



BELGISCH KAMPIOENSCHAP REGULARITY RALLY'S VHRS (Véhicule Historique de Régularité Sportive) 2024 SPORTIEF REGLEMENT

ALGEMENE PRINCIPES.....	8
1. ALGEMENE BEPALINGEN VAN DE KAMPIOENSCHAPPEN	8
1.1 TOEPASSING.....	8
1.2 OFFICIELE TAAL	9
1.3 INTERPRETATIE.....	9
1.4 DATUM VAN TOEPASSING.....	9
2. DEFINITIES.....	10
2.1 BEGIN VAN DE WEDSTRIJD	10
2.2 ADDENDUM.....	10
2.3 MEDEDELING	10
2.4 CONTROLEZONE	10
2.5 BEMANNING.....	10
2.6 BESLISSING.....	10
2.7 FIA.....	10
2.8 EINDE VAN DE WEDSTRIJD	11
2.9 ETAPPE	11
2.10 MEDIAZONE.....	11
2.11 NEUTRALISATIE	11
2.12 NOTIFICATIE	11
2.13 GESLOTEN WAGENPARK	11
2.14 VERBODEN ASSISTENTIE.....	11
2.15 VERKENNING	11
2.16 TIJDSHEMA VAN DE VERKENNINGEN	11
2.17 HERGROEPERING.....	12
2.18 VERBINDINGSSECTIE.....	12
2.19 SECTIE VAN DE RALLY.....	12
2.20 ASSISTENTIE.....	12
2.21 KLASSEMENTSPROEF / REGULARITY TEST (RT).....	12
2.22 "SUPERSPECIAL"PROEF / "SHOWPROEF"	12
2.23 TEAM	12



RACB VHRS – 2024 – Sportief Reglement

2.24	CONTROLEBOEKJE	12
2.25	TECHNISCHE ZONE.....	12
2.26	AFWIJKING.....	12
2.27	OUVREUR - VERKENNINGSWAGEN.....	12
2.28	RONDKOERS.....	13
2.29	DEELNAME.....	13
2.30	UITSLAG	13
2.30	DISKWALIFICATIE	13
KAMPIOENSCHAPPEN EN PUNTEN		13
3.	VEREISTEN VOOR DE KAMPIOENSCHAPPEN	13
3.1	TOEKENNING VAN DE PUNTEN.....	13
3.2	KALENDER.....	14
3.3	AANTAL RESULTATEN VOOR HET EINDKLASSEMENT VAN HET KAMPIOENSCHAP	14
4	EX-AEQUO VAN EEN KAMPIOENSCHAP	14
4.1	PILOTEN EN COPILOTEN.....	14
5	KARAKTERISTIEKEN VAN DE RALLY	15
5.1	CONFIGURATIE VAN DE RALLY	15
5.2	PROGRAMMA VAN DE RALLY'S.....	15
5.3	RESPECT VAN HET OFFICIEEL PARCOURS EN HET SPORTPROGRAMMA.....	16
5.4	KEUZE VAN HET PARCOURS	16
OFFICIELEN		16
6	OFFICIËLEN EN AFGEVAARDIGDEN	16
6.1	SPORTCOMMISSARISSEN.....	16
6.2	AFGEVAARDIGDEN RACB SPORT	17
6.3	VERANTWOORDELIJKE RELATIE DEELNEMERS (CRO).....	18
TOEGELATEN WAGENS.....		18
7	TOEGELATEN WAGENS.....	18
7.1	Homologatiejaar	18
7.2	Voertuigenklassen	19
BANDEN EN WIELEN		19
8	ALGEMEEN.....	19
8.1	GEGOTEN BANDEN	19
8.2	BEHANDELING VAN DE BANDEN	19
8.3	VELGEN	19
8.4	ASFALTBANDEN.....	20



RACB VHRS – 2024 – Sportief Reglement

8.5	ASFALT BAND VOOR SNEEUW	20
8.6	TYPE VAN BANDEN DAT GEBRUIKT MAG WORDEN.....	20
8.7	CONTROLES.....	20
8.8	RESERVEWIELEN	20
MECHANISCHE ELEMENTEN.....		20
9	MECHANISCHE COMPONENTEN	20
9.1	VERVANGING VAN DE MOTOR	20
9.2	ON-BOARD CAMERA'S.....	21
9.3	TRACKINGSYSTEEM.....	21
9.4	BIJKOMENDE LAMPEN VOORAAN	21
STANDAARDDOCUMENTEN EN TERMIJNEN		21
10	STANDAARDDOCUMENTEN VOOR HET VHRS-KAMPIOENSCHAP	21
10.1	ALGEMEENHEDEN	21
10.2	ROADBOOK.....	22
10.3	CONTROLEBOEKJE	22
VERZEKERING		23
11	DEKKING VAN DE VERZEKERING.....	23
11.1	OMSCHRIJVING VAN DEKKING VERZEKERING:.....	23
11.2	DEKKING VAN DE BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID	23
11.3	UITSLUITING VAN DEKKING	24
INSCHRIJVINGEN		24
12	INSCHRIJVINGSPROCEDURE	24
12.1	AFGIFTE VAN DE INSCHRIJVINGSFORMULIEREN	24
12.2	WIJZIGINGEN TEN AANZIEN VAN HET INSCHRIJVINGSFORMULIER	24
12.3	TOELATING VAN DE ASN	24
12.4	VERANDERING VAN DEELNEMER EN/OF LEDEN VAN DE BEMANNING	24
12.5	INSCHRIJVING DEELNEMERS EN/OF LEDEN VAN DE BEMANNING	25
13	DATUM SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN.....	25
13.1	RESPECT VOOR DE DATA VAN DE SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN	25
14	INSCHRIJVINGSRECHT.....	25
14.1	AANVAARDING VAN DE INSCHRIJVING.....	25
14.2	TERUGBETALINGEN HET INSCHRIJVINGSGELD	25
14.3	GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD.....	25
15	KLASSEN.....	25
15.1	VERANDERING VAN KLASSE.....	25



IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN	26
16 TOEKENNING NUMMERS.....	26
17 WEDSTRIJDNUMMERS.....	26
17.1 ALGEMEEN.....	26
18 PUBLICITEIT.....	26
18.1. TOEGELATEN PUBLICITEIT.....	26
18.2 VERPLICHTE PUBLICITEIT	26
18.3 FACULTATIEVE PUBLICITEIT VAN DE ORGANISATOREN	26
18.4 IDENTIFICATIE EN PUBLICITEIT VAN HET KAMPIOENSCHAP.....	27
ADMINISTRATIEVE EN TECHNISCHE KEURING	27
19 ADMINISTRATIEVE KEURING	27
19.1 TIMING.....	27
19.2 GEVRAAGDE DOCUMENTEN.....	27
20 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START VAN HET COMPETITIEVE GEDEELTE VAN DE RALLY	28
20.1 ALGEMEENHEDEN	28
20.2 TIMING.....	29
21 VERIFICATIES TIJDENS DE RALLY	29
21.1 BIJKOMENDE CONTROLES	29
21.2 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE DEELNEMER	29
22 EINDNAZICHT	29
22.1 EIND GESLOTEN WAGENPARK	29
22.2 SELECTIE VAN DE VOERTUIGEN	30
VERKEERSREGLEMENT	30
23 GEDRAGSCODE	30
23.1 ALGEMEEN.....	30
23.2 OVERDREVEN SNELHEID GEDURENDE DE RALLY / WEGCODE	31
VERKENNINGEN.....	32
23 VERKENNINGEN IN VHRS65.....	32
23.1 BEPERKINGEN VAN DE VERKENNINGEN.....	32
23.2 WERKING VAN DE VERKENNINGEN.....	32
24 VERKENNINGEN IN VHRS50.....	33
24.1 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE.....	33
START EN HERSTART.....	33
25 PROMOTIONELE ACTIVITEITEN.....	33
26 CEREMONIELE.....	33



27	START VAN DE RALLY	34
27.1	STARTZONE	34
27.2	MAXIMALE VERTRAGING BIJ DE START	34
28	STARTORDE EN INTERVALLEN	34
28.1	STARTORDE	34
28.2	STARTORDE VOOR ETAPPE 1.....	34
28.3	STARTORDE VOOR DE VOLGENDE ETAPPES.....	34
28.4	STARTINTERVALLEN	34
	CONTROLES	35
29	CONTROLES – ALGEMENE VEREISTEN	35
29.1	SIGNALISATIE VAN DE CONTROLES.....	35
29.2	DUUR VAN DE HALTE IN DE CONTROLEZONES.....	35
29.3	TIMING.....	35
29.4	VOLGORDE VAN DE CONTROLES EN RICHTING VAN HET PARCOURS.....	35
29.5	INSTRUCTIES VAN DE BAANCOMMISSARISEN	35
30	DOORGANGSCONTROLES	35
31	TIJDSCONTROLES	36
31.1	WERKING	36
31.2	INKLOKPROCEDURE.....	36
31.3	TIJDSCONTROLE GEVOLGD DOOR DE START VAN EEN REGELMATIGHEIDSPROEF.....	37
32	MAXIMUM TOEGELATEN VERTRAGING	38
32.1	MAXIMALE VERTRAGING.....	38
32.2	VOORSPRONG.....	38
32.3	NOTIFICATIE VAN DE OVERSCHRIJDING VAN DE MAXIMAAL TOEGELATEN VERTRAGING	38
33	HERGROEPERINGSCONTROLE	38
33.1	PROCEDURE VAN EEN HERGROEPERING.....	38
33.2	PROCEDURE VAN VERTREK UIT EEN HERGROEPERING	38
	REGULARITY TEST (RT).....	38
34	ALGEMEENHEDEN	38
34.1	TIJDOPNAME	38
34.2	STRAFPUNTEN	39
34.3	LEEFTIJDSCOËFFICIËNT	39
34.4	ANDERE BESTRAFFINGEN	39
35	STARTPROCEDURE VOOR REGULARITY TEST	39
35.1	STARTLIJN.....	39



RACB VHRS – 2024 – Sportief Reglement

35.2	STARTPROCEDURE	39
35.3	MANUELE STARTPROCEDURE	40
35.3	PROCEDURE VOOR DE START VAN EEN « SHOW » PROEF	40
35.4	VERTRAGING VAN DE START DOOR FOUT VAN DE BEMANNING	40
35.5	VALSE START	40
36	AANKOMST VAN EEN REGULARITY TEST	41
36.1	AANKOMSTLIJN	41
36.2	STOPPUNT	41
37	SUPER SPECIAL EN POWERSTAGE	41
37.1	KARAKTERISTIEKEN VAN EEN SUPER SPECIAL	41
37.2	VERLOOP VAN EEN SUPER SPECIAL	41
37.3	POWERSTAGE	41
38	ONDERBREKING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF	41
39	VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS	41
39.1	EQUIPEMENT DES EQUIPAGES	41
39.2	UITRUSTING VAN DE WAGENS	42
39.3	INCIDENT OP EEN REGULARITY TEST	42
39.4	EEN INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPROEF MET EEN PERSOON DIE GEEN LID IS VAN DE BEMANNING	44
39.5	RODE VLAGGEN	44
40	HERSTART NA OPGAVE	45
40.1	ALGEMEEN	45
40.2	BESTRAFFINGEN	46
41	HERSTELLINGEN VOOR EEN NIEUWE START	46
41.1	PLAATS VAN DE SERVICE EN TOEGELATEN TIJD	46
41.2	TECHNISCH NAZICHT VAN DE HERSTELDE WAGENS	46
	ASSISTENTIE	46
42	ASSISTENTIE – ALGEMENE BEPALINGEN	46
42.1	REALISATIE VAN DE ASSISTENTIE	46
42.2	PERSONEEL EN BEPERKINGEN BETREFFENDE DE ASSISTENTIE	46
43	ASSISTENTIEPARK	47
43.1	ALGEMENE VOORWAARDEN	47
43.2	ASSISTENTIEPARK - TIMING	47
43.3	IDENTIFICATIE VAN DE ASSISTENTIEPARKEN	48
43.4	SNELHEID IN DE ASSISTENTIE PARKEN	48
43.5	BIJSTAND VAN BUITENAF	48



43.6	INRICHTING VAN HET ASSISTENTIEPARK	48
44	LEDIGEN EN/OF VULLEN IN HET ASSISTENTIEPARK	48
	BEVOORRADING VAN BRANDSTOF	49
45	BEVOORRADING EN PROCEDURES	49
45.1	PROCEDURE AAN OPENBARE TANKSTATIONS	49
46	BRANDSTOFGEBRUIK.....	49
46.1.1	BRANDSTOFADDITIEVEN.....	49
	GESLOTEN WAGENPARK	49
47	REGELS GESLOTEN WAGENPARK.....	49
47.1	TOEPASSING.....	49
47.2	TOEGELATEN PERSONEN IN HET GESLOTEN PARK.....	50
47.3	DUWEN VAN WAGENS IN HET GESLOTEN PARK.....	50
47.4	AFDEKKEN VAN DE WAGEN	50
47.5	HERSTELLINGEN IN HET GESLOTEN WAGENPARK	50
47.7	GESLOTEN WAGENPARK NA HET EINDE VAN DE RALLY	51
	RESULTATEN EN ADMINISTRATIEVE VEREISTEN NA DE WEDSTRIJD	51
48	RESULTATEN VAN DE RALLY'S	51
48.1	OPSTELLING VAN DE RESULTATEN	51
48.2	PUBLICATIE VAN DE RESULTATEN.....	51
48.3	EX AEQUO IN EEN ETAPPE OF EEN RALLY VAN HET KAMPIOENSCHAP	51
48.4	EERLIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID	52
48.5	PROMOTIE VAN DE RESULTATEN	52
49	KLACHTEN EN BEROEP.....	52
49.1	OPSTELLEN VAN EEN KLACHT OF BEROEP.....	52
49.2	BEDRAG VAN HET KLACHTENRECHT.....	52
49.3	STORTING VAN DE WAARBORG	53
49.4	KOSTEN	53
49.5	BEROEP	54
50	PRIJSUITREIKING	54
50.1	PODIUM CEREMONIE	54
50.2	PRIJSUITREIKING.....	54
51	JAARLIJKSE RACB PRIJSUITREIKING.....	54
51.1	AANWEZIGHEIDSVEREISTEN.....	54
51.2	AFWEZIGHEID	54
	Algemene veiligheidsvoorschriften voor historische regelmatigheidsrally's (VHR/VHRS).....	55



ALGEMENE PRINCIPES

VOORWOORD SPORTIEVE REGULARITY RALLY'S (VHRS)

VHRS (Véhicule Historique de Régularité Sportive) is een regularity competitie waarbij de winnaar niet wordt bepaald op basis van pure snelheid, maar wel op basis van gemiddelde snelheid. Er worden 2 categorieën georganiseerd volgens de opgelegde gemiddelde snelheid: « 50km/u » et « 65 km/u » (de gemiddelde snelheid kan ook lager liggen). Iedere deelnemer mag zelf de categorie kiezen waarin hij/zij wenst deel te nemen. Deze wedstrijden worden telkens georganiseerd op afgesloten klassementsproeven of regularity tests. Ze kunnen plaatsvinden als nevenwedstrijd van een BRC-rally of als alleenstaande historic regularity wedstrijd.

Het doel van de wedstrijd is om de klassementsproeven of regularity tests af te leggen volgens een opgelegde gemiddelde snelheid. Langs het parcours worden er controlepunten geplaatst waar de tijd van ieder voertuig wordt opgemeten en om te controleren als het team op tijd, te vroeg of te laat passeert.

1. ALGEMENE BEPALINGEN VAN DE KAMPIOENSCHAPPEN

RACB Sport organiseert de Kampioenschappen van België Rally, eigendom van de RACB en genaamd « Belgische kampioenschap voor Sportieve Regularity VHRS ». De term "Kampioenschap" omvat automatisch de Kampioenschappen Regularity van de RACB, de Challenges Regularity van de RACB, de Regularity Trophy's van de RACB en de Beker van België Regularity van de RACB.

Tijdens het vervolg van dit reglement, wordt het kampioenschap steeds Belgische kampioenschap VHRS genoemd.

Alle Kampioenschappen van de RACB worden verreden volgens de geldende regels van de Internationale Sportcode van de FIA en zijn bijlagen (de Code), het Nationaal Sportreglement van RACB Sport en zijn bijlagen en het huidige reglement dat de artikels omvat die van toepassing zijn op een of meerdere van de Kampioenschappen/Challenges/Trophy's/Bekers. Een kalender van de rally's zal gepubliceerd worden door de RACB voor de betreffende Kampioenschappen.

