

STANDAARD REGLEMENT HISTORISCHE REGULARITY RALLY'S

Gecontroleerd en goedgekeurd KNAF onder Permitnummer: 0450.25.030

INLEIDING

Dit Standaard Reglement Historische Regularity Rally's is van toepassing op alle door de KNAF geautoriseerde regelmatigheidsrally's voor historische- en klassieke auto's, waarbij de gemiddelde snelheid maximaal 50 km/uur bedraagt **en verreden worden op openbare wegen.** De deelnemende auto moet vóór 31 december 1995 geproduceerd zijn.

Dit Reglement is gebaseerd op de:

"Standard Supplementary Regulations FIA Historic Regularity Rally", **de meest recente versie van de Code Sportif International (CSI) en het KNAF Reglementenboek (KRB).**

Alleen het Sectiebestuur kan in de loop van het jaar dit Reglement wijzigen. Deze wijzigingen worden gepubliceerd op de website van de KNAF, waarna deze van kracht zijn.

De gewijzigde tekst ten opzichte van de vorige versie is geel gearceerd weergegeven.

Dit Reglement is van kracht vanaf: 1 januari **2025.**

GOEDKEURINGSPROCEDURE BIJZONDER REGLEMENT

Goedkeuringsprocedure van het Bijzonder Reglement

Eén exemplaar van het concept Bijzonder Reglement dient elektronisch (als **Word** document) uiterlijk twee maanden vóór het begin van de rally ter controle aan het BSHR gezonden te worden. Het BSHR zal binnen twee weken na ontvangst de organisator informeren over eventuele aanpassingen en zal een controlenummer verstrekken.

Na controle en het verstrekken van het controlenummer stuurt het BSHR het Bijzonder Reglement naar de KNAF Commissie Reglementen, ter goedkeuring.

De Commissie Reglementen zal, na goedkeuring, het KNAF Federatiebureau verzoeken om het Bijzonder Reglement van een Permitnummer te voorzien.

Het KNAF Federatiebureau stuurt het goedgekeurde Bijzonder Reglement retour naar de organisator en een kopie naar het BSHR.

Publicatie van het Reglement

De organisator kan het Bijzonder Reglement publiceren nadat het BSHR het gecontroleerd heeft en voordat het KNAF Permitnummer ontvangen is. In dit geval dient duidelijk de tekst "**VOORLOPIG**" of "**CONCEPT**" toegevoegd te worden. Uiterlijk twee weken vóór de sluitingsdatum van het inschrijven dient het goedgekeurde Bijzonder Reglement onder KNAF Permitnummer gepubliceerd te worden.

DEFINITIES

Afkortingen:

KRB	KNAF Reglementen Boek
ASN	Nationale Autosport Autoriteit (= KNAF)
BSHR	Bestuur Sectie Historische Rally's
FIA	Fédération Internationale d'Automobile
HRCF	Historic Regularity Run "Car Pass"
HRR	Standaard Reglement Historische Regularity Rally's
CSI	FIA Code Sportif International en haar bijlagen
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
Reglement	Bijzonder Reglement van de historische regularity rally
Regularity	Regelmatigheidssectie of test

Bijzonder Reglement

Een officiële schriftelijke mededeling waarin specifieke details van de rally en de van het HRR en/of KNAF en/of FIA regelgevingen afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

Begin en einde van de rally/wedstrijd/evenement

De rally begint bij de documenten controle en eindigt op het moment van publicatie van het definitieve eindklassement.

De wedstrijd begint bij de eerste tijdcontrole en eindigt bij de laatste tijdcontrole.

Bulletin

Een officiële schriftelijke mededeling die na goedkeuring van de wedstrijdleader het gestelde in dat Bijzonder Reglement aanvult of wijzigt.

Conformiteitscontroleur

De conformiteitscontroleur is verantwoordelijk voor het vaststellen van de conformiteit van de auto in relatie met de Reglementen. Hij/zij kan taken delegeren aan assistenten.

Contactpersoon equipes

Zijn of haar taak is om antwoord te geven op gestelde vragen, informatie of extra uitleg te verstrekken die verband houden met het verloop van de wedstrijd.

Deelnemer

Een deelnemers is een natuurlijke persoon of rechtspersoon. De bestuurder draagt de verantwoordelijkheid van de deelnemer wanneer deze laatst genoemde niet in de auto aanwezig is.

Duur van een wedstrijddag van de rally

Wanneer bij een meerdaagse rally de wedstrijdduur op een dag minder is dan zes uur, dient de rusttijd vóór de volgende dag tenminste gelijk te zijn aan deze wedstrijdduur.

