



STANDAARD REGLEMENT RALLY 2020

INTRODUCTIE RALLYSPORT

REGLEMENT

BIJLAGEN



Uitgever:

KNAC Nationale Autosport Federatie
Duwboot 85
3991 CG Houten
Tel. +31 (0)88-0047888
Internet www.knaf.nl
Redactie: Arie Kroeze

Bankrelatie:

IBAN: NL57INGB0665545967
BIC: INGBNL2A

De website www.knaf.nl is het officiële orgaan van de KNAF.

Reglementen en reglementswijzigingen gaan van kracht op het moment dat deze op de website zijn gepubliceerd.

© KNAF Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Knac Nationale Autosport Federatie

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE RALLYSPOORT	8
ALGEMENE BEPALINGEN	9
1.0 ALGEMEEN	9
1.1 TOEPASSING	9
1.2 OFFICIELE TAAL	9
1.3 INTERPRETATIE	10
1.4 DATUM VAN INGANG	10
2 DEFINITIES	10
2.1 AANVANG VAN DE RALLY	10
2.2 BULLETIN	10
2.3 MEDEDELING	10
2.4 CONTROLEGEBIED	10
2.5 EQUIPE	10
2.6 BESLISSING	10
2.8 EINDE VAN DE RALLY	10
2.9 ETAPPE	10
2.10 MEDIA ZONE	10
2.11 NEUTRALISATIE	10
2.12 PARC FERME	11
2.13 VERBODEN SERVICE	11
2.14 VERKENNEN	11
2.15 VERKENTIJDSCHEMA	11
2.16 HERGROEPERING	11
2.17 VERBINDINGSSECTIE	11
2.18 SECTIE VAN DE RALLY	11
2.19 SERVICE	11
2.20 KLASSEMENTSPROEF	11
2.21 SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPROEF	11
2.22 TEAM	11
2.23 TIJDKAART	11
2.24 TECHNISCHE ZONE <i>n.v.t.</i>	11
2.27 <i>SHORTRALLY</i>	11
2.28 <i>RONDKOERS</i>	11
2.29 <i>STRAFFEN</i>	12
KAMPIOENSCHAPPEN	13
3 KAMPIOENSCHAPPEN RALLY - KAMPIOENSCHAPPEN - TITELS	13
3.1 KAMPIOENSCHAPPEN / CUPS	13
3.2 TOE TE LATEN DEELNEMERS - INSCHRIJFGELD - AANMELDING - DISKWALIFICATIE	13
3.3 TOE TE LATEN AUTO'S	14
3.4 MEETELLENDEN RALLY'S	14
3.5 PUNTENTOEKENNING	14
3.6 MEETELLENDEN RESULTATEN	15
3.7 EINDSTAND	15
3.8 TUSSENSTANDEN	15
3.9 PRIJZEN	15
3.10 SLOTBEPALINGEN	15
8 EX AEQUO IN EEN KAMPIOENSCHAP	15
10 KENMERKEN VAN RALLY'S	16
10.1 RALLY SAMENSTELLING	16
10.2 PROGRAMMA VAN DE RALLY	16
10.3 RESPECTEREN VAN DE OFFICIELE ROUTE EN HET SPORTIEVE PROGRAMMA	16
OFFICIALS	17

11	OFFICIALS EN AFGEVAARDIGDEN	17
11.1	SPORTCOMMISSARISSEN	17
11.2	AFGEVAARDIGDEN KNAF/BSR	17
11.3	CONTACTPERSOON RIJDERS	17
TOE TE LATEN AUTO'S		18
12	TOE TE LATEN AUTO'S	18
12.1	KLASSEN	18
12.2	AANVULLENDE BEPALINGEN	21
12.3	NATIONALE AUTO'S	21
12.4	<i>EXTRA BEPALINGEN KNAF</i>	21
12.5	<i>EXTRA BEPALINGEN VOOR BESTUURDERS</i>	22
BANDEN EN WIELEN		22
13	ALGEMEEN	22
13.1	VOOR ALLE TYPES AUTO'S EN ALLE DEELNEMERS	22
13.7	CONTROLE	22
13.9	ROUTESECTIES	23
13.10	WIJZIGING BANDENSPANNING	23
13.11	RESERVEWIELEN	23
MECHANISCHE ONDERDELEN		23
16	MECHANISCHE ONDERDELEN	23
16.1	MOTOR VERVANGING	23
16.2	TURBOLADERS	23
18	ADDITIONELE EISEN	23
18.1	ON-BOARD CAMERA'S	23
18.2	TRACKING SYSTEEM	23
STANDAARD DOCUMENTEN		25
19	STANDAARD DOCUMENTEN	25
19.1	ALGEMEEN	25
19.2	ROUTEBOEK	25
19.3	TIJDKAARTEN	25
20	UITGAVE VAN EEN KNAF ORGANISATIE PERMIT	25
VERZEKERING		26
21	DEKKING VAN DE VERZEKERING	26
21.1	BESCHRIJVING VAN DE VERZEKERING	26
21.2	DEKKING VAN DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID	26
21.3	UITSLUITING VAN DEKKING	26
INSCHRIJVING		26
22	INSCHRIJVINGSPROCEDURE	26
22.1	INSCHRIJVINGEN	26
22.2	VERANDERINGEN OP HET INSCHRIJFFORMULIER	26
22.3	ASN AUTORISATIE	26
22.4	VERANDERING VAN DEELNEMER EN/OF LEDEN VAN DE EQUIPE	26
22.5	VERPLICHTINGEN VAN DEELNEMER EN BEIDE LEDEN VAN EEN EQUIPE	26
23	DATUM SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN	27
24	INSCHRIJVINGSGELD	27
24.1	ACCEPTATIE VAN DE INSCHRIJVING	27
24.2	TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD	27
24.3	GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD	27
25	KLASSEN	27
25.1	VERANDERING VAN INGESCHREVEN KLASSE	27

IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN	27
27	WEDSTRIJDNUMMERS EN RECLAME
27.1	ALGEMEEN
27.2	DEURPANELEN
27.3	ACHTERRUIT
27.4	ZIJRUITEN
27.5	VOORRUIT
27.6	MOTORKAP
28	NAMEN VAN RIJDER EN NAVIGATOR
28.1	ACHTERZIJRAMEN
28.2	DEURPLATEN / STARTNUMMERS / NAMEN VAN DE BESTUURDERS
29	RECLAME
29.4	EXTRA RECLAME
DOCUMENTEN CONTROLE EN KEURING	29
30	DOCUMENTEN CONTROLES
30.1	PLANNING
31	TECHNISCHE KEURING VOOR DE START
31.1	ALGEMEEN
31.2	TIJDSHEMA
32	KEURINGEN TIJDENS DE RALLY
32.1	EXTRA CONTROLES
32.2	VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE DEELNEMER
33	EINDKEURING
33.1	EIND PARC FERMÉ
33.2	SELECTIE VAN DE AUTO'S
33.3	HOMOLOGATIEPAPIEREN
33.4	EIND PARC FERMÉ SHORTRALLY
RIJGEDRAG	30
34	GEDRAGSCODE
34.1	ALGEMENE REGELS
34.2	TIJDENS VERKENNING
34.3	VERHOOGDE SNELHEID GEDURENDE DE RALLY
VERKENNEN	32
35	VERKENNEN
35.1	VERKENNINGSAUTO'S
35.3	TIJDSDUUR EN BEPERKINGEN
35.4	HET VERKENNEN
START EN HERSTART	32
39	STARTCEREMONIE
40	START RALLY
40.1	START WACHTPARK
40.2	MAXIMUM VERTRAGING AAN DE START
41	STARTVOLGORDE EN INTERVALLEN
41.1	GEWIJZIGDE STARTVOLGORDE
41.2	STARTVOLGORDE VAN DE EQUIPES
41.3	STARTVOLGORDE ETAPPE 1
41.4	STARTVOLGORDE VOOR DE VOLGENDE ETAPPES
41.5	START INTERVAL
CONTROLES	33
42	CONTROLES – ALGEMENE BEPALINGEN
42.1	AANDUIDING VAN DE CONTROLES
42.2	AFZETTING

42.3	STOPPEN IN HET CONTROLEGEBIED	33
42.4	OPENINGSTIJDEN	33
42.5	VOLGORDE EN RIJRICHTING M.B.T. CONTROLES	34
42.6	CONTROLEPOST-OFFICIALS	34
42.8	ON-BOARD CAMERA VERWISSELPUNTEN	34
43	ROUTECONTROLES	34
44	TIJDCONTROLES	34
44.1	ALGEMEEN	34
44.2	MELDINGSPROCEDURE	34
44.3	TIJDCONTROLE GEVOLGD DOOR DE START VAN EEN KLASSEMENTSPOEF	35
45	MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING	35
45.1	MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING	35
45.2	MELDING VOOR DE IDEALE MELDINGSTIJD.	35
45.3	OVERSCHRIJDING VAN DE MAXIMAAL TOEGESTANDE VERTRAGING	35
46	HERGROEPERING CONTROLES	35
46.1	PROCEDURE BIJ DE HERGROEPERING	35
46.2	VERTREK UIT EEN HERGROEPERING	35

