de spoorbreedte van de wagen aan te passen aan de breedte van het koetswerk (spatborden). Het mag nooit de bedoeling zijn de stuurgeometrie aan te passen of te wijzigen. De verbreder moet gemaakt zijn uit 1 stuk (type doorsteek). De maximale dikte is 10 mm aan elke zijde, behalve voor de wagens waarvoor men een homologatiefiche van de spoorverbreders kan voorleggen. Indien deze homologatiefiche geen breedte voorziet, is het maximum 22 mm. Bij gebruik van spoorverbreders zijn wielbouten verboden. Stalen draadstangen (diameter 12.8 mm) zijn verplicht. De te gebruiken wielmoer moet minimaal de draagkracht van de diameter van de draadstang hebben. (vb diameter draadstang = 12 mm, dan moet de moer minimaal 12 mm opgeschroefd kunnen worden). Samengestelde verbreders (systeem waarvan de verbreder apart op naaf geschroefd wordt – type zelfstandig) zijn verboden. De spoorverbreder moet dusdanig geconstrueerd zijn dat deze gecentreerd wordt op de naaf en eveneens de velg centreert, behalve bij gebruik van stalen wielmontage met draadstang minimaal 14 mm. Verbreders permanent bevestigd aan velg of naaf, worden aanzien deel uit te maken van het onderdeel waaraan deze zijn bevestigd. Slechts 1 verbreder per wiel toegelaten.

Divisie 3

Toegelaten en verplichte wijzigingen aan koetswerken en mechanische onderdelen :
Alle toegestane wijzigingen en verplichtingen van Div 1 en 2

- Koetswerk	De uiterlijke vorm van het koetswerk moet behouden blijven, behalve wat betreft de spatborden en de aerodynamische toevoegingen. De bumpers mogen verwijderd worden. Geen enkele wijziging mag aangebracht worden aan de bestuurdersruimte. Het materiaal van de deuren, de motorkap, het kofferdeksel (3de – 5de deur) en de delen van het koetswerk buiten de bestuurdersruimte zijn vrij, op voorwaarde dat ze hun oorspronkelijke vormen behouden. Modelwijziging van motorkap is alleen toegestaan wanneer de oorspronkelijke vorm herkenbaar blijft, het zicht van de piloot niet hindert en er nergens scherpe randen aanwezig zijn. Bevestiging en sluiting moeten oorspronkelijk zijn of dmv voor dit doel ontworpen onderdelen vervangen zijn. Wijzigingen aan het chassis of het zelfdragend koetswerk zijn verboden.
- Glasoppervlakken	De voorruit moet verplicht gelaagd zijn of bestaan uit policarbonaat of lexaan van minimum 4mm. Alle andere ruiten mogen vervangen worden door kunststof zijnde policarbonaat (min dikte 3mm). Lexan (en alle andere) min dikte 4mm. Alle vensters blijven verplicht, wel mogen ze vast gemonteerd worden. Schuifvensters Toegelaten in de voorste deuren.
- Bestuurdersruimte	Vrij. Er mogen nergens kwetsende randen of hoeken aanwezig zijn binnen het bereik van de piloot en de eventuele bijrijder. De schutborden tussen de bestuurdersruimte, het motorcompartiment en de koffer moeten van plaats, materiaal en vorm oorspronkelijk blijven en moeten een

