



BIJZONDER REGLEMENT

Controlenummer: BSHR/2019/07/03
KNAF registratienummer: 0411.19.248

Datum: 23 juli 2019
Datum: 27 juli 2019

Het 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 de 50 km/uur niet te boven gaat.

Eine Retro-Rallye ist eine Gleichmäßigkeits-Veranstaltung für Automobile, bei der es nicht auf das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten oder Bestzeiten ankommt.

Deelnemende auto's dienen vóór 1 januari 1986 gebouwd te zijn.

Dit reglement is gebaseerd op de:
"Standard Supplementary Regulations for de FIA Trophy for Historic Regularity Rallies".

Over elk geval waarin het HRR niet voorziet zal het BSHR een beslissing nemen.

1. PROGRAMMA VAN HET EVENEMENT

Zaterdag 5 mei 2019

Inschrijving open
Publicatie van het Bijzonder Reglement

Zaterdag 26 oktober 2019 24.00 uur : Sluiting inschrijving

Dinsdag 29 oktober 2019 20.00 uur : Publicatie startlijst; Bulletins; Tijdschema

Vrijdag 1 november 2019 19.00 -21.00 uur VRIJWILLIGE Controle documenten (zie artikel 12):
Hotel Hengelo v/d Valk
Bornsestraat 400
7556 BN Hengelo
Tel: 0031 (0)74-800 0800



Zaterdag 2 november 2019 07.00 uur : Opening wacht / service park presentatie
Evenemententerrein Vliegveld Twente

08.00 -10.00 uur Controle documenten (zie artikel 12):
Rallycentrum Restaurant Luchthaven Twente
Vliegveldweg 335, 7524 PT Enschede.
Tel: 0031 (006-22412511

09.00-13.00 uur Verkenning regularity secties / tests.

11.00 -13.00 uur Conformiteitscontrole (zie artikel 12):
Brandweerkazerne Evenementen locatie Vliegveld Twente

13.30 uur : Publicatie definitieve startlijst (met tijden): Publicatiebord
Rally Centrum Restaurant Luchthaven Twente

13.30 uur : Briefing: Restaurant Luchthaven Twente

13.50 uur : Start Retro Rally: vanuit Wacht / Servicepark
Evenemententerrein Vliegveld Twente

19.00 uur : Finish Retro Rally op het Wacht / Servicepark
Evenemententerrein Vliegveld Twente

20.00 uur : Publicatie officiële voorlopige resultaten

20.30 uur : Publicatie officiële eindresultaten.

20.30 uur : Prijsuitreiking: Rallycentrum

Zondag 3 november 2019 POWER REGULARITY STAGE (dubbele punten ECA Cup)

09.00-10.00 uur Verkenning regularity secties / tests.

10.15 uur : Briefing: Restaurant Luchthaven Twente

10.30 uur : Start Retro Rally: vanuit Wacht / Servicepark
Evenemententerrein Vliegveld Twente

16.00 uur : Finish Retro Rally op het Wacht / Servicepark
Evenemententerrein Vliegveld Twente

16.30 uur : Publicatie officiële voorlopige resultaten

17.00 uur : Publicatie officiële eindresultaten.

17.50 uur : Prijsuitreiking: Rallycentrum

OFFICIEEL PUBLICATIEBORD:

Het officiële publicatiebord staat in het Rally Centrum Restaurant Vliegveld Twente, Vliegveldweg 335, 7524 PT Enschede op Zaterdag 2 vanaf 08.00 uur en Zondag 3 november tot 18.00 uur 2019.



2. ORGANISATIE

2.1. Organisator

De Stichting Rally Sport Twente organiseert op zaterdag 2 en zondag 3 november 2019 de 2^e Dutch Historic Retro Rally 2019.

2.2 Organisatie team:

Hoofd organisatie	: Jan Harmsen
Algemeen secretariaat	: Michiel Kempers
Verwerking inschrijvingen en publicaties	: Harm Harmsen
Uitzetters	: Organisatie

2.3 Permanent secretariaat

Het adres van het permanente secretariaat is: Oude Bornseweg 128 7556 GX Hengelo
tel. 074-2592375
Email; michielkempers@outlook.com

2.4 Wedstrijdsecretariaat:

Het adres van het wedstrijdsecretariaat is gevestigd tot 2 november 2019:
Woltersweg 58 7552 DL Hengelo, tel. 074-2592375, Email; info@euregioautosport.nl

Het wedstrijdcentrum is op 2 en 3 november 2019 gevestigd in het Restaurant Vliegveld Twente
Vliegveldweg 335 7524 PT Enschede.