KLASSEMENTSPOEVEN	35
--------------------------	-----------

47	ALGEMEEN	35
47.1	TIJDREGISTRATIE	35
48	START VAN DE KLASSEMENTSPOEVEN	36
48.1	START	36
48.2	STARTPROCEDURE	36
48.3	HANDMATIGE STARTPROCEDURE	36
48.4	VERTRAGING VAN DE START DOOR FOUT VAN DE EQUIPE	36
48.5	VERTRAGING VAN EEN KLASSEMENTSPOEF	36
48.6	VALSE START	36
49	FINISH VAN EEN KLASSEMENTSPOEF	36
49.1	FINISH LIJN	36
49.2	STOPFINISH	37
49.3	<i>AFWIJKINGEN OP KLASSEMENTSPOEVEN</i>	37
51	SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPOEF	37
51.1	KENMERKEN VAN EEN SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPOEF	37
51.2	WERKING VAN EEN SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPOEF	37
51.3	VEILIGHEID	37
52	ONDERBREKING VAN EEN KLASSEMENTSPOEF	37
53	VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS	37
53.1	UITRUSTING VAN DE EQUIPE	37
53.1.4	<i>VEILIGHEID</i>	38
53.2	APPARATUUR IN DE AUTO'S	38
53.3	INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPOEF	38
53.4	INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPOEF MET EEN PERSOON, GEEN LID VAN EEN EQUIPE	38
53.5	RODE VLAGGEN	38
53.6	<i>GELE VLAGGEN</i>	39
53.7	<i>BLAUWE VLAGGEN</i>	39
53.8	<i>WITTE VLAGGEN</i>	39
54	HERSTART / RALLY 2	39
54.1.1	ALGEMEEN	39
54.2	TIJDSTRAF	40
55	REPARATIE VOOR EEN HERSTART	40

SERVICE	40
----------------	-----------

56	SERVICE - ALGEMEEN	40
56.1	SERVICE	40
56.2	TEAMLEDEN & BEPERKINGEN SERVICE	40
57	SERVICETERREINEN	40
57.1	ALGEMEEN	40

57.2	SERVICE TIJDEN	41
57.3	AANDUIDING SERVICETERREIN	41
57.4	SNELHEID OP DE SERVICETERREINEN	41
57.5	EXTERNE HULP	41
57.6	INRICHTING VAN HET SERVICETERREIN	41

TANKEN	41
61	TANKEN EN PROCEDURES
61.1	LOCATIE
61.2	TANKZONE PROCEDURE
61.3	PROCEDURE BIJ COMMERCIELE TANKSTATIONS
61.4	BRANDBARE STOFFEN
62	BRANDSTOF

PARC FERMÉ	42
63	PARC FERMÉ REGELS
63.1	ALGEMENE VOORSCHRIFTEN
63.2	TOEGELATEN PERSONEN IN HET PARC FERMÉ
63.3	DUWEN VAN WAGENS IN HET PARC FERMÉ
63.4	BESCHERMKLEDEN
63.5	REPARATIES IN HET PARC FERMÉ
63.7	PARC FERMÉ NA HET EIND VAN DE RALLY
63.8	TECHNISCHE CONTROLE

KLASSEMENTEN & ADMINISTRATIEVE EISEN NA DE RALLY	43
64	KLASSEMENTEN
64.1	FASTSTELLEN VAN DE KLASSEMENTEN
64.2	PUBLICATIE VAN DE KLASSEMENTEN
64.3	EX AEQUO
65	PROTESTEN EN BEROEPEN
65.1	INDIENEN VAN EEN PROTEST OF BEROEP
65.2	PROTESTWAARBORG SOM
65.3	WAARBORG
65.4	KOSTEN
65.5	BEROEP

SAMENVATTING STRAFFEN	44
69	STRAFFEN
69.1	START WEIGEREN
69.2	DISKWALIFICATIE
69.3	TIJDSTRAF (WEDSTRIJDTIJD)
69.4	BOETE
69.5	ANDER INGRIEVEN TER BESLISSING AAN DE WEDSTRIJDLEIDER
69.6	TER BESLISSING AAN DE SPORTCOMMISSARISSEN

2020 STANDAARD REGLEMENT RALLY - BIJLAGEN	46
BIJLAGE I	STANDAARD CONTROLEBORDEN
BIJLAGE II	STANDAARD DOCUMENTEN
1.	Bijzonder Reglement
2.	Bulletins
3.	Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking)
4.	Tijdschema – voorbeeld van de lay-out
5.	Routeboek
6.	Tijdkaart
8.	Deelnemerslijst
9.	Startlijst & Klassementen van de Rally
10.	Vrijwaringsclausule