	volledige afsluiting vormen van de ruimtes onderling.
- Batterij	Plaats en uitvoering vrij. Een stroomonderbreker is aangeraden.
- Motor	Deze moet verplicht merkgebonden zijn. De cilinderinhoud is vrij. Het aantal cilinders moet ongewijzigd blijven zoals toegepast in de oorspronkelijke montage voor het respectievelijke type voertuig. De motor moet ingebouwd zijn in de originele motorruimte. Er mogen geen draaiende motoronderdelen zichtbaar zijn .
- Versnellingsbak/Achterbrug	De oorspronkelijke manier van aandrijving (voor/achter/4x4) moet behouden blijven. De versnellingsbak moet gemonteerd blijven op de oorspronkelijke plaats. De verhoudingen zijn vrij.
- Ophanging	Het oorspronkelijke type van ophanging is verplicht. Het vervangen van onderdelen is toegestaan voor zover de werking niet verandert. Bevestigingspunten mogen aangepast worden voor zover deze de correcte afmetingen van de wielbasis niet veranderen. Schokdempers en veren zijn vrij
- Stuurinrichting	Vrij. Een niet oorspronkelijk stuurhuis moet afkomstig zijn van een erkende autoconstructeur.
- Wielen	Vrij
- Remmen	Vrij. Wel moet het voertuig uitgerust zijn met een hydraulisch systeem, met de voet bediend worden en remmen op de 4 wielen.
- Benzinetank	Inbouw in motorruimte is verboden. Een vervangende tank moet van brandvrij materiaal zijn en ontlucht worden naar buiten. De brandstoftank moet hermetisch afgesloten zijn van het uitlaatsysteem, ook als het om een oorspronkelijke montage gaat.
- Ruitenwisser/wasser	Verplicht op voorruit
- Uitlaat	Moet achterwaarts gericht zijn
- Spoorverbreders:	Gebruik alleen toegestaan in de Div 2,3 en 4. Een spoorverbreder is een metalen onderdeel dat dient om de spoorbreedte van de wagen aan te passen aan de breedte van het koetswerk (spatborden). Het mag nooit de bedoeling zijn de stuurgeometrie aan te passen of te wijzigen. De verbreder moet gemaakt zijn uit 1 stuk (type doorsteek). De maximale dikte is 10 mm aan elke zijde, behalve voor de wagens waarvoor men een homologatiefiche van de spoorverbreders kan voorleggen, indien deze homologatiefiche geen breedte voorziet, is het maximum 22 mm. Bij gebruik van spoorverbreders zijn wielbouten verboden. Stalen draadstangen (hardheid 12.8) zijn verplicht. De te gebruiken wielmoer moet minimaal de draagkracht van de diameter van de draadstang hebben. (vb diameter draadstang = 12 mm, dan moet de moer minimaal 12 mm opgeschroefd kunnen worden). Samengestelde verbreders (systeem waarvan de verbreder apart op naaf geschroefd wordt – type zelfstandig) zijn verboden. De spoorverbreder moet dusdanig geconstrueerd zijn dat deze gecentreerd wordt op de naaf en eveneens de velg centreert, behalve bij gebruik van stalen wielmontage met draadstang minimaal 14 mm. Verbreders permanent bevestigd aan velg of naaf, worden aanzien deel uit te maken van het onderdeel waaraan deze zijn bevestigd. Slechts 1 verbreder per wiel toegelaten.

Divisie 4

Specifieke technische voorschriften
- Het Algemene Technisch reglement is van toepassing.
- De geluidsnormen moeten gerespecteerd worden.
- Alle wijzigingen van Div 1, 2 en 3 zijn toegestaan.

Technische keuring
Alle wagens waarmee men in Div 4 aantreedt, zullen op een prekeuring of op de Technische Controle, voorafgaand aan de wedstrijd, gekeurd worden. De Technische Commissie zal nagaan of de voertuigen voldoende veilig zijn en aan alle voorschriften voldoen.
Het aanbieden op een prekeuring voor de eerste wedstrijd is ten stelligste aangeraden. Dit zal de goedkeuring van het voertuig op wedstrijden vergemakkelijken.
Indien met het voertuig reeds werd deelgenomen aan snelheidswedstrijden of slaloms, die onder een officiële autosportfederatie werden ingericht, is het sterk aangeraden dat deelnemers volgende zaken kunnen aantonen, zowel op de prekeuringen als op de controles voor de wedstrijd.
- 3 officiële uitslagen behaald met het betreffend voertuig

- Foto's die deze deelname bevestigen
- De permanente controlekaart van het lopende of de voorgaande jaren
- Het technisch reglement van toepassing op deze verreden wedstrijden

Eens goed bevonden zal het voertuig aanvaard worden op alle volgende slaloms van het lopende jaar, tenzij het voertuig wijzigingen heeft ondergaan sinds de vorige keuring.