1.1 TOEPASSING

1.1.1 Alle piloten, deelnemers en officiële die deelnemen aan de Kampioenschappen verbinden zich in eigen naam en in die van hun werknemers en agenten om alle bepalingen en bijvoegsels van de Code, de toepasselijke Technische Reglementen, het huidige Sportreglement en het Bijzonder Reglement van elke rally te respecteren. Voor de noden van het huidige Sportreglement worden de promotoren van het kampioenschap, de bandenfabrikanten, leveranciers van brandstoffen of andere leveranciers verbonden met competitiewagen beschouwd als deelnemers aan de rally in de zin van Artikel 1.3 van de Internationale Sportcode.



Ze zijn in dat opzicht gehouden tot het respecteren van de verplichtingen die voor hen gelden en van de beslissingen van de sportieve autoriteit.

- 1.1.2 Enkel RACB Sport kan afwijkingen op het huidige reglement toestaan.
- 1.1.3 Elke vraag tot afwijking van de toepasselijke reglementen voor de Kampioenschappen van België Rally moet ingediend worden via een formulier daartoe geleverd door het Departement Rally van RACB Sport. Elke vraag tot afwijking moet gestuurd worden aan volgend mailadres: rally@racb.com. Elk artikel van het Bijzonder Reglement dat het huidige reglement wijzigt zonder toestemming tot afwijking, wordt als onbestaande beschouwd.
- 1.1.4 De Wedstrijdleader is belast met de toepassing van het huidige reglement en van het bijzonder reglement voor en tijdens de rally. Hij zal de Sportcommissarissen moeten inlichten over ieder belangrijk incident dat de toepassing van het huidige of het bijzonder wedstrijdreglement van de rally vereist. In specifieke omstandigheden voorzien in dit Reglement en anders indien hij het nodig acht, moet hij eveneens de toepassing van het reglement schriftelijk ter kennis brengen van de betreffende deelnemer(s).
- 1.1.5 Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegelaten door het huidige reglement is verboden.
- 1.1.6 Elke inbreuk op het huidige reglement zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen die een sanctie kunnen opleggen in overeenstemming met artikels 12.2 en 12.3 van de Internationale sportcode. Elk geval dat niet voorzien wordt door het reglement zal bestudeerd worden door de Sportcommissarissen die als enige de macht hebben een beslissing te nemen, zoals voorzien in artikel 11.9 van de Internationale Sportcode.

1.2 OFFICIELE TAAL

Voor alle rally's van het Belgische Kampioenschap VHRS 2024 zal de officiële taal ofwel het Nederlands ofwel het Frans zijn, afhankelijk van de regio waarin de rally wordt gereden. Naar goeddunken en onder de verantwoordelijkheid van de organisator. De verschillende documenten, meer bepaald het bijzonder wedstrijdreglement en zijn addenda, moeten in deze twee talen opgesteld worden. In geval van betwisting over de interpretatie van het huidige reglement zal enkel de Franse tekst geldig zijn.

1.3 INTERPRETATIE

Ingeval van betwisting over de interpretatie van het huidige reglement, zal enkel RACB Sport een beslissing kunnen nemen. Tijdens een wedstrijd, zullen de Sportcommissarissen beslissen over een eventueel interpretatieverschil.

1.4 DATUM VAN TOEPASSING

Het huidige reglement wordt van kracht op 1 januari 2024.



2. DEFINITIES

2.1 BEGIN VAN DE WEDSTRIJD

Elke rally begint op de dag van de administratieve controle of de verkenningen (afhankelijk van welke eerst wordt georganiseerd). Het competitieve gedeelte van de rally begint bij de eerste tijdscontrole TK0.

2.2 ADDENDUM

Officieel geschreven document om het bijzonder wedstrijdreglement te wijzigen, te verduidelijken of te vervolledigen, zoals bepaald in Bijlage II. Een addendum aan het bijzonder wedstrijdreglement kan het Sportreglement van Kampioenschap van België Rally nooit wijzigen of aanpassen. Dat kan enkel gebeuren door een afwijking toegestaan door de RACB.

2.3 MEDEDELING

Een officieel geschreven document van informatieve aard dat gepubliceerd kan worden door de wedstrijdleider of het college der sportcommissarissen.

2.4 CONTROLEZONE

De zone tussen het eerste gele waarschuwingsbord en het laatste beige bord met drie dwarse strepen wordt beschouwd als de controlezone.

2.5 BEMANNING

Een bemanning bestaat uit twee personen aan boord van elke wagen aangeduid als piloot en copiloot. Behoudens tegengestelde aanduiding, mag elk van de twee leden van de bemanning de wagen besturen tijdens de rally.

Ze moeten verplicht allebei houders zijn van een competitievergunning van piloot type Rally Circuit of Regularity of een equivalent uitgereikt door zijn ASN van het lopende jaar. De twee leden van de bemanning moeten beiden houder zijn van een geldig rijbewijs dat geldig is voor die rally. De bestuurder draagt de verantwoordelijkheid voor de deelnemer, indien deze laatste zich niet aan boord van de wagen zou bevinden tijdens de rally.

Het lid van de bemanning die titularis is van een vergunning "enkel Copiloot", "Co-driver" of "Navigator" mogen op geen enkel moment het stuur nemen.

Als geen enkele deelnemer vermeld is op het inschrijvingsformulier, dan wordt de piloot beschouwd als de deelnemer en moet hij beschikken over de twee corresponderende vergunningen. Bemanningen van een andere ASN moeten een internationale verzekeringspolis getekend hebben die hun repatriëring dekt in het geval van een ongeval.

2.6 BESLISSING

Een officieel document gepubliceerd door het college der sportcommissarissen tot kennisgeving van hun beslissing na een zitting, een verhoor of een onderzoek.

2.7 FIA

De vermelding FIA verwijst naar het Departement Regularity Rally van de FIA..



2.8 EINDE VAN DE WEDSTRIJD

De wedstrijd eindigt met de publicatie van het eindklassement. Het competitieve gedeelte van de rally eindigt bij de laatste tijdcontrole.

2.9 ETAPPE

Elk competitief deel van de rally gescheiden door een nachtelijk gesloten wagenpark. Indien er slechts één "Super special" wordt georganiseerd tijdens de avond voor Etappe 1, dan wordt deze beschouwd als Sectie 1 van Etappe 1.

2.10 MEDIAZONE

Een zone ingericht voor de media voor de tijdscontrole bij de ingang van het servicepark of de hergroepering.

2.11 NEUTRALISATIE

De tijd gedurende dewelke de bemanningen staande gehouden worden door de organisatoren van de rally, op welke reden dan ook, met toepassing van het reglement "gesloten wagenpark".

2.12 NOTIFICATIE

Een officieel schriftelijk document opgemaakt en gepubliceerd door de wedstrijdleader om, indien nodig, een of meerdere deelnemers in te lichten over de toepassing van dit Reglement en/of het bijzonder wedstrijdreglement van de rally.

2.13 GESLOTEN WAGENPARK

Een zone waarin elke interventie, nazicht, aanpassing of reparatie aan de wagen niet toegelaten is, behalve indien dit uitdrukkelijk is toegelaten door het huidige reglement of het bijzonder reglement van de rally en waarin enkel officiële toegang hebben.

2.14 VERBODEN ASSISTENTIE

Het gebruik of het ontvangen door de bemanning van materialen (vast of vloeibaar, behalve drinkwater door de organisatie geleverd), wisselstukken, gereedschap of ander materiaal, andere dan deze aan boord van de deelnemende wedstrijdswagen, of de aanwezigheid van leden van het team zoals bepaald in deze reglementen.

2.15 VERKENNING

Het aanwezig zijn op een klassementsproef, op welke wijze dan ook, van een FIA-prioritaire piloot of copiloot op eender welk moment of van een lid van een niet-prioritaire bemanning die de intentie heeft zich in te schrijven in een rally na de bekendmaking van het parcours.

2.16 TIJDSHEMA VAN DE VERKENNINGEN

Het tijdschema opgenomen in het bijzonder reglement dat aangeeft op welke tijden de deelnemende bemanningen zich vertrouwd kunnen maken met het parcours van een rally.



2.17 HERGROEPERING

Een door de organisatie voorziene halte onder het regime van “gesloten wagenpark”, met een tijdscontrole zowel aan de ingang als aan de uitgang om enerzijds het tijdschema te kunnen volgen en om anderzijds de wagens die nog in de wedstrijd zijn te kunnen hergroeperen. De duur van deze halte kan variëren voor de verschillende bemanningen.

2.18 VERBINDINGSSECTIE

De delen van het parcours die niet gebruikt worden voor de klassementsproeven.

2.19 SECTIE VAN DE RALLY

De delen van het parcours die niet gebruikt worden voor de klassementsproeven.

2.20 ASSISTENTIE

Assistentie is elk werk aan een deelnemende wagen, met uitzondering van wat bepaald is in het huidige reglement.

2.21 KLASSEMENTSPROEF / REGULARITY TEST (RT)

Een gechronometreerde snelheidsproef verreden op wegen die voor het publiek zijn afgesloten voor de rally.

2.22 “SUPERSPECIAL”PROEF / "SHOWPROEF"

Een klassementsproef, die afwijkt van het normale verloop van een klassementsproef zoals beschreven in het huidige reglement en gedetailleerd in het bijzonder wedstrijdreglement en als dusdanig geïdentificeerd in de route.

2.23 TEAM

Een team bestaat uit meerdere ingeschreven teams die een team vormen volgens de voorwaarden gedefinieerd in het particulier reglement.

2.24 CONTROLEBOEKJE

Boekje bestemd voor het inschrijven van de geregistreerde tijden op de verschillende controlepunten voorzien op de route.

2.25 TECHNISCHE ZONE

Een zone die zich tussen twee tijdscontroles kan bevinden, om eventuele technische controles uit te voeren door de technische commissarissen.

2.26 AFWIJKING

Het feit bewust af te wijken van het reglement of een deel van het reglement te wijzigen. De RACB kan slechts een afwijking toestaan in bijzondere, individuele en onvermijdelijke omstandigheden. Een afwijking kan de algemene betekenis van het reglement niet veranderen.

2.27 OUVREUR - VERKENNINGSWAGEN

Ouvreurs en/of verkenningswagens zijn verboden tijdens een VHRS-wedstrijd.



2.28 RONDKOERS

Een regularity test waarvan het parcours bestaat uit het afleggen van een aantal voorgeschreven ronden.

2.29 DEELNAME

Opgenomen op de startlijst met deelnemers toegelaten tot de start.

2.30 UITSLAG

De uitslag van een wedstrijd is het officieel eindklassement van de wedstrijd, ondertekend door de sportcommissie van die wedstrijd.

2.30 DISKWALIFICATIE

Een (van de) perso(o)n(en) kan niet meer deelnemen aan de competitie.

KAMPIOENSCHAPPEN EN PUNTEN

3. VEREISTEN VOOR DE KAMPIOENSCHAPPEN

3.1 TOEKENNING VAN DE PUNTEN

3.1.1 Voor elke wedstrijd tellende voor het Belgische VHRS kampioenschap 2024 worden de punten toegekend op basis van specifieke Kampioenschap-klassementen (Algemeen en per Klasse) opgemaakt na elke wedstrijd.

3.1.2 Voor het Belgische VHRS kampioenschap 2024 voor piloten en copiloten, VHRS50 en VHRS65, worden er punten toegekend volgens het algemene klassement.

Puntentoekenning voor de eerste 30 geklasseerde wagens:

1	50pt	7	34pt	13	22pt	19	13pt	25	7pt
2	45pt	8	32pt	14	20pt	20	12pt	26	6pt
3	42pt	9	30pt	15	18pt	21	11pt	27	5pt
4	40pt	10	28pt	16	16pt	22	10pt	28	4pt
5	38pt	11	26pt	17	15pt	23	9pt	29	3pt
6	36pt	12	24pt	18	14pt	24	8pt	30	2pt

Alle wagens die geklasseerd zijn vanaf de 31ste positie, krijgen 1 punt toegekend voor het kampioenschap.

Aan het einde van elke wedstrijd van het Belgische VHRS kampioenschap 2024, zal het klassement opgemaakt worden door enkel rekening te houden met het algemene klassement van de wedstrijd in de klassen VHRS50 en VHRS65.



3.1.3 Voor een wedstrijd tellend voor een FIA Kampioenschap, worden enkel door de FIA gehomologeerde wagens conform het reglement van het betreffende FIA-kampioenschap, toegelaten tot de wedstrijd in de FIA-classes. Piloten en copiloten die deelnemen aan het Belgische VHRS kampioenschap 2024 scoren wel punten voor het Belgische VHRS kampioenschap 2024.

3.1.4 Toekenning van verminderde punten

In het geval een rally meetellend voor een Kampioenschap of een Beker niet volledig afgewerkt kan worden, zullen de punten toegekend worden op basis van het klassement als volgt:

- de volledigheid van de punten indien 75% of meer van de lengte van de voorziene klassementsproeven verreden werd.
- de helft van de punten indien 50% of meer, maar minder dan 75% van de lengte van de voorziene klassementsproeven verreden werd.
- Een derde van de punten indien minstens 25% en minder dan 50% van de lengte van de voorziene klassementsproeven verreden werd.
- Geen enkel punt zal toegekend worden indien minder dan 25% van de lengte van de voorziene klassementsproeven werd verreden.

Decimalen zullen afgerond worden naar de dichtstbij gelegen hogere of lagere eenheid.

3.2 KALENDER

16/03	Rallye des Ardennes	Dinant (Wallonië)
06/04	TAC Rally	Tielt (Vlaanderen)
27-28/04	Rallye de Wallonie	Namur (Wallonië)
06-07/09	Rock & Roll Classic	Roeselare (Vlaanderen)
28/09	East Belgian Rally	St-Vith (Wallonië)
30/11-01/12	Spa Rally	Spa (Wallonië)

3.3 AANTAL RESULTATEN VOOR HET EINDKLASSEMENT VAN HET KAMPIOENSCHAP

3.2.1 Indien het kampioenschap uit tenminste 6 wedstrijden bestaat, zullen de beste 4 resultaten, waarvan minstens 1 in Vlaanderen en 1 in Wallonië, per (co)piloot weerhouden worden voor het eindklassement van het kampioenschap.

3.2.2 De titels zullen toegekend worden indien minstens 4 van de oorspronkelijk op de kalender voorziene wedstrijden verreden werden.

4 EX-AEQUO VAN EEN KAMPIOENSCHAP

4.1 PILOTEN EN COPILOTEN

4.1.1 Voor het opstellen van het eind- en/of voorlopig klassement van een Kampioenschap worden de piloten en copiloten met hetzelfde aantal punten als volgt gerangschikt:



- In functie van hun aantal eerste plaatsen, vervolgens tweede plaatsen, vervolgens derde plaatsen enz.... behaald in de eindklasseringen van hun respectievelijk kampioenschap, enkel rekening houdend met de rally's die gediend hebben voor het samenstellen van hun puntentotaal.
- In functie van het grootst aantal beste plaatsen behaald in de algemene klasseringen van alle rally's waaraan iedere piloot en copiloot met hetzelfde aantal punten heeft deelgenomen; een 11de plaats heeft meer waarde dan gelijk welk aantal 12de plaatsen, een 12de plaats heeft meer waarde dan gelijk welk aantal 13de plaatsen, enz.
- In geval het ex-aequo dan nog blijft bestaan, dan zal de RACB zelf de winnaar aanduiden en de andere piloten en copiloten met een gelijke stand rangschikken op basis van criteria die ze geschikt acht.

5 KARAKTERISTIEKEN VAN DE RALLY

5.1 CONFIGURATIE VAN DE RALLY

5.1.1 De duur van een rally kan verschillen in de verschillende wedstrijden.

5.1.2 Voor dagen van minder dan 6 uren moet de onderbreking minstens gelijk zijn aan de duur van de dag. Voor dagen van 6 uren of langer zal de onderbreking minimum 6 uren bedragen.

5.2 PROGRAMMA VAN DE RALLY'S

Buiten de volgende criteria kunnen de organisatoren hun eigen programma, timing en parcours zelf opstellen in functie van de eigenheid van hun rally.

5.2.1 Het programma van de rally dient opgemaakt te worden volgens onderstaande volgorde:

- Verkenningen
- Administratieve controles (kunnen ook uitgevoerd worden voor de verkenningen)
- Technische controle
- Ceremoniële start (indien ingericht)
- Rally
- Podiumceremonie

5.2.2 De rally's kunnen verreden worden over 1,2 of 3 dagen, startprocedure en finish inbegrepen

5.2.3 De podiumceremonie mag ten laatste 1 uur na aankomst van de eerste wagen plaats vinden, tenzij anders vermeld in het particulier reglement van de wedstrijd.



5.3 RESPECT VAN HET OFFICIEEL PARCOURS EN HET SPORTPROGRAMMA

5.3.1 Behalve in geval van overmacht, dient de wedstrijdleider ervoor te zorgen dat het opgegeven parcours gevolgd wordt.

5.3.2 Geen enkele opmerking gemaakt voor of tijdens het verloop van de rally zal in aanmerking genomen worden, behoudens goedkeuring door de veiligheidsverantwoordelijke van RACB Sport.