BIJLAGE III	VEILIGHEID	57
BIJLAGE V	BANDENREGLEMENT	63
BIJLAGE IX	ORGANISATIE VOORSCHRIFTEN	64
<i>BIJLAGE XI</i>	<i>MILIEUVOORSCHRIFTEN</i>	66
BIJLAGE XII	BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN	67
BIJLAGE XIII	GROEP S: ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN	72
BIJLAGE XIV	GROEP P – ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN	86
BIJLAGE XV	GROEP G: ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN (VERNIEUWDE OPZET)	97
<i>BIJLAGE XVI</i>	<i>GROEP HISTORIC</i>	115
BIJLAGE XVII	TOTAAL OVERZICHT KLASSE EN GROEP INDELING	118
BIJLAGE XVIII	RALLY-CUPS (MERKEN/NAAMS-GEBOONDEN RALLY CUPS)	119



INTRODUCTIE RALLYSPORT

Rallysport bestaat vrijwel vanaf het ogenblik dat de eerste auto op de weg verscheen. Er werd van start naar finish gereden volgens een opgegeven route met inachtneming van het opgegeven tijdschema. Alles speelde zich af op de openbare weg, tussen het overige verkeer door.

Rallysport vandaag de dag speelt zich af op klassementsproeven, delen van de openbare weg die voor al het reguliere verkeer zijn afgesloten. Die klassementsproeven liggen op enige afstand van elkaar en worden een of meerdere malen verreden. Van de finish van de ene proef naar de start van de volgende proef rijden de deelnemers aan een rally over de openbare weg. Zij dienen zich daarbij strikt te houden aan alle verkeersregels.

Van elke klassementsproef wordt een klassement opgemaakt op basis van de rijtijden van de deelnemers. De uitslag van een wedstrijd, het eindklassement, komt tot stand door per deelnemer alle op de klassementsproeven gerealiseerde rijtijden bij elkaar op te tellen inclusief de eventueel aan de deelnemer toe te rekenen tijdsstraffen. De deelnemer met de laagste totaal tijd over alle klassementsproeven is de winnaar van de wedstrijd.

Deelname aan rally's is alleen mogelijk met auto's die door de Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) gehomologeerd/erkend zijn (de zogenaamde FIA-homologatie) of auto's die door de nationale autosportbond KNAF (KNAC Nationale Autosport Federatie) zijn voorzien van een erkenning (homologatie). De auto's moeten voldoen aan allerlei technische voorschriften en aan hoge veiligheids- en milieueisen. Omdat de verbindingsroutes tussen de proeven over de openbare weg lopen is in de reglementen nadrukkelijk vastgelegd dat rally auto's moeten voldoen aan de wegenverkeerswet. Al naar gelang hun preparatie en cilinderinhoud worden de auto's ingedeeld in klassen en groepen.

Rallysport is vrijwel de enige vorm van autosport waar men de hele wedstrijd met zijn tweeën in de auto zit en 'als equipe' een goed resultaat probeert te bereiken. Niet alleen de kwaliteiten van de eerste bestuurder (de rijder) zijn belangrijk. Ook de tweede bestuurder (de navigator) speelt een cruciale rol. Het resultaat valt of staat namelijk met in de juiste opvolgen van de instructies van de navigator door de rijder. Op de verbindingsroutes leest hij de aanwijzingen uit het routeboek voor zodat de rijder via de correcte en voor alle deelnemers gelijke route van klassementsproef naar klassementsproef rijdt. Op de klassementsproeven leest de navigator de aantekeningen (Pace Notes) voor die het team tijdens de verkenning van de route maakte. De navigator is ook verantwoordelijk voor het naleven van het voor iedere individueel team geldende tijdschema. Als er door de servicemonteurs aan de auto gesleuteld moet worden dan regelt ook dat de navigator. Rallysport is dus een echte teamsport.

Zowel de eerste als tweede bestuurder moet een licentie hebben. Een licentie wordt verstrekt door de KNAF na het volgen van een rallycursus bij een van de erkende rallysportscholen en het met goed gevolg afleggen van een theoretisch en praktisch examen. Rallysport begint je als **aspirant rallyrijder**. Bij toenemende ervaring kunnen rijder en navigator in aanmerking komen voor licenties die het mogelijk maken aan rally's in het eigen land deel te nemen of aan wedstrijden in het buitenland.

Rallysport is een relatief kostbare sport. Deelnemers dienen niet alleen te investeren in opleiding, examen, licenties en een wedstrijdauto. Ook de veiligheidsvoorzieningen in de auto en de persoonlijke veiligheidsvoorzieningen voor beide teamleden zijn omvattend. Brandvrije kleding, goedgekeurde helmen en een FHR-systeem (FIA Head Retraining device), zijn verplicht. Daarnaast dient de auto te zijn voorzien van een rolkooi, brandblusinstallatie, FIA goedgekeurde stoelen, additionele verlichting voor de nachtelijke uren en het nodige aan navigatie- en communicatieapparatuur.

