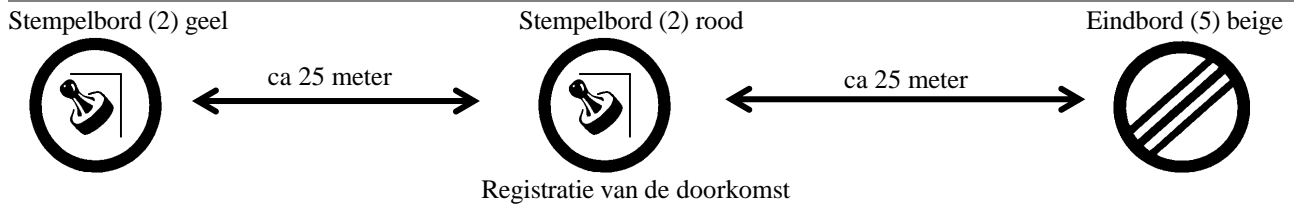
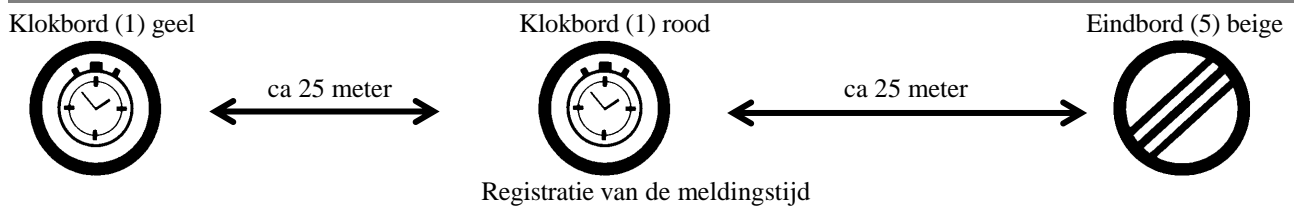


Bijlage I: STANDAARD CONTROLEBORDEN

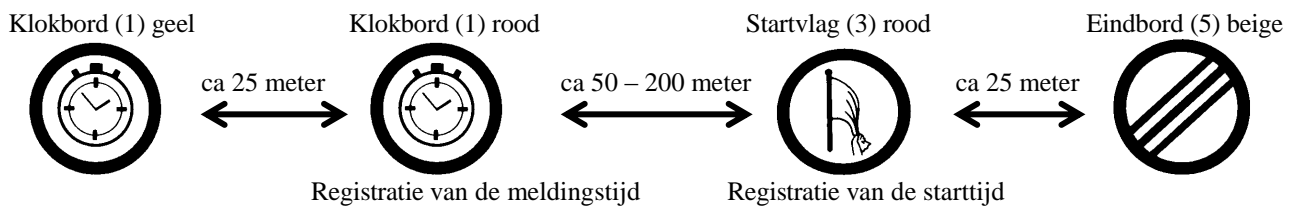
ROUTECONTROLE (Diameter > 55 cm)



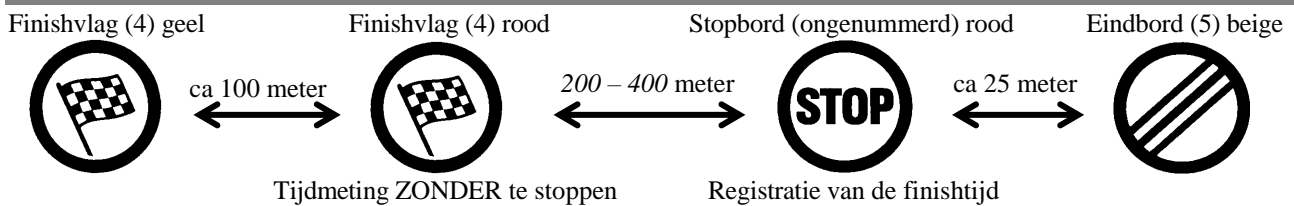
TIJDCONTROLE (Diameter > 55 cm)



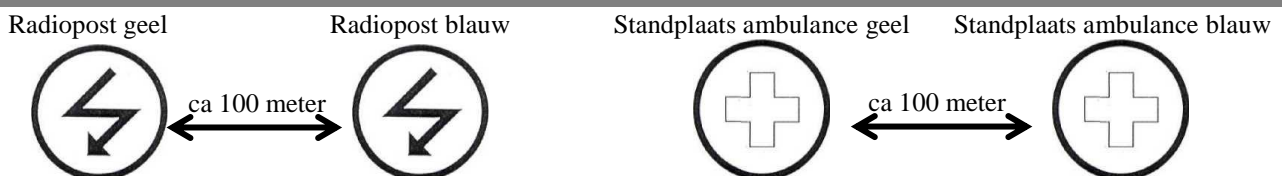
TIJDCONTROLE GEVOLGD DOOR START KLASSEMENTSPROEF (Diameter >55 cm)



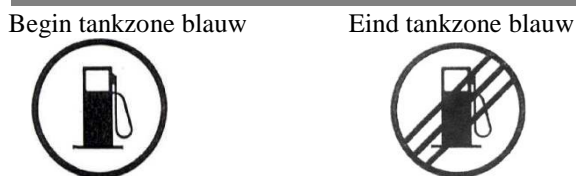
FINISH KLASSEMENTSPROEF (Diameter > 55 cm)



HULPPOSTEN LANGS KLASSEMENTSPROEF (Diameter > 55 cm)



TANKZONE (Diameter > 55 cm)



Bijlage II: CONTACTPERSOON RIJDERS

VOORNAAMSTE OPDRACHTEN.

Deelnemers informeren en te allen tijde een bemiddelende rol spelen.

Deze taak moet toevertrouwd worden aan een official die in het bezit is van een licentie, uitgegeven door zijn/haar ASN, daar dit een zekere kennis inhoud van de algemene reglementen. Hij/zij kan de vergaderingen van het College Sportcommissarissen bijwonen ten einde op de hoogte te blijven van de genomen beslissingen.

De contactpersoon rijders moet voor de deelnemers gemakkelijk herkenbaar *en bereikbaar* zijn. Met dit doel is het raadzaam dat:

- 1 - hij/zij een zeer opvallende badge of hes draagt.
- 2 - hij/zij voorgesteld wordt tijdens de rijderbriefing aan de deelnemers.
- 3 - een foto opgenomen wordt in het Bijzonder Reglement of in een bulletin, indien mogelijk.
- 4 - *het mobiele telefoonnummer van de contactpersoon rijders moet vermeld worden in het Bijzonder Reglement of in een Officieel Bulletin.*

AANWEZIGHEID TIJDENS DE RALLY.

Wanneer het wedstrijdsecretariaat geopend is, zal de wedstrijdsecretaris voor hem/haar een schema opstellen met betrekking tot zijn/haar werkzaamheden, dat opgehangen zal worden op het publicatiebord van de rally en zal bevatten, de aanwezigheid:

- bij de *technische* keuring.
- op het wedstrijdsecretariaat.
- bij de start van de rally
- tijdens de hergroeperingen
- bij het Parc Fermé aan het einde van de secties.
- nabij het Parc Fermé na de finish (afhankelijk van het tijdschema van de rally).

TAAK.

- Adequaate antwoorden geven op alle gestelde vragen.
- Alle informatie of extra uitleg verstrekken in verband met de reglementen en het verloop van de rally.

BEMIDDELING.

Voorkomen dat vragen aan het College Sportcommissarissen gesteld worden, welke ook naar behoren opgelost zouden kunnen worden door een duidelijke uitleg, uitgezonderd protesten (b.v. het oplossen van geschillen over tijden, eventueel met behulp van de tijdwaarnemers).

De contactpersoon rijders zal zich onthouden van opmerkingen of het nemen van acties die mogelijk aanleiding zouden kunnen geven tot het indienen van protesten.

Bijlage III: VEILIGHEID IN RALLY'S

De toepassing van het volgende reglement is verplicht (maar dit reglement behoeft niet in het Bijzonder Reglement van de rally opgenomen te worden). Elke organisator wordt aangemoedigd om aanvullende maatregelen te introduceren om de veiligheid te bevorderen.

1 VEILIGHEID ALGEMEEN

1.1 Veiligheidsplan

Een Veiligheidsplan moet opgesteld worden met ten minste de volgende inhoud:

- 1.1.1 De locatie van *de wedstrijdleiding* (rally control).
- 1.1.2 De namen van de diverse verantwoordelijke personen:
 - Hoofd Medische dienst, Hoofd Veiligheid.
 - Veiligheidsofficials (*b.v. Proevenchef of assistent proevenchef*), verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassementsproef.
- 1.1.3 De adressen en telefoonnummers van de verschillende veiligheidshulpdiensten in het gebied waar een klassementsproef wordt gehouden:
 - Politie, Ziekenhuizen, Medische eerste hulpdiensten, Brandweer, Bergingsdiensten, Rode Kruis (of gelijkwaardig).
- 1.1.4 De totale route van de rally met de routesecties in detail.
- 1.1.5 Het veiligheidsplan voor elke klassementsproef, met de volgende details:
 - a) De exacte locaties van de marshalposten, hulpverleningsvoertuigen, radioposten en evacuatie-routes (zie 3.5.1.) moeten op een goed leesbare kaart zijn aangegeven.
 - b) Zones die door de organisator worden aangewezen als zijnde open voor toeschouwers. Alle andere gebieden worden beschouwd als zijnde verboden voor toeschouwers.
 - c) De genomen maatregelen voor de veiligheid van de deelnemers (zie de minimum bepalingen in artikel 3).
 - d) De genomen maatregelen voor de veiligheid van de officials van het evenement.
 - e) Niet van toepassing.
 - f) De te nemen acties wanneer een deelnemer vermist wordt.
 - g) Telefoonnummers (artikel 14.1.1.5. van Appendix H van de CSI)
 - h) De genomen maatregelen voor de veiligheid van toeschouwers (artikel 14.2.3.1. van Appendix H van de CSI).
 - i) Het communicatiesysteem, het overall systeem en die op de klassementsproeven (artikel 1.2.2. - 3.1.1. laatste alinea + 3.3).
 - j) Schema van de voorrijders (artikel 2.2.5. + 2.7)
 - k) Nationale wetgeving en procedures in relatie tot ongevallen indien van toepassing (artikel 2.5.)
 - l) Niet van toepassing.

1.1.6 In het Veiligheidsplan moet speciale aandacht gegeven worden aan het volgende:

- veiligheid van toeschouwers,
- veiligheid van de officials van het evenement,
- veiligheid van de marshals van het evenement,
- veiligheid van de mediavertegenwoordigers.

1.1.7 Het concept van het veiligheidsplan moet tenminste vier weken voor de start aan de KNAF Veiligheidsfunctionaris gezonden worden.

1.2 Hoofd Veiligheid.

1.2.1 De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het reglement van de rally. Hij/zij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan.

1.2.2 Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend in contact met de *wedstrijdleader* (rally control), het Hoofd Medische dienst en de start van elke klassemingsproef (telefoon of radio).