Technische voorschriften

- Rolkooi	Voor open wagens is een zespuntsrolkooi sterk aangeraden. De montage hiervan is niet altijd mogelijk, daarom moeten open wagens voldoen aan de ATV (Art 5-17-a) bedoeld voor cabrio's in Div 1. Bijkomend, indien er geen voorruit met schokbestendige omlijsting aanwezig is, moet het hoogste punt van de rolkooi/beugel 50mm boven de helm van de bestuurder uitsteken.
- Veiligheidsgordel	Minimaal driepuntsgordel is verplicht. Een harnas is sterk aanbevolen.
- Koetswerk	De deuren moeten hun oorspronkelijke sloten, scharnieren en deurkrukken behouden, behalve bij het ontbreken van deuren door de constructiemethode De bodemplaat die deel uitmaakt van het zelfdragend koetswerk mag geenszins verwijderd worden tussen vooras en achteras, of verlicht worden.
- Glasoppervlakken	Voor-, zij- en achterruit bij gesloten wagens moeten voldoen aan Art 5-13 ATV indien deze in de oorspronkelijk configuratie aanwezig waren. Bij open wagens met een constructiemethode zonder voor-, zij- of achterruit moet het zicht naar buiten voldoende gevrijwaard zijn.
- Banden en velgen	Ook bij open wagens moeten banden minstens voor 1/3 van hun omtrek overkapt zijn, uitgezonderd voor formulewagens.
- Stuurinrichting	Deze moet een stevige en betrouwbare constructie vormen.
- Remsysteem	Door de voet bediend en remmen op de 4 wielen.
- Identificatie piloot	Bij voertuigen zonder spatborden en/of deuren moeten naam en startnummer toch duidelijk zichtbaar zijn aan weerszijden van het voertuig.
Spoorverbreders:	Gebruik alleen toegestaan in de Div 2,3 en 4. Een spoorverbreder is een metalen onderdeel dat dient om de spoorbreedte van de wagen aan te passen aan de breedte van het koetswerk (spatborden). Het mag nooit de bedoeling zijn de stuurgeometrie aan te passen of te wijzigen. De verbreder moet gemaakt zijn uit 1 stuk (type doorsteek). De maximale dikte is 10 mm aan elke zijde, behalve voor de wagens waarvoor men een homologatiefiche van de spoorverbreders kan voorleggen, indien deze homologatiefiche geen breedte voorziet, is het maximum 22 mm. Bij gebruik van spoorverbreders zijn wielbouten verboden. Stalen draadstangen (handheid 12.8) zijn verplicht. De te gebruiken wielmoer moet minimaal de draagkracht van de diameter van de draadstang hebben. (vb diameter draadstang = 12 mm, dan moet de moer minimaal 12 mm opgeschroefd kunnen worden). Samengestelde verbreders (systeem waarvan de verbreder apart op naaf geschroefd wordt – type zelfstandig) zijn verboden. De spoorverbreder moet dusdanig geconstrueerd zijn dat deze gecentreerd wordt op de naaf en eveneens de velg centreert, behalve bij gebruik van stalen wielmontage met draadstang minimaal 14 mm. Verbreders permanent bevestigd aan velg of naaf, worden aanzien deel uit te maken van het onderdeel waaraan deze zijn bevestigd. Slechts 1 verbreder per wiel toegelaten.

Art 5 Algemene Technische Voorschriften (ATV)

1. Minimum gewichten

Div 1	Volgens PVG of gelijkaardig document	
Div 2	tot 1150 cc	640kg
	van 1151 cc tem 1400 cc	720kg
	meer dan 1400 cc	800kg
Div 3	tot 1150 cc	600kg
	van 1151 cc tem 1300 cc	635kg
	van 1301 cc tem 1750 cc	675kg
	meer dan 1750 cc	735kg
Div 4	Niet van toepassing	

2. Turbo's en andere drukvullingen

Cilinderinhoud x 1,7. In Div 1 en 2 moeten alle drukvullingen strikt oorspronkelijk blijven. In Div 3 en 4 mogen turbo,s gemonteerd worden, ook wanneer het oorspronkelijke model niet met een turbo uitgerust is. Restrictor van maximum 32mm toegestaan. Alle voorbereidende werkzaamheden voor verzegeling moeten voor de Technische Controle uitgevoerd volgens bijlage.