Alle veiligheidsvoorzieningen, zowel die in en aan de auto, als de persoonlijke veiligheidsuitrusting van de deelnemers, worden voor aanvang van iedere wedstrijd gekeurd door Technisch Commissarissen van de KNAF.

Wedstrijdauto's moeten voor de verschillende klassementsproeven en weersomstandigheden worden voorzien van de juiste banden. Bandenwissel, tanken, onderhoud en minutieuze controle van de wedstrijdauto's vindt plaats op het centrale serviceterrein, in rallysport terminologie Servicepark geheten. Alle teams beschikken daartoe over een mobiele werkplaats, een service bus en een transportfaciliteit voor de wedstrijdauto voor het transport van en naar de wedstrijden. Met dit alles zijn, vergeleken met andere takken van sport, flinke budgetten gemoeid. Rallyteams kunnen dan ook in de regel niet zonder sponsoring.

ALGEMENE BEPALINGEN**1.0 ALGEMEEN**

Het Standaard Reglement Rally (hierna te noemen SRR) is van toepassing op alle rally's en shortrally's, die op Nederlands grondgebied verreden worden. De organisator hoeft in het Bijzonder Reglement voor zijn rally niet alle bepalingen uit het SRR op te nemen, maar kan volstaan met het aanvullen van de gegevens conform het voorbeeld inhoudsopgave Bijzonder Reglement (zie bijlage II). Een uitgewerkt voorbeeld van Bijzonder Reglement wordt aan de organisatoren ter beschikking gesteld. Daarnaast moeten alle bepalingen, waarin wordt afgeweken van het SRR, na goedkeuring van het BSR, in het Bijzonder Reglement worden opgenomen.

Het SRR is gebaseerd op een vertaling van de:

'2020 FIA Regional Rally Sporting Regulations' (RRSR) en de nummering van de artikelen is voor de duidelijkheid gelijk aan die van de 2020 RRSR. Dit met het doel om een raamwerk van reglementen op te stellen die van toepassing zijn op de Nederlandse rallysport en die zoveel mogelijk aansluiten op de internationale rallysport.

Artikelen en/of delen van artikelen die van deze FIA-RRSR afwijken zijn CURSIEF aangegeven.

Artikelen en/of delen van artikelen die **in belangrijke mate gewijzigd** zijn ten opzichte van de reglementen van het voorgaande jaar zijn geel gearceerd aangegeven. **In verband met de herindeling is er een apart document (SRR opgemerkt) beschikbaar voor alle verplaatsingen en detail wijzigingen.**

Uitsluitend het BSR kan in de loop van het jaar de reglementen wijzigen. Deze wijzigingen worden gepubliceerd door middel van een officieel bulletin op de website van de KNAF, <http://www.knaf.nl>

Afkortingen:

ASN	Nationale Autosport Autoriteit
BSR	Bestuur Sectie Rally
CSI	Code Sportif International
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile.
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
KNAF RB	KNAF Reglementen Boek
SRR	Standaard Reglement Rally

Tijdens alle rally's zijn van toepassing:

- de CSI en haar Annexen,
- de algemene reglementen van de KNAF
- dit Standaard Reglement Rally
- **Het Bijzonder Reglement van een rally, zoals uitgegeven door de organisator.**

1.1 TOEPASSING

- 1.1.1** Alle rijders, navigators, deelnemers en officials die aan/in een rally evenement in Nederland deelnemen/actief zijn, moeten zich houden aan de bepalingen van de CSI, de relevante Technische Reglementen, dit SRR en de Bijzondere Reglementen van elke rally.
- 1.1.2** Uitsluitend het BSR kan afwijkende bepalingen van het SRR toestaan.
- 1.1.4** De wedstrijdleader is **voor en tijdens** de rally belast met de toepassing van deze reglementen en het Bijzonder Reglement. Hij moet de Sportcommissarissen inlichten over elke belangrijke beslissing die hij bij de toepassing van de reglementen heeft moeten nemen.
- 1.1.5** Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegelaten door de reglementen is verboden.
- 1.1.6** Elke schending van deze reglementen zal aan de Sportcommissarissen gemeld worden. Zij kunnen een bestraffing uitspreken zoals is aangegeven in artikel 12.2 en 12.3 van de CSI.
De Sportcommissarissen zullen zich over al die situaties beraden waar de reglementen niet in voorzien; uitsluitend zij zijn bevoegd in die situaties een beslissing te nemen (CSI-artikel 11.9).

1.2 OFFICIELE TAAL

De verschillende documenten en in het bijzonder het Bijzonder Reglement en alle Bulletins moeten gepubliceerd worden in het Nederlands en wanneer buitenlandse deelname is toegestaan tenminste ook in het Engels. Bij geschillen over de interpretatie van het SRR, het Bijzonder Reglement of Bulletins is uitsluitend de Nederlandse tekst bindend.

