

ALGEMEEN WEDSTRIJDREGLEMENTEN CROSS COUNTRY RALLY'S (CCR) EN OFF ROAD RACING (ORR) VAN TOEPASSING OP NEDERLANDS KAMPIOENSCHAP WEDSTRIJDEN

ARTIKEL 1: ORGANISATIE

De organiserende vereniging, de benaming, de categorie en de datum van de wedstrijd worden vermeld in het dagreglement van de wedstrijd welke het huidige algemene reglement aanvult.

ARTIKEL 2: ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

De wedstrijd wordt ingericht in overeenstemming met de voorschriften van de internationale sportcode van de FIA, met de algemene reglementen van de KNAF en met het huidige reglement, waaraan alle deelnemers zich onderwerpen door het eenvoudige feit van hun inschrijving. Een terreinwedstrijd is een wedstrijd voorbehouden aan de vierwiel-aangedreven voertuigen, aangepast aan dit type wedstrijden.

ARTIKEL 3: WEGCODE / WEGENVERKEERSWET

Tijdens de gehele duur van de wedstrijd moeten de deelnemers strikt de wegcode/wegenverkeerswet naleven en zich onderwerpen aan de voorschriften betreffende het verkeer in het doorkruisen van steden en gemeenten. Iedere deelnemer die met bovenvermelde voorschriften geen rekening houdt, loopt gevaar buiten de wedstrijd gesteld te worden.

ARTIKEL 4: DEFINITIE

Dit reglement betreft snelheidswedstrijden met terreinvoertuigen, waarbij het gaat om het behalen van resultaten door deelnemers tijdens meerdere snelheidsproeven op voor het openbaar verkeer afgesloten weggedeelte, circuits of andere terreinen.

ARTIKEL 5: AARD VAN DE WEDSTRIJDEN

5.1 De Sectie Terreinsport en de daarbij aangesloten clubs kunnen evenementen organiseren, die al of niet meetellen voor een Nederlands Kampioenschap. Deze evenementen worden verreden overeenkomstig de Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen van de FIA, de algemene reglementen van de KNAF en de reglementen van de Sectie Terreinsport.

5.2 Een snelheidswedstrijd kan uit twee verschillende wedstrijdvormen bestaan:

a. Cross Country Rally (hierna te noemen CCR). Er wordt gestart met een vaste tijdsinterval per voertuig. Deze interval dient per klassementsproef voor alle voertuigen gelijk te zijn. De CCR bestaat uit verschillende klassementsproeven (hierna te noemen KP).

b. Off Road Racing (hierna te noemen ORR). Afhankelijk van het parcours kan er ook met meerdere auto's gelijktijdig gestart worden. De ORR bestaat uit een afgesloten circuit of terrein waarin één of meerdere proeven of manches zijn opgenomen.

ARTIKEL 6: START EN FINISH

De startprocedure is afhankelijk van het soort evenement en dient steeds duidelijk in het dagreglement aangegeven te worden. Het startsein wordt steeds gegeven d.m.v. een vlag of een lichtsignaal.

ARTIKEL 7: INSCHRIJFFORMULIEREN / INSCHRIJVING

7.1 (Voorbeeld) Iedereen die wenst deel te nemen aan de CCR of ORR moet het betreffende inschrijfformulier volledig invullen en inzenden aan het (rally)secretariaat..... (adres, fax en tel.) en moet in het bezit zijn vóór(datum),.....uur.

Bijzonderheden betreffende de eventuele tweede bestuurder kunnen worden ingezonden tot...(datum). De vervanging van één der twee leden van de equipe is alleen toegestaan na goedkeuring door de Sportcommissarissen.

7.2 Het inschrijfformulier van buitenlandse deelnemers moet zijn afgestempeld door de ASN van de deelnemer (autorisatie).

7.3 Op het inschrijfformulier mogen geen wijzigingen worden aan gebracht, uitgezonderd in die gevallen waarin het dagreglement voorziet. Niettemin mag de deelnemer de op het inschrijfformulier opgegeven auto tot het moment van de technische keuring door een andere auto vervangen, mits behorend tot dezelfde groep en klasse.

7.4 Indien bij de technische keuring blijkt, dat een auto, zoals deze wordt aangeboden, niet overeenkomt met de groep en/of klasse waarin deze is ingeschreven, dan kan de auto op voorstel van de technische commissarissen worden geplaatst in de juiste groep en/of klasse, ter beslissing van de Sportcommissarissen.