5.4 KEUZE VAN HET PARCOURS

De aard en karakter van een klassementsproef die gebruikt wordt in een rally valt volledig onder de bevoegdheid van de organisator van deze wedstrijd. Hij dient er echter over te waken dat de betreffende wegen voldoen aan de reglementen en/of de aanbevelingen van de RACB. De veiligheid is van primordiaal belang bij de keuze van de klassementsproeven.

5.4.1 SNELHEIDSBEPERKINGEN OP DE VERBINDINGSSECTOREN

De gemiddelde snelheid tijdens een verbindingssector mag maximaal 50 km/u bedragen. De gemiddelde snelheid moet aangepast worden in functie van bebouwde zones en er moet steeds rekening gehouden worden met de aanwezige snelheidslimieten en de wegcode. Indien het parcours en de wegcode dit toelaten, mag er voor bepaalde delen van het verbindingsparcours een hogere gemiddelde snelheid opgelegd worden.

5.4.2 LENGTE VAN DE RALLY'S

De wedstrijden tellend voor het Belgische VHRS kampioenschappen zullen steeds een lengte tussen 100km en 150km hebben voor een wedstrijd verreden op 1 dag, en tussen 100km en 200km voor een wedstrijd op 2 dagen. De organisator kan een derogatie vragen aan de RACB om van deze regel af te wijken.

5.4.3 OUVREUR - VERKENNINGSWAGEN

Na het begin van het competitieve gedeelte van de rally, is het verboden om tussen deelnemers informatie uit te wisselen, via een lid van het team of door het team zelf, over de staat van de klassementsproeven. Elke overtreding zal gesignaleerd worden aan de Sportcommissarissen.

OFFICIELEN

6 OFFICIËLEN EN AFGEVAARDIGDEN

6.1 SPORTCOMMISSARISSEN

Het college van Sportcommissarissen (de Sportcommissarissen) zal minstens één (1) en maximaal drie (3) leden tellen voor een wedstrijd niet gelinkt aan een wedstrijd van het Belgian Rally Championship. Tijdens een wedstrijd dat plaatsvindt tijdens een wedstrijd van het Belgian Rally Championship, zal het college van sportcommissarissen dezelfde zijn als voor de BRC-wedstrijd,



tenzij RACB Sport hier anders over beslist. Een van de leden van het college van sportcommissarissen zal de rol van observator uitoefenen. De voorzitter wordt aangeduid door de RACB. Er moet steeds een permanente communicatie zijn tussen de Sportcommissarissen en de wedstrijdleader.

6.2 AFGEVAARDIGDEN RACB SPORT

De volgende afgevaardigden kunnen worden aangesteld door de RACB en elk van hen zal een verslag opmaken met daarin zijn verantwoordelijkheden in de rally:

6.2.1 SPORTIEF AFGEVAARDIGDE VAN DE RACB

De Sportief afgevaardigde van RACB Sport is belast met het contact met de wedstrijdleader en alle andere afgevaardigden en officiëlen aangeduid door de RACB. Hij zal beschikbaar zijn voor alle eventuele sportieve vragen.

6.2.2 TECHNISCHE AFGEVAARDIGDE VAN DE RACB.

De technische afgevaardigde van RACB Sport is belast met het contact met de wedstrijdleader en zal als hoofd technische commissaris verantwoordelijk zijn voor alle technische vragen.

6.2.3 VEILIGHEIDSAFGEVAARDIGDE VAN DE RACB (SAFETY DELEGATE)

De afgevaardigde voor de veiligheid zal door RACB Sport aangesteld worden en specifiek belast zijn met het verifiëren van de veiligheid van de toeschouwers tijdens de rally. Hij heeft de bevoegdheid om de start van een klassementsproef met maximaal 30 minuten uit te stellen indien hij oordeelt dat de veiligheidsvoorzieningen niet voldoende zijn

6.2.4 AFGEVAARDIGDE MEDIA – RACB PROMOTOR

De afgevaardigde Media van de RACB is belast met alle aspecten van de media, met inbegrip van de RACB Persconferenties voor- en na de rally.

6.2.5 MEDISCHE AFGEVAARDIGDE VAN DE RACB

De medisch afgevaardigde van de RACB is belast met het contact met de hoofdgeneesheer (rally) betreffende alle medische aspecten, met inbegrip van de briefings voor de rally.

6.2.6 WAARNEMER

De waarnemer van RACB Sport verifieert alle aspecten van de rally en maakt het verslag aan RACB Sport op.

6.2.7 HOMOLOGATIEKEURDER

Een homologatiekeurder zal aangesteld worden door RACB Sport en is belast met het verifiëren van de conformiteit van het "veiligheids" Road book met de voorzieningen ter plaatse over het ganse parcours dat gebruikt wordt door de rally.



6.3 VERANTWOORDELIJKE RELATIE DEELNEMERS (CRO)

De voornaamste opdracht van de Relatie Deelnemers bestaat erin de deelnemers en de teams te voorzien van alle informatie of bijkomende verduidelijkingen die betrekking hebben op het reglement of het verloop van de wedstrijd. Hij moet ook een eventuele beslissing van de Wedstrijdleader of van het College van Sportcommissarissen mededelen aan de betrokken deelnemer. Er moet er minstens één zijn in elke rally en de Relatie Deelnemers moet makkelijk herkenbaar zijn voor de deelnemers en de teams. De Relatie Deelnemers moet aanwezig zijn conform het programma opgesteld voor de Relatie Deelnemers (CRO).

TOEGELATEN WAGENS

7 TOEGELATEN WAGENS

Alle ingeschreven voertuigen of voertuigen rijdend met een Belgische nummerplaat en gedekt door:

- Een schouwingsbewijs uitgereikt door de Diensten van de Automobielspectie, **geldig voor zes maanden of één jaar** in functie van de categorie tot dewelke zij behoren en waarop vermeld staat dat de staat van het voertuig met succes werd geverifieerd. Dit Attest dient geldig te zijn.
- Indien het voertuig een schouwingsbewijs heeft dat enkel geldig is voor competitie, moet een geldig attest voor competitiewagens voorgelegd. Om dit attest, dat gevraagd wordt door de centra voor de Automobielspectie, te bekomen, moet het voertuig aangeboden worden bij de pre-keuring van RACB Sport, dat dit attest zal uitreiken.

Aandacht:

- Het gebruik van “Z” nummerplaten moet conform de wet gebeuren.
- “ZZ” en “transit”-nummerplaten zijn verboden.

Alles wagens moeten een geldig verzekeringsattest hebben, een geldig keuringbewijs hebben en ingeschreven zijn voor gebruik op de openbare weg.

7.1 Homologatiejaar

De volgende wagens zijn toegelaten:

- Alle wagens gehomologeerd door de FIA voor 31 décembre 1990, met uitzondering van de Groep B wagens opgenomen in annex K van de FIA art 7.4.1 (Audi Quattro S1, MG Metro 6 R4, Citroën BX 4TC, Ford RS 200, Peugeot 205 T 16, Lancia Delta S4, Subaru XT 4WD Turbo).
- De wagens opgenomen in annex XI van annex K van de FIA moeten volledig conform zijn aan annex XI (Lancia 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Renault 5 Turbo, Ferrari 308 GTB, Opel Ascona 400, Citroën Visa 1000 Pistes).
- Wagens die niet gehomologeerd zijn door de FIA na acceptatie van RACB Sport op basis van een volledig technisch dossier.



Een wagen zal een bouwjaar toegewezen krijgen in functie van zijn specificatie, of als die niet gekend is, van de homologatiedatum door de FIA/CSI van de wagen en niet door het feitelijke bouwjaar van de wagen, voor de bepaling van de leeftijdcoëfficiënt. Voor wagens die nooit gehomologeerd zijn, zal het jaar van de body cage (type carrosserie) gebruikt worden. Deze moet van voor 01/01/1991 zijn. De motor en aandrijving die gebruikt wordt moet gehomologeerd zijn door de FIA/CSI voor het voertuig, voor 01/01/1991. Het gebruik van deze wagens moet goedgekeurd worden door RACB Sport.

In geval van twijfel, is het aan de deelnemer om aan te tonen dat zijn wagen voldoet aan de gevraagde periode.

7.2 Voertuigenklassen

De voertuigen worden onderverdeeld in vier (4) klassen volgens de cilinderinhoud van de wagens:

Klasse A : tot en met 1300cc

Klasse B : van 1301cc tot en met 1600cc

Klasse C : van 1601cc tot en met 2000cc

Klasse D : vanaf 2001cc

In geval van een turbomotor, wordt de cilinderinhoud gecorrigeerd met een coëfficiënt van 1,7 voor benzinemotoren, 1,5 voor dieselmotoren en 1,8 voor rotmotoren (type wankel). De wagen zal geklasseerd worden in de klasse volgens de gecorrigeerde cilinderinhoud.

BANDEN EN WIELEN

8 ALGEMEEN

8.1 GEGOTEN BANDEN

Alle wagens mogen uitsluitend uitgerust worden met gegoten banden. Het manueel bijsnijden van de band of het doelbewust aanpassen van de tekening van de band, is niet toegelaten. De banden moeten een legale « E » of « DOT » markering hebben. De banden mogen geen vermelding hebben zoals « niet voor gebruik op de weg », “enkel voor competitie” of elke andere variant of vertaling die het gebruik beperken tot of aanraden voor competitiegebruik. De banden mogen in geen geval een FIA barcode hebben.

8.2 BEHANDELING VAN DE BANDEN

Elke chemische en/of mechanische behandeling van de banden is verboden

8.3 VELGEN

De bovenste helft van de band en velg mogen niet buiten de carrosserie komen (als het stuur recht staat).



De diameter van de velg mag verhoogd worden met maximum 2” ten opzichte van de homologatiefiche. De maximaal toegelaten diameter is in ieder geval 17”. Een wagen die gehomologeerd werd met velgen van 10”, mag rijden met velgen van 13”.

8.4 ASFALTBANDEN

De diepte van de tekening op het loopvlak van de asfaltbanden op de wagen moet tijdens de ganse duur van de rally meer dan 1,6 mm bedragen over minimaal drie kwart van het loopvlak. De bandenfabrikant moet zichtbare controlemarkeringen voorzien

8.5 ASFALT BAND VOOR SNEEUW

Indien sneeuwbanden door de wedstrijdleider verplicht zijn in een rally, dan moet het reglement over de montage en de modaliteiten van de controle bepaald zijn in het bijzonder wedstrijdreglement of in een additief.

De verplichting om dit type banden te gebruiken ten gevolge van de weersomstandigheden, zullen medegedeeld worden in een additief, ten laatste twee dagen voor de technische controle.

Nagelbanden zijn te allen tijde verboden.

8.6 TYPE VAN BANDEN DAT GEBRUIKT MAG WORDEN

Het merk van band dat gebruikt wordt is vrij te kiezen.

8.7 CONTROLES

Op elk ogenblik van de wedstrijd kunnen er controles gedaan worden om de conformiteit van de banden na te gaan..

8.8 RESERVEWIELEN

De wagens moeten worden uitgerust met minimum 1 en maximum 2 reservewielen. Elk volledig wiel, tijdens de assistentie gemonteerd op of in de wagen, dient het volgende servicepark, waar een bandenwissel is toegelaten, te bereiken. Geen enkel volledig wiel mag geladen worden in de wagen of verwijderd worden uit de wagen, behalve in de assistentieparken.

MECHANISCHE ELEMENTEN

9 MECHANISCHE COMPONENTEN

9.1 VERVANGING VAN DE MOTOR

9.1.1 Indien er een motorpanne is tussen de technische keuring en de eerste tijdscontrole, dan mag de motor vervangen worden, maar de wedstrijdleider moet hiervan op de hoogte gebracht worden.

9.1.2 Met uitzondering van het voorgaande, moet hetzelfde motorblok en dezelfde carrosserie gebruikt worden vanaf de technische keuring tot de finish van de rally.



9.2 ON-BOARD CAMERA'S

9.2.1 Indien gewenst door de organisator of de Promotor van het Kampioenschap (desgevallend), zal de deelnemer een onboardcamera of ander opnamemateriaal moeten installeren.

De installatie zal gebeuren door de organisator of de Promotor van het kampioenschap onder goedkeuring van een technisch commissaris.

9.2.2 De steunen van de camera's en de camera's moeten bestand zijn tegen een vertraging van 25g. De camera mag niet geïnstalleerd worden tussen en/of op de zijkant van de stoel van piloot en copiloot.

9.3 TRACKINGSYSTEEM

Tijdens de wedstrijden van het Belgian Rally Championship moeten alle wagens uitgerust worden met een veiligheidsopvolgingsysteem geleverd door de organisator van de rally. De installatie zal nagekeken worden tijdens het technisch nazicht. De instructies bij ophaling, de teruggave en de montage zullen aangeleverd worden door de organisator. Elke interferentie met het systeem of de systemen tijdens de rally moet gemeld worden in een rapport aan de sportcommissarissen. Conform de FIA Sport Code, hebben de gegevens die deze systemen doorsturen de waarde van een "feitenrechter" bij het college van sportcommissarissen. Het gebruikte volgsysteem zal gepreciseerd moeten worden in het bijzonder wedstrijdreglement van de rally.

9.4 BIJKOMENDE LAMPEN VOORAAN

Er zijn maximaal vier bijkomende lampen toegelaten vooraan. De paren koplampen moeten symmetrisch zijn ten opzichte van de lengteas van de auto.

De bijkomende verstralers mogen niet uitgerust zijn met Xenon-lampen.

Bijkomende LED-lichten zijn toegelaten op voorwaarde dat:

- Ze toegelaten zijn door de wegcode in België
- De LED-lampen moeten in originele optieken worden geïnstalleerd (maximum 4 LED-lampen per optiek).
- LED-bars zijn niet toegelaten.

STANDAARDDOCUMENTEN EN TERMIJNEN

10 STANDAARDDOCUMENTEN VOOR HET VHRS-KAMPIOENSCHAP

10.1 ALGEMEENHEDEN

Het formaat en de procedure van volgende documenten zoals aangeduid in Annex II moeten gevolgd worden:

- Het bijzonder wedstrijdreglement (elektronisch)
- De uitgegeven bulletins (elektronisch)
- Itinerary (elektronisch)
- Het road-book (gedrukt)



- Controleboekjes (gedrukt)
- Het inschrijvingsformulier (elektronisch).
- De inschrijvingslijst (elektronisch)
- De deelnemerslijst en de klassementen (elektronisch)

De officiële documenten, zoals de voorlopige en definitieve klassementen en uitslagen, de bulletins en de beslissingen, moeten gepubliceerd worden op het officieel publicatiebord, digitaal en/of fysiek, met het uur van publicatie.

Het gebruik van een digitaal publicatiebord is verplicht.

Documenten die elektronisch gepubliceerd zijn, mogen niet meer aangepast worden eens ze gepubliceerd zijn op de internetsite van de organisator, tenzij alle deelnemers en officials geïnformeerd worden en de wijzigingen duidelijk aangeduid worden.

Alle documenten die voor publicatie moeten goedgekeurd worden door FIA of RACB mogen niet gewijzigd worden zonder akkoord van FIA of RACB.

10.2 ROADBOOK

Alle bemanningen zullen een roadbook ontvangen met een gedetailleerde beschrijving van de verplicht te volgen route. De verplichte route van de rally wordt aangegeven in het roadbook door schema's die de richting van het parcours aanduiden en, tussen die schema's, door het traject. Elke wijziging moet aan alle deelnemers gecommuniceerd zijn voor de start van de betreffende regelmatigheidstest. Iedere afwijking van de verplicht te volgen route, zal worden gemeld aan het college van sportcommissarissen.

10.3 CONTROLEBOEKJE

10.3.1 Elke bemanning is verantwoordelijke voor

- zijn controleboekje.
- het aanbieden van het controleboekje aan de verschillende controles en de juistheid van het inklokken.
- elke inschrijving in het controleboekje

10.3.2 Enkel de betrokken Commissaris is gemachtigd het uur op het controleboekje in te schrijven, met uitzondering van de vakken "in te vullen door de deelnemer" en het inklokken aan de hand van een geautomatiseerd apparaat.

10.3.3 Bij het ontbreken van een merkteken of een handtekening van gelijk welke routecontrole, het ontbreken van het inklokken bij een tijdcontrole of het niet aanbieden van het controleboekje aan elke controle, wordt aangenomen dat de betreffende bemanning heeft opgegeven bij die controle. Dit zal uitgesproken worden door de wedstrijdleider op het einde van een sectie. De voorziene strafpunten zullen worden toegepast zoals bij een herstart.



10.3.4 Ieder verschil tussen enerzijds de ingeschreven tijden op het controleboekje van de bemanning en anderzijds de ingeschreven tijden op de officiële documenten van de rally, zal het voorwerp uitmaken van een onderzoek door de wedstrijdleader.