1.3 INTERPRETATIE

Ingeval van een geschil over de interpretatie van het SRR kan uitsluitend het BSR een beslissing nemen. Tijdens een rally kunnen alleen de sportcommissarissen een beslissing nemen.

1.4 DATUM VAN INGANG

Dit SRR wordt van kracht op 1 januari 2020.

2 DEFINITIES**2.1 AANVANG VAN DE RALLY**

Iedere rally begint op de dag van de documentencontrole of de verkenningen (welke het eerst plaats vindt). Het competitieve element van de rally begint bij TC 0, de eerste tijdscontrole.

2.2 BULLETIN

Officiële schriftelijke bekendmaking die beoogt het Bijzonder Reglement te wijzigen, te verduidelijken of aan te vullen, zie ook bijlage II. Een Bulletin tijdens het evenement kan niet het SRR wijzigen of aanvullen. Dit kan alleen door het BSR.

2.3 MEDEDELING

Officieel schriftelijk document van informatieve aard, dat gepubliceerd kan worden door de wedstrijdleader of de Sportcommissarissen.

2.4 CONTROLEGEBIED

Het gebied tussen het eerste gele waarschuwingsbord en het beige eindbord met 3 dwarse strepen wordt beschouwd als het controlegebied.

2.5 EQUIPE

Een equipe bestaat uit twee personen in een auto, aangeduid als rijder en navigator. Tenzij anders aangegeven mogen beide leden tijdens de rally de auto besturen en moeten in het bezit zijn van een rallylicentie voor het lopende jaar en geldig rijbewijs. Dit geldt niet in het geval de navigator een licentie Navigator heeft.

Als geen deelnemer is aangegeven op het inschrijfformulier dan is de rijder automatisch de deelnemer en moet de rijder zowel een deelnemer- als een rijder licentie hebben (KNAF-licentie: deelnemer en rijder is dezelfde licentie). Indien men deelneemt aan rally's in het buitenland moeten equipes een internationale verzekering hebben, die dekking geeft voor hun repatriëring, indien nodig, in geval van een ongeval.

2.6 BESLISSING

Een document gepubliceerd door de wedstrijdleader of de Sportcommissarissen als bekendmaking van hun beslissing naar aanleiding van een vraag, hoor of onderzoek.

2.8 EINDE VAN DE RALLY

De rally eindigt op het moment dat het Definitief Eindklassement is gepubliceerd. Het competitieve element van de rally eindigt bij de laatste tijdcontrole.

2.9 ETAPPE

Elk competitief deel van de rally gescheiden door een nachtelijke hergroepering (Parc Fermé). Als er een Super Klassementsproef wordt georganiseerd in de avond voor etappe 1, zal dit worden beschouwd als sectie 1 van etappe 1.

2.10 MEDIA ZONE

Een zone gemaakt voor de media voor de tijdcontrole bij de ingang van servicepark, remote service of hergroepering.

2.11 NEUTRALISATIE

De tijd dat equipes door de organisator worden opgehouden, om welke reden dan ook en waar de Parc Fermé regels gelden.

2.12 PARC FERME

Gebied waarbinnen enige vorm van service, controle, reparatie van de auto niet is toegestaan, tenzij dit uitdrukkelijk is vermeld in deze reglementen of in het Bijzonder Reglement van de rally en waar alleen geautoriseerde officials zijn toegestaan.

2.13 VERBODEN SERVICE

Het gebruik of het in ontvangst nemen door de equipe van materialen (vast of vloeibaar), reserveonderdelen, gereedschap of andere apparatuur anders dan reeds aanwezig aan boord van de deelnemende wedstrijdauto, of de aanwezigheid van leden van het team, zoals bepaald in deze reglementen.

2.14 VERKENNEN

Het aanwezig zijn op een klassementsproef, op welke wijze dan ook, van potentiële deelnemers na publicatie van de rallygids of het tijdschema (*of elke andere vorm van bekendmaking*).

2.15 VERKENTIJDSCHEMA

Het tijdschema zoals opgenomen in het Bijzonder Reglement waarin de verkenning van de klassementsproeven mag plaatsvinden.

2.16 HERGROEPERING

Een door de organisator voorziene pauze onder de bepalingen van een Parc Fermé met een tijdcontrole bij de in- en uitgang om enerzijds het tijdschema aan te kunnen houden en anderzijds de deelnemers te hergroeperen. De pauzetijd kan voor elke equipe verschillend zijn.

2.17 VERBINDINGSSECTIE

Delen van de route die niet gebruikt worden voor klassementsproeven.