7.5 Door ondertekening van het inschrijfformulier onderwerpen de deelnemer en de leden van de equipe zich aan de bepalingen van de CSI en het bijzonder reglement.

7.6 De organisator behoudt zich het recht voor een inschrijving met opgave van redenen te weigeren (art.74 van de CSI).

7.7 Het maximaal aantal deelnemers is vast te stellen door de organisatie.

ARTIKEL 8: WEDSTRIJDREGLEMENT CCR EN ORR

8.1 De organisatie dient een bij de KNAF sectie Terreinsport aangesloten vereniging of stichting te zijn. Deze organisatie is verplicht zich aan de regels te houden, zoals omschreven in dit reglement. Een bijzonder reglement en een draaiboek dienen uiterlijk 2 weken voor aanvang van een wedstrijd ter inzage te liggen bij het sectiebestuur.

8.2 Aanwijzingen van de wedstrijdleiding of officials dienen direct opgevolgd te worden.

8.3 Het is voor de deelnemers verboden:

- De doortocht van andere deelnemers te beletten;
- Inhalen van snellere deelnemers tegen te gaan;
- Onsportief gedrag te vertonen;
- Voertuigen te slepen, vervoeren of te laten duwen, indien het niet is om ze terug op het parcours te zetten of de baan vrij te maken.

8.4 De organisatie dient er voor zorg te dragen, dat tijdens een CCR en ORR de maximale snelheid op een proef nooit zo hoog kan worden, dat de veiligheid van de omstanders en de deelnemers in gevaar komt. Is dit niet gewaarborgd, dan dient de organisatie snelheidsbeperkende maatregelen te nemen.

8.5 Indien de openbare weg als tussenroute gebruikt moet worden om van proef naar proef te rijden, dan dienen de wettelijke verkeersregels te worden nageleefd.

8.6 Om veiligheidsredenen, bij tijdsverschrijding of in geval van overmacht, is het de organisatie toegestaan één of meer proeven te laten vervallen en/of te wijzigen, ook al zijn er reeds deelnemers gestart. Ook de tussenroutes kunnen gewijzigd worden.

8.7 De organisatie is verplicht afdoende maatregelen te nemen ten behoeve van medische zorg tijdens het evenement. Deze maatregelen zijn beschreven in het AutoSport Jaarboek (ASJ), Hoofdstuk VIII, Reglement Medische Voorzieningen Nationale Autosport Evenementen.

8.8 Indien de afzetting is beschadigd of geheel of gedeeltelijk is verdwenen, kan de wedstrijd onderbroken worden, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

8.9 Aan een Nederlands Kampioenschapswedstrijd en gewone wedstrijden, voorkomend op de nationale kalender, kan alleen worden deelgenomen door houders van een geldige KNAF-licentie terreinsport of een gelijkwaardige licentie van een buitenlandse ASN.

8.10 De organisatie heeft het recht om het aantal deel te nemen voertuigen te beperken, indien dit om veiligheidsredenen nodig wordt geacht of als de autoriteiten hierom verzoeken.

ARTIKEL 9: KAMPIOENSCHAP EN EX-AEQUO

9.1 Kampioen zal diegene worden, die de meeste wedstrijdpunten behaald heeft in voor het kampioenschap meetellende wedstrijden. Het bestuur sectie Terreinsport stelt per jaar het aantal meetellende kampioenschapswedstrijden vast, en het aantal resultaten dat men kan laten vallen. Bij voldoende wedstrijden kunnen volgens onderstaande opgave wedstrijdresultaten komen te vervallen. Het laagste wedstrijdresultaat wordt dan

niet meegeteld. Niet in mindering worden gebracht de resultaten van de wedstrijden, waaraan in verband met een geconstateerde overtreding niet is deelgenomen of de punten in verband met een geconstateerde overtreding zijn vervallen.

- Bij vijf wedstrijden geen aftrek resultaat.
- Bij zes of zeven wedstrijden telt één resultaat niet mee.
- Bij acht of meer wedstrijden tellen twee resultaten niet mee.