VERZEKERING

11 DEKKING VAN DE VERZEKERING

11.1 OMSCHRIJVING VAN DEKKING VERZEKERING:

De organisator heeft een verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid afgesloten conform Hoofdstuk 2 – Artikel 5 van de Algemene Nationale Sportvoorschriften en met de Belgische wet van 21 november 1989, artikel 8 met betrekking tot de verplichte verzekering. Deze verzekering dekt de burgerlijke aansprakelijkheid van RACB, de organisator van de wedstrijd, de Nationale Sportcommissie, de betrokken overheden en hun vertegenwoordigers, diensten, aangestelden of leden (bezoldigd of vrijwilligers), alsook de burgerlijke aansprakelijkheid van de eigenaars, houders of bestuurders van de ingeschreven voertuigen en hun aangestelden.

BA Organisatie dekt :

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren voor schade aan derden veroorzaakt door een ongeval als gevolg van een fout van de organisatie bij de voorbereiding, het verloop en de materiële afwikkeling van de manifestatie.

Verzekerde kapitalen:

Lichamelijke, materiële en immateriële gevolgschade vermengd: 5.000.000 € per schadegeval

Vrijstelling voor materiële schade: 125 € per schadegeval.

BA Verkeer dekt:

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid van alle deelnemende motorvoertuigen in de betrokken snelheidswedstrijd, regelmatigheidswedstrijd of behendigheidswedstrijd wordt geregeld via een contract dat gesloten werd conform aan Artikel 8 van de Wet van 21 november 1989, met betrekking tot de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid betreffende motorvoertuigen.

Lichamelijke Schade: ongelimiteerd

Materiële Schade: 100.000.000 € per schadegeval

De verkenningen en de verbindingsritten zijn niet gedekt via het verzekeringscontract burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisator.

11.2 DEKKING VAN DE BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID

11.2.1 De inschrijvingsrechten omvatten een verzekeringspremie, die de burgerlijke aansprakelijkheid van de deelnemer tegenover derden dekt.



- 11.2.2 Dekking van risico's van aansprakelijkheid is aangegaan in aanvulling op en zonder afbreuk te doen aan de persoonlijke verzekering van een deelnemer of een andere persoon die deelneemt aan de rally.
- 11.2.3 De verzekering dekt tenminste vanaf het sportieve begin van de wedstrijd tot en met het einde van de wedstrijd of tot op het moment van opgave, of tot en met de diskwalificatie. Wagens die op hebben gegeven, maar herstarten worden in dit opzicht niet beschouwd als hebbende definitief opgegeven.
- 11.3 UITSLUITING VAN DEKKING
De servicewagens en de wagens gebruikt voor de verkenningen, zelfs indien zij voorzien zijn van specifieke platen geleverd door de organisator, worden niet gedekt door de verzekeringspolis van de rally.

INSCHRIJVINGEN

12 INSCHRIJVINGSPROCEDURE

- 12.1 AFGIFTE VAN DE INSCHRIJVINGSFORMULIEREN
Elk team, in bezit van een competitielicentie van de RACB of van een andere ASN erkend door de FIA, en dat wil deelnemen aan de wedstrijd dient het inschrijvingsrecht te betalen en het inschrijvingsformulier juist en correct ingevuld terug te sturen naar het secretariaat van de rally voor de afsluitingsdatum, zoals voorzien in het particulier reglement. Een elektronisch inschrijvingsformulier (internet) mag eveneens aanvaard worden en moet bevestigd worden door een handgeschreven handtekening ten laatste bij de administratieve keuring. Het inschrijvingsformulier moet vergezeld zijn van een kopie van de geldige deelnemersvergunning.
- 12.2 WIJZIGINGEN TEN AANZIEN VAN HET INSCHRIJVINGSFORMULIER
De deelnemer mag, en dit tot op het ogenblik van de technische keuring, het voertuig vermeld op het inschrijvingsbulletin vervangen door een ander voertuig. Dit nieuwe voertuig moet tijdens de technische controle goedgekeurd worden.
- 12.3 TOELATING VAN DE ASN
Iedere buitenlandse deelnemer, buitenlandse piloot en copiloot, dienen in het bezit te zijn van een toelating van hun ASN en dit conform aan art. 3.9.4 van de Code.
- 12.4 VERANDERING VAN DEELNEMER EN/OF LEDEN VAN DE BEMANNING
De wijziging van de deelnemer is toegestaan tot de sluiting van de inschrijvingen. Een lid van de bemanning mag na de sluiting van de inschrijvingen vervangen worden mits het akkoord van:
- de organisator voor het begin der administratieve nazichten;
 - de Sportcommissarissen na het begin van deze nazichten en voor de publicatie van de startlijst.



Enkel FIA en RACB Sport kunnen toestemming geven tot het wijzigen van beide leden van de bemanning of het wijzigen van de deelnemer na de sluiting van de inschrijvingen.

12.5 INSCHRIJVING DEELNEMERS EN/OF LEDEN VAN DE BEMANNING

Door het aanbrengen van hun handtekeningen op het inschrijvingsformulier onderwerpen de deelnemer, evenals alle leden van de bemanning, zich aan de sportieve rechtsmacht erkend door de Code en zijn bijlagen, de bepalingen van het reglement van het Kampioenschap en van het bijzonder wedstrijdreglement van de rally.

13 DATUM SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN

13.1 RESPECT VOOR DE DATA VAN DE SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN

De datum voor sluiting van de inschrijvingen van elke individuele rally moet gerespecteerd worden.

Uitzonderlijk kan de RACB een laattijdige inschrijving aanvaarden

Standaard zal de datum van de sluiting van de inschrijvingen uiterlijk 4dagen voor de datum van de administratieve controle zijn, tenzij een andere datum bepaald is in het particulier reglement.

14 INSCHRIJVINGSRECHT

14.1 AANVAARDING VAN DE INSCHRIJVING

De inschrijvingsaanvraag zal enkel aanvaard worden indien vergezeld van het totale bedrag van het inschrijvingsgeld.

14.2 TERUGBETALINGEN HET INSCHRIJVINGSGELD

Het inschrijvingsgeld zal integraal terugbetaald worden:

- aan de kandidaten waarvan de inschrijving geweigerd werd;
- indien de rally geannuleerd wordt voor de start van de wedstrijd, tenzij dit anders bepaald staat in het particulier reglement van de wedstrijd.

14.3 GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD

Het inschrijvingsgeld kan gedeeltelijk terugbetaald worden volgens de voorwaarden voorzien in het bijzonder wedstrijdreglement.

15 KLASSEN

15.1 VERANDERING VAN KLASSE

Indien tijdens de technische keuring blijkt dat een voertuig in haar voorgestelde configuratie niet overeenstemt met de groep en/of klasse waarin ingeschreven werd, kunnen de sportcommissarissen de wagen overplaatsen naar de passende groep en/of klasse op voorstel van de technisch afgevaardigde.



IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN

16 TOEKENNING NUMMERS

De toekenning van de nummers is de verantwoordelijkheid van de organisator. De eerste 10 piloten / copiloten van het algemene klassement van het Belgische VHRS—kampioenschap op moment, zijn prioritair en zullen voor de andere deelnemers vertrekken.

17 WEDSTRIJDNUMMERS

Het formaat opgelegd door de organisator zal gespecificeerd staan in het particulier reglement van de wedstrijd.

17.1 ALGEMEEN

17.1.1 De organisatoren bezorgen elke bemanning een startnummer die volgens de geldende voorschriften dienen aangebracht te worden op de auto, en dit voor aanvang van de technische keuring

17.1.2 De publiciteit behorend tot de wedstrijdnummers is verplicht en kan niet worden geweigerd door de deelnemer. Het is niet toegelaten deze panelen te wijzigen.

18 PUBLICITEIT

18.1 TOEGELATEN PUBLICITEIT

Het is de deelnemers vrij toegestaan om publiciteit aan te brengen op het voertuig, in zoverre dat deze:

- door de nationale wetten en de reglementen van de F.I.A. is toegestaan;
- niet ingaat tegen de goede zeden en gewoonten;
- niet van politieke of religieuze aard is;
- het reglement op het vlak van de startnummers respecteert
- geen hinder vormt voor het zicht van de bemanning door de ruiten
- conform zijn aan de bepalingen van artikel 10.6.2 van de Code

18.2 VERPLICHTE PUBLICITEIT

De tekst van elke publiciteit opgelegd door de organisator moet duidelijk omschreven zijn in het bijzonder wedstrijdreglement van de rally of ten laatste voor het afsluiten van de inschrijvingen in een bijlage bij het bijzonder wedstrijdreglement.

18.3 FACULTATIEVE PUBLICITEIT VAN DE ORGANISATOREN

18.3.1 Alle andere aan te brengen publiciteit die door de organisator wordt voorgesteld, is facultatief. In geval van weigering, kan het inschrijvingsgeld maximaal verdubbeld worden.



18.3.2 De activiteitssector van de adverteerder van de facultatieve publiciteit moet altijd gepreciseerd worden door de organisator. Een facultatieve publiciteit die betrekking heeft op een automerk, bandenmerk, brandstof of smeermiddelen, kan niet opgelegd worden aan een deelnemer die deze zou weigeren.

18.3.3 De deelnemers die de facultatieve publiciteit van de organisator aanvaarden, dienen de hiertoe voorziene ruimtes voor te behouden, zoals omschreven in een bijlage van het bijzonder wedstrijdreglement van de rally. Deze ruimte mag niet meer dan het dubbele zijn van de verplichte publiciteit. Geen enkele aanpassing van de publiciteit zal toegelaten worden.

18.3.4 De facultatieve publiciteit van de organisator moet duidelijk gespecificeerd worden in het bijzonder wedstrijdreglement. Indien de facultatieve publiciteit werd gepubliceerd in een bijvoegsel en er een conflict met de publiciteit van de deelnemer zou bestaan, dan kan de deelnemer deze weigeren zonder een bijkomende vergoeding te moeten betalen.

18.4 IDENTIFICATIE EN PUBLICITEIT VAN HET KAMPIOENSCHAP

18.4.1 RACB Sport (ASN) behoudt zich het recht voor publiciteit te verplichten voor de wedstrijden die meetellen voor het Belgische VHRS-kampioenschap 2024. De plaats hiervoor zal in het bijzonder reglement van de rally bepaald worden.

ADMINISTRATIEVE EN TECHNISCHE KEURING

19 ADMINISTRATIEVE KEURING

19.1 TIMING

De piloten en copiloten die deelnemen aan de rally moeten zich aanbieden bij de administratieve keuring conform het programma vermeld in het Bijzonder wedstrijdreglement. De boetes voor laattijdigheid zullen vermeld worden in het Bijzonder wedstrijdreglement.

19.2 GEVRAAGDE DOCUMENTEN

Bij de administratieve keuring zullen volgende originele en geldige documenten geverifieerd worden:

- Vergunning van de deelnemer
- Vergunningen van piloot en copiloot
- Geldig rijbewijs van de piloot en copiloot
- Identiteitskaart van piloot en copiloot
- Toelating van hun ASN voor de buitenlandse deelnemers en/of piloten
- Alle informatie van het inschrijvingsformulier



Elk ander document dat gevraagd wordt door de organisator (bijvoorbeeld: het verzekeringsattest van de wagen) moet vermeld zijn in het bijzonder wedstrijdreglement. Indien de eigenaar van de wagen niet één van de piloten is, moet een schriftelijke en ondertekende toelating voorgelegd worden.

20 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START VAN HET COMPETITIEVE GEDEELTE VAN DE RALLY

20.1 ALGEMEENHEDEN

20.1.1 De deelnemende voertuigen mogen door een afgevaardigde van het team naar de technische controle gebracht worden, behoudens indien anders bepaald in het bijzonder wedstrijdreglement.

De organisatoren mogen gebruik maken van de technische keuring om de deelnemers en wagens eveneens aan het publiek voor te stellen. In dit geval nemen alle leden van de bemanning deel aan de technische keuring volgens het tijdschema bepaald in het particulier reglement (Art 12.6) of via een bulletin gepubliceerd door de organisatie.

20.1.2 Tijdens de technische keuring moeten de deelnemers amme helmen die ze willen gebruiken, voorleggen.

20.1.3 De technische commissarissen kunnen vragen om de wagen te identificeren. Het chassis en het motorblok kunnen gemerkt worden.

20.1.4 Indien uit de technische keuring blijkt dat het voertuig niet conform is aan de technische reglementering en/of veiligheid, dan moet de wagen conform gemaakt worden en opnieuw gecontroleerd worden. Deze nieuwe controle gebeurt ofwel tijdens de technische controle ofwel net voor TCO. De plaats en tijdstip van deze nieuwe controle zal bepaald worden door de technisch afgevaardigde van de RACB. Indien de wagen dan nog altijd niet conform is aan het reglement, dan kunnen de sportcommissarissen, op voorstel van de verantwoordelijke technische afgevaardigde van de RACB, een startverbod opleggen.

20.1.5 Bij het aanbieden van de wagen voor de technische keuring moeten de bijkomende verstralers die nodig zijn tijdens de rally samen met de wagen aangeboden worden of op de aangeboden wagen gemonteerd zijn.

20.1.6 Bij het aanbieden van de wagen op de technische keuring moet elk verplicht volgsysteem geïnstalleerd en operationeel zijn.

20.1.7 Bij het aanbieden van de wagen op de technische keuring moeten de tripmasters die tijdens de wedstrijd gebruikt zullen worden, voorgelegd worden aan de technische controleurs.



20.2 TIMING

Een timing voor het aanbieden aan de technische keuring zal gepubliceerd worden in het bijzonder wedstrijdreglement of in een bulletin.

21 VERIFICATIES TIJDENS DE RALLY

21.1 BIJKOMENDE CONTROLES

Op elk ogenblik tijdens de rally kunnen de veiligheidselementen, de bijkomende lichten en de banden van de wagen geverifieerd worden naar goeddunken en op aanwijzing van de Technisch Afgevaardigde van de RACB of de hoofd technische commissaris, nadat de Sportcommissarissen hiervan op de hoogte werden gebracht.

21.2 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE DEELNEMER

21.2.1 De deelnemer is op ieder moment van de rally verantwoordelijk voor de technische conformiteit van zijn wagen.

21.2.2 Het is de verantwoordelijkheid van de bemanning om, wanneer er identificatietekens werden aangebracht, erover te waken dat deze intact blijven vanaf de technische keuring tot het einde van de wedstrijd of tot op het moment dat door het reglement bepaald is om de verzegeling te breken. Het ontbreken ervan zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen.

21.2.3 De bemanning is er eveneens verantwoordelijk voor dat alle elementen van de wagen die tijdens de uitgevoerde controles gemanipuleerd werden, opnieuw op de juiste plaats aangebracht worden.

21.2.4 Elk vastgesteld bedrog en in het bijzonder de aanwezigheid van bewerkte identificatietekens, die als origineel en intact worden voorgesteld, zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen.

21.2.5 De bemanning is verantwoordelijk voor het activeren van het eventueel volgsysteem en de teruggave van het toestel na een opgave en/of op het einde van de rally.

21.2.6 De leden van de bemanning moeten de plaatsing van de sleephaak, die gebruikt zal worden op verzoek van een official of bij een noodzakelijke interventie, tonen.

22 EINDNAZICHT

22.1 EIND GESLOTEN WAGENPARK

22.1.1 Na de formaliteiten bij de aankomst, kunnen de wagens in een gesloten wagenpark of onder het regime van gesloten wagenpark geplaatst worden. Zij moeten er blijven tot het wagenpark wordt vrijgelaten door de Sportcommissie.



22.1.2 Het voorlopig klassement zal gepubliceerd worden op het uur vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement (of in een bulletin) zodra het mogelijk is nadat de laatste wagen ingeklokt heeft bij de laatste tijdcontrole, zelfs al is het technisch eindnazicht nog bezig.

22.2 SELECTIE VAN DE VOERTUIGEN

Een grondig technisch nazicht, met inbegrip van de ontmanteling van het voertuig, mag uitgevoerd worden naar goeddunken van de sportcommissarissen handelend als gevolg van een klacht of op aanbeveling van de wedstrijdleider en/of de technisch verantwoordelijke aan de Sportcommissie. Alle klachten betreffende de conformiteit van een wagen van een deelnemer moet ingeleid worden uiterlijk binnen de 30 minuten na het publiceren van het voorlopige klassement.

Twee leden van het technisch assistentieteam van de gekozen wagens moeten aanwezig zijn met het nodige gereedschap en materieel gedurende de tijd die nodig is voor de controles, behoudens specifiek verzoek van de technische afgevaardigde.

VERKEERSREGLEMENT

23 GEDRAGSCODE

23.1 ALGEMEEN

23.1.1 De bemanningen moeten zich te allen tijde sportief gedragen.

23.1.2 Vanaf het ogenblik dat de wagens zich onder de regels van ‘gesloten wagenpark’ bevinden (art. 48.1), mogen ze enkel verplaatst worden door het team en de officiëlen. Op elk ander moment mogen de wagens handmatig geduwd worden door eender wie. Alle andere middelen om de wagen te verplaatsen buiten het op eigen kracht verplaatsen of handmatig duwen zijn verboden tenzij elders in dit reglement toegelaten.