2.18 SECTIE VAN DE RALLY

Elk deel van de rally gescheiden door een hergroepering.

2.19 SERVICE

Alle werkzaamheden aan een wedstrijdauto, behalve daar waar er beperkende regelgeving van toepassing is conform deze reglementen.

2.20 KLASSEMENTSPROEF

Een op snelheid gereden parcours, afgesloten voor het overige verkeer waar de benodigde rijtijd wordt gemeten.

2.21 SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPROEF

Elke afwijking op het verrijden van een klassementsproef, conform de beschrijving in deze reglementen en nader uitgewerkt in het Bijzonder Reglement en als zodanig gekenmerkt in het tijdschema.

2.22 TEAM

Een team bestaat uit de deelnemer, de equipe en ondersteunend personeel (*o.a. monteurs*).

2.23 TIJDKAART

Een kaart waarop de tijd moet worden ingevuld bij de verschillende controleposten, genoemd in het tijdschema.

2.24 TECHNISCHE ZONE

n.v.t.

2.27 SHORTRALLY

Een korte rally volgens art.10.1

Wanneer in de reglementen gesproken wordt over 'rally' is deze tekst ook van toepassing op een 'shortrally', tenzij specifiek vermeld.

2.28 RONDKOERS

Een klassementsproef waarvan een deel van het parkoers bestaat uit het afleggen van een aantal voorgeschreven ronden.

2.29 STRAFFEN

Bestraffingen die het gevolg zijn van een overtreding van het gestelde in het SRR. Deze bestraffingen zijn samengevat in artikel 69.



KAMPIOENSCHAPPEN

3 KAMPIOENSCHAPPEN RALLY - KAMPIOENSCHAPPEN - TITELS

3.1 KAMPIOENSCHAPPEN / CUPS

Rijders en navigators nemen deel aan en kunnen een algemene titel behalen in de volgende kampioenschappen:

- Open Nederlands Rallykampioenschap (hierna te noemen ONRK)
- Nationaal Rallykampioenschap (hierna te noemen NRK)
- Nationaal Junior Rallykampioenschap (hierna te noemen NJRK)
- Nationaal Short Rallykampioenschap (hierna te noemen NSRK)
- Nationaal Junior Short Rallykampioenschap (hierna te noemen NJSRK)
- Nederlands Historisch Rally Kampioenschap (hierna te noemen NHRK)
- Ladies Cup (hierna te noemen LC)

3.1.1 INSCHRIJVING

De inschrijving voor een kampioenschap dient kenbaar gemaakt te worden door inlevering van het inschrijfformulier bij de document controle van de wedstrijd waar voor het eerst in 2020 aan wordt deelgenomen.

Er wordt ingeschreven als Rijder of Navigator.

Punten worden toegekend vanaf het moment dat het inschrijfformulier via de organisator van een rally is kenbaar gemaakt aan het BSR-bestuur/kampioenschapscoördinator. Het inschrijfformulier kan ook rechtstreeks aan het BSR-secretariaat gezonden worden (Rally@knaf.nl).

Geen punten worden toegekend indien er niet ingeschreven is voor een der kampioenschappen, Punten worden niet met terugwerkende kracht toegekend.

De inschrijver behoudt het recht om éénmaal gedurende het seizoen van kampioenschap te wisselen. De tot dan toe toegekende punten blijven staan voor het kampioenschap waar U als eerste voor hebt ingeschreven en kunnen niet worden meegenomen. Het is vrij gedurende het kampioenschap van wagen klasse te wisselen binnen het door U ingeschreven kampioenschap. Ook hier geldt dat de toegekende punten voor het klasse-kampioenschap blijven staan en niet kunnen worden meegenomen.

3.1.2 Deelname aan het ONRK, het NRK en het NHRK staat open voor NL en buitenlandse EU-licentiehouders.

De andere kampioenschappen staan alleen open voor NL-licentiehouders.

3.1.3 MERKEN CUPS

Zie bijlage XVIII.