2.5. OFFICIAL VAN HET EVENEMENT

Wedstrijdleader:	Jan Harmsen (5553)
Assistent wedstrijdleader:	Michiel Kempers (27446)
Wedstrijdsecretaris:	Michiel Kempers (27446)
Hoofd conformiteitscontrole	Aart Ploeg (NL) (8721) Heiner Zens (D).

2.6. OVERIGE MEDEWERKERS

Hoofd Marshals	n.n.b.
Hoofd Medische dienst	Anton Blom
Hoofd resultaten	GPS Speed Tracking
Contact persoon rijders:	Aart Ploeg
Hoofd materieel	n.n.b.
Hoofd service en milieu	Henny Goossen
Proevenchef test 1,5,9	n.n.b.
Proevenchef test 2,6,10	n.n.b.
Proevenchef test 3,7	n.n.b.
Proevenchef test 4,8,11	n.n.b.

2.7 Judges of facts

Zie bulletin



2.8 Reglementering

Het evenement wordt georganiseerd en verreden overeenkomstig het gestelde in:

- De FIA International Sporting Code (ISC) en haar bijlagen;
- Het KNAF Reglementenboek (KRB) 2019 voor zover van toepassing;
- Het KNAF Reglement Historische Regularity Rally's;
- DMSB Grundausschreibung Retro Rallye 2019
- Dit Reglement en 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 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 wedstrijdleider.

Elke wijziging of toevoeging zal gepubliceerd worden door middel van een bulletin, voorzien van datum en volgnummer, en zal deel uit maken 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 wedstrijdleider is gedurende de wedstrijd verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het Reglement.

Het Reglement, bulletins en overige documenten is de Nederlandse taal bindend.

3. KAMPIOENSCHAP.

De Dutch Historic Retro Rally 2019 telt mee voor: ECA Cup

4. OMSCHRIJVING.

Een Regularity rally is een regelmatigheidsevenement waarbij het behalen van de hoogste snelheid op geen enkele wijze bepalend is voor de eindklassering. 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 voor het overige verkeer afgesloten weggedeeltes of privé terreinen om de regelmatigheidsproeven uit te voeren.

Gemakshalve worden in dit Reglement - Regulariteitssecties en/of tests- samengevoegd in de term: "Regularity".

Algemeen:

De Dutch Historic Retro Regularity Rally zal worden verreden als onderdeel van het Euregio Historic Rallysport Festival.

De deelnemende auto's moeten uiterlijk voldoen en dezelfde uitstraling hebben als ten tijde deze bij de rally's in het verleden werden ingezet.

De persoonlijke veiligheidseisen en de deelnemende rallyauto's moeten de veiligheidseisen hebben die in dit Retro Bijzonder reglementen en het DMSB Retro Reglement zijn voorgeschreven.



De beschrijving van de route, tijdcontroles, passeercontroles, etc. worden in het routeboek beschreven en op de controlekaarten aangegeven.

De opgegeven tijden in het tijdschema zijn bindend

De start en finish is op P1 service locatie Vliegveld Twenthe Evenementen locatie Vliegveldweg 33 Enschede.

5 TOE TE LATEN AUTO'S

5.1 Toe te laten auto's

De auto dient op het moment van de start en voor de duur van het evenement te voldoen aan het gestelde in de wegenverkeerswetgeving van het land van registratie. De auto moet veilig en rijwaardig zijn en dient in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft.

Zogenaemde 'Touring' en 'GT' auto's die gebouwd zijn tot en met 31-12-1989 worden toegelaten. De bestuurder dient de toelaatbaarheid van de auto aan te kunnen tonen door middel van het van toepassing zijnde FIA homologatie formulier, inclusief eventuele bijlagen. Het motorgeluid van de auto dient adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 4500 tpm dienen minder dan 98 DB(a) geluid te produceren.

5.2 Identiteitskaart

De ingeschreven auto's dienen voorzien te zijn van één van onderstaande, geldige, identiteitskaarten:

- FIA Historic Regularity Run Car Pass (HRCP).
- FIA Historic Technical Passport (HTP);
- Nationaal uitgegeven Historic autorallypass in land van herkomst
- Het kunnen aantonen dat de inschreven auto reeds eerder in de gewenste klasse bij een ander evenement is gestart.

Indien men hier niet over beschikt, kan een HRCP aangevraagd worden bij het KNAF Federatiebureau 088-0047888 of a.keuper@knaf.nl

Buitenlandse deelnemers dienen dit bij hun eigen Nationale Autosport Autoriteit (ASN) aan te vragen.

Elk type afstandmeter is toegestaan.