1.2.3 Hij/zij is verantwoordelijk voor de invoering en uitvoering van het gestelde in het Veiligheidsplan.

1.3 Veiligheidsofficial klassemingsproef.

1.3.1 Op elke klassemingsproef moet een veiligheidsofficial zijn die het Hoofd Beveiliging kan assisteren.

1.3.2 De veiligheidsofficial van de klassemingsproef controleert, vóór de passage van de -0- auto, of de veiligheidsmaatregelen op de klassemingsproef overeenkomen met het gestelde in het Veiligheidsplan.

1.4 Controle.

1.4.1 De Wedstrijdleader is de eindverantwoordelijke om er op toe te zien dat het gestelde in het Veiligheidsplan uitgevoerd en gehandhaafd blijft.

1.4.2 Niet van toepassing.

2 VEILIGHEID VAN TOESCHOUWERS

De hoogste prioriteit van het Veiligheidsplan is om de veiligheid van toeschouwers te garanderen. De volgende maatregelen die het gestelde in Appendix H van de CSI aanvullen, zijn verplicht voor alle rally's (uitgezonderd artikel 2.1.).

2.1 Niet van toepassing.

2.2 Aanbevelingen voor klassemingsproeven.

2.2.1 Bij het ontwerp van elk evenement moet rekening gehouden worden met de specifieke omstandigheden van het land, waar de rally plaatsvindt.

2.2.2 Klassemingsproeven moeten zodanig gesitueerd moeten worden dat het verplaatsen van toeschouwers ontmoedigd wordt.

2.2.3 Het verkennen van klassemingsproeven wordt als een veiligheidsfactor beschouwd.

Tijdens het verkennen moeten start- en finishposten en chicanes/obstakels duidelijk worden aangegeven.

2.2.4 Zou het verrijden van een klassemingsproef vertraging op lopen of geannuleerd moeten worden om veiligheidsredenen, dan zal dit niet negatief beoordeeld worden in het Observer rapport (tenzij de

problemen veroorzaakt zijn door de organisator zelf of door het niet adequaat reageren van de organisator).

2.2.5 Voertuigen (beschouwd als informatievoertuigen) die uitgerust zijn met communicatiemiddelen moeten over elke klassemingsproef rijden, ongeveer 20 minuten voor de Organisatieauto's (Road Closing Cars, -00-, -X- en -0- auto's), om de toeschouwers te waarschuwen en er op toe te zien dat geen toeschouwers in verboden gebieden staan en dat zij zich verwijderen uit deze gebieden. Dit voertuig kan vervangen worden door een helikopter die uitgerust is met een luidspreker. Deze handeling kan, indien nodig, verschillende malen herhaald worden.

2.3 Controle van toeschouwers.

2.3.1 De organisator, en indien nodig met hulp van politie en/of andere autoriteiten, moet de toegang tot de zone's die aangewezen zijn voor toeschouwers zoveel mogelijk stimuleren. Alle andere gebieden worden als verboden gebied beschouwd.

2.3.2 Het moet voorkomen worden dat toeschouwers langs de weg van de klassemingsproef gaan lopen zolang de klassemingsproef verreden wordt (na de 0-auto en voor de passage van de laatste auto).

2.3.3 Een veiligheidsinstructie moet gegeven worden bij de toegangen tot de klassemingsproef, *in die gevallen wanneer entree geheven wordt, maar moet in ieder geval opgenomen worden in de 'Publieksinformatie'*.

2.3.4 Marshals moeten in voldoende mate aanwezig zijn om de veiligheid van toeschouwers te kunnen garanderen.

Marshals moeten *geschreven instructie ontvangen* om hun taak te kunnen uitvoeren en moeten een duidelijk herkenbaar jack dragen.

2.4 Brandstof bijvullen en Service.

Wanneer toeschouwers toegang hebben tot gebieden waar het bijvullen van brandstof of het verlenen van service plaatsvindt, moet de organisator adequate maatregelen nemen om toeschouwers op afstand te houden van potentieel gevaarlijke activiteiten.

2.5 Ongevallenrapportage.

Wanneer een bestuurder, die deelneemt in een rally, betrokken is bij een ongeval waarbij een toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, *moet de betrokken bestuurder op de locatie van het ongeval blijven*. De eerstvolgende bestuurder moet dit voorval melden aan de eerstvolgende radiopost. Deze radiopost is in het route boek aangegeven en is gemarkeerd langs de route conform artikel 3.3.3.

Wanneer de verantwoordelijke bestuurder deze regel negeert kunnen de Sportcommissarissen een straf uitspreken die zelfs uitsluiting ten gevolge kan hebben. De wetgeving van het land waarin het evenement plaatsvindt, moet ook van toepassing zijn op ongevalprocedures.

2.6 Ongevallenonderzoek.

Elk ongeval met een fatale of serieuze verwonding, moet gerapporteerd worden aan het KNAF Federatiebureau, de *BSR Commissie Veiligheid*, met een kopie naar de *KNAF Medische Commissie*. Dit rapport moet opgesteld worden door een commissie, gevormd door de organisatie, de ASN benoemde sportcommissaris van het evenement, het door de ASN aangewezen Hoofd Technische keuring, het Hoofd Veiligheid, het Hoofd Medische dienst en, indien mogelijk, een vertegenwoordiger van de Politie of gelijke autoriteit.

Het rapport mag de geadresseerden niet later bereiken dan 30 dagen na afloop van het evenement, uitgezonderd wanneer rechtelijke of andere protocollen dit verbieden.

2.7 Organisatieauto's (Course cars).

2.7.1 Elke organisator moet tenminste twee organisatieauto's, nummer -00- en -0- ('nul'-auto's) inzetten. Uitsluitend na de -00-auto mogen bij de start van de klassementsproeven andere maximaal 2 organisatieauto's (zgn X-auto's) vertrekken, die op nagenoeg volle snelheid over de klassementsproeven rijden. Deze X-auto's moeten voldoen aan de gestelde eisen van het SRR (homologatie, verzekering, keuring). De 1^e bestuurder moet een passende licentie hebben Minimum leeftijd inzittende X-auto 16 jaar.

De -0-auto en beide bestuurders moeten volledig voldoen aan de voorschriften van het SRR (homologatie, verzekering, licenties, keuring, kleding, enz.)

2.7.2 Elke auto moet met een plaat (36 x 50 cm) op de twee voorportieren uitgerust zijn. Op deze platen moet het woord 'Safety' of een woord van gelijke betekenis in de nationale taal staan. Daarnaast moeten deze auto's uitgerust zijn met een zwaailicht en een sirene. Aanbevolen wordt de -0-auto uit te rusten met een videocamera om de condities van elke klassementsproef gedurende de passage van deze auto vast te leggen. De opnames blijven eigendom van de organisator.

2.7.3 De bestuurders van de 'nul'-auto's moeten een behoorlijke ervaring hebben, zij moeten op de hoogte zijn van alle relevante reglementen en het gestelde in het Veiligheidsplan. Zij moeten te allen tijde de Wedstrijdleider op de hoogte houden van de omstandigheden langs de route. Een prioriteitsrijder of een bestuurder die uitgevallen is, mag niet een voorrijderauto besturen.

De Wedstrijdleider moet aandacht schenken aan de aanbevelingen van de bestuurders van de organisatieauto's om in geval dat zich gevaarlijke omstandigheden voordoen de klassementsproef te annuleren. Organisatieauto's kunnen ook tijd klokken controleren en er op toezien dat tijdkaarten correct worden ingevuld.

2.7.4 Infoauto's (Course Information Cars), uitgerust met geluidsapparatuur moeten minimaal 30 minuten voor de start van de eerste deelnemer over alle klassementsproeven rijden om de toeschouwers te waarschuwen en om er voor te zorgen dat iedereen

die op een gevaarlijke plaats staat, verwijderd wordt uit dat gebied.

2.7.5 Elke organisator moet een sluitauto (Sweeper Car) gebruiken die na de laatste deelnemer over de klassementsproeven rijdt. Deze auto moet van een plaat (met een geblokte vlag), conform artikel 2.7.2. voorzien zijn.

2.7.6 Niet van toepassing.

2.7.7 Bij elk evenement moeten organisatieauto's de gehele route rijden. Zij mogen de deelnemers op geen enkele wijze hinderen. De volgorde van de organisatieauto's is:

-000- auto, *)	60 minuten voor eerste deelnemer.
KNAF Veiligheidsauto, *)	45 minuten voor de eerste deelnemer.
Publieksinformatie auto,	30 minuten voor de eerste deelnemer.
-00- auto, *)	20 minuten voor de eerste deelnemer.
-X- auto (max. 2 stuks)	circa 10 minuten voor de eerste deelnemer.
-0- auto,	5 minuten voor de eerste deelnemer.
-Z- auto, *)	Sluitauto direct na laatste deelnemer.

Bovenstaande auto's moeten voorzien zijn van rallyschilden, dan wel stickers en portiernummers met de opdruk "veiligheid" en hun nummer. Tenminste de -0- auto moet voorzien zijn van zwaailichten en een sirene. Tot en met de Publieksinformatieauto moeten de organisatieauto's met een zeer gematigde snelheid over de route van de klassementsproeven rijden en de inzittenden mogen geen wedstrijdkleding en helmen dragen.

*) Tenminste 1 van de inzittenden moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficial licentie.

2.8 Veiligheid op routesecties.

De route en het tijdschema moeten zo veel mogelijk rekening houden met mogelijke verkeersproblemen en de passage van dichtbevolkte gebieden.

2.9 Informatie.

Informatie voor toeschouwers zal op verschillende manieren verspreid moeten worden:

- en/of schrijvende pers en/of gesproken verslaggeving en/of TV,
- en/of programmaboek en/of rallykrant,
- en/of posters,
- en/of distributie van folders,
- passage van Infoauto's (zie 2.7.4.)

3 VEILIGHEID VAN DEELNEMERS

3.1 Veiligheidsvoorzieningen

3.1.0 Medische voorzieningen geheel overeenkomstig de eisen gesteld in 'Algemeen Reglement Medische Voorzieningen Autosportevenementen' van het KNAF Autosportjaarboek

3.1.1 Bij de start van elke klassemmentsproef:

- een bergingsvoertuig of takelwagen;
- geschikte apparatuur om contact te houden met de Wedstrijdleider (rally control).

3.1.2 Het is aan te bevelen om op lange klassemmentsproeven (langer dan 15 km, geldt niet voor rondkoersen) een extra ambulance en een extra bergingsvoertuig of takelwagen te stationeren.

3.1.3 Bij de stopfinish van elke klassemmentsproef: 2 x (minimum) 4kg brandblussers.

3.1.4 In het servicepark: minimaal 2 duidelijk herkenbare personen met een geldig EHBO diploma

3.1.5 Niet van toepassing.

3.1.6 Niet van toepassing.

3.1.7 Marshals moeten uitgerust zijn met een gele vlag om deelnemers te kunnen waarschuwen in geval van een incident. Bij mogelijk gevaarlijke punten langs de route moeten marshal kunnen beschikken over een of meerdere goedgekeurde brandblusser (geadviseerd 1 brandblusser per kilometer).