3. Banden en velgen

- Banden en velgen moeten altijd minstens voor 1/3 van de omtrek overkapt zijn. Banden mogen nooit buiten de spatborden van het voertuig uitsteken. Per as moeten de wielen van hetzelfde type en materiaal zijn. Slicks, het her- of bijgroeven van banden is toegestaan, behalve in divisie 1.
- Velgen mogen geen barsten vertonen en moeten zuiver zijn bij het aanbieden op de technische controle.
- De wielbouten moeten altijd minstens evenveel schroefdraad benutten als de diameter van de bout/moer. Alle voorziene wielbouten/moeren moeten gemonteerd zijn. Velgen met centrale moeren moeten geborgd worden d.m.v. split- of veiligheidspinnen.

4. Batterij en stroomonderbreker.

De batterij moet stevig en permanent bevestigd worden. De stroomgevende pool moet afgedekt zijn door een degelijk isolerend beschermkapje (kleefband niet toegelaten). Indien de batterij niet op de originele plaats staat moet deze volledig afgeschermd zijn met een elektrisch isolerend, zuurbestendig en corrosievrij materiaal. Dezelfde verplichting geldt ook indien de batterij zich op de oorspronkelijke plaats bevindt in dezelfde ruimte als de branstoftank en/of bijgeplaatste benzinepomp. De plus-kabel van de batterij mag niet tussen het koetswerk en de rolkooi gemonteerd worden en dient op een vakkundige manier bevestigd te zijn. Benzineleidingen en elektrische leidingen moeten minimum 100mm uit elkaar gemonteerd worden. Een stroomonderbreker wordt sterk aangeraden in divisie 3 en 4. Deze moet alle stroom- en spanningscircuits onderbreken.

5. Brandblusser

1 kg poedervulling verplicht. De vast gemonteerde brandblusser moet een geldigheidscertificaat hebben, voldoen aan de wettelijke normen en in volkomen bedrijfsvaardige staat zijn. De (ingeklopte) fabricagedatum mag geen 6 jaar oud zijn. Indien de fabricagedatum werd verwijderd of onleesbaar is geworden is het blusapparaat niet meer geldig en dient het te worden vervangen. Bevestiging in de originele houder, extra bevestiging toegelaten (uitgezonderd kleefband). Plaatsing onder de vensterlijn verplicht en op een gemakkelijk te bereiken en goed in het oog springende plaats. Het wegnemen voor gebruik mag niet langer dan 10 seconden in beslag nemen.

6. Brandstofleidingen en brandstofpomp

Brandstofleidingen gemonteerd in de bestuurdersruimte moeten uit brandvrij materiaal vervaardigd zijn en zonder verbindingen. De bevestiging moet permanent zijn en de leidingen mogen zich niet tussen de rolbeugel/kooi en het koetswerk bevinden. Tevens moeten deze leidingen gelegd worden op minimum 100 mm van de elektrische leidingen.
In divisies 2 en 3 mag de brandstofpomp in de kofferruimte gemonteerd zijn maar deze moet dan hermetisch afgesloten zijn van de bestuurdersruimte en van het uitlaatsysteem. In divisie 3 mag de benzinepomp gemonteerd worden tegen het schutbord dat de bestuurdersruimte van de koffer afschermt op voorwaarde dat dit schutbord een volledige afscherming vormt.

7. Brandstoftank

In divisie 1 en 2 moet de brandstoftank oorspronkelijk zijn. In divisie 3 en 4 is deze vrij op voorwaarde dat deze zich niet in de motorruimte bevindt. Indien de oorspronkelijke brandstoftank niet meer aanwezig is, moet de vervangende tank van brandvrij materiaal zijn, ontlucht worden naar buiten en op een doeltreffende en permanente manier bevestigd zijn (elastische materialen zijn verboden). Indien de tankontluchting niet oorspronkelijk is, moet het hoogste punt van de ontluchting minstens 50mm boven het hoogste punt van de tank gemonteerd worden en mag niet in de bestuurdersruimte uitmonden. De vuldop van een brandstoftank welke in de koffer geplaatst is, mag geen ontluchting hebben. Tevens dienen in het laagste punt van de koffer ontluchtingsgaten naar buiten aanwezig zijn. De brandstoftank moet hermetisch afgesloten zijn van het complete uitlaatsysteem

8. Bumper

De bumpers mogen in geen geval vervangen worden door verstevigingen. Originele voor- en achterbumper verplicht in divisie 1.