Er mogen maximaal zes lampen aan de voorzijde van de auto aanwezig zijn.

(Imitatie-)gasontladingslampen of LEDverlichting zijn niet toegestaan.

De standaard voorstoelen mogen vervangen worden door competitiestoelen (aanbevolen: FIA standaard 8855/1999 of 8862/2009).

Elke auto moet, naast de wettelijke verplichte uitrusting, uitgerust zijn met:

- te minste vierpuntsveiligheidsriemen (aanbevolen: FIA standaard 8853/98 of 8854/98);
- een veiligheidskooi.
- één of twee brandblussers met minimaal 2.0 kg of 2.4 ltr. blusmiddel (aanbevolen: FIA standaard 8856/2015).
- een standaard brandstof tank of een geldige door de FIA gehomologeerde veiligheids-brandstoftank (niet ouder dan 5 jaar)
- een niet poreus grondzeil;
- een sleepkabel.
- een SOS/OK kaart (minimaal op A4-formaat)



5.4 Klassen:

Groep 1 DAF klasse : A. Regularity klasse (zie bijlage 1)

B. RETRO Regularity klasse groep 2

De route is opgedeeld in 3 etappes.

Twee etappes hebben 4 regularity (test) proeven.

Een etappe heeft 3 regularity (test) proeven.

Totaal 3 etappes met totaal 11 regularity proeven

Deze categorie is geschikt voor minder ervaren deelnemers

Toegelaten worden alle type DAF t/m Volvo 66

Groep 2 EXPERT klasse: RETRO Regularity klasse

De route is opgedeeld in 3 etappes.

Twee etappes hebben 4 regularity (test) proeven.

Een etappe heeft 3 regularity (test) proeven.

Totaal 3 etappes met totaal 11 regularity proeven

Deze categorie is geschikt voor ervaren deelnemers.

Groep 3 SPORT klasse: RETRO Regularity klasse

De route is opgedeeld in 3 etappes.

Twee etappes hebben 4 regularity (test) proeven.

Een etappe heeft 3 regularity (test) proeven.

Totaal 3 etappes met totaal 11 regularity proeven

Deze categorie is geschikt voor minder ervaren deelnemers

Groep 4 FIA Rallying 86-89: RETRO Regularity klasse

De route is opgedeeld in 3 etappes.

Twee etappes hebben 4 regularity (test) proeven.

Een etappe heeft 3 regularity (test) proeven.

Totaal 3 etappes met totaal 11 regularity proeven

Deze categorie is ook geschikt voor minder ervaren deelnemers en de deelnemende auto's qua bouwjaar niet in de bovengenoemde klassen passen

Groep 5 Twenthe Airport Historic Promo Event

tot en met bouwjaar89 (zie bijlage 2)

De route is opgedeeld in 3 etappes.

Twee etappes hebben 4 regularity (test) proeven.

Een etappe heeft 3 regularity (test) proeven.

Totaal 3 etappes met totaal 11 regularity proeven

Deze categorie is ook geschikt voor minder ervaren deelnemers

Deze groep kent voor de regularity maar 1 klasse indeling.

De deelnemende auto's worden voor de publieksprijzen ingedeelde

Volgens de Slowly Sideways klasse indeling.

5.5 Categorieën per klasse

Categorie I: auto's gebouwd vóór 31-12-1969;

Categorie II: auto's gebouwd vanaf 01-01-1970 tot en met 31-12-1982;



Categorie III: auto's gebouwd vanaf 01-01-1983 tot en met 31-12-1986.

De organisator kan bovenstaande categorieën samenvoegen tot één categorie.

5.6 Banden

Banden moeten gehomologeerd en voorzien zijn van een DOT of E-keurmerk en toegestaan zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU en dienen te allen tijde te voldoen aan de Wegenverkeerswetgeving.

5.7 Communicatiemiddelen

Het gebruik van communicatiemiddelen is niet toegestaan.
Alleen in een noodgeval is het gebruik toegestaan.

5.8 Navigatieapparatuur

De aanwezigheid en het gebruik van navigatieapparatuur in de auto en/of op de persoon is toegestaan.

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 16 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

Iedereen die wil deelnemen aan de RETRO regularity rally dient over een "Historic Clublicentie", Rally (short) clubniveau of een Rally Pass te beschikken
Of dient te beschikken over een buitenlandse licentie die deelname hieraan toestaat

De Rallypas wordt uitgegeven tijdens de documentencontrole.

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.

6.4 Kleding equipe:

Op de regularity's moet de equipe een door de FIA gehomologeerde helm en brandwerende overall dragen, conform bijlage L van de ISC.