3.1.8 Binnen een tankzone en in het gebied van een hergroepering tenminste 2 stuks 4 kg goedgekeurde brandblussers.

3.2 Preventiemaatregelen (Signalering en bewegwijzering)

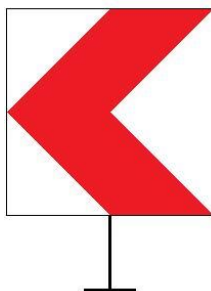
3.2.1 Wegen die naar klassemmentsproeven leiden moeten afgesloten worden. Dit moet gedaan worden op de volgende wijze:

- a) hoofd- en doorgaande wegen of elke weg waar verkeer verwacht kan worden, moet afgesloten en bewaakt worden door een marshal, politie of andere autoriteit.
- b) korte niet-doorgaande wegen (b.v. naar boerderijen) moeten afgesloten worden, al dan niet door een hek of met tape. Aan het afzethok of tape moet een mededeling aangebracht zijn met betrekking tot het verloop van het evenement en het mogelijke gevaar.

3.2.4.7 Pijlen en voorbeelden:

HOOFDPIJL

links of rechts wijzend
(rood op wit)



WAARSCHUWINGSPIJL

punt omlaag (oranje)
gevaarlijke passage



3.2.2 Het is de verantwoordelijkheid van de voorrijders om de juiste afzettingsmethode te controleren en om de Wedstrijdleider (rally control) in te lichten wanneer zich tekortkomingen voordoen die hersteld moeten worden voordat de klassemmentsproef door de deelnemers verreden wordt.

3.2.3 Marshalposten moeten ingericht worden langs de route om:

- toeschouwers buiten verboden gebieden te houden met behulp van borden, dranghekken of touwen, afzetlint, fluitjes.
- voor zover mogelijk deelnemers waarschuwen voor gevaarlijke situaties, b.v. door het gebruik van de gele vlag.

3.2.4 Wanneer het gebruik van de gele vlag nodig is, moet de volgende procedure in acht worden genomen:

3.2.4.1 Een gele vlag moet beschikbaar zijn op elke marshalpost.

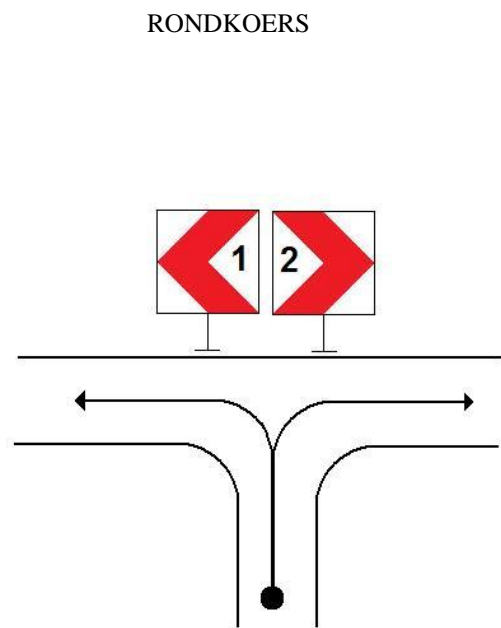
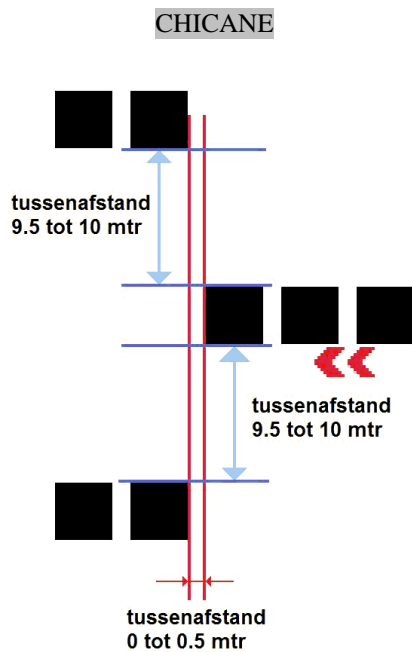
3.2.4.2 De gele vlag mag alleen gebruikt worden door een marshal die het marshal veiligheidsjack draagt. De tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten geregistreerd worden.

3.2.4.3 Een onbewogen gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie (stilstaande auto direct naast de route, langzaam rijdende auto op de route, enz.); inhalen van op snelheid rijdende deelnemers verboden tot na de gevaarlijke situatie. Een bewogen gele vlag betekent: pas op, gehele of gedeeltelijke blokkering van de route, wees gereed om te stoppen, snelheid minderen en inhalen van op snelheid rijdende deelnemers verboden tot na de blokkering

3.2.4.4 Niet van toepassing.

3.2.4.5 Niet van toepassing.

3.2.4.6 Niet van toepassing.



3.2.4.8 Een klassemingsproef met een rondkoers, mag uit maximaal drie hele ronden bestaan. Bij een klassemingsproef met een rondkoers moet het punt van samenkomst vanuit de positie van de starter goed zichtbaar zijn.

De 1^e deelnemer mag op een rondkoers alleen worden gestart, nadat de 0-auto het rondkoers deel heeft verlaten. Het aantal ronden van de 0-auto moet worden bepaald op basis van de lengte van het rondkoers deel.

3.2.4.9 De maximale gemiddelde snelheid op klassemingsproeven mag de 130 km/uur niet te boven gaan.

De maximale gemiddelde snelheid op verbindingsroutes is 70 km/uur, e.e.a. afhankelijk van de plaatselijk geldende wettelijk toegestane maximum snelheden.

3.2.4.10 Indien delen van een klassemingsproef in dezelfde sectie van een etappe nogmaals in een andere klassemingsproef worden opgenomen, moet voorafgaand aan het evenement toestemming worden verkregen van het BSR.

3.2.4.11 Rode Vlag

Bij klassemingsproeven met een rondkoers kan op voldoende afstand en op een voor deelnemers goed zichtbare plaats voor het invoegpunt een rode vlag getoond worden. Dit betekent dat deelnemers onmiddellijk moeten stoppen en ruimte moeten laten voor hulpvoertuigen. De klassemingsproef is stilgelegd. De gestopte deelnemers zullen een door het College van Sportcommissarissen vast te stellen passende rijtijd toegekend krijgen.

Omwille van veiligheid moet de rode vlag van fluorescerend materiaal worden vervaardigd.

Bij klassemingsproeven in het donker wordt tevens een rode LED-lamp getoond.

3.3 Supervisie.

3.3.1 Een radionetwerk moet voor elke klassemingsproef (uniek voor deze proef) opgezet worden om de deelnemers te kunnen volgen en om het verloop van de rally te kunnen overzien.

3.3.2 Elke radiopost moet in het routeboek aangegeven worden en daarnaast *aanbevolen* door een bord met tenminste een diameter van 55 cm waarop het radio symbool is aangegeven. Het radiosymbool moet zwart zijn op een blauwe achtergrond.

3.3.3 Bovendien moet *dan* een waarschuwingsbord op 100 meter voor de radiopost geplaatst worden.

3.3.4 Een *eventuele* ambulance langs de klassemingsproef moet altijd bij een radiopost staan.

3.3.5 Elke organisator moet een procedure voor het volgen van deelnemers opstellen en opnemen in het Veiligheidsplan en daarin tevens een procedure opnemen voor het geval deelnemers vermist worden.

3.4 Routeboek.

3.4.1 vervallen

3.4.2 Elk routeboek moet een separate pagina, voorafgaand aan de pagina's met de route, bevatten waarop de ongevallenprocedure wordt uitgelegd.

Voorbeeld:

Ongevallen- & Veiligheidsprocedure

- 1) Alle deelnemers moeten bekend zijn met artikel 19.19, Veiligheid deelnemers, van het KNAF Standaard Reglement Rally (SRR) en met Bijlage III artikel 3.4, Routeboek.
- 2) Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerde waarschuwingssteken op A4-formaat in de deelnemende auto hebben met op de ene kant een rood

reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.

In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst moet indien mogelijk het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.

In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het groene "OK"-teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de drie eerstvolgende deelnemers.

- 3) Wanneer een rood "SOS"-teken getoond wordt, is men **verplicht** te stoppen om de equipe te helpen die hulp nodig heeft. U bent verantwoordelijk om de gewonde te helpen en om de veiligheidsdiensten zo snel mogelijk te waarschuwen.
- 4) De eerste equipe die arriveert op de plaats van het ongeval moet stoppen en moet de eerstvolgende auto laten stoppen en inlichten.
- 5) De eerstvolgende auto moet de volgende informatie meenemen naar de eerstvolgende radio-post (dat kan de finishcontrole zijn):
 - wedstrijdnummer van de betreffende equipe,
 - of en hoeveel bestuurders of toeschouwers gewond zijn,
 - of een bestuurder of toeschouwer bekneld is in of buiten de auto.
 - plaats van het ongeval, b.v. dichtstbijzijnde bolpijl situatie of kilometerpost,
 - elke andere belangrijke informatie, b.v. vuur, water.
- 6) De volgende auto's moeten stoppen wanneer de rode "SOS" getoond wordt.
- 7) Alle deelnemers die stoppen op de klassemingsproef moeten hun gevarendriehoek op tenminste 50 meter voor de stilstaande auto plaatsen, zelfs wanneer de auto naast de weg staat.
- 8) Het telefoonnummer van de hulpdiensten is:
- 9) Wanneer een deelnemer opgeeft, moet hij de organisator informeren.
Het telefoonnummer is :
- 10) Alle deelnemers die niet meer kunnen deelnemen aan de rally zijn verplicht hun tijdkaart zo snel mogelijk bij de dichtst bijzijnde controle post in te leveren.

3.4.3 Alle deelnemers zijn zonder uitzondering verplicht te voldoen aan het gestelde in artikel 19.19, Veiligheid deelnemers.

3.4.4 Alle deelnemers moeten door middel van een geschreven notitie bij de Documentencontrole nogmaals op deze regel gewezen worden.

3.4.5 Elke equipe, hoewel in de gelegenheid maar deze regel niet in acht nemend, kan door de Sportcommissarissen bestraft worden conform de CSI.

3.5 Evacuatie.

3.5.1 Evacuatie routes die naar / van de klassemingsproef (de route van de klassemingsproef kan ook als eva-

cuatieroute aangemerkt worden) lopen moeten gepland worden. Zij moeten duidelijk aangegeven zijn in het Veiligheidsplan (d.m.v. een kaart of bolpijl situaties).

3.5.2 Hulpdiensten en ziekenhuizen in de nabijheid van de route moeten geïnformeerd en stand-by zijn.

3.5.3 Niet van toepassing.

4 VEILIGHEID VAN MARSHALS EN OFFICIALS

4.1 Ondanks dat het de eerste verantwoordelijkheid van de organisator is om de veiligheid van toeschouwers en deelnemers te garanderen is de veiligheid van marshals en officials ook erg belangrijk.

4.2 De organisator moet er zeker van zijn dat marshals en officials, die hun taak uitoefenen, zich zelf niet in een gevaarlijke situatie kunnen brengen.

4.3 Het is de verantwoordelijkheid van de organisator om ervoor te zorgen dat marshals en officials goed opgeleid zijn.

5 VEILIGHEIDSMATREGELEN TE NEMEN DOOR DEELNEMERS

5.1 *Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerde waarschuwingsteken op A4-formaat in de deelnemende auto hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.*

In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst moet indien mogelijk het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.