9. Carterontluchting

Deze mag niet vrij op de grond zijn gericht. Indien de originele carterontluchting niet behouden is moet zij afgeleid zijn naar een opvangtank met een minimum inhoud van 1 liter. Deze opvangtank dient stevig, met brandvrij materiaal, bevestigd te zijn en voorzien van een ontluchting. De opvangtank moet van onbrandbaar materiaal zijn en de plaatsing in de bestuurdersruimte is niet toegelaten.
Opvang- en ontluchtingspunt van de opvangtank moeten het hoogste punt van de tank zijn.

10 Deuren

Deuren moeten hun originele klinken, scharnieren en sloten behouden. Openen moet kunnen gebeuren zonder gebruik van gereedschap 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 de 3e of 5e deur) moeten gedurende de hele duur van de wedstrijdgedeelten aanwezig zijn op hun originele plaats.

11. Hermetische afdichtingen

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

12. Identificatie piloot

Naam van de piloot dient op de spatborden van de wagen te worden aangebracht. De lettertekens moeten een minimum hoogte hebben van 40 mm en een breedte van 10 mm. Deze identificatie dient verplicht aangebracht met de door VAS of ASAF ter beschikking gestelde zelfklevers en dit aan beide zijden van de wagen.
De namen van de piloten mogen bijkomend aangebracht worden op de achterste zijruiten in witte letters met een minimum hoogte van 5 centimeter. Elke wagen die aan de technische keuring vóór de wedstrijd wordt aangeboden dient voorzien te zijn van startnummers. Een wagen die aan de start van een reeks wordt aangeboden zal op de twee voorste deuren duidelijk zichtbaar de startnummers van de betrokken deelnemer dragen.
Indien de nummers van een andere deelnemer geheel of gedeeltelijk leesbaar zijn, dan zal de start geweigerd worden. De startnummers zullen zwart van kleur zijn op een witte ondergrond en een minimum hoogte hebben van 28 cm.

13 Koetswerk

a. Wijzigingen aan het koetswerk.

Geen enkel mechanisch deel mag buiten het koetswerk komen. Het koetswerk mag nergens uitstekende delen, scherpe hoeken of kanten vertonen.
De achteruitkijkspiegels mogen verwijderd of dichtgeplooid worden in alle divisies, hoedenplank mag verwijderd worden.
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.
Indien de wagen uitgerust is met een "sunroof" of schuifdak moet dit tijdens de wedstrijdgedeelten gesloten zijn.
In divisie 1 moet een splinterfolie aangebracht worden op de binnenzijde van de sunroof.
Glazen daken ("sunroof" of schuifdak) moeten in divisie 2 en 3 vervangen worden door een splintervrij acrylglas type Polycarbonaat (geen plexiglas).
Cabrio's zijn toegelaten. Zij moeten in bijzonderheid voldoen aan Art.5.17 van het technisch reglement.
De originele binnenspatborden mogen verwijderd worden (enkel voor divisie 3)

b. Bijgevoegd gewicht

Bijgevoegd gewicht is toegelaten voor zover het is samengesteld uit metalen platen, die stevig vastgemaakt zijn door middel van bouten of lassen. Het reservewiel mag gebruikt worden als bijkomend gewicht, maar dient eveneens vastgemaakt te zijn. Ingeval het bijgeplaatst gewicht verwijderbaar is, dient er een verstevigingsbout voorzien van een boring aanwezig te zijn zodat er een verzegeling kan aangebracht worden.

c. Weging

Een weegschaal dient 's morgens tijdens de technische controle ter beschikking te zijn. Wegingen moeten plaats vinden tijdens de wedstrijd, bij aankomst na een reeks, vooraleer de wagen in het wagenpark wordt geplaatst.
Indien een eerste non-conformiteit wordt vastgesteld bij de aankomst van een reeks, wordt het resultaat van die reeks geannuleerd. Indien tijdens dezelfde wedstrijd een tweede non-conformiteit wordt vastgesteld, zal de overtreder bestraft worden met een nulresultaat voor de wedstrijd. Dit nulresultaat dient verplicht mee te tellen in de berekening van het kampioenschap.

14. Motorkap en kofferdeksel

Indien de originele scharnieren of sluitingen niet behouden zijn, dienen motorkap en/of kofferdeksel op de vier hoeken voorzien te zijn van veiligheidssluitingen. Het openen moet kunnen gebeuren zonder gebruik van

gereedschap binnen een tijdspanne van 30 sec. In divisie 3 mogen motorkap en kofferdeksel uit een ander materiaal vervaardigd zijn dan de oorspronkelijke.