Wanneer de wedstrijdduur meer dan zes uur is, moet de rusttijd minimaal zes uur zijn.

Etappe

Elk deel van de wedstrijd, gescheiden door een nachtrust van tenminste uur.

Equipe

Een equipe bestaat uit een bestuurder en een navigator, waarbij de bestuurder tenminste 18 jaar moet zijn en dient te beschikken over een geldig rijbewijs. De bestuurder wordt geacht volledig verantwoordelijk te zijn voor alle handelingen en nalatigheden van de equipe. De leeftijd van de navigator dient tenminste 15 jaar te zijn.

Hergroepering

Een door de organisator geplande stop. De stoptijd kan variëren voor elke equipe.

Historische Regularity Rally

Een historische regularity rally is een regelmatigheidsrally waarbij navigatie door middel van regularity's en/of speciale navigatieopdrachten en/of een combinatie daarvan, bepalend is voor het eindresultaat. De gemiddelde maximale snelheid bedraagt 50 km/uur met uitzondering van trajecten waarin autowegen of autosnelwegen voorkomen.

Neutralisatie

Een deel van de route waar het wedstrijdregime, om welke reden dan ook, door de wedstrijdleader opgeheven wordt. Tijdens een vooraf aangekondigde neutralisatie van een deel van de route dienen equipes zich te houden aan de ter plaatse geldende verkeersregels tot het moment dat het wedstrijdregime weer van kracht is.

In het geval dat een deel van de route achteraf geneutraliseerd wordt, zullen de eventueel aanwezige controles en/of bestraffingen als vervallen verklaard worden.

Observer

Het BSHR kan beslissen om een observer aan te wijzen. De observer dient alle aspecten van de wedstrijd en het verloop ervan waar te nemen en te rapporteren aan de organisator en het BSHR.

Regularity

Regelmatigheidssectie en/of test.

Routebulletin

Een officiële schriftelijke mededeling over een wijziging, verduidelijking, of een aanvulling over de route en/of routeopdrachten en/of het tijdschema.

Sectie

Elk deel van de wedstrijd:

- tussen de start van een etappe en de eerste hergroepering/rustpauze.
- tussen twee opeenvolgende hergroeperingen/rustpauzes.
- tussen de laatste hergroepering/rustpauze en de finish van een etappe.

Traject

Het deel van de wedstrijd tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

Wedstrijdleader

De wedstrijdleader is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wedstrijd in overeenstemming met de van toepassing zijnde Reglementen. De wedstrijdleader kan één of meerdere assistenten hebben.

Wedstrijdsecretaris

De wedstrijdsecretaris is verantwoordelijk voor de administratieve begeleiding van het evenement en alle noodzakelijke mededelingen in relatie hiermee. Tevens is hij/zij belast met alle controles van documenten in relatie met de equipe. De wedstrijdsecretaris kan tevens assistent wedstrijdleader zijn.

Wegenverkeerswetgeving

Onder wegenverkeerswetgeving wordt verstaan:

de Wegenverkeerswet, het WegenverkeersReglement en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens van het betreffende land.

ALGEMENE BEPALINGEN

1 PROGRAMMA

Het onderstaande dient als voorbeeld en kan als volgt in het Reglement opgenomen worden.

Datum/Tijd	Publicatie voorlopig Reglement en inschrijving geopend
Datum/Tijd	Inschrijving gesloten
Datum/Tijd	Publicatie definitief Reglement
Datum/tijd	Publicatie voorlopige startlijst
Datum/Tijd	Controle documenten en auto
Datum/Tijd	Publicatie definitieve startlijst met starttijden
Datum/Tijd	Start 1 ^e deelnemer 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Finish 1 ^e deelnemer 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie van de officieuze resultaten van de 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie startlijst voor de 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Start 1 ^e deelnemer 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Finish 1 ^e deelnemer 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie van de officieuze resultaten van de 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie officiële eindresultaten
Datum/Tijd	Publicatie definitieve eindresultaten
Datum/Tijd	Prijsuitreiking

2 ORGANISATIE

2.1 Organisator

De naam van de organisator en datum van het evenement vermelden.

2.2 Organisatie team

De samenstelling van het organisatieteam vermelden.

2.3 Permanent secretariaat

Adres, communicatiegegevens en openingstijden vermelden van het secretariaat voorafgaand aan het evenement.

2.4 Wedstrijdsecretariaat

Adres, communicatiegegevens en openingstijden vermelden van het wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement.