23.1.3 Het is verboden, op straffe van uitsluiting, een wagen te trekken, te transporteren of te duwen tenzij om deze terug op de weg te brengen of om de weg vrij te maken.

23.1.4 De bemanning moet altijd in de voorgeschreven richting de klassements- of regelmatigheidsproef rijden, met uitzondering van het louter omkeren

23.1.5 Het is ook verboden, met het risico op een straf dat kan gaan tot de diskwalificatie, om:

- Met opzet de passage van andere deelnemers te blokkeren of het inhalen te verhinderen.
- Zich anti-sportief te gedragen.



23.1.5 Gedurende de volledige wedstrijd, dient elke wagen verplicht met 4 gemonteerde velgen en banden te rijden, die vrij bollen. Elke wagen die niet conform is aan dit artikel zal beschouwd worden te hebben opgegeven conform artikel 41. De Sportcommissarissen kunnen een bijkomende sanctie uitspreken.

23.1.6 Het rijden in competitie met een zwaar beschadigde voorruit waarbij het zicht aanzienlijk beperkt wordt in het gezichtsveld van de piloot, is verboden. De betreffende bemanning kan van de Sportcommissarissen het verbod krijgen om verder te rijden. Na een herstelling zou het team verder kunnen rijden volgens artikel 41 (indien toepasselijk).

In bovenstaande gevallen kan de politie de wagen echter te allen tijde stoppen en beletten verder te rijden op basis van de geldende wegcode.

23.2 OVERDREVEN SNELHEID GEDURENDE DE RALLY / WEGCODE

23.2.1 Gedurende de hele wedstrijd moet de piloot in het bezit zijn van hun geldig rijbewijs en de verkeerswetgeving van het land respecteren. Iedere overtreding, vastgesteld door een politieagent, official of feitenrechter, zal meegedeeld worden aan de wedstrijdleader. Gevaarlijk en/of onverantwoord rijgedrag op de openbare weg, kan ter kennis gebracht worden van de sportcommissarissen die een sanctie kunnen opleggen.

23.2.2 De politieagenten of officiëlen die een overtreding op de regels van de wegcode, door een bemanning die aan de rally deelneemt, vaststellen moeten dit aan de overtreder op dezelfde manier als deze gebruikt voor een gewone weggebruiker, bekendmaken.

23.2.3 In geval de politie of de officiëlen besluiten de piloot die de overtreding beging niet te doen stoppen, kunnen zij vragen om de bestraffingen voorzien in het betreffende reglement toe te passen, onder voorbehoud dat:

- De notificatie van de overtreding via officiële weg en schriftelijk wordt ontvangen voor de publicatie van het voorlopige eindklassement.
- De processen-verbaal voldoende gedetailleerd zijn opdat de identiteit van de piloot in overtreding onbetwistbaar vastgesteld kan worden, en uur en plaats van de overtreding duidelijk worden gepreciseerd.
- De vastgestelde feiten niet voor interpretatie vatbaar zijn.

23.2.4 Gedurende de volledige duur van de competitie, moeten de teams zich strikt aan de ter plaatse geldende verkeersregels houden. Ieder team dat zich hier niet aan houdt, zal de volgende bestraffing krijgen:

Snelheidscontrole :

- +10% : 150 punten
- +20% : 300 punten
- +30% : 450 punten
- +40% : 600 punten
- +50% : diskwalificatie



Andere inbreuken op de wegcode:

- Eerste inbreuk : 150 punten
- Tweede inbreuk : 300 punten
- Derde inbreuk : diskwalificatie

Snelheidscontroles kunnen zich overal langs het parcours bevinden. Deze controles zullen vooral uitgevoerd worden binnen de bebouwde kom en op gevaarlijke plaatsen aangegeven in het roadbook. Informatie komende van het trackingsysteem heeft, conform artikel 11.9.3.2 van de FIA International Sporting Code, de waarde van een “feitenrechter” bij het college van Sportcommissarissen.

VERKENNINGEN

24 VERKENNINGEN IN VHRS65

24.1 BEPERKINGEN VAN DE VERKENNINGEN

Vanaf de datum van verschijning van het particulier reglement van de rally, is het niet meer toegelaten aan iedere piloot, copiloot en een ander lid van het team, ingeschreven voor deze wedstrijd of die de intentie heeft deel te nemen, toegelaten de wegen te gebruiken die voorzien zijn als klassementsproef zonder een schriftelijke toelating van de organisator. Dit is niet van toepassing voor de personen die in de regio wonen. Het niet naleven van deze regel wordt aan de Commissie van Sportcommissarissen medegedeeld.

In ieder geval mag er maximaal 1 keer verkend worden op iedere proef en dit enkel voor de categorie VHRS65.

24.2 WERKING VAN DE VERKENNINGEN

De werking van de verkenningen zijn te bepalen door de organisator en moeten vermeld staan in het particulier reglement van de rally.

24.2.1 De verkenningen moeten plaatsvinden volgens de timing vastgelegd door de organisator.

24.2.2 Vanaf het moment dat het particulier reglement werd gepubliceerd tot de regelmatigheidsproef beëindigd is, de weg weer geopend is voor het verkeer en niet meer gebruikt zal worden voor de rest van de rally is het voor iedereen die op een of andere manier verbonden is met een team dat deelneemt aan de wedstrijd, behoudens uitdrukkelijke toestemming van de Wedstrijdleader, verboden om zich op het parcours van een klassementsproef van de wedstrijd te begeven (behalve te voet).

24.2.3 Gedurende de verkenningen kunnen er commissarissen voorzien worden aan start en/of finish van de KP om de nodige controles uit te voeren en het aantal doortochten te noteren. De deelnemers mogen enkel de regelmatigheidsproef binnenrijden en verlaten via de start- en finishcontroles. Er kunnen steeds bijkomende controles uitgevoerd worden op de klassementsproeven.



- 24.2.4 De organisator kan een snelheidsbeperking bepalen op de klassementsproeven. Deze beperkingen dienen opgenomen te worden in het bijzonder wedstrijdreglement en kunnen te allen tijde gedurende de verkenningen gecontroleerd worden. De organisator kan een GPS-tracker voorzien voor alle deelnemers. Het gebruik van deze toestellen kan gepaard gaan met het betalen van een recht. Elke interferentie met het of de syste(m)en) tijdens de verkenningen zal leiden tot het signaleren van de deelnemer aan de Sportcommissarissen.
- 24.2.5 Enkel de bemanning van het ingeschreven team is het toegelaten zich aan boord te bevinden van het voertuig

25 VERKENNINGEN IN VHRS50

25.1 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCE

Vanaf de datum van verschijning van het particulier reglement van de rally, is het niet meer toegelaten aan iedere piloot, copiloot en een ander lid van het team, ingeschreven voor deze wedstrijd of die de intentie heeft deel te nemen, toegelaten de wegen te gebruiken die voorzien zijn als klassementsproef zonder een schriftelijke toelating van de organisator. Dit is niet van toepassing voor de personen die in de regio wonen. Het niet naleven van deze regel wordt aan de Commissie van Sportcommissarissen medegedeeld. In ieder geval is elke verkenning verboden voor de categorie VHRS50.

START EN HERSTART

26 PROMOTIONELE ACTIVITEITEN

Er kunnen promotionele activiteiten georganiseerd worden. Deze zullen gespecificeerd worden in het particulier reglement.

27 CEREMONIELE START

Een openingsceremonie mag georganiseerd worden voor het promotionele belang en om de media-aandacht te vergroten. Het vertrekinterval en de startorde voor de ceremonie worden overgelaten aan de beslissing van de organisatoren. De timing en de plaats van de ceremonie dienen aangegeven te zijn in het bijzonder wedstrijdreglement.

Indien een deelnemer niet aan de ceremoniële start kan deelnemen met zijn wedstrijdwagen, zal hij toegelaten worden om de rest van de rally aan te vangen conform de hem toegewezen timing, op voorwaarde dat de sportcommissie daarvan op de hoogte werd gebracht tijdens hun eerste vergadering en onder voorbehoud van een positieve afloop van de technische controle. De bemanning moet in elk geval deelnemen aan de ceremoniële start op hun aangegeven tijdstip.



28 START VAN DE RALLY

28.1 STARTZONE

Voor de start van het competitieve gedeelte van de rally en voor iedere eventuele nieuwe start mogen de organisatoren alle deelnemende wagens verzamelen in een startzone, onder de voorwaarden voorzien in het bijzonder wedstrijdreglement. In dit geval zullen de bestraffingen uitsluitend bestaan uit geldboetes voor het te laat aankomen in de startzone en deze moeten bepaald worden in het bijzonder wedstrijdreglement. Er mag geen enkele interventie en/of service gebeuren in deze zone.

28.2 MAXIMALE VERTRAGING BIJ DE START

Een bemanning die zich meer dan 15 minuten te laat aan de start van een sectie aanbiedt zal de start geweigerd worden.

29 STARTORDE EN INTERVALLEN

29.1 STARTORDE

De wedstrijdleader mag omwille van veiligheidsredenen en na ruggespraak met de sportcommissarissen piloten herpositioneren of het tijdsinterval tussen de wagens aanpassen.

29.2 STARTORDE VOOR ETAPPE 1

29.2.1 De startorde wordt bepaald door de organisatoren. Alle teams die zich in de top 10 van het huidige kampioenschap bevinden, zullen voor de andere deelnemers starten. De deelnemers van de categorie VHRS65 vertrekken voor de deelnemers van de categorie VHRS50. De criteria voor het bepalen van de startorde kan beschreven staan in het particulier reglement van de rally.

29.3 STARTORDE VOOR DE VOLGENDE ETAPPES

De startorde voor een volgende etappe wordt bepaald door het voorlopige klassement opgesteld na de laatste klassements- of regelmatigheidsproef van de vorige etappe. De deelnemers van de categorie VHRS65 vertrekken voor de deelnemers van de categorie VHRS50.

De wedstrijdleader zal de startlijst voor de volgende etappe voorleggen aan de sportcommissarissen na het herpositioneren van de deelnemers conform artikel 41.

29.4 STARTINTERVALLEN

Alle wagens gaan van start met een interval van een minuut, behoudens anders vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement of ten gevolge van een instructie van de wedstrijdleader.



CONTROLES

30 CONTROLES – ALGEMENE VEREISTEN

30.1 SIGNALISATIE VAN DE CONTROLES

Alle controles, dit wil zeggen tijd- en routecontroles, start en aankomst der klassementsproeven, inclusief stopzones, hergroeperingszones, bevoorradingszones en mediazones, zullen aangeduid worden door middel van gestandaardiseerde panelen goedgekeurd door de F.I.A. conform de tekeningen en afstanden bepaald in Bijlage I en aangeduid in het Road-book.

30.2 DUUR VAN DE HALTE IN DE CONTROLEZONES

De duur van de halte in elke controlezone moet zich beperken tot de nodige tijd om de controleverrichtingen uit te voeren.

30.3 TIMING

30.3.1 De controleposten worden geopend op 30 minuten voor het ideaal uur van doortocht van de eerste deelnemende wagen.

30.3.2 Behoudens andere beslissing van de wedstrijdleider, zullen ze gesloten worden 15 minuten na het ideale aankomstuur van de laatste deelnemende wagen, vermeerderd met de termijn voor buiten wedstrijdstelling.

30.4 VOLGORDE VAN DE CONTROLES EN RICHTING VAN HET PARCOURS

30.4.1 De equipages zijn verplicht zich aan te bieden aan iedere controle in de correcte volgorde en in de richting van het parcours.

30.4.2 Het is eveneens verboden terug te keren in de controlezone.

30.5 INSTRUCTIES VAN DE BAANCOMMISSARISSEN

30.5.1 De bemanningen zijn eraan gehouden de instructies te volgen van elke baancommissaris verantwoordelijk voor een controlepost.

30.5.2 Alle officials voor de controles moeten identificeerbaar zijn.

31 DOORGANGSCONTROLES

Bij deze controles, aangeduid door de panelen in Bijlage I, moeten de commissarissen op post eenvoudig het controleboekje afstempelen en/of aftekenen zonder het doorgangsuur te vermelden, en dit vanaf het ogenblik dat het controleboekje hen door de bemanning aangeboden wordt.



Virtuele doorgangscntroles met behulp van het trackingsysteem kunnen voorzien worden langs de route. Bij deze virtuele controles hoeven de borden vermeld in annexe I niet geplaatst te worden.

32 TIJDSCNTROLES

32.1 WERKING

Bij deze controles, zullen de commissarissen op post het aanmeldingsuur op het controleboekje inschrijven. De tijdopname zal per minuut gebeuren. Virtuele tijdscontroles kunnen voorzien zijn langs het parcours. Het niet inklokken bij een tijdscontrole zal bestraft worden met 300 punten.

32.2 INKLOKPROCEDURE

32.2.1 De inklokprocedure begint op het ogenblik dat het voertuig het ingangspaneel van de zone van de tijdcontrole passeert.

32.2.2 Tussen het ingangspaneel van de zone en de controlepost, is het aan de bemanning verboden stil te staan of abnormaal traag te rijden.

32.2.3 De tijdopname en het inklokken van het controleboekje mag enkel gebeuren indien de twee leden van de bemanning evenals het voertuig zich in de controlezone bevinden en dit in de onmiddellijke nabijheid van de controletafel.

32.2.4 Het uur van aanmelding stemt overeen met het juiste moment waarop een der leden van de bemanning het controleboekje voorlegt aan de betrokken commissaris of het voorziene GPS-punt overschrijdt.

32.2.5 De official schrijft enkel het effectief aanmeldingsuur in op het boekje, hetzij met de hand, hetzij door middel van een apparaat met druktoestel.

32.2.6 Het ideaal aanmeldingsuur is dat bekomen door toevoeging van de ideale tijd aan het startuur van de klassementsproef of van de vorige tijdscontrole. Deze tijden worden uitgedrukt in minuten.

32.2.7 Het ideaal aanmeldingsuur valt onder de verantwoordelijkheid van de bemanning die de officiële klok kan raadplegen op de controletafel. De commissarissen zullen hen geen enkele informatie verstrekken betreffende dit ideale aanmeldingsuur.

32.2.8 De bemanningen zullen niet bestraft worden bij voorsprong op het aanmeldingsuur indien het uur van binnenkomen van het voertuig in de controlezone overeenstemt met de lopende ideale inklokminuut of van deze die eraan voorafgaat.

32.2.9 De bemanningen zullen niet bestraft worden voor vertraging indien het moment van aanbieding van het controleboekje aan de betrokken commissaris valt binnen de lopende ideale minuut van inklokken.



32.2.10 Elk verschil tussen het reële en het ideale inklokkuur zal op volgende wijze bestraft worden:

- Voor elke vertraging: 10 punten per minuut of fractie van minuut
- Voor elke voorsprong : 60 punten per minuut of fractie van minuut

32.2.11 De organisatoren kunnen een bemanning toelaten vroeger in te klokken zonder daarvoor bestraft te worden, op voorwaarde dat deze maatregel voorzien werd in het bijzonder wedstrijdreglement van de rally of in een bulletin

32.2.12 Tenslotte zal elke overtreding van een bemanning tegen de hierboven aangehaalde inklokprocedure het onderwerp uitmaken van een schriftelijk verslag opgemaakt door het hoofd van de controlepost dat onmiddellijk aan de wedstrijdleader zal overgemaakt worden.

32.2.13 De wedstrijdleader kan een bemanning die bestraft werd voor te vroeg inklokken neutraliseren voor de tijd die nodig is om de bemanning weer op het aanvankelijk voorziene ideale uur te laten vertrekken.

32.3 TIJDSCONTROLE GEVOLGD DOOR DE START VAN EEN REGELMATIGHEIDSPROEF

Wanneer een tijdscontrole gevolgd wordt door de start van een klassements- of regelmatigheidsproef wordt volgende procedure toegepast:

32.3.1 Aan de tijdcontrole op het einde van een verbindingsector, zal de postcommissaris enerzijds de inkloktijd van de bemanning en anderzijds het voorlopig vertrek uur voor de regelmatigheidsproef inschrijven in het boekje. Hij dient een tijdspanne van drie (3) minuten te laten tussen de twee, teneinde de bemanning toe te laten zich voor te bereiden voor de start en zich naar de startlijn te begeven.

32.3.2 Indien twee bemanningen of meer zich aanbieden aan een tijdscontrole op dezelfde minuut wordt hun voorlopig vertrek uur voor deze klassementsproef gegeven in de orde van hun aankomstuur bij de vorige tijdcontrole. Indien zij ook in deze vorige tijdscontrole zich aangeboden hebben in dezelfde minuut, zal dan weer de vorige in aanmerking genomen worden

32.3.3 Na het inklokken aan de tijdscontrole, zal de deelnemende wagen naar de startlijn van de regelmatigheidsproef gereden worden waar zij de start nemen zoals voorgeschreven in het huidige reglement.