In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het groene "OK"-teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de drie eerstvolgende deelnemers.

Bijlage IV: BANDENREGLEMENT

- | | Velgbreedte | Controlevlak (lxb) |
|--|---------------------------|---------------------------|
| 1 Alle banden moeten geprofileerd zijn.
<i>Wanneer het loopvlak voor minder dan 25% uit groeven bestaat moeten, op straffe van uitsluiting, door de FIA voor rally's gehomologeerde banden worden gebruikt.</i> | 6.5 inch | 140 x 124 mm |
| | 7 | 140 x 133 |
| | 7.5 | 140 x 142 |
| | 8 | 140 x 148 |
| | 8.5 | 140 x 161 |
| 2 <i>Van het loopvlak moet tenminste 17% uit groeven bestaan, die zowel in de lengte als in de breedte moeten zijn aangebracht. Deze groeven moeten, op straffe van uitsluiting, tijdens het gehele evenement tenminste 1,6 mm diep zijn.</i>
Meetmethode: <i>In een controlevlak, geplaatst midden op de hartlijn van de band, moet de som van de breedte van de groeven, gemeten over 140 mm van de omtrek, tenminste 4 mm zijn.</i>
<i>De som van de breedte van de groeven in het controlevlak, gemeten in de breedte, moet tenminste 16 mm zijn. De breedte van het controlevlak is hierbij afhankelijk van de velgbreedte volgens hiernaast staande tabel.</i> | 9 | 140 x 170 |
| | 9.5 | 140 x 180 |
| | 10 | 140 x 189 |
| | 10.5 | 140 x 199 |
| | 11 | 140 x 208 |
| | 11.5 | 140 x 218 |
| | 12 | 140 x 227 |
| | 3 Vervallen | |

Bijlage V: STANDAARD BIJZONDER REGLEMENT

Naam van het evenement

Dit Bijzonder Reglement is opgesteld conform het Standaard Rally Reglement 2011 van de Sectie Rally's van de KNAF.

Aanpassingen, toevoegingen en/of veranderingen in dit Bijzonder Reglement zullen slechts door middel van genummerde en gedateerde bulletins (uitgegeven door de organisator of het College van Sportcommissarissen) bekend gemaakt worden.

1 PROGRAMMA (locaties in chronologische volgorde op data en tijden)

- OPENING VAN DE INSCHRIJVINGEN:
.....
- SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN:
.....
- PUBLICATIE VAN DE LIJST MET GEACCEPTEERDE INSCHRIJVINGEN:
.....
- *BEKENDMAKING TIJDSHEMA VAN HET EVENEMENT (lengte routesecties, proeven, rijtijden):*
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP UITREIKING ROUTEBOEK:
.....
- PERIODE VERKENNING KLASSEMENTSROEVEN:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP DOCUMENTENCONTROLE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP TECHNISCHE KEURING:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP OPENING VAN HET SERVICE-PARK
.....
- 1^e VERGADERING SPORTCOMMISSARISSEN:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE VAN DE STARTLIJST VOOR ETAPPE 1:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE START VAN DE 1^e ETAPPE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE FINISH VAN DE 1^e ETAPPE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE VAN DE STARTLIJST VOOR DE 2^e ETAPPE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE START VAN DE 2^e ETAPPE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE FINISH VAN DE 2^e ETAPPE:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP NAKEURING
.....

- UITERSTE TIJDSTIP INSTELLEN TECHNISCH PROTEST (GEPLAND):
.....
- 2^e VERGADERING SPORTCOMMISSARISSEN:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE VOORLOPIG EINDKLASSEMENT:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE OFFICIEEL EINDKLASSEMENT
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PRIJSUITREIKING:
.....
- LOCATIE OFFICIEEL PUBLICATIEBORD:
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP OPENING VAN DE PERSKAMER
.....

2 ORGANISATIE EN BESCHRIJVING

- 2.1 KNAF Kampioenschappen waarvoor de rally telt.**
.....
Overige kampioenschappen/cups/challenges waarvoor de rally telt.
.....
- 2.2 BSR goedkeuring.**
Goedkeuringsnummer: ,
datum:
Indien van toepassing: Dit evenement is door de KNAF goedgekeurd voor deelname van buitenlandse EU licentiehouders.
- 2.3 Naam van de organisator.**
.....
- 2.4 Locatie permanent wedstrijdsecretariaat.**
.....
Het secretariaat is geopend:.....
- 2.5 Organisatiecomité.**
Voorzitter:
Secretaris:
Leden:
- 2.6 College Sportcommissarissen.**
Voorzitter:
Leden:
Secretaris Sportcommissarissen:
- 2.7 Observer en gedelegeerden.**
Observer:
KNAF Veiligheidsfunctionaris:
- 2.8 Officials. (voor zover van toepassing)**
Hoofd organisatie:
Wedstrijdleader:
Assistent wedstrijdleader(s):
Wedstrijdsecretaris:
Hoofd Veiligheid:

Hoofd Technische keuring:
 Hoofd Medische Dienst:
 Hoofd Milieu:
 Contactpersoon Rijders:
 Hoofd Uitslagendienst:
 Hoofd Persdienst:
 Coördinator Proevenchefs:
 Proevenchefs:

2.9 Omschrijving.

Totale lengte van de rally:.....
 Aantal klassementsproeven:.....
 Totale lengte klassementsproeven:.....
 Aantal etappes:.....
 Wegdek van de klassementsproeven: % verhard.

2.10 Locatie wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement.

.....
 Het secretariaat is geopend op
 van tot uur.

2.11 Locatie Parc Fermé.

De locatie van het Parc Fermé vóór de start is op/in:.....
 De locatie van het Parc Fermé tussen de etappes is op/in:.....
 De locatie van het Parc Fermé na de finish is op/in:.....

3 INSCHRIJVINGEN

3.1 Inschrijvingsprocedure.

Inschrijving open:
 Sluiting inschrijving: , 24.00 uur.
 Iedereen die wenst deel te nemen aan de
 moet het volledig ingevulde inschrijfformulier zenden aan:
 - per post:
 - per fax:
 - per e-mail:

3.2 Aantal toe te laten deelnemers en klassen.

3.2.1 Het maximum aantal deelnemers is gesteld op:
 Indien meer dan inschrijvingen zijn ontvangen zal het accepteren van de inschrijvingen slechts voorbehouden zijn aan het organisatiecomité.

3.2.2 KLASSEN.

Groep –N- auto’s, (homologatie geldig of max. 4 jaar verlopen):

- klasse N1 (incl R1A): t/m 1400 cc
- klasse N2 (incl R1B): boven 1400 t/m 1600 cc
- klasse N3: boven 1600 t/m 2000 cc
- klasse N4: boven 2000 cc en Super 2000.

Groep –A- auto’s, inclusief World Rally Cars (homologatie geldig of max. 4 jaar verlopen):

- klasse A5: t/m 1400 cc.
- klasse A6 (incl R2B): boven 1400 t/m 1600 cc.
- klasse A7 (incl R2C, R3C/D/T): boven 1600 t/m 2000 cc.
- klasse A8: boven 2000 cc.

Groep –HN- auto’s, uitgehomologeerde auto’s, (N-homologatie meer dan 4 jaar verlopen):

- klasse HN9: t/m 1400 cc
- klasse HN10: boven 1400 t/m 1600 cc
- klasse HN11: boven 1600 t/m 2000 cc
- klasse HN12: boven 2000 cc

Groep –HA- auto’s, uitgehomologeerde auto’s, (A/B-homologatie meer dan 4 jaar verlopen):

- klasse HA13: t/m 1400 cc;
- klasse HA14: boven 1400 t/m 1600 cc;
- klasse HA15: boven 1600 t/m 2000 cc;
- klasse HA16: boven 2000 cc.

Groep – C auto’s, met Nationale homologatie:

- klasse C3: conform 205 Cup reglement.
 - klasse C4: conform Mitsubishi Colt Cup reglement.
 - klasse C5: conform 325i Challenge reglement.
- Groep – C auto’s**, niet gehomologeerde auto’s:
- klasse C2: conform Volvo Original Cup Holland reglement.
 - klasse C6: conform BMW Compact M3 reglement.
 - klasse C8: conform Nissan 350Z Challenge reglement

Groep GT - auto’s

Deze auto’s worden slechts toegelaten na schriftelijke individuele toestemming van het Bestuur Sectie Rally’s, per evenement

3.2.3 DIVISIES

- **Divisie 1:** tweewiel aangedreven, standaard auto’s (N1,N2,N3,N4,HN9,HN10,HN11,HN12,C2,C3,C5),
- **Divisie 2:** vierwiel aangedreven, standaard auto’s (N1,N2,N3,N4,HN9,HN10,HN11,HN12),
- **Divisie 3:** tweewiel aangedreven, verbeterde auto’s (A5,A6,A7,A8,HA13,HA14,HA15,HA16,C4,C6,C8,GT),
- **Divisie 4:** vierwiel aangedreven, verbeterde auto’s (A5,A6,A7,A8,HA13,HA14,HA15,HA16).

3.3 Inschrijfgelden.

3.3.1 Met reclame van de organisator:
 Zonder reclame van de organisator:
 Extra serviceplaats:

3.3.2 In het inschrijfgeld is het volgende begrepen:

3.4 Betalingsmogelijkheden.

Het inschrijfgeld kan als volgt betaald worden:
 - in kontanten, bijgesloten bij het inschrijfformulier.
 - per bank,(BIC en IBAN vermelden)
 In dit geval moet het inschrijfgeld uiterlijk 5 dagen vóór de start van de rally door de organisator ontvangen zijn.

3.5 Terugbetaling.

Het totale inschrijfgeld zal terugbetaald worden:
 - aan inschrijvers waarvan de inschrijving niet geaccepteerd wordt.
 - % van het inschrijfgeld in het geval dat de rally niet zal plaatsvinden.
 - % van het inschrijfgeld aan inschrijvers die om reden van ‘force majeure’ (duidelijk schriftelijk omschreven en aan de organisator gezonden) niet deel kunnen nemen.

3.6 Super Rally Systeem.

Wanneer een deelnemende auto de finish van een etappe niet bereikt, zal deze worden toegelaten tot de start van de volgende etappe conform de voorwaarden als beschreven in het SRR art 16.7.
 De inschrijver moet de wedstrijdsecretaris informeren over zijn intentie van een herstart voor de volgende etappe binnen 30 minuten na het einde van de etappe waarin hij is uitgevallen.
 Voor de herstart van een etappe moet de auto een technische keuring ondergaan. Dit zal geschieden één uur voor de herstart van de etappe in een speciaal deel van het parc ferme.

4 VERZEKERING

4.1 Inschrijvers en/of bestuurders moeten in het bezit zijn van een geldige verzekering die hen dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van persoonlijk letsel en zaakschade op niet voor overige verkeer afgesloten trajecten van de rally.