2.5 Officials van de rally

Wedstrijdleader	naam + licentie nummer
Assistent wedstrijdleader(s)	naam + licentie nummer
Wedstrijdsecretaris	naam + licentie nummer
Hoofd conformiteitscontrole	naam
BHR Observer	naam

2.6 Overige medewerkers

Hoofd marshals	naam
Hoofd resultaten	naam
Contactpersoon rijders	naam

2.7 Judges of facts

Het staat de organisator vrij om Judges of facts te benoemen.

2.8 Reglementering

Het evenement wordt georganiseerd en verreden overeenkomstig het gestelde in:

- De FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- Het KNAF Reglementenboek (KRB);
- Het KNAF Reglement Historische Regularity Rally's Standaard Reglement Historische Regularity Rally's (HRR);
- Eventuele bulletins;
- De Wegenverkeerswetgeving van het land (landen) waar het evenement plaats vindt.

Alleen het BSHR kan ontheffing verlenen van het gestelde in dit Reglement.

Een goedgekeurd Bijzonder Reglement kan tot de start van de wedstrijd gewijzigd worden door uitgifte van een bulletin. Tot één week voor de start van de rally dient elk door de organisator uitgegeven bulletin goedgekeurd te worden door het BSHR. Elk bulletin dat daarna wordt uitgegeven dient ondertekend te worden door de wedstrijdleader.

Elke wijziging of toevoeging zal gepubliceerd worden door middel van een bulletin, voorzien van datum en volgnummer, en zal deel uitmaken van het Reglement.

Bulletins dienen gepubliceerd te worden op het informatiebord in het Wedstrijdsecretariaat. Het zal aan de equipes uitgereikt worden, die de ontvangst dienen te bevestigen, tenzij dit onmogelijk is gedurende het verrijden van de wedstrijd.

2.9 Interpretatie van het Reglement

De wedstrijdleader is gedurende de wedstrijd verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het Reglement.

Het Reglement, bulletins en overige documenten dienen in het Nederlands gepubliceerd te worden. Het is aan te bevelen om een samenvattend Reglement in de Engelse taal beschikbaar te stellen in geval dat buitenlandse equipes deelnemen.

3 KAMPIOENSCHAP

In het Reglement dient de organisator aan te geven of de rally al dan niet meetelt voor het KNAF Nederlands Historisch Regularity Rally kampioenschap.

4 OMSCHRIJVING

Een Regularity rally is een regelmatigheidsevenement waarbij het behalen van de hoogste snelheid op geen enkele wijze bepalend is voor de eindklassering. Doorslaggevend is het uitvoeren van routeopdrachten. Het evenement bevat regelmatigheidssecties en/of tests om de vaardigheid van bestuurder en navigator te beoordelen.

Gedurende het verrijden van regelmatigheidsrally's mag de opgelegde gemiddelde snelheid de 50 km/uur niet te boven gaan. De route van een regelmatigheidsrally voert over de openbare weg en mogelijk over voor het overige verkeer afgesloten wegedeeltes of privé terreinen om de routeopdrachten uit te voeren. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid worden verhoogd (verbindingroutes over snelwegen).

5 TOE TE LATEN AUTO'S

5.1 Toe te laten auto's

De auto's moeten voldoen aan de wegenverkeerswetgeving van het land van registratie. Standaard auto's geproduceerd vóór 31 december 1995 worden toegelaten. De auto moet veilig en rijwaardig zijn en dient in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft.

5.2 Identiteitskaart

De organisator dient in het Reglement aan te geven of de deelnemende auto voorzien dient te zijn van een FIA Historic Regularity Car Pass (HRCP) of een FIVA identiteitskaart.

5.3 Uitrusting / Extra voorzieningen

Elk type afstandmeter is toegestaan. De organisator kan bepaalde types of het aantal afstandmeters uitsluiten.

Maximaal mogen zes lampen aan de voorzijde van de auto aanwezig zijn. (Imitatie-) gasontladingslampen of Ledverlichting zijn niet toegestaan.

Een rolbeugel of veiligheidskooi constructie is toegestaan.

De voorstoelen mogen vervangen worden door stoelen met een hoofdsteun om een mogelijke whiplash te voorkomen en de achter zittingen mogen verwijderd worden.

Elke auto moet, naast de wettelijk verplichte uitrusting van het land waar het evenement wordt verreden, uitgerust zijn met:

- een niet poreus grondzeil of lekbak;
- één of twee brandblussers met minimaal 2.0 liter blusmiddel;
- een sleepkabel;
- een verbanddoos en
- twee veiligheidshesjes.

5.4 Categorieën en klassen

De organisator kan de deelnemende auto's onderverdelen in categorieën en/of cilinderinhoud klassen.