- Overall: aanbevolen: minimaal FIA 1986 of recenter.
- Schoenen: aanbevolen: minimaal FIA 86 / ISO 6940 of recenter.
- Brandvrij ondergoed.

Een FHR (HANS) systeem wordt ten sterkste aanbevolen.



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 Categorieën en Startvolgorde;

Ingeschreven kan worden in de groepen /categorie: zie artikel 5.4
Groep 1 zal als eerste starten

7.3 Inschrijfprocedure

Door het invullen van het inschrijfformulier op de site WWW.EUREGIOAUTOSPORT.NL onder de tap Historic Retro Rally.

Of een volledig ingevulde inschrijfformulier zenden:

per e-mail: info@Euregioautosport.nl

per post : Dutch Historic Retro Rally p/a Woltersweg 58 7552 DD Hengelo

Gegevens betreffende de samenstelling van de equipe of de auto kunnen ingeleverd worden tot het einde van de documentencontrole.

7.4 Aantal inschrijvingen

Het maximum aantal toe te laten equipes is gesteld op 90.

7.5 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.

7.6 Weigeren van de inschrijving

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



8 INSCHRIJFGELD(EN)

8.1 Inschrijfgelden / Betalingen

Het inschrijfgeld, per auto is vastgesteld op: **€ 250,--**.

De kosten van een "Rally Pass" bedragen **€ 25,00 per persoon**.

De kosten voor verplicht kopen via de organisatie bij de KNAF van deze "Rally Pass" zijn niet bij het inschrijfgeld inbegrepen.

Overnachting in Hotel Hengelo (v/d/ Valk) Bornsestraat 440 te Hengelo bedraagt op basis van een 2 persoonskamer inclusief ontbijt **€ 100,00** per nacht en te boeken via de organisatie. De kosten voor een 1 persoonskamer is inclusief ontbijt **€ 100,00** per nacht en te boeken via de organisatie.

Het inschrijfgeld kan uitsluitend betaald worden op bankrekening:

NL61 RABO 0313346399 t.a.v. SRS Twente, met de vermelding van de naam van de 1^e bestuurder.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- 2 rallyborden met wedstrijdnummer,
- 2 portierstickers met wedstrijdnummer,
- routeboeken,
- controlekaarten,

Knac Nationale Autosport Federatie

8.2 Terugbetalingsregeling

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

Het inschrijfgeld wordt terug betaald:

- 100 % indien de inschrijving niet geaccepteerd wordt.
- 100 %, minus € 20,--, in geval het evenement afgelast wordt.
- 50 % van het inschrijfgeld, wanneer een inschrijver de inschrijving schriftelijk terugtrekt vóór 3 oktober 2019. (sluiting inschrijving)
- na 3 oktober 2019 zal geen terugbetaling plaatsvinden.



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.

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 rally.
- 9.2.2 Het inschrijfgeld bevat de premie voor de 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 rijwaardig 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 KNAF, sectiebestuur en leden, de promotor, de organisator, de sponsoren, 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 KNAF, sectiebestuur en leden, de promotor, 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 KNAF, sectiebestuur en leden, de promotor, 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 KNAF, sectiebestuur en leden, de promotor, 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 mede ondertekend 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. Ten 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.

Bestrafing, per etappe:	- 1 ^e overtreding:	waarschuwing
	- 2 ^e overtreding:	5 minuten
	- 3 ^e overtreding 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 Wedstrijdleader 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 CONFORMITEITSCONTROLE - DOCUMENTENCONTROLE

13.1 Conformiteitscontrole

De equipe, met de auto, dient zich bij de controle van de auto te melden overeenkomstig het gepubliceerde tijdschema. Elke auto die buiten het tijdschema arriveert zal niet tot de start worden toegelaten, uitgezonderd in geval van "force majeure" als zodanig erkend door de wedstrijdleider.

De conformiteitscontrole vóór de start is van algemene aard (merk en model van de auto, overeenkomst van de auto met de HRCP, HTP en het homologatieformulier, of rallypas), veiligheidsvoorzieningen, conformiteit met de wegenverkeerswetgeving, enz.

13.2 Documentencontrole

De volgende documenten dienen gecontroleerd te worden:

- a- Startbewijs van beide leden van de equipe;
- b- Rijbewijs van beide leden van de equipe;
- c- Het kentekenbewijs van de auto;
- d- Verzekeringsbewijs van de auto.