Het is de inschrijvers- en/of bestuurdersverantwoordelijkheid om zo'n verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren. Inschrijvers en/of bestuurders worden verzocht om te verklaren en te ondertekenen dat zij over zo'n verzekering beschikken (zie artikel 4.3.). Elk verzuim om deze verklaring te ondertekenen zal betekenen dat de betreffende auto niet tot de start wordt toegelaten.

4.2 Het inschrijfgeld bevat de premie voor de aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:

- De organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van inschrijvers en bestuurders tegen derden wanneer zij deelnemen in een bepaald deel van de rally dat verreden wordt op privé terreinen of op wegen welke speciaal voor dit doel zijn afgesloten.
 - De hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 2.500.000,- per ongeval of gebeurtenis.
 - Het eigen risico voor de deelnemer is € 1000,- per ongeval of gebeurtenis.
 De dekking gaat in bij de start van de rally en eindigt bij de finish van de rally of op het moment dat de betreffende équipe opgeeft of door uitsluiting.

4.3 Vrijwaringclausule.

Door ondertekening van het inschrijfformulier verklaren de inschrijver en beide leden van de equipe bekend te zijn en akkoord te gaan met de volgende vrijwaringclausule:
 “Ik heb het Standaard Reglement Rally en het Bijzonder reglement van dit evenement gelezen en verklaar het te zullen naleven.
 Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en dat ik bekwaam ben om dit te doen. Ik erken dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, ken en verklaar dit risico te accepteren. De organisator, sponsoren, officials en marshals van het evenement, alsmede de KNAF enerzijds zijn tegenover de deelnemer (inschrijver, bestuurders) niet aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl de deelnemer de organisator, sponsoren, officials en marshals van het evenement, alsmede de KNAF vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden. Ik verklaar dat de autoverzekering, conform de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM), ongewijzigd van kracht is en dat de hiervoor berekende premie tijdig is betaald. Ik verklaar dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs en geldige rijderlicentie kan overleggen verklaren de 1^e bestuurder en 2^e bestuurder niet te zullen wisselen van functie.
Indien een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar, moet de vrijwaringclausule mede ondertekend worden door één van de ouders of door een door de ouders gemachtigde persoon onder overleggen van een schriftelijke machtiging.

5 RECLAME

5.1 Verplichte reclame.

De ruimte op de voorportierstickers en op de rallyschilden is gereserveerd voor reclame van de organisator. De wedstrijdnummers moeten in hun

geheel, zonder enige verandering, op de auto
aangebracht worden.

5.2 Extra reclame.

De extra reclame onder het wedstrijdnummer kan niet door inschrijvers en/of bestuurders geweigerd worden die hebben ingeschreven "met reclame van de organisator". De extra reclame wordt in een officieel bulletin bekend gemaakt.

5.3 Rallyschilden.

De organisator zal elke deelnemer voorzien van rallyschilden.

5.4 Wedstrijdnummers.

De organisator zal elke deelnemer voorzien van 2 voorportierstickers, 2 divisie stickers en 3 raamstickers met wedstrijdnummers voor de achterzijruiten en de achterraut.

6 BANDEN

Zie het gestelde in bijlage IV van het SRR.

7 BRANDSTOF / SERVICEPARK

7.1 Specificatie.

De brandstof moet voldoen aan de FIA specificaties, zoals beschreven in Bijlage –J- van de ISC, met uitzondering dat het maximum toegestane loodgehalte in Nederland 0,005 gr/l. voor gelode brandstof is.

7.2 Tanken van brandstof.

Het tanken van brandstof is alleen toegestaan in de tankzone. De tankzone bevindt zich:
.....
Indien gewenst hierna details aangegeven van de bestraffing op de overtreding.
.....

7.3 Locatie servicepark.

Het servicepark bevindt zich:
.....
Het servicepark is geopend vanaf uur op

8 VERKENNING

8.1 Registratieprocedure.

8.1.1 De uitreiking van het routeboek voor de verkenning vindt plaats op, vanaf uur, in
Bij de uitreiking van het routeboek zal het kenteken van de auto die wordt gebruikt voor de verkenning van de klassementsproeven geregistreerd worden (tegen overlegging van het kentekenbewijs).

8.1.2 De organisator zal elke équipe van 2 stickers met het wedstrijdnummer voorzien.

Deze stickers moeten als volgt op de auto aangebracht worden:

- 1 sticker op de voorruit, rechterbovenhoek.
- 1 sticker op de rechter achterzijruit.

8.1.3 *Indien gewenst hierna details aangeven van de bestraffing op de overtreding*
.....

8.2 Tijdschema.

De organisator biedt de ingeschreven deelnemers de mogelijkheid de route van de klassementsproeven, volgens onderstaand tijdschema, te verkennen op

KP No: Lengte ca: Onverhard: Tijdslimiet:
.....

8.3 Speciale en/of nationale beperkingen.

8.3.1 Vóór is het niet toegestaan om te rijden (met welk voertuig dan ook) op de wegen die gebruikt zullen worden als klassementsproef. De organisator zal deze wegen intensief controleren.

8.3.2 Elke overtreding van bovenstaande regels (art. 8.2 en 8.3.1.) zal als volgt door de organisator bestraft worden:

- 1^e overtreding: een tijdstraf van 2 minuten.
- 2^e overtreding: geen toelating tot de start van de betreffende equipe.

Het besluit van het organisatiecomité of van de wedstrijdleider zal beslissend zijn.
Zo'n beslissing kan worden genomen onafhankelijk of wel of geen sanctie door de Politie en/of officials is genomen en onafhankelijk van het resultaat van zo'n actie.
Er bestaat geen recht op het indienen van een protest of beroep en het inschrijfgeld zal niet terug betaald worden.

8.4 Snelheidscontroles.

Gedurende de verkenning van de klassementsproeven is het niet toegestaan om met een hogere snelheid over de wegen van de klassementsproeven te rijden dan wettelijk is toegestaan. Politie, marshals en officials zullen het gedrag van de equipes tijdens de verkenning nauwlettend visueel en/of met behulp van elektronische- en/of fotografische- en/of video apparatuur volgen. Overtredingen zullen gerapporteerd worden aan de organisator resp. wedstrijdleider die, gebaseerd op het bewijsmateriaal, een straf kunnen uitspreken die zo ver kan gaan als het niet toelaten tot de start van de betreffende equipe.

9 DOCUMENTENCONTROLE

9.1 Locatie.

De controle van de documenten vindt plaats op vanaf uur, te

- 9.2 Tijdschema.**
De controle van de documenten vindt plaats conform het tijdschema, genoemd in artikel 10.2. *Bij voorkeur tegelijk met de technische keuring.*
- 9.3 Te controleren documenten.**
Tijdens de documentencontrole wordt het onderstaande gecontroleerd:
- betalingen,
- inschrijverlicentie (indien van toepassing),
- rijderlicenties,
- rijbewijzen,
- verzekeringsbewijs,
- kentekenbewijs van de auto,
- correctheid van alle informatie op het inschrijfformulier.
- 10 TECHNISCHE KEURING - VERZEGELING - MARKERING**
- 10.1 Locatie.**
De Technische keuring, de verzegeling (voor zover noodzakelijk) en de markering van de deelnemende auto vindt plaats bij:.....
- 10.2 Tijdschema.**
De Technische keuring vindt plaats op, conform onderstaand tijdschema:
Start No.:..... Tijdslimiet zonder straf:.....
Tijdslimiet met straf:..... Start geweigerd:.....
- 11 KENMERKEN VAN DE RALLY**
- 11.1 (Ceremoniële) Startprocedure.**
- 11.1.1** De officiële start van de rally vindt plaats op om uur, te.....
- 11.1.2** De ceremoniële start van de rally vindt plaats op om..... uur, te.....
- 11.1.3** Vóór de start zal de organisator alle tot de start toegelaten auto's verzamelen in een wachtpark op de volgende voorwaarden:
.....
- 11.2 Vervanging tijdcontrolekaarten.**
Bij de start van het evenement krijgt elk equipe een boekje met de tijdcontrolekaarten, conform bijlage VI van het SRR.
- 11.3 Startstelsysteem van de klassementsproeven.**
Overeenkomstig het gestelde in artikel 19.5 van het SRR zal onderstaande startmethode toegepast worden:
- het aftellen door de controlepostofficial, 30"
- 15" - 10" en de laatste vijf seconden één voor één. Als alternatief kan deze methode vervangen worden door een aftelsysteem, dat duidelijk zichtbaar voor de equipe, op de startlijn, de seconden aftelt. Dit elektronisch systeem kan gekoppeld worden aan een start detectiesysteem, dat 50 cm na de startlijn geplaatst is en het te vroeg starten van een deelnemer registreert. Dit systeem kan tevens aangesloten zijn op een startlicht systeem waarvan de werking beschreven moet zijn. Het elektronisch systeem is gekoppeld en gesynchroniseerd met een start detectiesysteem (lichtbundel) dat vlak na de startlijn is geplaatst. Het verbreken van de lichtbundel vóórdat het startsein is gegeven zal beschouwd worden als een valse start.
Zou het elektronische systeem niet werken, dan zal het aftelsysteem toegepast worden.
- 11.4 Te vroeg melden aan het einde van een etappe en/of rally.**
Het is de equipe toegestaan zich zonder straf te vroeg te melden bij de tijdcontrole aan het einde van een etappe of einde van de rally.
- 11.5 Herkenning van marshals en officials.**
De marshals en officials zijn als volgt herkenbaar:
.....
- 11.6 Super klassementsproef.**
Geef hier de details aan wanneer een super klassementsproef (proloog) georganiseerd wordt.
- 11.7 Afwijkende voorschriften**
Geef hier alle afwijkende bepalingen aan, het evenement betreffend, die op enige wijze afwijkend zijn aan het SRR en/of dit Standaard Bijzonder Reglement.
- 12 Niet van toepassing.**
- 13 PRIJZEN**
- 13.1** De prijsuitreikingceremonie is op, vanaf uur, te
- 13.2** De volgende prijzen / bekens zullen worden uitgereikt:.....
(Hier aangeven welke prijzen / bekens uitgereikt worden)
- 14 EINDKEURING EN PROTESTEN**
- 14.1** Eindkeuring.
Conform het gestelde in artikel 15.2 van het SRR zal de eindkeuring plaatsvinden in:
..... , vanaf uur.
De betreffende equipes zullen schriftelijk geïnformeerd worden.
- 14.2** Protestgelden.
Een protest moet schriftelijk ingediend worden bij

de wedstrijdleader te samen met het protestgeld conform het "Reglement Protesten" in het autosportjaarboek.

14.3 Beroep.
Tegelijk met het indienen van een beroep moet een bedrag conform het "reglement betreffende autosport rechtspraak" in het autosportjaarboek betaald worden.

Bijlage VI: STANDAARD TIJDCONTROLEKAART

ALGEMEEN

Een tijdkaart geldt voor 1 sectie en wordt van boven naar beneden ingevuld.

De ideale rijtijd voor het afleggen van de afstand tussen twee opeenvolgende tijdcontroles moet vermeld staan op de tijdcontrolekaart.

De tijdcontrole kaarten worden uitgereikt op locaties welke door de organisator daarvoor geschikt geacht worden, zoals: start, hergroepering, service park, etc.