9.2 Bij een ex-aequo-uitslag in het dagklassement is de volgende volgorde van toepassing:

- degene die de meeste keren de snelste tijd heeft gereden;
- degene die de meeste keren de 2e en daarna de 3e snelste tijd heeft gereden;
- degene die de snelste tijd op de laatste proef heeft gereden;

9.3 Bij een ex-aequo uitslag in het NK-eindklassement is de volgende volgorde van toepassing:

- Indien er aftrekresultaten van toepassing zijn, degene die inclusief alle behaalde resultaten de meeste wedstrijdpunten heeft;
- degene die van alle uitslagen de meeste eerste klasseringen heeft;
- degene die van alle uitslagen de meeste 2^e en daarna 3^e klasseringen heeft;
- degene die in de laatst meetellende wedstrijd de hoogste klassering heeft.

9.4 In die gevallen waarin het ex-aequo reglement niet voorziet, beslist het bestuur van de Sectie Terreinsport.

9.5 De wedstrijdleiding is verplicht om alle van toepassing zijnde reglementen en een ASJ ter beschikking te hebben. In die gevallen, waarin deze reglementen niet voorzien, beslissen de sportcommissarissen, indien deze niet aanwezig is, beslist de wedstrijdleiding.

ARTIKEL 10: PUNTENTELLING

- 1e plaats - 15 punten 7e plaats - 6 punten
- 2e plaats - 12 punten 8e plaats - 5 punten
- 3e plaats - 10 punten 9e plaats - 4 punten
- 4e plaats - 9 punten 10e plaats - 3 punten
- 5e plaats - 8 punten 11e plaats - 2 punten
- 6e plaats - 7 punten 12e plaats - 1 punt

De deelnemer die meer dan 50% van de wedstrijd heeft afgelegd wordt geklasseerd.

10.1 Afhankelijk van het aantal deelnemers per klasse, kan het eremetaal of bekens met de volgende beperking worden uitgereikt:

- 1 bij minimaal 3 deelnemers
- 2 bij minimaal 5 deelnemers
- 3 bij minimaal 8 deelnemers of meer

ARTIKEL 11: ALGEMENE VERPLICHTINGEN INZAKE DE EQUIPES

11.1 Afhankelijk van het soort evenement staat het de organisator vrij om equipes bestaande uit één of twee personen tot de start worden toegelaten. Indien de equipe uit twee leden bestaat, dan worden deze aangeduid als 1e bestuurder en 2e bestuurder. Beide leden van de equipe mogen gedurende het evenement de auto besturen. Zij moeten in het bezit zijn van een geldige KNAF-licentie.

11.2 Gedurende het gehele verloop van de wedstrijd moet de equipe zich in de auto bevinden zoals deze is ingeschreven. Als één van de equipeleden zich terugtrekt kan in overleg met en na goedkeuring van de wedstrijdleiding en sportcommissaris(sen) een derde persoon als vervanger plaatsnemen. De deelnemer die meer dan 50% van de wedstrijd heeft afgelegd wordt geklasseerd.

11.3 Een door de organisator verstrekte identiteitskaart, met daarop van zowel de eerste als de tweede bestuurder de personalia, een recente pasfoto (4 x 4 cm.), de bloedgroep en resusfactor, de handtekening en bovendien alle relevante gegevens van hun auto, moet gedurende het gehele verloop van het evenement zodanig in het voertuig zijn bevestigd. Het niet aanwezig zijn van deze kaart zal uitsluiting tot gevolg hebben.

ARTIKEL 12: VEILIGHEIDSEISENEN REGELS VOOR DE DEELNEMER(S)

12.1 Het dragen van een brandwerende overall, lang ondergoed, balaclava, sokken, schoenen en handschoenen met de FIA norm 8856-2000 (FIA technische lijst No. 27) is verplicht. Voor de bijrijder zijn de handschoenen niet verplicht.

12.2 De deelnemers rijden voor eigen risico en zijn aansprakelijk voor de door hen aangebrachte schade aan terrein en aan derden. De organisatie kan niet aansprakelijk gesteld worden voor schade, veroorzaakt door de deelnemers, de servicemonteurs en publiek.

12.3 De deelnemers dienen bij de inschrijving te tonen:

- a. een geldig rijbewijs categorie B;
- b. KNAF/FIA-licentie;
- c. een geldig verzekeringsbewijs;
- d. de originele autopapieren.

12.4 Indien het niet mogelijk is verder te rijden, dienen de deelnemers hun voertuig te verlaten en zich van de baan of KP te begeven. Zij dienen ten allen tijde in de buurt van het voertuig te blijven totdat deze geborgen is.