5.5 Banden

Banden moeten gehomologeerd en voorzien zijn van een DOT of E-keurmerk en toegestaan zijn voor gebruik op de openbare weg en dienen te allen tijde te voldoen aan de Wegenverkeerswetgeving van het land waar het evenement wordt verreden.

6 TOE TE LATEN EQUIPES

6.1 Equipages

De equipe dient te bestaan uit een bestuurder en navigator. De leeftijd van de navigator dient minimaal 15 jaar te zijn.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet het inschrijfformulier mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

6.2 Startbewijzen: Licenties/~~rally-passen~~ Evenementen Registratie Bewijs (ERB)

Iedere deelnemer, die start in een wedstrijd georganiseerd onder de KNAF, dient in het bezit te zijn van een, op dat moment geldige, Rally- of Historische rally licentie of een KNAF ~~rally-~~ ~~pas~~ Evenementen Registratie Bewijs (ERB).

Deelnemers met een Nederlandse nationaliteit en in het bezit van een geldige KNAF race of rally- of Historische rally licentie zijn vrijgesteld voor het afnemen van een ~~rally-pas~~ ERB.

Deelnemers met een buitenlandse nationaliteit dienen over een geldige EU Rally- of Historische rally licentie te beschikken om vrijgesteld te zijn voor het afnemen van een ~~rally-~~ ~~Pas~~ ERB.

Deelnemers met een KNAF-licentie van de onder de KNAF vallende autosportonderdelen, (met uitzondering van de Historische- en Rally licenties) of een Belgische VAS of ASAF, hebben een ongeldige licentie voor de Historische Regularity Rally's en zijn verplicht tot het afnemen van een ~~Rally-pas~~ ERB uitgegeven door de Sectie Historische Rallysport via de organisator.

6.3 Aansprakelijkheid en verplichtingen

Wanneer de deelnemer een rechtspersoon is of geen deel uitmaakt van de equipe zal tijdens de wedstrijd de bestuurder, zoals aangegeven op het inschrijfformulier,

aansprakelijk gehouden worden voor alle aansprakelijkheden en verplichtingen van de deelnemer.

7 INSCHRIJFFORMULIER - INSCHRIJVING

7.1 Inschrijfformulier

Iedereen die aan het evenement wenst deel te nemen dient het volledig ingevulde inschrijf formulier aan het Permanente secretariaat van de organisator te zenden of de inschrijving elektronisch naar de organisator te sturen. Bijzonderheden, betreffende de equipe en/of auto kunnen tot de documentencontrole ingeleverd worden. Door ondertekening van het inschrijfformulier gaan de deelnemer en equipe akkoord met het gestelde in het Reglement.

7.2 Aantal inschrijvingen

Het maximum aantal toe te laten equipes dient in het Bijzonder Reglement vermeld te worden.

7.3. Acceptatie van de inschrijving

Een inschrijving wordt voorlopig geaccepteerd en een startnummer wordt voorlopig toegekend zodra het inschrijfgeld door de organisator uiterlijk op de dag van de sluiting van de inschrijving ontvangen heeft. De organisator dient in het Reglement aan te geven of en hoe een inschrijving wordt bevestigd. De inschrijving wordt definitief geaccepteerd nadat de documentencontrole en de, eventueel van toepassing zijnde, controle van de auto met goed gevolg heeft plaatsgevonden.

7.4 Weigeren van de inschrijving

De organisator behoudt zich het recht voor om een volledige inschrijving of een reeds geaccepteerde inschrijving van de auto of van een lid van de equipe te weigeren, conform het gestelde in de CSI, artikel 3.14.

8 INSCHRIJFGELD(EN)

8.1 Inschrijfgelden

De hoogte van het inschrijfgeld, de inschrijfvoorwaarden en hetgeen in het inschrijfgeld is begrepen dient in het Reglement vermeld te worden.

8.2 Terugbetalingsregeling

In het Reglement dient de terugbetalingsregeling van het inschrijfgeld in geval het evenement geannuleerd wordt of wanneer de deelnemer zich terugtrekt vermeld te worden.

9 VERZEKERING - VRIJWARING

9.1 Verzekering van de equipe

De eigenaar van de ingeschreven auto dient in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van persoonlijk letsel en/of zaakschade op de openbare weg. Het is de verantwoording van de eigenaar van de auto om zo'n verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren **daarbij in acht nemende de minimale leeftijd van de equipe die de verzekeraar als voorwaarde voor de dekking stelt.**

9.2 Verzekering van de organisator

9.2.1 De organisator dient gebruik te maken van de KNAF secundaire verzekering (boven de WAM-dekking) ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator, haar medewerkers, officials en marshals van de wedstrijd/rally/evenement.