15. Persoonlijke uitrusting piloot en eventuele bijzitter

Het dragen van een helm die aangepast is aan de autosport, is verplicht als de wagen in beweging is. De staat van de helm mag niet afwijken van de oorspronkelijke staat (geen herschildering, geen bijgemaakte gaten, geen vervorming binnenin). Het vizier moet volledig vrij blijven van publiciteit van welke aard ook met uitzondering van een band van 2 centimeter hoogte aangebracht aan de bovenzijde van het vizier. Aanbrengen van meer dan de toegelaten publiciteit heeft startweigering of desgevallend buitenkoersstelling tot gevolg. De helm moet een herkenbaar keuringslabel hebben.
De piloot alsook zijn eventuele bijrijder dienen uitgerust te zijn met een overall die aangepast is aan de autosportcompetitie. Een brandvrije overall FIA norm 86 is aangeraden. Een overall in katoen is toegestaan. Deze moet uit één stuk bestaan en gesloten zijn aan de hals, de polsen en de enkels.
De persoonlijke uitrusting moet tijdens de technische controle getoond worden.

16. Remleidingen

Remleidingen die het laagste deel van de onderbouw vormen moeten extra beschermd worden. Indien remleidingen door de bestuurdersruimte lopen moeten ze op de plaats van de doorgangen naar het bestuurderscompartiment beschermd zijn door doorvoerrubbers.
De remleidingen mogen niet tussen de rolbeugel/rolkooi en het koetswerk gemonteerd worden.
Enkel geschroefde metalen koppelingen en verbindingen zijn toegelaten met uitzondering van bi-konische koppelingen. Enkel gehomologeerde remdrukregelsystemen worden toegelaten, homologatie dient door de deelnemer bewezen te worden.

17. Rolkooien : Voor afbeeldingen, bevestigingen en schetsen, zie bijlage 3 van het VAS Sportreglement .
Ingeval er verlichte voordeuren gemonteerd worden is een buis tussen hoofd- en voorbeugel verplicht. Deze dienen te voldoen aan schets 253/8/9/10/11 van de bijlage 3 van het VAS Sportreglement. Deze buizen dienen gelijk aan het aantal voorzetels toegepast.

a. Rolkooien voor bestaande voertuigen

1. Rolkooi verplicht voor alle voertuigen in divisie 2 en 3. Beugel verplicht voor open wagens van divisie 4 en aan te raden voor cabrio's. Niet noodzakelijk indien men in het bezit is van een FIA homologatiefiche.
   Voor wagens met een gesloten koetswerk in divisie 1 is een rolkooi of een rolbeugel aangeraden maar niet verplicht. Indien een divisie 1 wagen toch met een rolkooi zou zijn uitgerust moet de rolkooi voldoen aan de eigenschappen zoals in dit artikel beschreven. Cabrio's in divisie 1 moeten voorzien zijn van een standaard rolbeugel of van een bijgeplaatste rolbeugel die voldoet aan onderhavig Art. 5.17. Bij het aanbieden aan de start en bij het afleggen van het parkoer mag het hoogste punt van de helm van de piloot niet uitsteken boven de denkbeeldige lijn die het hoogste punt van de rolbeugel verbindt met het hoogste punt van het koetswerk boven de voorruit. Het systeem moet zichtbaar zijn op een technische keuring.
2. Diagonaalsteun verplicht.
3. Een uitbreiding van de rolkooi naar de veerpoten toe en een verstevigingsbaar tussen de veerpoten is toegelaten.
4. De rolkooi moet gemaakt worden uit naadloze stalen buis van minimum 38 millimeter doorsnede en 2 millimeter dik, volgens de FIA-norm.
5. Bochten mogen geen plooiribbels vertonen.
6. Laswerk moet uitgevoerd worden volgens de regels van de kunst.
7. De beugels van de rolkooi moeten zo nauw mogelijk de omtreklijnen van het koetswerk volgen.
8. Voorbeelden rolkooi: zie bijlage "schetsen".
9. Kreukelzones moeten bewaard blijven.
10. Rolkooien in aluminium en andere lichtmetalen zijn verboden.
11. Waar de montagevoet op het koetswerk van het voertuig wordt gelast of gebout dient een versterkingsplaat gelast te worden met een dikte van 3 millimeter en een oppervlakte van 120 cm2. Voor de achterste steunbuizen bedraagt deze oppervlakte 60 cm2, de plaat moet eveneens 3 millimeter dik zijn.
12. De montagevoet moet aan het koetswerk gelast worden zoals aangegeven in de bijlage 'schetsen'.
13. Bij geboute kooien moeten contraplaten 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 ISOnorm 8.8.