12.5 Iedere inzittende van een deelnemend voertuig dient tijdens de training/proloog en de wedstrijd een FIA goedgekeurde helm te dragen welke voldoet aan de eisen zoals gesteld in FIA technische lijst No. 25. Deze verplichting geldt niet voor de verbindende route. Helmen mogen niet gemodificeerd worden t.o.v. de specificatie van de fabrikant tenzij de modificatie in overeenstemming is met goedgekeurde instructies van de fabrikant en een van de FIA geregistreerde standaardisatie organisaties welke de helm gecertificeerd heeft.

Verf kan reageren met de schaal van de helm en een negatieve invloed hebben op de beschermende werking van de helm. Helmen mogen alleen geverfd worden indien in overeenstemming met de richtlijnen zoals gesteld door de fabrikant. Ditzelfde geldt voor het aanbrengen van stickers.

12.6 Iedere deelnemer is verplicht zijn voertuig vooraf aan de start van het evenement ter keuring aan te bieden. Het tijdstip van deze keuring dient vooraf aan de deelnemers bekend gemaakt te worden. De organisatie behoudt zich het recht voor een voertuig te weigeren of tijdens de wedstrijd uit

te sluiten, indien deze niet uiterlijk voor de ideale starttijd ter keuring is aangeboden.

12.7 Een deelnemer die voordat de wedstrijd begint door de organisatie is geweigerd, kan 80% van het inschrijfgeld terug verlangen. Een deelnemer heeft geen recht op teruggave van het inschrijfgeld, indien het voertuig tijdens de wedstrijd op technische gronden of om andere redenen wordt uitgesloten. Indien een voertuig tijdens de technische keuring afgekeurd wordt, kan de deelnemer 50% van het inschrijfgeld terug verlangen.

12.8 De deelnemers dienen op de motorkap en zijportieren een ruimte vrij te laten voor de startnummers. In het dagreglement zullen de juiste afmetingen gegeven worden, alsmede de ruimte die nodig is voor eventuele sponsors.

12.9 Indien een deelnemer met open zijruiten deelneemt, moet een veiligheidsnet aan de binnenzijde van de portieren zijn aangebracht in plaats van de ramen.

12.10 Indien een deelnemer één of meerdere reglementartikelen niet respecteert, heeft de wedstrijdleiding het recht de deelnemer niet toe te laten of verder uit te sluiten.

ARTIKEL 13: VERKEERSREGELS / REPARATIES

13.1 Gedurende het gehele evenement moeten de equipes de Nederlandse verkeersregels strikt in acht nemen. Elke equipe welke zich niet aan deze verkeersregels houdt, zal worden bestraft met:

- 1e overtreding: een boete van maximaal € 100,-;
- 2e overtreding: een tijdsraf van 300 seconden;
- 3e overtreding: uitsluiting van het evenement.

Indien een equipe een overtreding van de verkeersregels heeft begaan, moet de politie of de official die de overtreding heeft vastgesteld de overtreder hiervan in kennis stellen op dezelfde wijze als dat voor normale weggebruikers geldt. Zou de politie of de official besluiten de bestuurder die een overtreding heeft begaan niet ter plaatse aan te houden, dan kan hij de organisator vragen de straffen op te leggen die zijn opgenomen in dit artikel, op voorwaarde dat:

- a. de aangifte van de overtreding schriftelijk, via de officiële kanalen de organisatie bereikt voordat de uitslag wordt bekendgemaakt;
- b. de verklaringen voldoende gedetailleerd zijn om de identiteit van de overtreddende bestuurder, zonder twijfels, vast te kunnen stellen, evenals de plaats en het tijdstip van de overtreding;
- c. de feiten niet op verschillende manieren kunnen worden uitgelegd.

13.2 Repareren en bijtanken is gedurende het gehele evenement toegestaan, behalve in die gevallen, waarin dit, op straffe van uitsluiting, door het dagreglement uitdrukkelijk is verboden.

13.3 Het is een equipe alleen toegestaan zich bij pech te laten slepen door andere deelnemers in dezelfde wedstrijd. Op straffe van uitsluiting is het de equipe verboden bij pech de auto te laten slepen, te laten duwen of anderszins te verplaatsen, tenzij dat tot doel heeft de auto op de weg terug te brengen of de weg vrij te maken.