UITVOERING

Zie ook het onderstaande voorbeeld.

De middelste kolom moet ingevuld worden door de officiers en de rechter kolom is voor gebruik door de deelnemer

Afmeting: 9.9 cm x 21 cm (3 tijdkaarten uit één A4 pagina) of 11 cm x 18.5 cm

Grootte invul vlakken: 1 cm

Tijdkaart moet bij voorkeur ivm weersomstandigheden op extra zwaar papier gedrukt worden (300 gr). Een alternatief kan zijn is een dubbel gevouwen tijdkaart (22 x 18.5 cm)

Taal

De tekst op alle tijdcontrole kaarten mag Nederlands en/of Engels zijn.

Nummering tijdcontroles

De 1e tijdcontrole van een rally is altijd genummerd TC 0. De tijdcontrole van een klassemingsproef heeft altijd hetzelfde nummer dan de KP, dus TC 1 is de tijdcontrole van KP 1 enz.

De tussenliggende tijdcontroles krijgen het nummer van de voorliggende TC met een volgletter. Voorbeeld: na TC 0 komt mogelijk TC 0A, TC 0B etc. voordat TC 1 van KP 1 wordt bereikt.

TIJDSHEMA									PAGE
Control	Description	RS-no	SS-KM			RS-KM		1	
			Total	Tarmac	Loose	total	Target	Time	
TC 0	PARC FERME OUT								13:01
TC 0A	START - RAMP	1				1.50	0:05		13:06
TC 1	PROEF 1	2				25.00	0:40		13:46
SS 1	KLASSEMENTSROEF - 1		15.40	15.40	0.00		0:03		13:49
							0:14		14:03
TC 2	PROEF 2	3				8.20	0:11		14:14
SS 2	KLASSEMENTSROEF - 2		12.00	12.00	0.00		0:03		14:17
							0:11		14:28
TC 2A	SERVICE IN	4					0:30		14:58
TC 2B	HERGROEPERIN	5				1.50	0:05		15:03

..RALLY

START Nr

Leg 1 - Section 1



PARC FERME - OUT		COMPETITOR USE	
TC 0	PROVISIONAL TIME TC 0 H M ACTUAL START TC 0 H M TARGET TIME H M 0 05 DUE TIME H M TC 0A	TC 0A H M TC 0A	DUE TIME H M TC 0A
TC 0A	START RAMP TC 0A H M ACTUAL START TC 0A H M TARGET TIME H M 0 40 DUE TIME H M TC 1	TC 1 H M TC 1	DUE TIME H M TC 1
TC 1	SS 1 15.4 km FINISH TIME H M S 1/10 PROVISIONAL START SS 1 (+3 min) H M ACTUAL START H M TARGET TIME H M 0 25 DUE TIME H M TC 2	TC 2 H M TC 2	DUE TIME H M TC 2
TC 2	PREVIOUS CAR TIME TAKEN H M S 1/10 SS 2 12 km FINISH TIME H M S 1/10 PROVISIONAL START SS 2 (+3 min) H M ACTUAL START H M TARGET TIME H M 0 18 DUE TIME H M TC 2A	TC 2A H M TC 2A	DUE TIME H M TC 2A

..RALLY

START Nr

Leg 1 - Section 1



SERVICE IN		COMPETITOR USE	
TC 2A	ACTUAL START TC 2A H M TARGET TIME H M 0 30 DUE TIME H M TC 2B	TC 2B H M TC 2B	DUE TIME H M TC 2B
TC 2B	Regrouping IN TC 2B H M ACTUAL START TC 2B H M TARGET TIME H M 0 05 DUE TIME H M TC 2C	TC 2C H M TC 2C	DUE TIME H M TC 2C

Bijlage VII: STANDAARD ROUTEBOEK

- Het routeboek moet van het A5 formaat zijn.
- Het routeboek moet 'staand' gedrukt worden en aan de linker zijde met een metalen spiraal of vergelijkend sterk materiaal, dat het openen van 360 graden toestaat, ingebonden worden.
- De pagina's mogen dubbelzijdig gedrukt worden mits de dikte van het papier 80 gr. of meer bedraagt.
- Het routeboek moet op wit papier gedrukt worden. Het is niet nodig om het verschil tussen de route en de klassementsproeven door middel van gekleurd papier aan te geven. Dit verschil moet door middel van schaduw van de kolom 'Richting' (Direction) aangegeven worden.
- Men moet eenvoudig kunnen vaststellen voor welke etappe het routeboek bestemd is. Aanbevolen wordt om dit op de omslag aan te geven.
- De koptekst moet in het Nederlands en/of in het Engels.
- Elke routesectie begint op een nieuwe pagina (start van een klassementsproef). Na de Stopfinish van een klassementsproef kan voortgegaan worden met de routesectie (zie voorbeeld).
- Tussen de kolommen 'Richting' en 'Informatie' moet een zwarte smalle kolom aan gebracht worden wanneer het wegdek onverhard is en moet blanco gelaten worden wanneer het wegdek verhard is.
- Alle radioposten en ambulancelocaties moeten vermeld worden door middel van het betreffende symbool.
- Een legenda met de gebruikte symbolen moet voorin het routeboek opgenomen worden.
- *De gehele route van de rally moet opgenomen worden in het routeboek. Dat wil zeggen herhaling(en)/verwijzingen naar voorgaande pagina's is (zijn) niet toegestaan.*
- Wanneer een routesectie gevolgd wordt door een klassementsproef moet de afstand, in meters, tussen de Tijdcontrole en de Start van de klassementsproef in de rechter beneden hoek van het 'Informatie' vak vermeld worden.
- Een kaartfragment van elke klassementsproef kan opgenomen worden onmiddellijk voorafgaand aan de eerste pagina van elke klassementsproef. Op dit kaartfragment moet voorkomen:
 - de schaal, bijvoorkeur 1 : 25.000 of beter.
 - de 'Noordpijl',
 - de eventuele alternatieve route(s),
 - de start, finish en radioposten.
- Er mogen niet meer dan 6 bol/pijl situaties per pagina.
- Foto's of tekeningen van de locaties van de controles mogen, indien dit verwarring kan voorkomen, opgenomen worden in het routeboek.
- In het routeboek moet ook opgenomen worden:
 - het verschil in de dikte van de bol-pijl moet het verschil van hoofd- en bijwegen aangeven (dus niet te volgen richting).
 - door middel van een zwarte stip de locatie aangeven waar de tripmeter op nul gezet moet worden.
 - een lijst met ziekenhuizen en medische hulpposten.
 - telefoonnummers van het Wedstrijdsecretariaat (Rally control) en de Hulpverleningsdiensten.
 - een opgave formulier.
 - een vragenformulier.
 - Elk routeboek moet een separate pagina, voorafgaand aan de pagina's met de route, bevatten waarop de ongevalprocedure wordt uitgelegd, zie bijlage III.

RS 7 / 10	SS 7 / 10 Talsi		TC 8 / 11 Pampal		Kms to TC	
	Distance	18.34 Kms	Time	0 hr 23 min		Speed
					47.84 Kph	
Distance		Direction		Information		
Total	Partial					
11.88	0.26					6.46
13.89	2.01					4.45
18.21	4.32					0.13
18.34	0.13					0.00
	0.12					

RS 7 / 10	SS 7 / 10 Talsi		TC 8 / 11 Pampal		Kms to TC	
	Distance	18.34 Kms	Time	0 hr 23 min		Speed
					47.84 Kph	
Distance		Direction		Information		
Total	Partial					
0.00	0.00					18.34
3.98	3.98					14.36
4.10	0.12					14.24
8.86	4.76					9.48
9.10	0.24					9.24
11.62	2.52					6.72

Bijlage VIII: MILIEUVOORSCHRIFTEN

Onverminderd het bepaalde in het Algemeen Milieu Reglement van de KNAF (AMR) gelden bij rally's de volgende aanvullende milieuvoorschriften:

- 1 Deelnemers aan een rally moeten zich voortdurend bewust zijn van de effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Zij moeten er naar streven nadelige effecten binnen de grenzen van het redelijke zo veel mogelijk te voorkomen.
- 2 Het geluidsniveau als bedoeld in artikel 2 van het AMR mag de 100 dB(A) niet overschrijden; norm 95 dB(A) plus tolerantie 2 dB(A) plus tolerantie meetcondities 3 dB(A).
Tijdens de meting van het geluidsniveau van een stilstaande auto moet worden voldaan aan de voorwaarden genoemd in AMR art. 3 'Alle overige vormen van autosport'.
- 3 Het gebruik van een originele of een gehomologeerde uitlaatgaskatalysator is verplicht voor auto's ingedeeld in groep N en A. Voor auto's ingedeeld in groep H is het gebruik van een uitlaatgaskatalysator eveneens verplicht, in dat geval hoeft deze katalysator echter niet gehomologeerd te zijn. Deze verplichting is niet van toepassing op auto's ingedeeld in groep Y.
- 4 Op beide voorportieren van de auto moet de equipe een vlak van 67x17 cm (bxh) vrijhouden voor de door de organisator te verstrekken startnummers en de verplichte reclame. Onder het startnummer moet de equipe een vlak van 17x5 cm (bxh) vrijhouden voor de door de organisator te verstrekken divisiesticker.
Indien 'extra reclame' door de deelnemer wordt geaccepteerd, moet de equipe ook een wit vlak van 50x33 cm (bxh) hebben op beide voorportieren onder de startnummers voor deze 'extra reclame' van de organisatie (art. 10 van het SRR).
- 5 Serviceauto's moeten zijn voorzien van:
 - een stuk servicefolie (afdekzeil, vloerfolie, e.d.) van minimaal 3x3 m;
 - een opvangbak voor vloeistoffen van circa 50x50 cm met aftapvoorziening;
 - een opvangvoorziening voor brandstof, indien bij het tanken brandstof kan worden gemorst;
 - een container voor afvalvloeistoffen van tenminste 10 l inhoud en een afvalzak;
 - een goedgekeurde brandblusser met een inhoud van 6 kg ABC-poeder of een equivalent.
- 6 Op alle servicepunten moet de auto tijdens alle werkzaamheden aan de auto op servicefolie staan.
- 7 In alle gevallen, waarin de kans bestaat op het morsen van vloeistof, moet de opvangbak of een andere voorziening worden gebruikt.
- 8 Servicepunten moeten te allen tijde schoon worden achtergelaten. Afvalstoffen en alle andere onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de serviceauto worden meegenomen dan wel in de daarvoor op het servicepunt aanwezige afvalcontainers worden gedeponeerd.
Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond

heeft plaatsgevonden, is de equipe verplicht dit aan de milieu-official dan wel rechtstreeks aan de wedstrijd-leiding te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing bij noodreparaties buiten de servicepunten en op de klassementsproeven.

- 9 Het schoonspuiten van auto's is uitsluitend toegestaan op plaatsen die daarvoor door het organisatiecomité zijn aangewezen.

Bijlage IX: BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

In deze Bijlage worden de bijzondere technische voorschriften aangegeven voor:

- uitgehomologeerde auto's (groep HN, HA).
- Aanvullende technische eisen.
- Afwijkende voorschriften t.o.v. Annexe J van de CSI.

I UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S, GROEP HN

1.1 Toe te laten auto's

Bij evenementen in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groep N waarvan de homologatie minimaal 4 jaar verlopen is (voor 2011 dus: homologatie niet meer geldig in 2007). Bovendien worden auto's uit de voormalige groep 1 toegelaten.

1.2 Homologatie

De groep -HN- auto's moeten voldoen aan de voor de auto geldende homologatiebeschrijving en aan de in het laatste jaar van homologatie voor de betreffende groep geldende bepalingen van de Annexe J van de CSI en alle aanvullingen hierop zoals gepubliceerd in de FIA-bulletins en bekend per 31 december van dat jaar.

1.3 Turbo

In de groep -HN- auto's zijn alleen turbo's toegestaan waarvan de restrictormaten zijn toegelaten conform de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig.

1.4 Gewicht

Groep -HN- auto's moeten voldoen aan het minimumgewicht zoals vastgelegd in de Annexe J van de CSI in het laatste jaar van homologeren. Daarnaast moet het minimumgewicht van de auto met de equipe (1^e en 2^e bestuurder en de volledige uitrusting van de 1^e en 2^e bestuurder) voldoen aan het minimumgewicht plus 150 kg.

1.5 Veiligheid

Groep -HN- auto's moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Annexe J van de CSI.

1.6 Klassenindeling

Zie artikel 2.1.1.4.1 van het SRR.

II UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S, GROEP HA

2.1 Toe te laten auto's

Bij evenementen in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groep A/B waarvan de homologatie minimaal 4 jaar verlopen (voor 2011 dus: homologatie niet meer geldig in 2007).

Van de uitgehomologeerde groep B-*auto's* worden uitsluitend vierwiel aangedreven *auto's* t/m 1600 cc en tweewiel aangedreven *auto's* toegelaten) Bovendien worden *auto's* uit de voormalige groepen 2, 3, of 4 t/m 3000 cc toegelaten.

2.2 Homologatie

De groep -HA- *auto's* moeten voldoen aan de voor de auto geldende homologatiebeschrijving en aan de in het laatste jaar van homologatie voor de betreffende groep geldende bepalingen van de Annexe J van de CSI en alle aanvullingen hierop zoals gepubliceerd in de FIA-bulletins en bekend per 31 december van dat jaar.

2.3 Turbo

In de groep -HA-*auto's* zijn alleen turbo's toegestaan waarvan de restrictormaten zijn toegelaten conform de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig

2.4 Gewicht

Groep -HA- *auto's* moeten voldoen aan het minimumgewicht zoals vastgelegd in de Annexe J van de CSI in het laatste jaar van homologeren. Daarnaast moet het minimumgewicht van de auto met de equipe (1^e en 2^e bestuurder en de volledige uitrusting van de 1^e en 2^e bestuurder) voldoen aan het minimumgewicht plus 150 kg.

2.5 Veiligheid

Groep HA *auto's* moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Annexe J van de CSI.

2.6 Klasse indeling

Zie artikel 2.1.1.4.2 van het SRR.

III AANVULLENDE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

3.1 Camera in rallyauto

keuring vervallen

3.2

Het krikstelsel (geldt voor alle klassen) mag uitsluitend bedienbaar zijn met de hand (of door de 1^e bestuurder of door de 2^e bestuurder), zonder gebruik te maken van een hydraulische, pneumatische of elektrische hulpbron. De wielmoersleutel mag niet geschikt zijn voor meer dan 1 moer gelijktijdig te kunnen vastzetten.

IV UITZONDERINGEN OP HET ANNEXE J VOOR GROEP -N- en -A-.

4.1

Artikel 254-7.2.3: de eis tot het gebruik van uitsluitend mechanische differentiëlen vervalt (hydraulisch-mechanische differentiëlen mogen gebruikt worden).

- 4.2** Artikel 255-5.1.8: het verbod om water te sproeien op de intercooler, alsook het verbod om water te spuiten in het inlaatspruitstuk vervalst (waterinjectie blijft toegestaan conform de voorwaarden in 2006).
- 4.3** Artikel 255-5.2.3: de eis tot het gebruik van uitsluitend mechanische differentiëlen vervalst (actieve differentiëlen mogen gebruikt worden conform de voorwaarden in 2005).
- 4.4** Artikel 254-6.3, schokdempers: Het verbod op het gebruik van lagers met rechtgeleiding (kogel omloopmoer) vervalst.

V AANVULLENDE EISEN OP ANNEXE J (ART 252-9) VOOR GEBRUIK VAN E85 BIOBRANDSTOF (van toepassing voor 2011).

- 5.1** In verband met het nog ontbreken van definitieve FIA regelgeving is onderstaande bepaling voorlopig van kracht:
 Deelnemers die willen deelnemen met biobrandstof aan evenementen in Nederland of aan buitenlandse evenementen meetellend voor het Nederlands Kampioenschap, moeten dit voorafgaand aan het eerste evenement waarbij men E85 wil gebruiken, kenbaar maken door een email te versturen naar rally@knaf.nl, met in de **onderwerp regel** minimaal de tekst "E85", en het de naam van de inschrijver / 1^e bestuurder
 In de email moet verder worden opgegeven:
 - naam van de inschrijver en 1^e bestuurder,
 - merk en type van de auto waarvoor de aanmelding van biobrandstof geldt,
 - kenteken van de auto waarvoor de aanmelding van biobrandstof geldt,
 - naam van de leverancier van de biobrandstof waarop zal worden gereden,
 - adres van het tankstation waar deze brandstof is gekocht.
 Deze informatie moet uiterlijk de woensdagmiddag 16:00 uur voor het betreffende evenement zijn opgegeven. De inschrijver kan gevraagd worden om de aankoop van brandstof met aankoopbonnen aan te tonen.
 Het niet of niet binnen de gestelde termijn aanleveren van deze informatie zal worden bestraft met geldboete.

5.2 Verplichte aanpassingen voor gebruik van E85 biobrandstof

Teneinde veilig op E85 te kunnen rijden zijn een aantal technische aanpassingen aan het brandstofsysteem van de auto verplicht.

- 1- De brandstoftank moet ofwel de originele stalen tank zijn, ofwel een FT3-1999 tank of beter. In het laatste geval moet de tank gecoat zijn door de fabrikant. Een bewijs van coating moet kunnen worden overlegd.
- 2- De vulhals van de tank moet gemaakt zijn van een materiaal wat bestendig is tegen E85: staal dan wel speciaal voor E85 geprepareerd materiaal.
- 3- Het wordt dringend geadviseerd om de brandstoftank in de tank onder te brengen. Brandstoftanks moeten te allen tijde geschikt zijn voor biobrandstof. Voor tanks geplaatst buiten de tank moet de geschiktheid voor biobrandstof kunnen worden aangetoond middels documentatie.
- 4- Brandstofleidingen moeten geschikt zijn voor biobrandstof.
- 5- De brandstofrail moet geschikt zijn voor biobrandstof.
- 6- De injectoren moeten geschikt zijn voor biobrandstof.
- 7- Alle overige delen van het brandstofsysteem moeten geschikt zijn voor biobrandstof. Er wordt met nadruk op gewezen dat er diverse onderdelen in het brandstofsysteem kunnen zijn die worden blootgesteld aan brandstof zonder dat daartoe directe aanleiding voor is. Denk hierbij aan de tankvlotter, afdichtingen etc.
 Ter informatie:
 De normale handblussers, blussystemen en blusmiddelen volstaan voor gebruik met biobrandstof. De normale veiligheidsmaatregelen voor tanken, opvangen en afvoeren van brandstoffen volstaan voor gebruik van biobrandstoffen. De motorolie dient ook geschikt te zijn voor gebruik met biobrandstof. Normale smeerolie wordt afgebroken door de ethanol in de brandstof, en zal dus vaker dan normaal moeten worden vervast.

5.3 Specificatie voor E-85 biobrandstof Bio-ethanol

Property	Units	Min	Max	Test Method
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Density (at 15°C)	kg/m ³	760	800	ASTM D4052
Vapour pressure (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.001	ICP-OES
Manganese	g/L		0.001	ICP-OES
Oxidation stability	Minutes	360		EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Final Boiling Point	°C		210	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Ethanol + higher alcohols	% (V/V)	75	85	EN 13132 or 14517
Higher alcohols (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 or 14517
Methanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 or 14517
Ethers (5 or more C atoms)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Unleaded petrol as per Appendix J art 252-9.1	% (V/V)	14	25	
Water	% (V/V)		0.3	EN 12937
Inorganic chloride	mg/L		1	EN 15484
Acidity (as acetic acid)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

Bijlage X: INDELING VAN DE GROEPEN IN RELATIE MET HUN CILINDERINHOUD

GROEP A/N – GROEP R EQUIVALENT	
GROEP A/N	GROEP R
Klasse N1 - tot en met 1400 cc	Klasse R1A - (tot en met 1400 cc)
Klasse N2 - boven 1400 cc tot en met 1600 cc	Klasse R1B - (boven 1400 cc tot en met 1600 cc)
Klasse N3 - boven 1600 cc tot en met 2000 cc	
Klasse N4 - boven 2000 cc (incl. S2000 Rallies)	
Klasse A5 - tot en met 1400 cc	
Klasse A6 - boven 1400 cc tot en met 1600 cc	R2B - (boven 1400 cc tot en met 1600 cc)
Klasse A7 - boven 1600 cc tot en met 2000 cc	R2C - (boven 1600 cc tot en met 2000 cc) R3C - boven 1600 cc tot en met 2000 cc R3T - tot en met 1600 cc R3D - tot en met 2000 cc
Klasse A8 - boven 2000 cc	

Bijlage XI - REGLEMENT KAMPIOENSCHAPPEN RALLY'S

1 KAMPIOENSCHAPPEN - TITELS

- 1.1** Equipages kunnen deelnemen aan en een algemene titel behalen in één van de volgende kampioenschappen:
- Open Nederlands Rallykampioenschap (hierna te noemen ONRK),
 - Nationaal Nederlands Rallykampioenschap (hierna te noemen NNRK),
 - Nationaal Nederlands Short-Rallykampioenschap (hierna te noemen NSRK).
- 1.2** In de in art. 1.1 genoemde kampioenschappen wordt verder onderstaande verdeling aangehouden en nemen equipages deel aan de in divisies ingedeelde kampioenschappen.
- Divisie 1: tweewiel aangedreven, standaard auto's,
 - Divisie 2: vierwiel aangedreven, standaard auto's
 - Divisie 3: tweewiel aangedreven, verbeterde auto's
 - Divisie 4: vierwiel aangedreven, verbeterde auto's.
- een en ander conform SRR art. 2.1.1.6.
- 1.3** Bovendien wordt er in alle in 1.1 genoemde kampioenschappen voor equipages in elke klasse van de groepen N, A, HN, HA en C de hoogst geklasseerde equipage uitgeroepen tot klassenkampioen.
- 1.4** Voor alle divisie-kampioenschappen en klassenkampioenschappen geldt dat een kampioenschap alleen wordt uitgeschreven wanneer in dat kampioenschap tenminste 5 equipages voor het betreffende kampioenschap zijn ingeschreven en toegelaten.
- 1.5** Het Bestuur Sectie Rally's (BSR) verleent medewerking aan verdere competities, mits de aanvullende reglementen voor deze competities vooraf zijn goedgekeurd door het BSR. Zowel uitvoering als naleving blijven geheel onder verantwoording vallen van de organisator van de betreffende competitie.