- 9.2.2** Het inschrijfgeld bevat de premie voor de KNAF secundaire aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:
- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de deelnemer/equipe tegen derden wanneer zij deelnemen in een bepaald deel van de wedstrijd dat verreden wordt op privéterreinen of op wegen welke speciaal voor dit doel zijn afgesloten.
 - de hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per ongeval of gebeurtenis.
 - het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto is € 500,00.
 - de dekking gaat in bij de start van de wedstrijd en eindigt bij de finish van de wedstrijd of op het moment dat de betreffende auto, door welke reden dan ook, niet meer deelneemt.
- 9.2.3** In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de KNAF secundaire verzekering. (zie art. 9.1).

9.3. Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Elke equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande "Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal" te ondertekenen. Het niet ondertekenen betekent dat de betreffende equipe en de auto niet tot de start worden toegelaten.

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.

Ik heb het Bijzonder Reglement gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.

Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen.

Ik verklaar dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijvaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn.

Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal medeondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

10 GEDRAG VAN DE EQUIPE

10.1 Hinderlijk of onsportief gedrag

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Te allen tijde dient de equipe er rekening mee te houden dat overlast voor het overige verkeer, de mens en dier tot een minimum beperkt blijft. Onsportief gedrag of het niet opvolgen van instructies/ aanwijzingen van officials en/of marshals wordt bestraft.

10.2 Verkeersregelovertreding(en)

Tijdens de wedstrijd dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de Wegenverkeerswetgeving. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/uur dient bestraft te worden.

Bestraffing, per etappe:	- 1 ^e overtreiding:	waarschuwing
	- 2 ^e overtreiding:	5 minuten
	- 3 ^e overtreiding of meer:	uitsluiting

Overschrijding van de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 50% wordt bestraft met uitsluiting.

10.3 Onderbreking van het evenement

Een equipe die niet meer kan deelnemen aan het evenement is verplicht om de Wedstrijdleider daarover te informeren (zie artikel 21.3).

11 RALLYSCHILDEN - WEDSTRIJDNUMMERS

11.1 Rallyschilden – Wedstrijdnummers – namen van de equipe

De organisator voorziet elke equipe van twee rallyschilden en twee wedstrijdnummers. De rallyschilden dienen zichtbaar aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht te worden. De rallyschilden mogen niet een kentekenplaat van de auto (gedeeltelijk) bedekken.

Gedurende de wedstrijd dienen de door de organisator verstrekte wedstrijdnummers aan beide zijden van de auto aangebracht te worden.

De namen van de equipe en hun nationale vlag mogen op beide voorschermen van de auto aangebracht worden (max. letterhoogte is 3cm).

Elke auto die niet aan het hiervoor gestelde voldoet zal bestraft worden.

Bloedgroepen mogen niet op de auto aangebracht worden.

12 RECLAME

De ruimte op de rallyschilden en/of wedstrijdnummers is gereserveerd voor reclame van de organisator. De equipe dient deze verplichte reclame onveranderd aan te brengen.

In het geval de organisator losse reclamestickers verstrekt dient zij in het Reglement of in een bulletin de locatie op de auto aan te geven waar deze stickers aangebracht dienen te worden. Alle overige reclame dient verwijderd of afgeplakt te worden.

13 DOCUMENTENCONTROLE - CONFORMITEITSCONTROLE

13.1 Documentencontrole

Vóór de start van de wedstrijd dienen onderstaande documenten gecontroleerd te worden:

- a- Startbewijzen van beide leden van de equipe;
- b- het kentekenbewijs van de auto;
- c- verzekeringsbewijs (inclusief inzittenden verzekering) van de auto;
- d- identiteitskaart (indien van toepassing).

13.2 Conformiteitscontrole

In het Reglement dient de organisator aan te geven of zij al dan niet een conformiteitscontrole van de auto laat uitvoeren vóór de start van de wedstrijd.

14 RESULTATEN

14.1 Vaststellen van de resultaten

Straffen worden uitgedrukt in uren, minuten en seconden of strafpunten. De eindresultaten worden bepaald door de rijtijden of strafpunten behaald op de regularity's, de tijdstraffen of strafpunten opgelopen tijdens routesecties en alle andere in tijd of strafpunten uitgedrukte straffen bij elkaar op te tellen.

Om geklasseerd te worden dient de auto op eigen kracht de laatste tijdcontrole van de wedstrijd **binnen de maximale toegestane tijdsoverschrijding** gepasseerd te hebben.

In het Reglement dient de organisator aan te geven hoe gehandeld wordt in geval van een 'ex aequo' situatie.