b. Rolkooien voor nieuwe voertuigen

De rolkooi is verplicht voor alle voertuigen in divisie 2, 3 en de gesloten wagens van divisie 4 en moet voldoen aan onderstaande voorwaarden. Bij het in- en uitstappen moet de piloot zo weinig mogelijk hinder ondervinden van deze constructie.
Voor divisie 1 : zie Art. 5.17 a1. Een rolkooi geplaatst in een nieuw voertuig van divisie 1 moet voldoen aan Art. 5.17 b.

Definitie

De rolkooi is een structureel raamwerk bestaande uit een hoofd- 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 (zie o.a. schets 253-1 en 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.

c. Rolkooien voor voertuigen dewelke door uitvoering onmogelijk de voorgeschreven reglementering van 5.17a of 5.17b kunnen realiseren

Alle voertuigen onderhevig aan 5.17c moeten verplicht een prekeuring ondergaan voor de 1ste wedstrijd waar het voertuig aan deelneemt en waar speciaal op de constructie zal gelet worden. Alle gebruikte materialen, gebruikte schema's en de montage moeten minimaal voldoen aan de voorschriften van 5.17a of 5.17b.

18 Rubberleidingen

Deze leidingen die bvb. olie- of water doorvoeren, moeten in de bestuurdersruimte voldoende bescherming geven aan de inzittenden bij eventuele lekken. Dit kan door het gebruik van speciaal voor dit doel ontworpen leidingen of overkappingen. Er mogen zich in de bestuurdersruimte geen verbindingen bevinden.

19. Ruitenwisser en ruitensproeier

De deelnemende wagens dienen uitgerust met een degelijk werkende ruitenwisser en sproeier op de voorruit (nvt op open wagens zonder voorruit).

20. Schokdemper

Merk en type zijn vrij (specifiek aan divisie)

21. Spoilers

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

22. Trekogen

Alle wagens moeten aan voor- en achterzijde uitgerust zijn met een ringvormig trekoog met een minimum opening van 50 millimeter, bij voorkeur geschilderd in een van het koetswerk afstekende kleur.
Trekogen moeten zichtbaar en binnen handbereik gemonteerd worden. Indien het origineel door de constructeur gemonteerd trekoog goed bereikbaar is en niet in strijd is met de bepalingen vermeld onder de rubriek "koetswerk" mogen deze 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).

23. Tussenschotten

Tussen koffer, brandstoftank, motor en bestuurdersruimte moeten tussenschotten aangebracht worden en dit in brandvrij materiaal. Doorvoerrubbers zijn verplicht voor alle leidingen die door deze schotten lopen. Schotten moeten hermetische afsluitingen tussen de diverse compartimenten waarborgen.

24. Uitlaatsysteem

Achteruitlaat: Uitlaatopening mag maximum 10 centimeter buiten de grenslijn van het koetswerk uitsteken.
Zijuitlaat: Enkel toegelaten in divisie 4.
Deze moet zich bij voorkeur aan de linkerkant (rijrichting) van de wagen bevinden en mag max. 50 mm buiten de omtrek van de wagen uitsteken. De uitmonding van de zijuitlaat moet liggen achter de denkbeeldige middellijn tussen de voor- en achteras.

Geluid : 1 geluidsdemper verplicht. De maximum toegelaten geluidsgrens is deze zoals bepaald door de wettelijke reglementering. De manier van meting gebeurt volgens clausule H Milieucharter 4 van de Algemenen Voorschriften.
Overschrijding ervan zal startweigerig of uitsluiting tot gevolg hebben.

25 Veiligheidsharnas

Een veiligheidsharnas is verplicht voor divisie 2 en 4 (minimum 3 bevestigingspunten) en divisie 3 (minimum 4-puntsgordel). Indien er een bijzitter aan boord van de wagen is moet deze eveneens voldoen aan dezelfde reglementering van de piloot.