ARTIKEL 14: VLAGSIGNALEN

Tijdens een wedstrijd kan een official en/of baanpost vlag(gen) tonen, Die beschreven staan in het Reglement vlagsignalen in het ASJ (algemeen). De deelnemers dienen de betekenis hiervan te weten en direct op te volgen.

ARTIKEL 15: PROTEST- EN BEROEPREGELING

Een protest of een beroep kan uitsluitend ingediend worden door de inschrijver en dient schriftelijk te gebeuren, vergezeld van het voor dat jaar vastgestelde protest/beroepsgeld. Zie hiervoor de handleiding voor het instellen van beroepen en protesten in het ASJ (algemeen).

ARTIKEL 16: OPSCHRIFTEN WAARONDER RECLAME

16.1 Het is de deelnemers toegestaan elke vorm van reclame op hun auto aan te brengen, op voorwaarde dat:

- a. deze is toegestaan door de Nederlandse wetgeving en de FIA-reglementen;
- b. deze niet aanstootgevend of van politieke aard is;
- c. geen beslag legt op de plaatsen die zijn gereserveerd voor de rallyschilden en wedstrijdnummers en door de organisatie;
- d. deze het uitzicht van de rijder niet belemmert.

16.2 Elke equipe, waarvan de auto niet aan de voorschriften m.b.t. de reclame voldoet, zal niet tot de start worden toegelaten.

16.3 Ieder voertuig moet ruimte vrijhouden (wit van kleur) voor het aanbrengen van startnummers aan de linker- en rechterzijde van het voertuig, in een gebied tussen de wielkasten, met een afmeting van 50 cm x 47 cm. De ruimte boven of onder de wedstrijdnummers en op de rallyschilden is gereserveerd voor de reclame van de organisator. De deelnemer kan deze reclame niet zonder meer weigeren en zal de organisatie hiervoor schadeloos moeten stellen. De wedstrijdnummers met de reclame van de organisator moeten in hun geheel, zonder verandering, worden aangebracht.

16.4 De namen van de eerste en eventueel de tweede bestuurder, evenals hun nationaliteitsvlaggetjes, bloedgroepen en resusfactoren moeten verplicht op beide voorschermen van de auto worden aangebracht, de letterhoogte 4cm.

16.5 Deelnemers die hebben ingeschreven "met reclame" kunnen extra reclame (te specificeren in het dagreglement) niet weigeren. Bij het ontbreken van de extra reclame tijdens het evenement zal de betrokken equipe worden gestraft met een boete van € 50,- per ontbrekend gegeven.

ARTIKEL 17: BAANPOSTEN

17.1 Op ieder proef dienen zoveel baanposten/officials te zijn, dat er tussen de voorliggende en volgende baanpost visueel contact is. Indien dit door de ligging van de baan niet mogelijk en/of noodzakelijk is, kan van verbindingapparatuur gebruik gemaakt worden.

17.2 Equipes zijn verplicht de instructies van de official in functie bij elke controlepost op te volgen. Indien deze niet opgevolgd worden, kan dit leiden tot uitsluiting van de deelnemer aan het evenement.

ARTIKEL 18: VERLOOP VAN HET EVENEMENT**18.1 Het wachtpark**

Voor de start en na afloop van het evenement zal de organisator alle deelnemende auto's in een wachtpark verzamelen, onder de volgende voorwaarden:

De auto moet een bepaalde tijd voor de starttijd of na de finishtijd van de eerste equipe in het wachtpark zijn geplaatst. Dit zal door de organisatie in het wedstrijdreglement bepaald worden.

De auto mag door een afgevaardigde van de deelnemer in het wachtpark worden geplaatst. Het wachtpark zal als parc fermé worden beschouwd. Equipes, waarvan de auto te laat in het wachtpark wordt geplaatst, zullen worden bestraft met 60 seconden voor elke minuut te laat. Elke equipe die meer dan 10 minuten te laat meldt, wordt niet meer tot de start toegelaten of is gediskwalificeerd.