De equipe met het laagste totaal zal uitgeroepen worden als algemene winnaar.

14.2 Publicatie van de resultaten

Gedurende de rally zullen de volgende resultaten gepubliceerd worden (één en ander afhankelijk van de duur van de rally):

- * Voorlopig tussenklassement: gepubliceerd aan het einde van een etappe;
- * Voorlopig eindklassement: gepubliceerd aan het einde van de wedstrijd;
- * Officieel eindklassement: gepubliceerd 30 minuten na publicatie van het voorlopig eindklassement.

Een voorlopig resultaat na de eerste of volgende etappe(s) zal slechts uitgegeven worden om de startvolgorde voor de etappe vast te stellen.

15 VRAGEN

De equipe kan een vraag (vragen) stellen ten aanzien van het verloop van de wedstrijd, routeopdrachten, opgelopen bestraffingen, enz. De organisator dient de procedure ten aanzien van het stellen van vragen in het Reglement aan te geven.

In geval van "force majeure" waarbij een equipe door welke reden dan ook gehinderd wordt in het realiseren van een routeopdracht of het niet kunnen rijden van de ideale route, kunnen geen reden zijn van enig protest.

Wanneer blijkt dat een passeercontrole niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren of onderwerp zijn van enig protest wanneer de organisator kan aantonen dat de oorzaak niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.

16 PRIJZEN - PRIJSUITREIKING

In het Reglement dient de lijst met de te behalen prijzen, de locatie en het tijdstip van de prijsuitreiking te worden opgenomen.

Alle leden van de equipe dienen aanwezig te zijn op de prijsuitreiking. Equipages die niet volledig aanwezig zijn kunnen geen aanspraak maken op een prijs. De resultaten zullen niet gewijzigd worden.

17 SAMENVATTING BESTRAFFINGEN ALGEMEEN

Onderstaande bestraffingen dienen als voorbeeld en kunnen in het Reglement worden opgenomen

17.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Auto's geproduceerd na 1 januari 1996

Geen identiteitskaart (indien van toepassing)

Meer dan zes lampen aan de voorzijde van de auto
(Imitatie-)gasontladingslampen of Led verlichting

Geen grondzeil of lekbak
Brandblussers niet conform
Geen sleepkabel
Banden voldoen niet aan de Wegenverkeerswetgeving
Geen geldig startbewijs
Inschrijfformulier niet ondertekend
Inschrijfgeld niet op tijd betaald
Geen juiste verzekering van de auto
Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal niet ondertekend
Documenten niet akkoord bevonden
Auto niet akkoord bevonden (indien van toepassing)

17.2 Tijdsstraffen

2^e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met meer dan 10 km/uur minimaal 5 minuten

17.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleader

Hinderlijk, onsportief gedrag of niet opvolgen van instructies/aanwijzingen
Reclame niet conform
Rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet juist aangebracht
1^e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met meer dan 10 km/uur

17.4 Uitsluiting

3^e verkeersovertreding/ overschrijding maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur
Overschrijding maximum snelheid met 50% of meer



WEDSTRIJDBEPALINGEN

18 ROUTE

18.1 Routeboek

Bij het ontwerp van de route en het tijdschema dient de organisator rekening te houden met de infrastructuur en agglomeratie van het gebied waar het evenement plaats vindt, zodat overlast voor het overige verkeer, de mens en dier tot een minimum beperkt blijft.

Alle equipes ontvangen een routeboek waarin details zijn opgenomen met betrekking tot de te volgen route en/of speciale routeopdrachten en/of navigatiesystemen.

Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken. Deze omleiding kan aangegeven worden door middel van oranje pijlen of in een routebulletin.

De route, tijdcontroles, passeercontroles, neutralisaties, enz. zijn aangegeven op de tijdcontrolekaart, in het routeboek of routeopdracht.

18.2 Rijtijd

De toegestane rijtijden worden aangegeven op de tijdcontrolekaart. Deze rijtijden kunnen gewijzigd worden door middel van een routebulletin. In geval van verschillen, zal de tijd op de tijdcontrolekaart bindend zijn.

19 SNELHEID – VERKEER

19.1 Maximum gemiddelde snelheid

In uitzonderingsgevallen waar lange afstanden tussen bebouwde gebieden of op afgesloten wegen of circuits of waar het gebruik van autosnelwegen in de route zijn opgenomen, kan de gemiddelde snelheid tot een maximum van 80 km/uur verhoogd worden, één en ander afhankelijk van de ter plaatse geldende maximum snelheid.