2 TOE TE LATEN DEELNEMERS - INSCHRIJFGELD - AANMELDING - UITSLUITING

- 2.1** Aan de bovenvermelde kampioenschappen kunnen deelnemen:
- het ONRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie (voor navigatoren Nationale/EU Navigator Rallylicentie toegestaan).
 - het NNRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie of Clublicentie Rijder Rally (voor navigatoren Nationale/EU en Clublicentie Navigator Rally toegestaan).
 - het NSRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie of Clublicentie Rijder Rally of Rallysprint (voor navigatoren Nationale/EU en Clublicentie Navigator Rally of Rallysprint toegestaan).

- 2.2** Een licentiehouder kan in een jaar slechts in één equipage deelnemen aan één van de kampioenschappen.
- 2.3.1** Voor deelname aan een kampioenschap is een inschrijfgeld verschuldigd:
- ONRK: per equipage € 2000,-, waarbij per wedstrijd waar daadwerkelijk gestart is er € 200.- door het BSR terug wordt gestort.
 - NNRK: per equipage € 1000,-, waarbij per wedstrijd waar daadwerkelijk gestart is er € 100.- door het BSR terug wordt gestort.
 - NSRK: per equipage € 300,-, waarbij per wedstrijd waar daadwerkelijk gestart is er € 25.- door het BSR terug wordt gestort.
- Bij het niet aan de start van een kampioenschafevenement verschijnen, wordt het bovenvermeld bedrag per evenement aan de organisatie overgemaakt.
- 2.3.2** Voor deelname aan een kampioenschap moet de inschrijver zich schriftelijk aanmelden bij het Secretariaat van de Sectie Rally's. (De aanmeldingsformulieren zijn aldaar verkrijgbaar). Aanmelding is mogelijk tot de sluiting van de documentencontrole van het eerste kampioenschafevenement. De inschrijving is definitief nadat het inschrijfgeld door het BSR Secretariaat ontvangen is.
- 2.4** Indien een inschrijver zijn aanmelding voor een kampioenschap wil terugtrekken, dient hij het BSR Secretariaat hiervan vóór de in artikel 2.3.2 gestelde, uiterste mogelijkheid tot inschrijving, schriftelijk in kennis te stellen. In dat geval wordt het inschrijfgeld terugbetaald.
- 2.5** Het inschrijfgeld voor enig kampioenschap wordt terugbetaald in het geval zich minder dan vijf deelnemers aan dat betreffende kampioenschap hebben ingeschreven of zijn toegelaten.
- 2.6.** Een licentiehouder kan door het KNAF-Federatiebestuur van deelname worden uitgesloten als hem een disciplinaire straf wordt opgelegd, om welke reden dan ook.

3 TOE TE LATEN AUTO'S

- 3.1** Aan het Open Nederlands Rallykampioenschap (ONRK) mogen auto's uit alle divisies deelnemen, incl de "WRC" -auto's
- Aan het Nationaal Nederlands Rallykampioenschap (NNRK) mogen auto's uit alle divisies deelnemen, met uitzondering van "WRC"- auto's.
- Aan het Nationaal Nederlands Short-Rallykampioenschap (NSRK) mogen alleen auto's uit de divisies 1 en 3 deelnemen, met uitzondering van GT-auto's.

3.2 Het is toegestaan aan verschillende evenementen met verschillende auto's deel te nemen. (Deelname in verschillende divisies en klassen heeft een afzonderlijk aantal punten voor de divisie en klassenkampioenschappen tot gevolg).

3.3 De auto's van de toegelaten equipes dienen herkenbaar te zijn door het voeren van twee daarvoor door het BSR ter beschikking gestelde kampioenschapstickers, aan te brengen links en rechts op de bovenrand van de voorruit/voorruit streamer. Bij het ontbreken van beide stickers (anders dan ten gevolge van ruitbreuk) worden geen kampioenschapspunten toegekend.

Indien er een kampioenschapssponsor gecontracteerd wordt kan dit betekenen dat er bij inschrijving voor deelname aan het betreffende kampioenschap de eis kan komen van een verplichte voorruitstreamer bij deelname aan de meetellende evenementen.

4 MEETELLEDE RALLY'S

4.1 Vóór het begin van het kalenderjaar wijst het BSR de evenementen aan die meetellen voor de kampioenschappen en maakt deze bekend door publicatie van de kampioenschapkalender op de website van de KNAF, www.knaf.nl/sectie/rally/

4.2 Indien een aangewezen evenement niet doorgaat, of op een andere dan de aangemelde datum wordt gehouden, dan wel niet voldoet aan de voorwaarden van het SRR, kan het BSR besluiten een ander evenement aan te wijzen als kampioenschapwedstrijd.

4.3 Aan een evenement dat voor de eerste maal door een nieuwe organisator georganiseerd wordt, zal nooit direct een kampioenschapstatus toegekend worden.

4.4 Een rally moet aan de volgende criteria voldoen om in aanmerking te komen voor plaatsing op de kampioenschapkalender: (dit artikel betreffende de voorwaarden, te stellen aan kampioenschaapevenementen wordt nader uitgewerkt. Publicatie volgt in een later stadium).

5 PUNTENTOEKENNING

5.1 De puntentoeckenning voor alle kampioenschappen gebeurt op basis van de plaats van de eerste bestuurders in het algemeen klassement met weglaten van niet voor het kampioenschap ingeschreven equipes.

5.2 De puntentoeckenning voor de divisie- en klasse kampioenschappen gebeurt op basis van de plaats van de eerste bestuurder in een apart klassement, dat per evenement per divisie resp. klasse wordt opgemaakt. Deze aparte klassementen worden afgeleid van het officieel eindklassement van alle equipes, waarbij de

niet tot de betreffende categorie behorende eerste bestuurders worden weggelaten, en met weglaten van de eerste bestuurders die wel tot die categorie behoren, maar niet voor het betreffende kampioenschap zijn ingeschreven.

5.3 De punten voor alle Nederlandse Kampioenschappen (zie art 1.1) en voor alle andere kampioenschappen (art 1.2 t/m 1.4) worden als volgt berekend:

plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	100	6	35	11	16	16	6
2	80	7	30	12	14	17	5
3	65	8	25	13	12	18	4
4	55	9	20	14	10	19	3
5	45	10	18	15	8	20	2

Lager dan de 20^e plaats geklasseerde equipes krijgen 1 punt toegekend.

5.4 Indien voor een andere competitie (art 1.5) een afwijkende puntentoeckenning geldt, zal dit in het aanvullend reglement van deze competitie worden vermeld.

6 MEETELLEDE RESULTATEN

De door een equipe behaalde kampioenschapspunten worden bij elkaar opgeteld.

Voor het ONRK en het NNRK geldt dat alle aangewezen en verreden kampioenschaapevenementen meetellen voor het resultaat (géén schrapresultaten).

Voor het NSRK geldt dat alle aangewezen en verreden kampioenschaapevenementen meetellen voor het resultaat, waarbij één schrapresultaat van toepassing is.

7 EINDSTAND

7.1 Elke equipe die is ingeschreven zal in de eindstand van het kampioenschap worden opgenomen.

7.2 Winnaar is de equipe die de meeste punten heeft behaald.

7.3 Indien twee of meer equipes met een gelijk aantal punten eindigen, wordt hun volgorde als volgt bepaald:

- 1e: naar het aantal behaalde eerste plaatsen in de aparte klassementen

- 2e: naar het aantal behaalde tweede plaatsen in de aparte klassementen- enz.

Als dit niet voldoende is voor een beslissing, dan zal het beste resultaat in het eerste evenement van het betreffende kampioenschap, waar alle equipes zijn gestart de doorslag geven. Als een beslissing uitblijft, wordt voor dat deel gekeken naar de eerstvolgende wedstrijd gekeken (enz).

8 TUSSENSTANDEN

Na ontvangst van de uitslag van een meetelend evenement zal het DBSR de tussenstand in de betreffende kampioenschappen publiceren op de website van de KNAF, www.knaf.nl.

9 PRIJZEN

De KNAF stelt prijzen beschikbaar voor de algemene kampioenen, de divisiekampioenen en de klassenkampioenen in alle betreffende kampioenschappen. De KNAF kan ook voor de als tweede en derde in de algemene kampioenschappen geëindigde deelnemers prijzen beschikbaar stellen.

10 SLOTBEPALINGEN

Het BSR kan het reglement voor een kampioenschap wijzigen of aanvullen. Wijzigingen en/of aanvullingen worden van kracht na publicatie op de website van de KNAF, www.knaf.nl.

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het BSR.

Bijlage XII

REGLEMENT ALCOHOL en ALCOHOLCONTROLE

Ten aanzien van alcoholgebruik en de controle daarop geldt het volgende:

1. **Het gebruik van alcohol in autosport is niet toegestaan.** De KNAF hanteert daarom een "zero tolerance beleid".
2. In verband met mogelijke afwijkingen bij lage meetwaarden geldt voor beide bestuurders een **maximum bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,10 g/l**. Deze waarde komt overeen met een alcoholgehalte in de ademlucht (AAG) van maximaal 0,043 mg/l (43 µg/l).
3. De organisator kan tijdens de verkenning en tijdens een etappe (vanaf de eerste tijdcontrole tot het bereiken van de laatste tijdcontrole) controleren op alcoholgebruik met behulp van door de KNAF beschikbaar gestelde apparatuur.
4. De alcoholcontrole moet worden uitgevoerd door een Judge of Fact "Alcoholcontrole", die daartoe door de organisator is aangesteld. Deze aanstelling moet zijn gepubliceerd in het Bijzonder Reglement of in een Bulletin.
5. De test moet worden uitgevoerd conform de voorschriften van de fabrikant van deze apparatuur en de Judge of Fact "Alcoholcontrole" moet daartoe een instructie hebben gehad.
6. Voor de alcoholcontrole moeten twee blaasapparaten beschikbaar zijn.
7. De apparaten moeten conform de voorschriften van de fabrikant onderhouden worden en jaarlijks worden geïjkt. Het rapport van de laatste ijking (of een kopie ervan) moet op de locatie van de alcoholcontrole beschikbaar zijn.
8. Eén apparaat wordt steeds gebruikt voor de eerste indicatieve meting. Indien daarbij maximum waarde of hoger wordt gemeten, wordt de meting in het bijzijn van een sportcommissaris herhaald met het tweede apparaat. Deze tweede meting geldt als contra-expertise en is beslissend ten aanzien van de beoordeling.
9. **Als uit de contra-expertise blijkt, dat de toegestane maximum waarde is overschreden, volgt direct niet toelaten tot de start of uitsluiting.** Deze uitsluiting wordt uitgesproken door de aanwezige sportcommissaris en is bindend. Er bestaat geen recht tot het indienen van een protest of beroep tegen deze uitspraak.