18.2 De start

De auto's worden telkens om een vaste tijdsinterval gestart, vanaf de in het programma aangegeven tijd. Omstandigheden kunnen het mogelijk maken de tijdsinterval tussen de auto's te vergroten, maar deze vergroting zal dan voor alle equipes gelden. De juiste starttijd is op de tijdcontrolekaart vermeld. Bij een CCR kan elke equipe die niet meer dan 10 minuten te laat is dan de ideale starttijd nog tot de start toegelaten worden en krijgt dan de werkelijke starttijd (dus inclusief deze tijdsoverschrijding) op de tijdcontrolekaart ingevuld. Indien deze equipe zich na de 10 minuten meldt dan wordt de werkelijke starttijd (dus inclusief de 10 min.) op tijdcontrolekaart ingevuld met daarboven 60 seconden straf tijd voor elke minuut die te laat is ingevuld. Bij de eerste tijdcontrole vóór een klasseringsproef wordt de verlate equipe zo mogelijk teruggeplaatst in de startvolgorde, een en ander te beoordelen en te beslissen door de officials. De minimale tijdsinterval tussen de equipes moet daarbij worden aangehouden.

18.3 Equipes zijn verplicht hun doorkomst in de juiste volgorde te laten vastleggen bij alle controleposten die vermeld staan op hun tijdcontrolekaart, op straffen van uitsluiting. De streeftijd voor het afleggen van de afstand tussen twee tijdcontroles staat op de tijdcontrolekaart vermeld.

18.4 Uren en minuten worden als volgt weergegeven: 00.01-24.00; alleen de minuten die verstreken zijn worden geteld. Gedurende het evenement geldt de officiële tijd van de KPN.

ARTIKEL 19: CONTROLES / ALGEMENE BEPALINGEN

19.1 Bij een CCR moeten alle controles, d.w.z. route- en tijdcontroles, start en finish vanklasseringsproeven, en controles van hergroeperings- en neutralisatiezones, worden aangegeven d.m.v. FIA-standaardborden (zie ASJ).

19.2 Het begin van een controlegebied is aangegeven door een waarschuwingsbord met het symbool van de controle op een gele achtergrond. Op een afstand van ca. 25 meter is de plaats van de controlepost aangegeven door eenzelfde teken op een rode achtergrond. Het einde van het controlegebied, op ca. 50 meter verder, is

aangegeven door een eindbord met 3 zwarte schuine strepen op een beige of oranje of gele achtergrond.

19.3 Het controlegebied, d.w.z. het gehele gebied tussen het eerste gele waarschuwingsbord en het beige (oranje of gele) eindbord met 3 schuine strepen wordt beschouwd als parc fermé.

19.4 Het oponthoud binnen een controlegebied mag de tijd die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandelingen niet overschrijden. Bij overtreding wordt de equipe uitgesloten.

19.5 Het is op straffe van uitsluiting streng verboden:

a. een controlegebied binnen te rijden in een andere richting dan die van de route.

b. een controlegebied in de verkeerde richting te berijden of opnieuw binnen te komen nadat de controlehandeling heeft plaatsgevonden.

19.6 De equipes zijn zelf verantwoordelijk voor de streefmeldingstijd. Zij mogen de officiële klok op de controletafel raadplegen. De controlepostofficial mag hen echter geen enkele informatie betreffende hun streefmeldingstijd geven.

19.7 Controleposten zijn 15 minuten vóór de streefmeldingstijd van de eerst doorkomende equipe operationeel. Behalve indien de wedstrijdleider anders beslist, sluiten ze 15 minuten na de streefmeldingstijd van de laatste equipe, vermeerderd met de eventuele totale vertragingstijd.

19.8 Equipes zijn verplicht de instructies van de official in functie bij elke controlepost op te volgen. Indien deze niet opgevolgd worden, kan dit leiden tot uitsluiting van het evenement.

ARTIKEL 20: ROUTECONTROLES / TIJDCONTROLES / UITSLUITING

20.1 Routecontroles bij een CCR

Bij deze controles moet de controlepostofficial, zodra de controlekaart door de equipe wordt overhandigd, alleen de kaart afstempelen zonder passeertijd te vermelden.

20.2 Tijdcontroles

Bij deze controles noteert de controlepostofficial op de tijdcontrolekaart de tijd waarop de kaart wordt overhandigd.

20.3 Meldingsprocedure

De meldingsprocedure begint op het moment dat de auto het beginbord van het controlegebied passeert. Tussen het beginbord van het controlegebied en de controlepost is het de equipe op straffe van uitsluiting verboden op welke wijze dan ook te stoppen of met een abnormaal lage snelheid te rijden.