19.2 Maximum toegestane vertraging

Een eenmaal opgelopen vertraging mag niet ingehaald worden (uitgezonderd bij een hergroepering). De maximale (cumulatieve) toegestane vertraging van een equipe bij tijdcontroles op de ideale passeertijd is 30 minuten.

19.3 Quiet-zone (stille zone's)

In zogenoemde Q-zones is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur. De organisator dient in het Reglement of routeboek aan te geven hoe de equipes Q-zones kunnen herkennen.

20 VERKENNEN

Het verkennen van de route en/of regularity's, in welke vorm dan ook, door een equipe of het gebruik maken van via derden verkregen informatie is niet toegestaan.

21 START – HERSTART- INVOEGEN

21.1 Start – Herstart

De start/herstart van de wedstrijd dient plaats te vinden in overeenstemming met de definitieve startlijst.

21.2 Tijdsinterval

Het tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij anders aangegeven in het Bijzonder Reglement of bulletin.

21.3 Invoegen

Tijdens een evenement met meerdere etappes bestaat voor een equipe die gedurende een etappe door welke reden dan ook opgegeven heeft of de laatste tijdcontrole van een etappe gemist heeft, de mogelijkheid om de wedstrijdleader te verzoeken om te mogen starten in de eerstvolgende etappe. In het reglement dient een bestraffing voor het niet conform beëindigen van de etappe opgenomen te worden.

Deze mogelijkheid om te herstarten is niet van toepassing voor de laatste etappe van de wedstrijd.

De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal bepaald worden door de wedstrijdleader.

22 SERVICE - ASSISTENTIE

Het is equipes niet toegestaan om zelf enige vorm van technische ondersteuning (b.v. volgauto's, monteur) te organiseren. Indien beschikbaar mogen equipes reparaties aan de auto uit laten voeren door een door de organisator ingehuurd service team. Bij een meerdaagse rally is het equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te laten voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf.

23 CONTROLES

23.1 Algemene bepalingen

Tijdcontroles, Tijdwaarnemingspunten, Hergroeperingen worden bij voorkeur aangegeven door van FIA controleborden afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controle dient als controlegebied beschouwd te worden.

Controles dienen 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel te zijn. Tenzij de wedstrijdleader anders beslist, sluit de controle 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto.

23.2 Tijdcontrolekaart (Tijdkaart)

Elke equipe ontvangt bij de start een tijdkaart. De tijdkaart dient bij de finishcontrole van een etappe ingeleverd te worden. De tijdkaart dient te allen tijde beschikbaar te zijn, speciaal bij controles waar de tijdkaart afgestempeld, ingevuld of afgetekend moet worden. De afwezigheid van een stempel of registratie wordt bestraft. Het niet overhandigen van de tijdkaart resulteert in uitsluiting.

Elke correctie of toevoeging van/aan de tijdkaart welke niet bevestigd is door een marshal zal resulteren in uitsluiting.

De equipe is zelf verantwoordelijk om de tijdkaart aan te bieden bij een controle en voor de juiste registraties op de tijdkaart.

23.3 Passeercontrolekaart (controlekaart)

Elke equipe ontvangt bij de start een controlekaart voor de registratie van de verschillende passeercontroles langs de route. De afwezigheid van een stempel of registratie zal bestraft worden. Het niet kunnen overhandigen van de controlekaart resulteert in uitsluiting.

23.4 Passeercontroles (PC of RC)

De organisator dient voor de start van de wedstrijd de herkenbaarheid van een bemande of onbemande passeercontrole bekend te maken.

Bij een bemande passeercontrole moet de marshal alleen de controlekaart afstempelen en/of aftekenen zodra de equipe deze overhandigd, zonder de passeertijd te vermelden.

Bij een onbemande passeercontrole dient de equipe zelf in het eerst volgende vrije vak de controlekaart af te stempelen of de letter/cijfer van de controle in te vullen.

23.5 Tijdcontroles(TC)

Bij een tijdcontrole noteert de marshal het tijdstip waarop de kaart werd overhandigd.

De tijdregistratie kan ook plaatsvinden door middel van elektronische apparatuur. De ideale meldingstijd wordt verkregen door de rijtijd die is toegestaan voor het afleggen van de routesectie op te tellen bij de starttijd van deze sectie.

Elke minuut te vroeg of te laat bij een tijdcontrole wordt bestraft met 2 respectievelijk 1 minuut. Een equipe mag straffeloos te vroeg "inklokken" bij de laatste tijdcontrole van een etappe.

23.6 Geheime tijdcontrole (GTC of TP)

De locatie noch de rijtijd naar een geheime tijdcontrole (tijdwaarnemingspunt) dient aangegeven te worden. Elke afwijking te vroeg of te laat wordt bestraft (zie artikel 23.5).