32.3.4 Indien er een verschil is tussen het voorlopig toegekend startuur en het effectieve uur van inschrijving door de commissaris aan de start, zal het uur van inschrijving door de commissaris aan de start en/of het startuur geregistreerd door het trackingsysteem, als effectief beschouwd worden, onder voorbehoud van een andere beslissing door het college der sportcommissarissen.



32.3.5 Het startuur van de regelmatigheidsproef is tevens het startuur van de volgende verbindingssector naar de volgende tijdscontrole.

33 MAXIMUM TOEGELATEN VERTRAGING

33.1 MAXIMALE VERTRAGING

Elke vertraging van meer dan 15 minuten op het opgelegde tijdschema van een verbindingssector of een gecumuleerde vertraging van meer dan 30 minuten op het einde van elke sectie of etappe zal beschouwd worden voor het deelnemende team als een opgave bij die controle en de totale bestraffing voor vertraging zal, conform aan Art. 32.2.10, de bestraffing zijn die voorzien is voor een vertraging van meer dan 30 minuten. Een bemanning kan toch terug starten indien dit overeenstemt met het reglement en voorschriften van het Belgische Kampioenschap VHRS.

33.2 VOORSPRONG

Een voorsprong op het ideale uur kan in geen enkel geval in aanmerking genomen worden om de maximaal toegelaten vertraging te verminderen.

33.3 NOTIFICATIE VAN DE OVERSCHRIJDING VAN DE MAXIMAAL TOEGELATEN VERTRAGING

Het overschrijden van de maximale vertraging zoals bepaald in art. 33.1, kan enkel betekend worden op het einde van een sectie.

34 HERGROEPERINGSCONTROLE

34.1 PROCEDURE VAN EEN HERGROEPERING

34.1.1 Bij hun aankomst aan hergroeperingscontroles zullen de bemanningen instructies krijgen betreffende hun startuur. Nadien zullen ze hun wagen volgens de instructies van de commissarissen in het gesloten park rijden.

34.2 PROCEDURE VAN VERTREK UIT EEN HERGROEPERING

Na een hergroepering tijdens een etappe, moeten de wagens weer vertrekken in volgorde van hun aankomst in deze hergroepering, behalve tijdens een hergroepering op het einde van een etappe.

REGULARITY TEST (RT)

35 ALGEMEENHEDEN

35.1 TIJDOPNAME

Voor alle regularity tests/klassementsproeven, zal de tijdopname op een tiende van een seconde gebeuren.



Indien omwille van eender welke technische reden (en onafhankelijk van de betrokken deelnemer), het tijdopnamesysteem via satelliet niet zou werken en geen tijden geregistreerd zouden worden op een deel van de tijdopnamepunten op de RT, worden de strafpunten van de betreffende deelnemer berekend op basis van de gemiddelde strafpunten in dezelfde etappe.

35.2 STRAFPUNTEN

Op een regularity test, worden volgende strafpunten gegeven:

- 0,1pt per 0,1 seconde vertraging groter dan 0,5 seconde, vermenigvuldigd met de leeftijdscoëfficiënt.
- 0,2pt per 0,1 seconde voorsprong groter dan 0,5 seconde.

35.3 LEEFTIJDSCOËFFICIËNT

De leeftijdscoëfficiënt wordt berekend op basis van het homologatiejaar van de wagen. Een wagen van 19XY zal een coëfficiënt van 0,XY krijgen (bijvoorbeeld, 0,75 voor een wagen gehomologeerd in 1975).

35.4 ANDERE BESTRAFFINGEN

Maximale bestraffing per tijdopname:	60 punten
Bestrafing per gemiste tijdopname:	100 punten
Maximale bestraffing op een regularity test:	500 punten
Bestrafing per gemiste regularity test:	600 punten

36 STARTPROCEDURE VOOR REGULARITY TEST

36.1 STARTLIJN

De start wordt stilstaand gegeven, waarbij de wagen op de startlijn staat. Er zijn geen tijdopnames in de eerste 500 meter.

36.2 STARTPROCEDURE

36.2.1 De elektronische startprocedure zal duidelijk beschreven staan in het Particulier Reglement van de wedstrijd.

36.2.2 Er moet een permanente startlijn of andere markering zijn die de startplaats exact aangeeft (ook op sneeuw en onverhard).

36.2.3 Nadat de effectieve starttijd genoteerd werd op de tijdscontrolekaart, moet deze zo snel mogelijk terug aan de bemanning worden overhandigd.

36.2.4 Wanneer de wagen op de startlijn arriveert, moet de wagen zich opstellen voor de peilstok geplaatst door de commissaris om de exacte positie te bepalen. Een minuut voor het startuur, maar niet voor de wagen helemaal stil staat op zijn positie, moet de commissaris de peilstok wegnemen en moet de bemanning zich richten op de klok met automatische aftelling of het horloge van het tracking systeem. Tot het effectieve startuur mag de wagen niet meer verplaatst worden. Elke verplaatsing zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen.



36.3 MANUELE STARTPROCEDURE

Indien de start manueel dient gegeven te worden zal, na teruggave van de tijdscontrolekaart aan de bemanning, de bevoegde commissaris met luide stem 30", 15", 10" en de laatste vijf (5) seconden een voor een aangeven.

Als de 5 laatste seconden verstreken zijn, zal het startsignaal gegeven worden.

36.3 PROCEDURE VOOR DE START VAN EEN « SHOW » PROEF

In het geval van een « show » proef (met een lus in het parcours), bevindt het startpunt zich steeds in de lus en zal deze duidelijk aangegeven worden in het roadbook.

Het is op deze plaats dat de instrumenten (afstand en tijd) op 0 gezet moeten worden.

36.4 VERTRAGING VAN DE START DOOR FOUT VAN DE BEMANNING

36.4.1 In geval van vertraagde start te wijten aan de bemanning, zal de betrokken commissaris een nieuw startuur inschrijven, waarbij de bestraffing 60 punten bedraagt per minuut of fractie van minuut vertraging.

36.4.2 Elke bemanning die de start van een Regularity Test weigert te nemen op het uur en de volgorde die hen toegekend werd, zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen en dit ongeacht of de Regularity Test al dan niet verreden wordt.

36.4.3 Een voertuig dat niet van start gaat binnen de 20 seconden na het startsignaal, zal beschouwd worden als te hebben opgegeven en de wagen zal onmiddellijk verplaatst worden naar een veilige plaats.

Deze wagen zal voor de volgende etappe opnieuw kunnen starten overeenkomstig artikel 41 van het sportreglement van het Belgische Kampioenschap VHRS.

36.5 VALSE START

Een valse start, en meer in het bijzonder een start genomen voordat het startsein gegeven werd, zal als volgt bestraft worden:

- 1ste overtreding: 10 punten
- 2de overtreding: 60 punten
- 3de overtreding: 200 punten
- Volgende overtredingen: beslissing van de Sportcommissarissen.

Deze bestraffingen sluiten niet uit dat de Sportcommissarissen strengere straffen kunnen opleggen indien zij dit nodig achten. Voor het berekenen van de tijden, wordt het reële startuur gebruikt.



37 AANKOMST VAN EEN REGULARITY TEST

37.1 AANKOMSTLIJN

De aankomst van een regularity test is vliegend en bevindt zich op minstens 200 meter voor de stoplijn. De zone tussen de Flying Finish en de STOP-lijn moet vrij zijn van bochten, blinde of potentieel verraderlijke bochten en andere obstakels zoals hekken of andere gevaarlijke elementen.

Het halt houden tussen het geel waarschuwingspaneel en het paneel Stop is verboden en zal gemeld worden aan de Sportcommissarissen.

37.2 STOPPUNT

De bemanning moet vervolgens halthouden aan de “Stop”, aangegeven door een rood paneel “STOP”, om een aantekening te laten inschrijven op het controleboekje.

38 SUPER SPECIAL EN POWERSTAGE

38.1 KARAKTERISTIEKEN VAN EEN SUPER SPECIAL

38.1.1 Het organiseren van een Superspecial tijdens een rally is facultatief.

38.2 VERLOOP VAN EEN SUPER SPECIAL

De specifieke regels betreffende het verloop, de startorde en de tijdsintervallen van een Superspecial zijn de bevoegdheid van de organisator. Deze informatie moet wel opgenomen zijn in het bijzonder wedstrijdreglement van de rally.

38.3 POWERSTAGE

De organisator kan een of meerdere Regularity Tests benoemen als Power Stage. Tijdens een Power Stage worden de strafpunten verdubbeld (met uitzondering van de strafpunten aan de tijdscontrole).

39 ONDERBREKING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

Wanneer een Regularity Test onderbroken of definitief stopgezet wordt, en dit om het even welke reden, zal de wedstrijdleiding aan elke bemanning een tijd toekennen die hij het meest rechtvaardig acht. De koersdirectie kan ook beslissen om de betreffende tijdopnames te annuleren voor alle deelnemers. Een bemanning die verantwoordelijk of mede-verantwoordelijk is voor het stopzetten van de klassementsproef mag in geen enkel geval voordeel halen uit deze maatregel.

40 VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Wanneer een wagen in beweging is op een Regularity Test en tot de Stop, moet het team voldoen aan de veiligheidsvoorschriften VHRS. De veiligheidsuitrusting van de bemanning en de veiligheidsgordels moeten correct vastgemaakt zijn. Elke inbreuk hiertegen zal bestraft worden door de sportcommissarissen.



40.2 UITRUSTING VAN DE WAGENS

40.2.1 Indien door de organisator een veiligheidsconsole (trackingsysteem) ter beschikking is gesteld, dan moet het systeem makkelijk bereikbaar zijn voor de piloot en de copiloot wanneer ze in hun stoel zitten met het veiligheidsharnas vastgeklikt.

40.2.2 In iedere deelnemende wagen dient, op formaat 42x29,7cm (A3), een kaart aanwezig te zijn aan boord met op de ene zijde een rood teken "SOS" en aan de andere zijde een groen teken "OK".

Dit bord moet in de wagen aanwezig zijn en makkelijk te bereiken zijn voor piloot en copiloot. Tijdens de Regularity Tests op afgesloten weg, moet het SOS/OK teken beschikbaar zijn in ieder deelnemend voertuig en moet verplicht gebruikt worden.

40.2.3 Elke deelnemende wagen moet een rode, reflecterende gevarendriehoek aan boord hebben

40.3 INCIDENT OP EEN REGULARITY TEST

40.3.1 Indien er zich een ongeval voordoet dat onmiddellijke medische interventie vereist, is het volgende van toepassing:

- De SOS-knop op de veiligheidsconsole moet zo snel mogelijk geactiveerd worden (indien er één is)
- het rode "SOS" teken moet, indien mogelijk, onmiddellijk getoond worden aan de volgende wagens en aan iedere helikopter die hulp tracht te verlenen.
- zo snel mogelijk, moet de rode reflecterende gevarendriehoek geplaatst worden op een zichtbare plaats aan dezelfde kant van de weg als de wagen, minstens 50 meter achter de wagen, om de volgende rijders te waarschuwen, ook al staat de wagen van de baan.

40.3.2 Elke bemanning aan wie het rode "SOS" teken getoond werd of die een wagen ziet die een ongeval heeft gehad, moet onmiddellijk en zonder uitzondering stoppen om hulp te bieden, tenzij het groene "OK" teken aan hen werd getoond. Alle wagens die volgen moeten eveneens stoppen. De tweede wagen die arriveert op de plaats van het ongeval, rijdt vervolgens verder om de volgende radiopost te informeren. De volgende wagens maken de weg vrij voor de hulpdiensten. Alle betrokken deelnemers, die door die procedure gestopt worden, zullen een accurate tijd toegekend krijgen conform aan art. 39.

40.3.3 Indien er zich een ongeval voordoet dat geen onmiddellijke medische interventie vereist, of wanneer een wagen om enige andere reden stopt op of naast een klassementsproef, tijdelijk of definitief, is het volgende van toepassing:

- Binnen de minuut moet de OK-knop op de veiligheidsconsole geactiveerd worden (indien die er is)
- Het groene "OK"-teken moet onmiddellijk en duidelijk getoond worden aan de volgende wagens evenals aan iedere helikopter die tracht hulp te verlenen.



Indien de bemanning de wagen verlaat, moet het OK teken op een duidelijk zichtbare plaats voor de volgende deelnemers worden aangebracht.

- De rode driehoek moet door de bemanning zichtbaar opgesteld worden aan de kant van de wagen en dit op een afstand van 50m achter de wagen, zelfs als deze langs de weg staat, en dit om de volgende deelnemers te waarschuwen

40.3.4 Indien het scherm van de noodconsole het signaal SOS, OK of enig ander signaal voor Gevaar toont, staat deze boodschap gelijk aan de boodschap van het SOS/OK bord of de rode gevarendriehoek

40.3.5 Indien het om een of andere reden niet mogelijk is om het OK/SOS teken te tonen in een van de voorgaande situaties, dan moet de bemanning een duidelijk en begrijpelijk handgebaar gebruiken naast de wagen :

- een gestrekte arm en opgeheven duim om "OK" aan te geven
- de armen in een kruis boven het hoofd om "SOS" aan te duiden



40.3.6 Elke bemanning die deze regel kan respecteren maar het niet doet wordt gemeld aan de sportcommissarissen door de wedstrijdleader.

40.3.7 Het roadbook dient een blad met de te toe te passen procedure bij ongeval te bevatten.

40.3.8 Iedere bemanning die gedurende de rally opgeeft, moet zijn definitieve opgave zo vlug mogelijk melden aan de organisator, uitgezonderd in geval van overmacht. Elke bemanning die deze regel niet naleeft kan een sanctie opgelegd krijgen door de Sportcommissarissen.

40.3.9 Elk lid van de bemanning dat niet heeft meegewerkt en/of de richtlijnen en instructies van de commissarissen en/of het hulpverlenend personeel niet heeft opgevolgd, kan gedaagd worden voor het college van sportcommissarissen of de sportrechtbank van de RACB. Elke poging om de commissarissen en/of het hulpverlenend personeel te intimideren zal voorgelegd worden aan het college van sportcommissarissen of aan de rechtbank van de RACB.
Ingeval van ongeval, zelfs enkel materieel, dienen de betrokken piloot of piloten dit schriftelijk te melden aan de wedstrijdleader. Het niet melden van schade aan derden (zelfs lichte schade), zal bestraft worden met 250 € boete.



40.4 EEN INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPROEF MET EEN PERSOON DIE GEEN LID IS VAN DE BEMANNING

Indien een bemanning die deelneemt aan een rally betrokken is bij een ongeval waar iemand uit het publiek gekwetst wordt, dan moet de wagen onmiddellijk stoppen en moet de procedure beschreven in Art. 40.3.1 gevolgd worden.

- Indien een deelnemer het parcours verlaat (van de baan) op een plek waar zich toeschouwers, bewoners, commissarissen of eender welke persoon bevinden, dient hij te stoppen en er zich van te vergewissen of niemand geraakt (gewond) werd door zijn wagen.
- Indien er niemand gekwetst raakte, kan de deelnemer verder rijden, en wordt dit als een wedstrijdfeit aanzien, waarbij hij natuurlijk wel gehouden is tot het melden van schade zoals hierboven bepaald.
- Indien een bemanning die deelneemt aan een rally betrokken is bij een ongeval waar iemand uit het publiek gekwetst wordt, dan moeten de betreffende piloot en copiloot ter plaatse blijven en de volgende wagen doen stoppen. Ze zullen aan die volgende bemanning vragen om de volgende radiopost aangeduid in het roadbook en gesignaleerd op het parcours te verwittigen. De deelnemer zal ter plaatse wachten tot de hulpdiensten en de ordediensten ter plaatse zijn (de nodige richtlijnen zullen dan door de commissarissen en/of officiële ter plaatse verstrekt worden), vooraleer hij zijn weg eventueel mag vervolgen.
- Niet naleving van voorgaande regels zal bestraft worden met diskwalificatie en kan bovendien aanleiding geven tot boetes conform de wetgeving van het land waarin de wedstrijd verreden wordt.

40.5 RODE VLAGGEN

40.5.1 Elektronische rode vlaggen (indien gebruikt)

Alle deelnemende wagens zullen uitgerust zijn met een elektronische rode vlag. Wanneer de elektronische rode vlag geactiveerd wordt door de wedstrijdleiding, dan wordt het scherm van de veiligheidsconsole rood en verschijnt de boodschap "RED FLAG". De deelnemers moeten onmiddellijk bevestigen dat ze hiervan kennis hebben genomen door op de knop "ACKNOWLEDGE" te drukken en te vervolgen conform de procedure beschreven in Artikel 40.5.3

40.5.2 Rode vlaggen bij de radioposten

De rode vlag zal enkel getoond worden aan de deelnemers op instructie van de Wedstrijdleader. De rode vlaggen zullen enkel aan de radioposten aangeduid in het roadbook getoond kunnen worden door een baancommissaris die een duidelijk identificeerbaar vest draagt in de kleur vermeld in artikel 5.2.7 en daarop de vermelding van het symbool van de radiopost. De rode vlaggen zullen getoond worden aan alle radiopunten die voorafgaan aan het incident. Bij elke radiopost op de klassementsproef moet een rode vlag beschikbaar zijn.