14 RESULTATEN

14.1 Vaststellen van de resultaten

Straffen worden uitgedrukt in uren, minuten, seconden of tienden van seconden. De eindresultaten worden bepaald door de rijtijden behaald op de regularity's, de tijdstraffen opgelopen tijdens routesecties en alle andere in tijd uitgedrukte straffen bij elkaar op te tellen. Om geklasseerd te worden dient de auto op eigen kracht de laatste tijdcontrole van de wedstrijd 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 PROTEST - BEROEP



15.1 Protest

De nauwkeurigheid van de door de organisator berekende rijtijden en/of opgegeven afstanden kunnen geen onderwerp zijn van enig protest. 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 controle 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.

Elk protest moet schriftelijk ingediend worden bij de wedstrijdleider tezamen met de waarborgsom, conform het "reglement Protesten" van het ASJ.

15.2 Beroep

Elk beroep moet volgens de bepalingen van de "Handleiding voor het instellen van beroep" Equipes moeten echter op straffe van verlies van het beroepsrecht, hun intentie tot beroep schriftelijk en ondertekend kenbaar maken bij de wedstrijdleider of Sportcommissaris, binnen één uur na de bekendmaking van de beslissing.

16 PRIJZEN - PRIJSUITREIKING

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

Eindklassement Dutch Retro Rally Zaterdag 2 november; 1^e, 2^e, 3^e prijs
Klassement per klasse; 1^e, 2^e, 3^e prijs

De prijsuitreiking Retro Rally zal plaatsvinden Zaterdag 2 november 2019 om 20.00 uur in het Restaurant van Vliegveld Twente.

Eindklassement Dutch Retro Rally Power Stage: Zondag 3 november; 1^e, 2^e, 3^e prijs
Klassement per klasse; 1^e, 2^e, 3^e prijs

Overall klassement Dutch Retro Rally Resultaten van Zaterdag 1 november + Zondag 2 november;
1^e, 2^e, 3^e prijs
Klassement per klasse; 1^e, 2^e, 3^e prijs en verder 1 set prijzen per 5 deelnemers

De prijsuitreiking Retro Rally Power Stage en Overall klassement: zal plaatsvinden Zondag 3 november 2019 om 17.00 uur in het Restaurant van Vliegveld Twente.

17 SAMENVATTING BESTRAFFINGEN ALGEMEEN

17.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Auto gebouwd na 31-12-1989
Geen identiteitskaart
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

17.2 Tijdsstraffen

2^e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met 10 km/uur of meer 180 seconden

17.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleider

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

17.4 Uitsluiting

3^e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met 10 km/uur 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 plaatsvindt, 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 zijn 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 controlekaart. Deze rijtijden kunnen gewijzigd worden door middel van een routebulletin. In geval van verschillen, zal de tijd op de tijdcontrolekaartbindend zijn.

19 SNELHEID – VERKEER

19.1 Maximum gemiddelde snelheid

De wedstrijdleider kan beslissen om welke reden dan ook, en deelt dit schriftelijk mede aan de deelnemers voor de start van het traject, daar 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.

19.4 Quiet-zone (stilte 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

De organisator stelt de equipes in de gelegenheid om de regularity's te verkennen volgens een nader bekend te maken schema op de site of in de acceptatiebrief.

Het is niet toegestaan om te verkennen met een wedstrijdauto, De organisator na schriftelijk verzoek van de deelnemer hiervan afwijken.

21 START – HERSTART- INVOEGEN

21.1 Start – Herstart

1 De start van de wedstrijd dient plaats te vinden in overeenstemming met de definitieve startlijst. De startvolgorde voor elke andere etappe wordt vastgesteld aan de hand van de voorlopige resultaten van de voorgaande etappe. De wedstrijdleider kan de startvolgorde om motiverende redenen wijzigen. Wanneer een equipe zich na de ideale starttijd meldt, zal deze geacht te zijn gestart op de geplande starttijd.

21.2 Tijdsinterval

De tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij anders aangegeven in het 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 wedstrijdleider te verzoeken om te mogen starten in de eerstvolgende etappe. In dit Reglement is een bestraffing voor het niet conform beëindigen van de etappe opgenomen te worden. Deze mogelijkheid om te herstarten is van toepassing voor de laatste etappe van de wedstrijd. De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal bepaald worden door de wedstrijdleider.

22 SERVICE - ASSISTENTIE

22.1 Service en reparatie.

Service of reparaties aan de deelnemende auto is alleen op het door de organisatie aangewezen serviceterrein toegestaan. Elke hulp van derden en/of door een serviceteam van de equipe buiten het serviceterrein is niet toegestaan en kan bestraft worden. De organisator kan specifieke maatregelen treffen met betrekking tot het verlenen van de serviceverlening.

22.2 Locatie service.



De organisator dient in het Reglement de locatie en openingstijden van het serviceterrein aan te geven

22.3 Tanken van de auto.

De organisator dient in het Reglement de tankmogelijkheden aan te geven.