Het inklokken van de kaart kan alleen worden uitgevoerd indien de auto en de inzittenden in het controlegebied zijn en in de onmiddellijke nabijheid van de controletafel.

De meldingstijd is het moment dat één van de equipeleden de tijdcontrolekaart aan de controlepostofficial overhandigt. Dan vermeldt de controlepostofficial met de hand of door middel van een printer de werkelijke tijd waarop de kaart werd overhandigd.

De streefmeldingstijd wordt verkregen door de streeftijd voor het afleggen van een routesectie op te tellen bij de tijd van vertrek van deze routesectie.

Deze tijden worden uitgedrukt in minuten. De equipe loopt geen tijdstraf op, indien de auto de controlezone binnenkomt gedurende de streefmeldingsminuut, of de minuut hieraan voorafgaand, en het overhandigen van de tijdcontrolekaart aan de controlepostofficial plaatsvindt gedurende de streefmeldingsminuut.

Voorbeeld: een equipe die wordt verondersteld zich bij een controle te melden op 18.58 uur, zal worden beschouwd op tijd te zijn, indien de melding plaatsvindt tussen 18.58 uur 00 sec. en 18.58 uur 59 sec.

20.4 Straftijden

Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd en de ideale meldingstijd zal als volgt worden bestraft:

a. te laat melden: 0 seconden per minuut of deel van een minuut;

b. te vroeg melden: 1 minuut per minuut of deel van een minuut.

2.4.1 De wedstrijdleider kan besluiten om een equipe, die bestraft is voor te vroeg melden, toch te laten starten op haar oorspronkelijke voorziene tijd.

2.4.2 Een organisator kan toestaan dat equipes te vroeg in klokken bij een tijdcontrole aan het einde van een etappe of bij het einde van de wedstrijd op voorwaarde dat dit beschreven is in het bijzonder reglement van de wedstrijd of in een later gepubliceerd bulletin. De werkelijke passeertijd zal op de tijdcontrolekaart ingevuld worden.

20.5 Uitsluiting door tijdsoverschrijding

Elke vertraging van een equipe van meer dan 30 minuten op een KP, of een vertraging van meer dan 30 minuten op een verbindingsroute of een totale vertraging van meer dan 30 minuten aan het einde van een sectie en/of etappe, of een totale vertraging van meer dan 60 minuten aan het einde van het evenement zal resulteren in uitsluiting van de equipe.

ARTIKEL 21: PARC FERME / WACHPARK BIJ EEN CCR

De auto's zijn aan de parc fermé regels onderworpen:

a. Vanaf het moment dat zij het wachtpark, een hergroeperingszone of het einde van een etappe binnenkomen tot zij daaruit vertrekken;

b. Vanaf het moment dat zij een controlegebied binnenkomen tot zij dit weer verlaten;

c. Zodra zij de finish van het evenement bereiken tot de tijd voor het indienen van protesten is verstreken.

Art. 21.1

a. Zolang de auto's onderworpen zijn aan de parc fermé-regels is elke reparatie of bijtanken op straffe van uitsluiting strikt verboden.

b. Indien de technische commissarissen echter vaststellen dat een auto blijkbaar in een conditie verkeert welke niet toelaatbaar is voor normaal weggebruik, dan moeten zij de wedstrijdleider direct daarover informeren.

c. Een eventuele reparatie moet worden uitgevoerd in het bijzijn van een technische commissaris. De voor de reparatie gebruikte minuten zullen worden gerekend als vertraging opgelopen in een routesectie, dit om te voorkomen dat een equipe verloren tijd probeert in te halen. Nadat de reparatie

is uitgevoerd zal de equipe zo mogelijk een nieuwe starttijd worden gegeven.

d. In geen geval mag de tijd gebruikt voor de reparatie de limiet overschrijden waarbij met uitsluiting wordt bestraft. Indien deze tijd is overschreden zal de equipe worden uitgesloten.

21.2 Als uitzondering en onder supervisie van een bevoegde official, mag een equipe, in het parc ferme bij de start, hergroeperingszone of einde van een etappe, een lekke of beschadigde band vervangen met het gereedschap uit de eigen auto, een nieuwe voorruit monteren met eventuele hulp van buitenaf.