Geen enkele andere vlag dan de rode vlag mag getoond worden op enig punt op een klassementsproef.



40.5.3 Betekenis van de rode vlag

Een piloot die voorbij een ontrolde rode vlag rijdt of die een elektronische rode vlag krijgt, al naargelang wat eerst gebeurt, moet onmiddellijk vertragen, deze verlaagde snelheid behouden tot op het einde van de klassemmentsproef en de instructies van de baancommissarissen of van de bestuurders van de veiligheidswagens volgen. Het niet respecteren van deze regel zal een sanctie met zich meebrengen, opgelegd door de Sportcommissarissen.

40.5.4 Elke deelnemer die een rode vlag getoond krijgt, zal een referentietijd toegekend krijgen, zoals beschreven in Artikel 39.

40.5.5 Indien andere signalisatiesystemen (vb. knipperlichten) gebruikt worden op superspecials, dan moeten alle details daarover in het bijzonder wedstrijdreglement staan.

40.5.6 Indien een klassemmentsproef onderbroken of gestopt is en de bemanningen moeten de klassemmentsproef afleggen, dan moet een rode vlag getoond worden bij de start om de piloten te informeren over de wijze waarop ze moeten handelen.

41 HERSTART NA OPGAVE

41.1 ALGEMEEN

41.1.1 Elke bemanning die er niet in slaagt een sectie van een rally af te werken zal toegelaten worden om de start van een volgende sectie te nemen, indien de wagen gekeurd werd voor herstart door de technisch verantwoordelijke.

Indien een bemanning hier geen gebruik van wil maken, dient hij aan de Wedstrijdleader te bevestigen dat dit niet zijn intentie is door een formulier in te vullen op het einde van het roadbook ("definitieve opgave") en dat zo snel mogelijk te overhandigen aan de organisatoren, indien mogelijk voor de publicatie van de startlijst.

41.1.2 Nadat de Wedstrijdleader geïnformeerd werd over de opgave, moet de bemanning het controleboekje inleveren. Wanneer de opgave gebeurt op een klassemmentsproef of bij een STOP-controle, zal de tijd van die klassemmentsproef niet vermeld worden en is Artikel 41.2 van toepassing.

41.1.3 Indien een deelnemer gediskwalificeerd wordt in toepassing van art 33 van dit huidig reglement, dan kan hij toelating krijgen opnieuw te starten na de hergroepering voor de volgende nacht. De bestraffing zal toegepast worden conform Art. 41.2 vanaf de TK waar de deelnemer de maximale toegelaten vertraging heeft overschreden.

41.1.4 Iedere deelnemer die opgeeft tijdens de laatste sectie van de laatste etappe van de rally zal niet opgenomen worden in het eindklassement.



41.2 BESTRAFFINGEN

41.2.1 Voor alle teams die opnieuw van start gaan, zullen strafpunten worden opgelegd. Voor elke niet verreden regularity test, zal dit 600 strafpunten zijn.

41.2.2 Indien de opgave gebeurt na de laatste klassementsproef of superspecial voor een nacht-hergroepering, dan wordt deze laatste klassementsproef of superspecial als opgegeven beschouwd voor de deelnemer in kwestie.

42 HERSTELLINGEN VOOR EEN NIEUWE START

42.1 PLAATS VAN DE SERVICE EN TOEGELATEN TIJD

Elke wagen die een etappe niet kan beëindigen volgens de geldende regels mag hersteld worden volgens goeddunken van de deelnemer. Bij een herstart binnen dezelfde etappe, dient de wagen aangeboden te worden in de regrop voorafgaande de start van de sectie waar de wedstrijd hernomen wordt, ten laatste 15 minuten voor de voorziene vertrektijd uit de regrop. Bij een herstart in een volgende etappe, dient de wagen aangeboden te worden in het gesloten wagenpark voor de nacht voorafgaand aan de start van de volgende etappe en dit ten laatste één uur voor het vertrek van de eerste wagen hieruit voor de volgende etappe.

42.2 TECHNISCH NAZICHT VAN DE HERSTELDE WAGENS

De wagen moet hetzelfde chassis en hetzelfde motorblok hebben als deze die aangeboden werden bij de technische keuring voor de start, net als alle verzegelde onderdelen. De deelnemer moet vertegenwoordigd zijn tijdens deze nieuwe technische keuring op het tijdstip bepaald door de organisatoren.

ASSISTENTIE

43 ASSISTENTIE – ALGEMENE BEPALINGEN

43.1 REALISATIE VAN DE ASSISTENTIE

43.1.1 Vanaf de eerste tijdscontrole is assistentie enkel toegelaten in de daarvoor voorziene serviceparken, behalve voor de deelnemers die de intentie hebben om hun wagen te herstellen na een opgave om opnieuw te herstarten.

43.1.2 Een bemanning mag enkel door gebruik te maken van het materiaal dat zich aan boord van het voertuig bevindt en zonder externe fysieke bijstand op ieder moment overgaan tot assistentie voor zover dit niet uitdrukkelijk verboden werd.

43.2 PERSONEEL EN BEPERKINGEN BETREFFENDE DE ASSISTENTIE



- 43.2.1 Het overhandigen aan of door de bemanning van voeding, drank, kleding en informatie (gegevensdragers, informatieboekjes, roadbook, enz) is toegestaan wanneer de leden van de bemanning zich bevinden in:
- in het assistentiepark, de hergroeperingszone of wanneer de wagens halthouden in een zone voorbehouden voor de media.
- 43.2.2 Wanneer een hergroeperingszone zich in de nabijheid van het assistentiepark bevindt en de leden van de bemanning moeten wachten om in te kloppen bij het einde van een verbindingsector, mogen de leden van de bemanning zich naar hun servicezone begeven, nadat ze hun mediaverplichtingen hebben vervuld.
- 43.2.3 Wanneer een wagen niet meer start of zich niet op eigen kracht van het gesloten wagenpark naar het assistentie park kan begeven, is het toegelaten aan de commissarissen en/of leden van het team de wagen te duwen of te slepen tot op zijn plaats in het servicepark.

44 ASSISTENTIEPARK

44.1 ALGEMENE VOORWAARDEN

Tijdens de ganse duur van de rally, moet een hoofd servicepark voorzien zijn. De organisatoren kunnen wegens een gegronde reden door de RACB een andere plaats tijdens de rally laten goedkeuren. Het gebruik van een grondzeil is verplicht te gebruiken tijdens elke service op straffe van een boete van 250€. Elke deelnemer moet een brandblusser van 6 kg zichtbaar ter beschikking hebben op hun serviceplaats gedurende de voorziene servicetijd van de wagen.

44.2 ASSISTENTIEPARK - TIMING

Het uurrooster ziet er voor elk voertuig in het assistentiepark zal conform zijn aan het tijdschema van de rally, met volgende suggesties:

- 44.2.1 15 minuten voor de eerste KP na een nachtpark.
Technische controles kunnen uitgevoerd worden in het gesloten wagenpark.
- 44.2.2 30 minuten tussen twee groepen van klassementsproeven, kan voorafgegaan worden door een technische zone van 3 minuten, die in een regroup kunnen plaatsvinden.
- 44.2.3 45 minuten op het einde van elke sectie voor een hergroepering voor de nacht.
Technische controles van 10 minuten zullen in het gesloten wagenpark uitgevoerd moeten worden.
- 44.2.4 Een « Remote Service Zone » kan voorzien worden en zal eventueel vermeld staan in het particulier reglement.



44.3 IDENTIFICATIE VAN DE ASSISTENTIEPARKEN

De assistentieparken zijn aangeduid in de routebeschrijving van de rally met een Tijdcontrole IN en OUT. (de afstand van 25m vermeld in Bijlage 1 wordt beperkt tot 5m).

44.4 SNELHEID IN DE ASSISTENTIE PARKEN

De snelheid van de wagens en de assistentiewagens in de assistentieparken mag de 30 km/u niet overschrijden, of lager indien uitdrukkelijk vermeld in het bijzonder wedstrijdreglement, op straffe van sanctie opgelegd door de wedstrijdleader als volgt: 10pt per km/u boven de snelheidslimiet.

44.5 BIJSTAND VAN BUITENAF

In het servicepark is het toegelaten aan de officiëlen/baancommissarissen en/of leden van het team om de wagen te slepen, te duwen of te transporteren.

44.6 INRICHTING VAN HET ASSISTENTIEPARK

44.6.1 De organisator zal een “zone servicepark” (bepaald door lengte, breedte en plaats) voorzien voor elk deelnemend team. Alle voertuigen van het team moeten geparkeerd worden in hun "zone". Deze voertuigen moeten de borden "Service" of "Auxiliary Service", uitgereikt door de organisator, dragen.

44.6.2 Alle wagens waarvoor geen plaats voorzien is in het servicepark moeten geparkeerd worden in een nabijgelegen parking met een voetpad als toegang tot het servicepark. Voor deze wagens zal een “auxiliary service” uitgereikt worden.

44.6.3 Geen enkele aanhangwagen, voorzien voor transport van een wagen, mag geparkeerd worden in het servicepark

44.6.4 Er mag geen brandstof, van welke aard dan ook, opgeslagen worden in het servicepark, op de serviceplaatsen, in servicewagens en/of bijstandsvoertuigen. De inbeslagname van de brandstof zal gepaard gaan met een boete van 500 € opgelegd door de wedstrijdleader. Het is absoluut verboden dat een wagen die brandstof vervoert toegang heeft tot het servicepark en/of daarin rijdt. Enkel een maximale hoeveelheid van 20 l brandstof noodzakelijk voor het vullen van de reservoirs voor het materieel (generator, verwarming, enz) zal toegelaten worden.

45 LEDIGEN EN/OF VULLEN IN HET ASSISTENTIEPARK

Indien het ledigen en/of vullen (om een benzinetank, benzinepomp of brandstoffilter te vervangen), noodzakelijk is als assistentie, is dit toegelaten in een assistentiepark op voorwaarde dat:

- het werk uitgevoerd wordt nadat de organisator daarvan op de hoogte werd gebracht;
- een brandblusser met operator stand-by is of beschikbaar gesteld is door een deelnemer



- geen enkel ander werk uitgevoerd wordt aan de wagen tijdens het ledigen en/of het vullen;
- een passende veiligheidsperimeter rond de wagen voorzien wordt;
- enkel de nodige brandstof om de volgende bevoorradingszone te bereiken toegevoegd wordt.

BEVOORRADING VAN BRANDSTOF

46 BEVOORRADING EN PROCEDURES

Voor alle wagens die deelnemen aan een wedstrijd van het Belgisch Kampioenschap VHRS dient de brandstof conform te zijn aan de brandstof verkocht en verdeeld in een commercieel tankstation.

46.1 PROCEDURE AAN OPENBARE TANKSTATIONS

46.1.1 De deelnemers mogen commerciële brandstof, verkocht en verdeeld aan het grote publiek, tanken bij de tankstations aangeduid en toegelaten door de organisator in het roadbook. Deze brandstof moet rechtstreeks in de benzinetank van de deelnemende wagen getankt worden vanuit een vaste pomp die bruikbaar is voor personenwagens van het brede publiek.

46.1.2 De bemanning mag enkel de vaste pompen van het tankstation gebruiken, zonder fysieke hulp van buitenaf

47 BRANDSTOFGEBRUIK

47.1.1 BRANDSTOFADDITIEVEN

Het gebruik van additieven, toegevoegd aan de brandstof als loodvervanger, zijn toegelaten indien deze vrij te verkrijgen zijn in winkels voor het brede publiek. Het toevoegen van een additief mag in geen geval het octaangehalte van de brandstof verhogen boven de vastgelegde limiet van 90 MON nog van 102 RON, conform aan Annexe K art 3.9.7.

GESLOTEN WAGENPARK

48 REGELS GESLOTEN WAGENPARK

48.1 TOEPASSING

De wagens zijn onder het regime van het gesloten park:

48.1.1 vanaf hun binnenkomst in een hergroeperingspark tot en met hun vertrek hieruit.



48.1.2 vanaf hun binnenkomst en/of aankomst in een controlezone en tot en met hun vertrek uit deze zone.

48.1.3 vanaf hun aankomst op het einde van het competitieve gedeelte van de rally en dit tot de toelating gegeven door de Sportcommissarissen om het gesloten wagenpark te openen, indien dit zo vermeld wordt in het particulier reglement.

48.2 TOEGELATEN PERSONEN IN HET GESLOTEN PARK

48.2.1 Na hun wagen in het gesloten wagenpark geplaatst te hebben, zullen de piloten verplicht de motor uitschakelen en het gesloten wagenpark onmiddellijk verlaten. Het gesloten wagenpark is verboden voor iedereen, behalve voor officiëlen van de rally die er een specifieke functie uitoefenen.

48.2.2 De bemanningen mogen tien (10) minuten voor hun startuur het gesloten park binnengaan

48.3 DUWEN VAN WAGENS IN HET GESLOTEN PARK

Enkel de officiëlen op post en/of de leden van de bemanning mogen een competitiewagen duwen of slepen binnen een gesloten wagenpark.

48.4 AFDEKKEN VAN DE WAGEN

Afdekken van de wagen is niet toegelaten.

Er kan wel verplicht worden om een dekzeil onder de wagen te leggen. Die verplichting zal dan vermeld worden in het bijzonder reglement van de betreffende wedstrijd.

48.5 HERSTELLINGEN IN HET GESLOTEN WAGENPARK

48.5.1 Indien de Technische Commissarissen van de rally vaststellen dat de staat van een voertuig de veiligheid in het gedrang brengt, dan mag de wagen in het gesloten wagenpark hersteld worden in aanwezigheid van een Technische Commissaris. Een lid van het bijstandsteam zal toegelaten worden om reparaties, in conformiteit met Bijlage J, uit te voeren of gehomologeerde FIA-veiligheidselementen te vervangen, die opgenomen zijn op een technische FIA lijst, en deze te monteren op de wagen (ie. Veiligheidsgordel, brandblusser, enz...).

48.5.2 Met instemming van de wedstrijdleider en onder toezicht van een bevoegd Commissaris of een Technisch Commissaris is het aan de bemanning en tot 3 leden van het personeel van het team toegestaan om de ruit(en) van de wagen te vervangen.

48.5.3 Indien de tijd om bovengenoemde herstellingen uit te voeren een vertraging oplevert ten opzichte van het aanvankelijk voorziene startuur, dan krijgt de bemanning een nieuw startuur na de herstelling, waarbij de bestraffing een minuut bedraagt per minuut of fractie van een minuut, zonder dat de maximaal toegelaten vertraging overschreden mag worden, zoals bepaald in het betreffende reglement.



48.7 GESLOTEN WAGENPARK NA HET EINDE VAN DE RALLY

Het Parc Fermé na de rally is facultatief en zal bepaald worden in het particulier reglement van de wedstrijd. In het geval er geen finaal parc fermé voorzien is, moeten de voertuigen in de omgeving van het rallycentrum blijven totdat het definitief eindklassement gepubliceerd is. Indien de technische commissarissen een voertuig willen controleren dat reeds vertrokken is, zal de deelnemer automatisch uitgesloten worden uit het definitieve eindklassement. Het volgsysteem (tracking system) en de "on-board" camera's mogen in het gesloten wagenpark gedemonteerd worden met toestemming van de technisch afgevaardigde van de RACB en onder toezicht van de commissarissen.

RESULTATEN EN ADMINISTRATIEVE VEREISTEN NA DE WEDSTRIJD

49 RESULTATEN VAN DE RALLY'S

49.1 OPSTELLING VAN DE RESULTATEN

De resultaten worden opgemaakt door optelling van alle strafpunten opgelopen op alle regularity tests en de strafpunten opgelopen tijdens de verbindingsectoren evenals iedere andere bestraffing in strafpunten die opgelopen werden.

49.2 PUBLICATIE VAN DE RESULTATEN

Gedurende de rally zal het klassement als volgt gepubliceerd worden:

49.2.1 Officieuze klassementen: klassementen uitgedeeld door de organisator tijdens het verloop van de wedstrijd,

49.2.2 Officieuze tussenklassementen: klassementen gepubliceerd op het einde van de etappe,

49.2.3 Voorlopig klassement: klassement gepubliceerd door de organisator op het einde van de rally,

49.2.4 Eindklassement: klassement goedgekeurd door de Sportcommissarissen.

49.2.5 Indien de publicatie van het voorlopig klassement vertraging oploopt, dient het nieuwe uur van publicatie aangebracht te worden op het officiële uithangbord.