22.4 Bepalingen serviceterrein.

- Het is niet toegestaan om in het servicepark te rijden met gemotoriseerde voertuigen anders dan de rally auto en de servicewagen.
- Het gebruik van bijvoorbeeld trikes, quads, motoren, brom- en snorfietsen is dus NIET toegestaan.
- Een niet poreus grondzeil is verplicht te gebruiken onder de auto tijdens service-werkzaamheden en overnachtingen.
- Equipes dienen zich bij gemotoriseerde verplaatsingen te allen tijde te houden aan de instructies van de officials.

Overtreding van het hierboven gestelde zal bestraft worden.

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.

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 ten 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

24. REGELMATIGHEID TRAJECTEN / PROEVEN / TESTSEN

24.1. Algemeen

Voor elke proef of test zal een normtijd vast gesteld worden op basis van een door de organisator vastgestelde gemiddelde snelheid die nooit hoger zal zijn dan 60 km per uur.

Elke 1/10 seconde afwijking van de norm tijd wordt bestraft met 1 strafpunt.

24.2

In een proef of test kunnen meerdere tijdwaarnemingspunten zitten.

De tijdmeting is tussen de start van de proef of test en elk tijd waarnemingspunt.

Het missen van een tijdwaarnemingspunt wordt bestraft.

24.3

Het omrijden, raken of aan de verkeerde kant passeren van een pion op een test wordt bestraft.

24.4

Het niet rijden van een behendigheidstest wordt bestraft met een norm tijd.

De regelmatigheidsproeven maken onderdeel uit van de totaal te rijden route

24.5. Startprocedure

Zodra de equipe zich meldt bij de start van een proef of test zal de marshal de starttijd op de controlekaart noteren en zal luid aftellen: 30", 15", 10" en de laatste vijf seconden één voor één (Het kan voorkomen dat bij een proef het zogenaamde zelfstart systeem wordt toegepast).

Als alternatief kan bovenstaande aftelmethode vervangen worden door een elektronisch aftelsysteem, dat de seconden aftelt. Starten voor dat het startsein is gegeven zal bestraft worden.

24.6. Geheime tijdcontroles (GTC)

Regelmatigheidsproef:

Deze tijdmeting zal plaats vinden bij het bord vliegende GTC (bord met klok), waar niet gestopt mag worden.

24.7 PASSEERCONTROLE (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.

24.8 Finishprocedure

Regelmatigheidsproef:

Het is niet toegestaan na het gele bord aankondiging controle gebied waarbij de tijdmeting zal plaats vinden bij de vliegende finish (rood bord met geblokte vlag), waar niet gestopt mag worden. De equipe



moet door rijden naar de stop finish (rood bord met STOP) waar gestopt moet worden en de tijdregistratie zal plaatsvinden.

Inhalen tussen het gele bord aankondiging controle gebied en de stop finish is niet toegestaan.

Er kan uit veiligheidsoverwegingen een wachtzone voor het gele bord aankondiging finish worden ingericht.

Test:

De finish is "à cheval", d.w.z. de equipe dient te stoppen op de finish lijn met beide voorwielen over de lijn en de achterwielen vóór de lijn. Indien de equipe de lijn overschrijdt, zal deze bestraft worden.

Ieders 1/10 seconde afwijking t.o.v. de door de organisatie vastgestelde norm tijd wordt bestraft met 1 strafpunt.

Het raken van een pilon/ kegel wordt bestraft met 5 strafpunten. Het foutief rijden of niet rijden van de test wordt bestraft met 30 strafpunten.

24.9 Waarschuwingspijlen

Ter plaatse van een moeilijke of gevaarlijke doorgang worden oranjekeurige pijlen, met de punt naar beneden, aangebracht.

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 Tijdsraf

Elke minuut te laat bij de start / herstart

60 strafpunten per minuut

Maximum straf i.v.m. het invoegen

60 strafpunten

Afwezigheid stempel of een registratie bij een tijdcontrole

30 strafpunten per controle

Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole

60 strafpunten per minuut

Elke minuut te laat bij een tijdcontrole

60 strafpunten per minuut

Afwezigheid stempel of registratie bij een passeercontrole

30 strafpunten per controle

Te vroeg op een tijdwaarnemingspunt (GTC/TP)

30 strafpunten per minuut

Te laat op een tijdwaarnemingspunt (GTC/P)

30 strafpunten per minuut

25.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleider

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

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 automobiel evenementen.

Bijlage 1: DAF Klasse

Woorwoord;

Daf is al 60 jaar actief in de Rallysport in binnen en buitenland.