23.7 Hergroepering controles (HG)

Bij aankomst bij een hergroepering moeten de equipes de tijdcontrolekaart aan de marshal van de controlepost overhandigen. De equipes krijgen aanwijzingen over de starttijd van de volgende sectie of etappe.

24 REGULARITY's – ROUTEOPDRACHTEN

In het Reglement dient de organisator de details met betrekking tot het verrijden van een regularity en/of de routeopdrachten te vermelden.

25 SAMENVATTING STRAFFEN

25.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Verkennen van de route/regularity's/tests vooraf de wedstrijd

25.2 Tijdsstraffen te bepalen door de organisator of de wedstrijdleider

Elke minuut te laat bij de start / herstart
Maximum straf i.v.m. het invoegen
Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole
Elke minuut te laat bij een tijdcontrole

25.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleider

Afwezigheid stempel of registratie bij een passeercontrole
Overschrijding maximale vertraging in relatie met een mogelijk herstart
Overschrijding maximum snelheid in een Quiet zone
Georganiseerde service door de equipe

25.4 Uitsluiting

Verkennen van de route/regularity's/tests tijdens de wedstrijd
Verlies / niet overhandigen tijdcontrolekaart
Een correctie of toevoeging van/aan de tijdcontrolekaart of passeercontrolekaart

26 CALAMITEITEN PROCEDURE

In het Reglement dient de organisator een calamiteiten procedure op te nemen waarbij een opsomming van de eerste activiteiten wordt omschreven die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen bij een calamiteit.

Bijlage 1

FIA / FIVA OVEREENKOMST

De FIA is zich bewust dat samenwerking met de FIVA cruciaal is voor haar activiteiten op het niet-sportieve historische autosportgebied om zodoende, zonder beperkingen, het vrije verkeer van historische voertuigen en het niet snelheid georiënteerde gebruik te promoten.

In overeenstemming met de doelstelling van de FIA/FIVA overeenkomst, ondertekend op 10 oktober 1974 en geactualiseerd op 27 oktober 1999, heeft de FIVA erkend dat de FIA de enige internationale autoriteit op het gebied van de autosport is.

In het bijzonder blijven historische autosport evenementen met een sportief karakter uitsluitend tot de bevoegdheid van de FIA en haar leden behoren.

Het is niet sportieve regelmatigheidsevenementen toegestaan om de Reglementen óf van de FIA óf die van de FIVA te gebruiken.

Evenementen met een toeristisch karakter die georganiseerd worden onder de autoriteit van de FIA dienen de FIVA Events Code te respecteren.

Aan FIA of FIVA gelieerde organisatoren mogen (afhankelijk van de toestemming van de relevante ASN of ANF en in het bijzonder wanneer dit is voorzien in de nationale wetgeving) regelmatigheid rally's organiseren op voorwaarde dat de gemiddelde snelheid niet één van de volgende laagste snelheden overschrijdt:

- 50 km/uur of,
- de door de wetgever van de betreffende landen normaal toegestane maximale snelheid voor automobielen evenementen.

Bijlage 2

Historische rallysport en Autosport Jaarboek

Onderstaande hoofdstukken/artikelen in het Autosport Jaarboek (ASJ) zijn geheel of gedeeltelijk niet van toepassing, gezien de aard van de Historische Regularity Rally's.

Hoofdstuk 1: Richtlijnen organisatoren.

Hoofdstuk II: Reglement taakstelling en bevoegdheden sportcommissarissen.

Hoofdstuk III: Veiligheidsmaatregelen bij autosportevenementen.

Hoofdstuk IV: Reglement KNAF veiligheidsfunctionaris.

Hoofdstuk V: MilieuReglement

Hoofdstuk VI: Richtlijnen milieubewust circuitbeheer

Hoofdstuk VIII: Reglement medische voorzieningen autosport evenementen

Hoofdstuk XIV: Reglement reclame op voertuigen bij autosport wedstrijden

Hoofdstuk XV: Reglement vlgsignalen

Hoofdstuk XVI: Reglement protesten

Hoofdstuk XVII: — Reglement Technische protesten

Hoofdstuk XVIII: — Handleiding voor het instellen van Beroepen

Hoofdstuk XIX: — Reglement betreffende de Autosport rechtspraak

Hoofdstuk XX: — DopingReglement

Hoofdstuk XXI: — Bijlage inzake dispensatie dopingReglement Nederlandse sportbonden

Hoofdstuk XXII: — Dopinglijst en/of medicatie checken

Code Sportif International: — Voor zover van toepassing in relatie tot het KNAF-ASJ.

Annexe J —