21.3 Zodra zij hun auto in het parc fermé hebben geplaatst, moeten de bestuurders het parc fermé verlaten en geen van de leden van de equipe is het toegestaan het weer te betreden.

21.4 Om het parc fermé te verlaten vóór de start, na een hergroepering of einde van een etappe mag de equipe het parc fermé 10 minuten vóór haar starttijd betreden.

21.5 Indien het de equipe onmogelijk is de auto met een draaiende motor aan te bieden bij:

a. de uitgang van de startgebieden, hergroeperingen of het einde van een etappe, dan wordt een straf van 30 seconden opgelegd. Deze straf zal niet meetellen voor uitsluiting.

b. bij de start van een klassementsproef, dan leidt dit tot uitsluiting.

21.6 Elke overtreding van de parc fermé-regels resulteert in uitsluiting van de equipe.

ARTIKEL 22: VERKLARING VAN DE WOORDEN

Klassementsproef: Dit is een voor het verkeer afgesloten parcours, dat op tijd gereden wordt. De start- en finishlijn behoeven niet altijd op dezelfde plaats te liggen.

Tussenroute/etappe: Dit is een verbindingsroute, al of niet op de openbare weg, tussen de diverse proeven, de start en de finish.

Organisatie/organisator: Dit is een bij de KNAF aangesloten vereniging/stichting, die belast is met de organisatie van een evenement.

Evenement: Dit is een Cross Country Rally (CCR) of een OFF ROAD Racing (ORR), die door een bij de KNAF Sectie Terreinsport aangesloten vereniging/stichting, of een in het buitenland aangewezen organisatie, wordt georganiseerd, al of niet meetellend voor het Nederlands Kampioenschap.

CCR: Dit zijn evenementen die gehouden worden over meerdere proeven, waarbij gestart wordt met een vaste tijdsinterval per voertuig. De beste totaal tijd geeft aan wie de winnaar is.

ORR: Dit zijn evenementen die gehouden worden op een afgesloten parcours/circuit, waarbij meerdere voertuigen gelijktijdig kunnen starten. Degene die met de beste totaal tijd eindigt, is de winnaar. Het evenement mag uit een of meerdere manches en/of finales bestaan.

Dagreglement: Dit is een aanvullend reglement op het bestaande snelheidsreglement, dat betrekking heeft op het desbetreffende evenement en door de organisatie wordt samengesteld.

Voertuig of auto: Dit is een vierwiel aangedreven terreinvoertuig, dat deelneemt aan snelheidswedstrijden.

Baanpost: Dit is een post langs de proef, waar één of meerdere baancommissarissen gestationeerd zijn. Zij zijn belast met het veilig laten verlopen van het evenement.

Autorisatie: Voor elke deelneming aan een Internationale CCR in het buitenland, kan van de KNAF toestemming (autorisatie) nodig zijn. Hiertoe dient het inschrijfformulier tijdig naar het Federatiebureau gezonden worden, die dan voor de doorzending zorgt naar de organisatie in het buitenland.

ARTIKEL 23: KLASSEMENTS PROEVEN

23.1 Indien een klassementsproef, om welke reden dan ook, DEFINITIEF wordt gestopt vóórdat ook de laatste equipe deze proef heeft gereden, kan toch een klassement voor de proef worden vastgesteld. Dit gebeurt door aan elke equipe die de proef door het stoppen niet meer (volledig) heeft kunnen rijden de langzaamste tijd toe te kennen die vóór het stoppen van de proef werd gerealiseerd. Dit klassement kan zelfs dan worden vastgesteld, als slecht één equipe de proef onder normale wedstrijd omstandigheden heeft kunnen rijden.

23.2 Alleen de Sportcommissarissen kunnen besluiten de regel van artikel 23.1 toe te passen, nadat de wedstrijdleider hen de reden voor het stoppen heeft meegedeeld. Indien de Sportcommissarissen de langzaamste gerealiseerde tijd abnormaal vinden, dan kunnen zij als toe te kennen fictieve tijd die tijd van de 4 andere langzaamste gerealiseerde tijden kiezen, die hun het meest geschikt voorkomt. Geen enkele equipe die het definitief stoppen van de proef geheel of gedeeltelijk heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel. Aan zo'n equipe wordt de tijd toegekend die zij mogelijk zou hebben gerealiseerd, wanneer deze tijd langzamer is dan de aan de andere equipes toegekende fictieve tijd.