49.3 EX AEQUO IN EEN ETAPPE OF EEN RALLY VAN HET KAMPIOENSCHAP

49.3.1 In geval van ex-aequo na een etappe, zal deze die het minste strafpunten opliep op de eerste regularity test die geen superspecial is, uitgeroepen worden tot winnaar.



Mocht dit niet voldoende blijken om de ex-aequo deelnemers te rangschikken, dan zullen de tijden van de tweede, derde, vierde regularity test in rekening gebracht worden.

49.3.2 In geval van ex-aequo na een rally, zal deze die het minste strafpunten opliep op de eerste regularity test die geen superspecial is, uitgeroepen worden tot winnaar. Mocht dit niet voldoende blijken om de ex-aequo deelnemers te rangschikken, dan zullen de tijden van de tweede, derde, vierde regularity test in rekening gebracht worden.

49.4 EERLIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID

De organisator van een rally moet zich ervan verzekeren dat de wedstrijd op een eerlijke en onpartijdige manier wordt verreden en dat de resultaten niet beïnvloed worden.

49.5 PROMOTIE VAN DE RESULTATEN

Het is verboden om in eender welke vorm de uitslag van een enkele etappe van de rally te promoten. De deelnemers mogen in hun persberichten een etappezege vermelden, op voorwaarde dat ze dit niet doen uitschijnen als zijnde de uitslag van de volledige rally.

50 KLACHTEN EN BEROEP

50.1 OPSTELLEN VAN EEN KLACHT OF BEROEP

Elke klacht en/of beroep dient opgesteld te worden in overeenstemming met de bepalingen van de nationale Sportcode RACB Sport en de artikelen 13 en 15 van de Code en/of desgevallend de juridische en disciplinaire regels van de FIA.

50.2 BEDRAG VAN HET KLACHTENRECHT

50.2.1 Het bedrag om klacht neer te leggen bedraagt 500€ en die som kan contant betaald worden aan de Sportcommissarissen.

50.2.2 Indien het klachtenrecht voldaan wordt via overschrijving, dan moet de klacht vergezeld zijn van een betalingsbewijs. Bij gebrek daaraan of indien de Sportcommissarissen vinden dat het bewijs van betaling niet geleverd is, dan is de klacht niet ontvankelijk.

50.2.3 De te gebruiken bankgegevens zijn als volgt:

ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF BELGIUM asbl
Woluwedal 46, 1200 Brussle
Code IBAN : BE54 3100 2286 4097
BIC : BBRUBEBB

De reden van betaling moet duidelijk vermeld worden



50.2.4 Indien de klacht gegrond of gedeeltelijk gegrond bevonden wordt conform artikel 13.10.2 van de Code, dan zal het klachtenrecht terugbetaald worden door de RACB bij ontvangst van de beslissing van de Sportcommissarissen.

50.3 STORTING VAN DE WAARBORG

De bijkomende waarborg moet contant betaald worden binnen het uur dat volgt op het indienen van de klacht, aan het College van Sportcommissarissen op straffe van onontvankelijkheid van de klacht. Indien de klacht het demonteren en terugmonteren van een welbepaald onderdeel van de wagen vereist, dan zal de bijkomende waarborg als volgt getarifeerd worden:

50.3.1 Voor een klacht die enkel betrekking heeft op een welbepaald deel van de wagen (motor, transmissie, stuurinrichting, remsysteem, elektrische installatie, koetswerk, enz), wordt het bedrag bepaald volgens de fase van demontage.

Fases van demontage:

- Fase 1: Ophanging, wielen, stuurinrichting, koetswerk, remmen
Waarborg: 150,00 €
- Fase 2: Transmissie, versnellingsbak, brug
Waarborg: 150,00 €
- Fase 3: Cilinderkop, kleppen, nokkenas, brandstoftoevoer, boring en slag
Waarborg: 600,00 €
- Fase 4: Zuigers, drijfstangen, motorblok, krukas, oliepomp
Waarborg: 2.400,00 €

50.3.2 Voor een klacht met betrekking tot de volledige wagen.

Waarborg: 2.500 €

50.3.3 Om een klacht te kunnen indienen in fase 4 is men verplicht eveneens klacht in te dienen in fase 3. De bedragen van de te betalen waarborgen moeten opgeteld worden.

50.4 KOSTEN

50.4.1 De kosten veroorzaakt door de werken en het vervoer van het voertuig zullen ten laste zijn van de aanklager indien de klacht ongegrond blijkt, en zullen ten laste zijn van de deelnemer tegen wie deze klacht neergelegd werd indien ze wel gegrond blijkt.

50.4.2 Indien de klacht ongegrond blijkt en indien de kosten veroorzaakt door de werken en het vervoer van het voertuig (technische verificaties, transport, enz.) het bedrag van de waarborg overschrijden, zullen de kosten ten laste zijn van de aanklager. Indien echter de kosten lager liggen, zal het verschil hem terugbetaald worden.



50.5 BEROEP

Het Bijzonder Wedstrijdreglement zal de informatie bevatten betreffende het Nationale Beroepsrecht.

Het bedrag van het Internationaal Beroep wordt gepubliceerd door de FIA..

51 PRIJSUITREIKING

51.1 PODIUM CEREMONIE

Het sportieve einde van het competitieve gedeelte van de rally is de tijdscontrole "IN" aan de aankomst.

51.2 PRIJSUITREIKING

De prijzen zullen uitgereikt worden op het podium voor alle deelnemers, uitgenomen voor de eerste, tweede en derde van het algemeen klassement. Voor hen dient een "Olympisch" podium gebruikt te worden.

Indien de organisator dit wenst kan hij nog een extra prijsuitreiking, met eventueel een receptie met genodigden en officiëlen, organiseren dezelfde avond. Indien de aanwezigheid van de piloten vereist is, dient dit opgenomen te zijn in het bijzonder wedstrijdreglement.

52 JAARLIJKSE RACB PRIJSUITREIKING

52.1 AANWEZIGHEIDSVEREISTEN

De winnende piloten en copiloten moeten aanwezig zijn op de jaarlijkse prijsuitreiking van de RACB.

52.2 AFWEZIGHEID

Behalve in geval van overmacht zal iedere afwezigheid bestraft worden met een boete door de RACB.

Goedgekeurd onder visa nummer RACB Sport: **S02-VHRS/B24 (29/01/2024)**



Algemene veiligheidsvoorschriften voor historische regelmatigheidsrally's (VHR/VHRS)

Algemene voorschriften

De toegelaten wagens zijn de Toerisme wagens (T en TC) en de GT-wagens (GT en GTS) van de periode tot 31/12/1990 zoals gedefinieerd in Bijlage K van de FIA Internationale Sport Code, behalve aanvullende categorieën gedefinieerd door de organisator en in overeenstemming met de Belgische Wegwetgeving.

De periodes zullen gedefinieerd worden in functie van het jaar van specificatie in Bijlage K van de FIA – Artikel 3.

Een wagen zal gedateerd worden volgens zijn specificatie, en als deze niet bekend is, de datum van de FIA/CSI homologatie van het voertuig en niet het eigen bouwjaar, voor alle doeleinden tijdens de wedstrijd.

Voor voertuigen die nooit gehomologeerd geweest zijn, zal het jaar van het body cage type (type van carrosserie) in overweging worden genomen en moet vroeger zijn dan 01/01/1991. De gebruikte motor moet gecommmercialiseerd of gehomologeerd geweest zijn door de FIA/CSI voor 01/01/1991 voor deze body cage type. Deze voertuigen zullen worden aan de organisator worden voorgelegd ter goedkeuring.

In geval van twijfel of geschil is het aan de deelnemer om het bewijs voor te leggen dat het voertuig overeenkomt met de vermelde periode.

Het is wenselijk dat een FIA Technisch Historisch Paspoort, een FIA-doorlaatbewijs voor historische regelmatigheidsvoertuigen, een identiteitsfiche van de ASN, een identiteitsfiche van de FIVA of nog een ASAF/VAS geel boekje wordt voorgelegd aan de technische commissarissen bij de controles.

De auto's dienen te voldoen aan de wegcode van de doorkruiste landen en in orde zijn voor de civiele technische keuring (inclusief het geldig attest voor competitievoertuigen indien nodig) en met de verzekering.

In België ingeschreven voertuigen die in het bezit zijn van een attest van Technische Controle beperkt tot competitievoertuigen en van een geldig attest voor competitievoertuigen "geel boekje" afgeleverd door de RACB mogen zich inschrijven voor een wedstrijd en moeten voldoen aan de technische controle van de rally.

In het buitenland ingeschreven voertuigen met een beperking op het wegverkeer moeten conform zijn aan de specifieke regels van hun ASN.

Een of twee manuele brandblussers met een minimale totale inhoud van 2 kg, correct vastgemaakt, evenals een driehoek, twee gele hesjes en een EHBO-doos zijn verplicht in elk voertuig.



Banden dienen gehomologeerd te zijn voor gebruik op de openbare weg in Europa en dienen voorzien te zijn van een permanent zichtbare wettelijke “E” – of “DOT”- markering. Ze moeten tijdens de rally te allen tijde voldoen aan de Belgische verkeersregels en de profieldiepte mag niet minder zijn dan 1,6 mm en dit over de minstens $\frac{3}{4}$ van het profiel. Het bijsnijden van de banden is verboden.

Het monteren van bijkomende verstralers is toegelaten tot een totaal van 4, exclusief de originele lampen. Het totale aantal gemonteerde lampen moet paar en symmetrisch zijn ten opzichte van de lengteas van het voertuig.

Xenonlampen zijn verboden. LED-lampen zijn toegestaan aan de voorzijde en achterzijde op voorwaarde dat ze in de oorspronkelijke kast worden geplaatst. LED-rampen zijn niet toegestaan.

Het staat de organisator vrij om al dan niet gebruik te maken van een teller, afstands- of tijdmeter of enig ander elektronisch apparaat.

De organisator behoudt zich het recht voor om elk voertuig te weigeren dat niet beantwoordt aan de geest of het uiterlijk van de gegeven categorie of periode.

De organisator behoudt zich het recht voor om naast dit reglement bijkomende technische of veiligheidsbeperkingen waaraan het voertuig moet voldoen toe te voegen.

Aanvullende eisen voor voertuigen die deelnemen aan een historische regelmatigheidsrally historiek die RT's bevatten met een gemiddelde snelheid van minder of gelijk aan 50,0 km/u.

Het voertuig moet rijklaar en veilig zijn.

De installatie van een rolbeugel wordt sterk aanbevolen.

De organisator en RACB Sport behouden zich het recht voor om elk voertuig te weigeren waarvan de veiligheid als onvoldoende wordt beschouwd om deel te nemen aan een wedstrijd.

Aanvullende eisen voor voertuigen die deelnemen aan een historische regelmatigheidsrally historiek die RT's bevatten met een gemiddelde snelheid van meer dan 50,0 km/u en minder dan of gelijk aan 65,0 km/u.

Het voertuig moet rijklaar en veilig zijn.

De voertuigen moeten verplicht uitgerust zijn met een hard dak.

De installatie van een rolbeugel conform aan de geldende Bijlage K is verplicht.



De organisator en RACB Sport behouden zich het recht voor om elk voertuig te weigeren waarvan de veiligheid als onvoldoende wordt beschouwd om deel te nemen aan een wedstrijd.

Aanvullende voorschriften voor voertuigen die deelnemen aan een historische regelmatigheidsrally die RT's bevatten met een gemiddelde snelheid van meer dan 65,0 km/u.

Het voertuig moet rijklaar en veilig zijn.

De voertuigen moeten verplicht uitgerust zijn met een hard dak.

In aanmerking komende auto's uit de periode tot en met 31/12/1990 moeten voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van geldende Bijlage K, artikel 5.3 tot 5.23 van de FIA Internationale Sport Code.

Dit omvat onder andere :

- Het plaatsen van een rolbeugel conform aan de geldende FIA Bijlage K.
- De aanwezigheid in elke wagen van een manuele blusapparaat van minimaal 2 kg alsook een FIA-goedgekeurd blussysteem waarvan de geldigheidsdatum in orde is.
- De installatie van veiligheidsgordels die voldoen aan de FIA-norm N° 8853/98 of FIA N° 8853-2016 waarvan de geldigheidsdatum in orde is (vanaf periode F).
- De installatie van een compleet systeem van kuipzetels goedgekeurd volgens de FIA-norm 8855-1999, 8855-2021 of 8862-2009, en niet-aangepast (vanaf periode F).
- De benzinetankvulling voorzien van veiligheidsschuim (aanbevolen voor alle voertuigen van periode A tot E, verplicht voor alle voertuigen van periode F tot J).
- De installatie van brandwanden (verplicht vanaf periode F, aanbevolen voor de andere periodes).
- De installatie van een trekoog voor en achter.
- Het vervangen van de originele motorkapsluitingen door minimaal 2 veiligheidssluitingen.

Deze lijst is niet beperkend. Raadpleeg de Artikels 5.3 tot 5.23 van de Bijlage K van de FIA voor de volledige details.

De organisator en RACB Sport behouden zich het recht voor om elk voertuig te weigeren waarvan de veiligheid als onvoldoende wordt beschouwd om deel te nemen aan een wedstrijd.

Bemanning

Uitrusting piloot

Op de openbare weg



Het dragen van een veiligheidsgordel (of harnas) is verplicht voor piloot en co-piloot behalve indien het voertuig destijds gehomologeerd werd zonder veiligheidsgordels en die ervan vrijgesteld zijn.

Het dragen van een FIA-veiligheidsuitrusting wordt aanbevolen.

Op een afgesloten weg

Gemiddelde snelheid kleiner dan of gelijk aan 50 km/u

Het dragen van een veiligheidsgordel (of harnas) is verplicht voor piloot en co-piloot behalve indien het voertuig destijds gehomologeerd werd zonder veiligheidsgordels en die er van vrijgesteld zijn.

Het dragen van een aan autosport aangepaste en in goede staat zijnde helm (minimum norm CE) is verplicht.

Kleding die de volledige benen en armen bedekt, is verplicht. Bijzonder brandbare materialen (nylon, enz.) zijn verboden, ook voor de schoenen.

Het dragen van gesloten schoenen in doek, stof of leer is verplicht voor de piloot en de co-piloot.

Het dragen van FIA-veiligheidsuitrusting wordt aanbevolen.

Gemiddelde snelheid hoger dan 50 km/u en lager of gelijk aan 65 km/u

Het dragen van een veiligheidsgordel (of harnas) is verplicht voor piloot en co-piloot behalve indien het voertuig destijds gehomologeerd werd zonder veiligheidsgordels en die er van vrijgesteld zijn.

Het dragen van een aan autosport aangepaste en in goede staat zijnde helm (minimum norm CE) is verplicht.

Kleding die de volledige benen en armen bedekt, is verplicht. Bijzonder brandbare materialen (nylon, enz.) zijn verboden, ook voor de schoenen.

Het dragen van gesloten schoenen in doek, stof of leer is verplicht voor de piloot en de co-piloot.

Het dragen van FIA-veiligheidsuitrusting wordt aanbevolen.

Gemiddelde snelheid hoger dan 65 km/u

Het dragen van een veiligheidsgordel (of harnas) is verplicht voor piloot en co-piloot behalve indien het voertuig destijds gehomologeerd werd zonder veiligheidsgordels en die er van vrijgesteld zijn.



De piloot en de co-piloot moeten een volledige uitrusting dragen in overeenstemming met de voorschriften van de FIA, Bijlage L – Hoofdstuk III.

Dit bevat:

- Helm die voldoet aan een van de FIA-normen aanwezig in FIA Technische Lijst nr. 25 en die de verenigbaarheid- en gebruiksvoorwaarden zoals vermeld in Bijlage L – Hoofdstuk III-1 naleeft.
- Hoofdsteunsysteem (RTF) gehomologeerd volgens de FIA-norm 8858-2002 of FIA 8858-2010 en dat de verenigbaarheid- en gebruiksvoorwaarden zoals vermeld in Bijlage L – Hoofdstuk III-1 naleeft.
- Overall, lang ondergoed (boven en onder), bivakmuts, handschoenen en schoenen gehomologeerd volgens de FIA-norm 8856-2000 (Technische lijst nr. 74) of de FIA-norm 8856-2018 (Technische lijst nr. 74) en die de gebruiksvoorwaarden zoals vermeld in Bijlage L – Hoofdstuk III-2 naleven.

Uitzondering: het is de co-piloot toegelaten om schoenen in doek, stof of leer te dragen indien dit vermeld staat in het Bijzonder Wedstrijdreglement.

De gebruiksvoorwaarden van de uitrusting van de (co-)piloten vermeld in Bijlage L – Hoofdstuk III van de FIA Internationale Sport Code moeten volledig worden gerespecteerd.

Visa

Goedgekeurd onder visa nummer RACB Sport: TS01-VHRS/B24