Na het oprichten van de sportafdeling werden de eerste successen geboekt in 1960. Zo werden in dat jaar niet alleen de Oostenrijkse Alpehnrally maar ook de Tulpen Rallye door G en H Roeloffzen uit Enschede en de Scheveningen Luxemburg Scheveningen (SLS) Rally door W en F Coenen uit Den Haag gewonnen in de klasse tot 600 cc met een DAF 600.

De organisatie heeft besloten dit jaar het Pientere Pookje met een aparte klasse te eren tijdens het EUREGIO HISTORIC RALLYSPORT FESTIVAL 2019 en zullen als eerste starten in de Indian Summer Regularity Rally en in de Dutch Historic Retro Regularity Rally.

Groep 1 DAF klasse :



A: REGULARITY 50

B: RETRO REGULARITY

Deze Groep / Klasse staat open voor alle typen Daf tot en met de Volvo 66

Groep 1 Daf klasse A: Regularity 50 klasse.

Dit is de indeling zoals deze gebruikelijk is bij regularity wedstrijden op de openbare weg.

In deze groep zijn de volgende artikelen uit dit bijzonder reglement niet van toepassing:



Artikel 5.3 vervangen door deze tekst: Uitrusting / Extra voorzieningen

Elk type afstandmeter is toegestaan.

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 hoofdsteen om een mogelijke

whiplash te voorkomen en de achter zittingen mogen verwijderd worden.

Elke auto moet, naast de wettelijk verplichte uitrusting, uitgerust zijn met:

- een niet poreus grondzeil of lekbak;
- één of twee brandblussers met minimaal 2.0 ltr. blusmiddel;
- een sleepkabel.

Artikel 6.4 is geheel vervallen

Groep 1 Daf klasse B: RETRO Regularity klasse.

Reglement van Dutch Retro Regularity Rally geheel van toepassing.

Bijlage 2: Twente Airport Historic DEMO Event (Groep 5)

Artikelen afwijkend van het (bijzonder reglement) Dutch Historic RETRO Regularity Rally

5.5 Afwijkende klasse indeling;

De Twente Airport Historic Retro Rally Demo Event kent een afwijkende klasse indeling en komt overeen met die indeling zoals bij de Slowly Sideways.

Knac Nationale Autosport Federatie

Toe te laten auto's

De auto dient op het moment van de start en voor de duur van het evenement te voldoen aan het gestelde in de wegenverkeerswetgeving van Nederland.

De auto moet veilig en rijwaardig zijn en dient in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft.

De auto's dienen gebouwd te zijn vóór 01-01-1990.

De Groepsindeling is als volgt:

- I- Rallyauto's, conform het reglement van Slowly Sideways;
- A- Slowly Origineel: Originele rallyauto's met een geschiedenis;
- B- Slowly 1: Rallyauto's, bijna origineel;
- C- Slowly 2: Rallyauto's, sterk afwijkend van het origineel.



II- D- Bijzondere auto's: Rallyauto's van historische interesse van na 1986.

Het motorgeluid van de auto dient adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 4500 tpm dienen minder dan 98 DB(a) geluid te produceren.

7.1 Inschrijfformulier

Iedereen de aan het evenement wenst deel te nemen dient het volledig ingevulde

inschrijf formulier aan het wedstrijd secretariaat van de organisator te zenden of de inschrijving elektronisch naar de organisator te sturen.

Bijzonderheden, betreffende de ingeschreven 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.

Afwijking:

Het is mogelijk in het Twente Airport Historic Retro Demo Event meerdere keren in verschillende samenstellingen als equipe in te schrijven.

- Alleen de eerste equipe wordt in de startlijst opgenomen.
- De bestuurder dient dezelfde te blijven.
- Van elke equipe's samenstelling dient een volledig inschrijfformulier te worden ingezonden.
- De equipe dient volledig te voldoen aan het gestelde in artikel 6.4 met betrekking tot persoonlijke uitrusting.

Tijdwaarneming

24.8 Finishprocedure

Regelmatigheidsproef:

Het is niet toegestaan na het gele bord aankondiging controle gebied waarbij de tijdmeting zal plaats vinden bij de vliegende finish (rood bord met geblokte vlag), waar niet gestopt mag worden. De equipe moet door rijden naar de stop finish (rood bord met STOP) waar gestopt moet worden en de tijdregistratie zal plaatsvinden.

Inhalen tussen het gele bord aankondiging controle gebied en de stop finish is niet toegestaan.



Iedere 1/10 seconde afwijking t.o.v. de door de organisatie vastgestelde norm tijd wordt bestraft met 1 strafpunt.