26. Voorruit en glasoppervlakken

De voorruit moet in gelaagd glas zijn voor alle wagens behalve bij oldtimers die ingeschreven zijn voor gebruik op de openbare weg en die kunnen deelnemen in divisie 1.
Het zicht moet naar alle zijden gevrijwaard blijven en het zicht van buitenaf moet mogelijk zijn door de voorruit en de ruiten van de voorste zijdeuren.
Indien zij- of achterruiten door een ander transparant materiaal vervangen worden moet de materie minimum 3 millimeter dik zijn.
Op de voorruit mag enkel aan de bovenzijde een strook van maximum 120mm afgedekt zijn, op de achterruit is publiciteit toegestaan indien zij is aangebracht op een transparante ondergrond. Zoniet is enkel een strook van maximum 100mm bovenaan of onderaan toegestaan. In elk geval moet ruim voldoende zicht door zowel de voor- als de achterruit gevrijwaard blijven.
De zijruiten van de voorste deuren moeten vrij van publiciteit zijn.
In divisie 3 en 4 mag de voorruit bestaan uit polycarbonaat van minimum 4 mm. dik.
Het is aan te bevelen om op de zijruiten een transparante en kleurloze safety-folie aan te brengen.
Bij open wagens zonder zijruiten moet er aan de kant van alle inzittenden een veiligheidsnet worden aangebracht. Indien dit niet mogelijk is moeten de inzittenden hun buitenarm met een riem vastmaken zodat deze niet voorbij het koetswerk naar buiten kan. Het is toegelaten te starten met de zijruiten op 1/4 geopend.

27. Wielbasis

De oorspronkelijke wielbasis is verplicht. De spoorbreedte in divisie 3 mag nooit kleiner zijn dan de oorspronkelijke.

28. Zetels

Kuipzetels zijn toegelaten (ook voor divisie 1) ongeacht hun gewicht en vorm. De zetels die tijdens de wedstrijd gebruikt worden door de piloot en de eventuele bijzitter moeten voorzien zijn van een integraalhoofdsteun of een hoofdsteun zoals door de constructeur voorzien. De zetels moeten degelijk worden bevestigd ook al zijn er originele onderstellen gebruikt. Vervangende zetels en hun onderstellen volgens FIA normen zijn sterk aanbevolen. De zetels moeten degelijk worden bevestigd. Indien de oorspronkelijke bevestigingen en steunen worden verwijderd moeten de vervangende onderdelen ofwel door de fabrikant voor dat doel goedgekeurd zijn, ofwel aan bijlage 3 van het VAS Sportreglement (fig. 253-65) voldoen. De steunen moeten aan het chassis worden vastgemaakt via minstens 4 bevestigingspunten per zetel door middel van bouten van M8 of M10 en voorzien zijn van een contraplaat van minimum 40 cm2 met een minimumdikte van 3 millimeter voor staalplaat en 5 millimeter voor een lichtmetalen plaat. Indien geleide rails gebruikt worden moeten dat de originele zijn van het voertuig of van de zetel. 'Speling' op de rails moet minimaal zijn. De zetels moeten aan de rails of de steunen bevestigd worden met 4 bouten van minimum M8 (2 voor en 2 achter) en dit op de daarvoor voorziene bevestigingspunten. Op de zetels mag geen enkele overschreden vervaldatum zichtbaar zijn.

NOTITIES

.....

.....

.....

.....

.....

OMOLOGATO®
"...honouring the past by racing into the future"
OMOLOGATO.BE - OMOLOGATO.NL
Van Oers Group
Energielaan 18
2950 Kapellen
sales@vanoers.be

driveIT

Your wingman in the cloud

IT oplossingen voor elke KMO met groeiambities

Drive IT
Dikberd 34 D1
Herentals
014-434552
www.drive-it.be

Partner van de VAS

WE PROTECT YOUR FUTURE

GESPECIALISEERD IN

KMO | TRANSPORT | BOUW | BUSSEN | SCHEEPVAART | SPORT

Ga naar **www.dhondt-insurance.com**
& ontdek al onze producten.

D'HONDT INSURANCE
we protect your future.

D'HONDT INSURANCE
info@dhondt-insurance.com
www.dhondt-insurance.com