Afwijking:

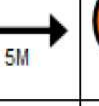
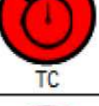
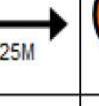
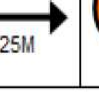
De deelnemers in de Twente Airport Historic Retro Demo Event kennen een vast gestelde normtijd (gemiddelde snelheid op de test) voor het te hanteren tijdschema.

Men mag van deze tijd b.v.15 % straffeloos afwijken. Hierboven en hieronder gelden de regels zoals hierboven omschreven. De afwijking zal aan de start bekend worden gemaakt evenals de gemiddelde snelheid op de te rijden test

Voor deze klasse indelingen zal per klasse een publieksprijs worden uitgereikt niet voor het rijden tijdens de testen maar voor de originaliteit en aanzicht van de auto's.

Bijlage 3.



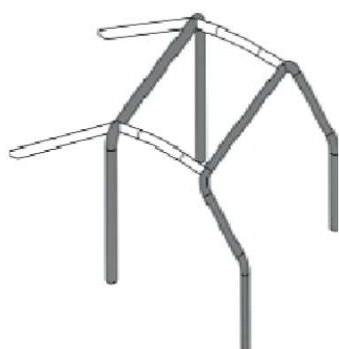
Soort controle	CONTROLE GEBIED			Beige borden
	Richting van de Regularity test Gele FIA borden Begin controlegebied	Richting van de Regularity test Rode FIA borden Verplicht stoppen		
Passeer controle	 25 M minimaal	 RC 25 M minimaal		
Tijd controle	 5 M	 TC 25 M minimaal		
TC service in	 5 M	 TC 5 M minimaal		
TC service uit	 5 M	 TC 5 M minimaal		
TC Hergroepering	 5 M	 TC 50-200M  TC	 5M	
TC en START Regularity sectie/test	 25 M minimaal	 TC 50-200M  KP START	 25M	
EINDE Regularity sectie/test	 100 M	 FF 200-400M  KP STOP	 25M	



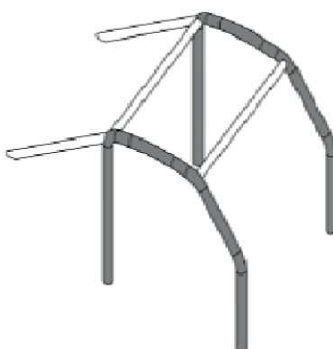
Bijlage 4

De auto dient voorzien te zijn van een zogenoemde "rolkooi" overeenkomstig onderstaand model, nummer K-8 en K-9..

De veiligheidskooi dient van deugdelijke kwaliteit te zijn en stevig gemonteerd te worden aan de carrosserie van de auto. Dit laatste ter beoordeling aan het hoofd conformiteitcontrole.



K-8



K-9



K-10





Bijlage 5.

LEGEND	DOCUMENTEN
	keuringsformulier.
	FIA HTP / HRCP / FIVA ID kaart en kopie van de Homologatie.
LEGEND	Auto
	Namen van de Bestuurder en de Navigator
	Wedstrijdnummers + rallyschilden
	Werking van de lichten. (Maximum 6 koplampen) geen Led of Xenon
	Identificatie van de trekknop van het blusinstallatie. (Indien aanwezig)
	Identificatie van de stroomonderbreker. (Indien aanwezig)
	Banden enkel E of Dot norm (slicks enz. niet toegestaan)
	Geluidsnorm is maximaal 98 db(a)
	Sleepkabel / Gevarendriehoek / Grondzeil-Folie
LEGEND	Veiligheidsuitrusting in de Auto
	FIA norm en opbouw van de veiligheidsgordels. (4 punt of meer)
	Opbouw van de kuip-competitiestoelen (indien aanwezig)
	Veiligheidskooi conform reglement (6 punts stalen uitvoering bijlage 2)
	FIA rolkooi bescherming
	Manueel blusapparaat minimaal 2.0kg. (tenminste 1 of meer)
	Werking van de stroomonderbreker. (Indien aanwezig)
	Benzinetank standaard of geldige FT3-1999 tank.
	Afdichting van motorcompartiment en benzinetank.
	A4 SOS bord
LEGEND	Veiligheidsuitrusting team
	Helm - minimaal FIA 8860-2004 of 8860-2010 of recenter
	Hans (aanbevolen)
	Brandwerende overall - minimaal FIA 8856-2000 of recenter
	Balaclava - norm FIA
	Handschoenen - norm FIA 1986 ISO 6940 of recenter (bestuurder)
	Schoenen - minimaal FIA 86 / ISO 6940 of recenter