3.2 TOE TE LATEN DEELNEMERS - INSCHRIJFGELD - AANMELDING - DISKWALIFICATIE

3.2.1 Aan de bovenvermelde kampioenschappen kunnen deelnemen equipes met de volgende licenties:

- ONRK:
Houders van een Rally International Licentie, Rally EU/Nationale Licentie Rijder, Rally EU/Nationale Licentie Navigator.
- NRK:
Houders van een Rally International Licentie, Rally EU/Nationale Licentie Rijder, Rally EU/Nationale Licentie Navigator, Rally Club Licentie Rijder, Rally Club Licentie Navigator, Rally Aspirant Licentie Rijder en Rally Aspirant Licentie Navigator.
- NJRK
Houders van een licentie, geboren op of na 1 januari 1993, kunnen deelnemen aan dit kampioenschap en dienen in het bezit te zijn van een licentie, zoals hierboven omschreven bij NRK.
- NSRK
Houders van een Rally International Licentie, Rally EU/Nationale Licentie Rijder, Rally EU/Nationale Licentie Navigator, Rally Club Licentie Rijder, Rally Club Licentie Navigator, Rally Aspirant Licentie Rijder en Rally Aspirant Licentie Navigator.
- NJSRK
Houders van een licentie, geboren op of na 1 januari 1993, kunnen deelnemen aan dit kampioenschap en dienen in het bezit te zijn van een licentie, zoals hierboven omschreven bij NSRK
- NHRK
Houders van een Rally Full International Licentie, Rally EU/Nationale Licentie Rijder, Rally EU/Nationale Licentie Navigator, Rally Nationale Club Licentie Rijder, Rally Nationale Club Licentie Navigator
- Ladies Cup (Alleen NRK en NSRK)
Deze cup staat open voor alle vrouwelijke deelnemers in het NRK en NSRK als hierboven vermeld.

3.2.2 Een licentiehouder (rijder en navigator) kan deelnemen aan de kampioenschappen, ook in wisselende samenstelling als equipe.

3.2.3 Voor deelname aan een kampioenschap is geen inschrijfgeld verschuldigd.

3.2.4 Voor de bepaling voor welk kampioenschap wordt gereden is de status van de inschrijving bepalend.

3.3 TOE TE LATEN AUTO'S

3.3.1 Aan de rallykampioenschappen mogen de volgende auto's deelnemen:

- ONRK: FIA Klasse, t.w. RC2, RC3, RC4 en RC5.
- NRK: FIA Klasse, t.w. RC2, RC3, RC4 en RC5 en Nationale klasse, t.w. NRC1, NRC2, NRC3, NRC4, NRC5 en NRGT.
- NJRK: als NRK
- NSRK: FIA Klasse, t.w. RC3, RC4 en RC5 en Nationale klasse, t.w. NRC3, NRC4, NRC5 en NRGT
- NJSRK: als NSRK
- NHRK: **alle toegelaten auto's**
- LC: als NRK en NRSK

Opmerking: de Groep R5(VR5) kan alleen deelnemen aan het ONRK en niet aan alle andere kampioenschappen.

3.3.2 Het is toegestaan aan verschillende rally's met verschillende auto's deel te nemen. Deelname in verschillende klassen heeft een afzonderlijk aantal punten voor de klassenkampioenschappen tot gevolg.

3.3.3 In het geval van een kampioenschap sponsor dienen deelnemende auto's van de equipes herkenbaar te zijn door het voeren van twee ter beschikking gestelde kampioenschap stickers (aan te brengen links en rechts op de bovenrand van de voorruit/voorruit streamer) of een voorruit streamer, nader te bepalen door het BSR. Bij het ontbreken van streamer of beide stickers (anders dan ten gevolge van ruitbreuk) worden geen kampioenschap punten toegekend.

3.4 MEETELLEDE RALLY'S

3.4.1 Vóór het begin van het kalenderjaar wijst het BSR de rally's aan die meetellen voor de kampioenschappen en maakt deze bekend door publicatie van de kampioenschap kalender op de website van de KNAF, <http://www.knaf.nl/secties/rally/kalender>

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

3.4.3 Aan een rally dat voor de eerste maal door een nieuwe organisator georganiseerd wordt, zal nooit direct een kampioenschap status toegekend worden.

3.5 PUNTENTOEKENNING

3.5.1 De puntentoekenning voor alle kampioenschappen gebeurt op basis van de equipe of individuele kampioenschap-inschrijvingen en op basis van de toegestane auto, waarin is deelgenomen, met weglating van niet voor het betreffende kampioenschap meetellende rijders en navigators.

3.5.2 De punten voor de Kampioenschappen, ONRK, NRK, NJRK, NSRK, NJSRK, NHRK en LC worden als volgt berekend: som van punten behaald in 'het algemeen klassement, het klasse klassement en de bonus:

Het algemeen klassement:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	20	2	17	3	14	4	12	5	10
6	9	7	8	8	7	9	6	10	5
11	4	12	3	13	2	14	1		

Het klasse klassement:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	10	2	9	3	8	4	7	5	6
6	5	7	4	8	3	9	2	10	1

Bonuspunten:

Power stage (laatste proef van de rally) per klasse:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	5	2	4	3	3	4	2	5	1

Daadwerkelijk starten in een rally: 2 punten

In het definitief eindklassement van de rally opgenomen: 3 punten

Een deelnemer die wordt gediskwalificeerd krijgt geen punten

- 3.5.3** De punten voor de Klasse Kampioenschappen, ONRK, NRK, NSRK en NHRK worden als volgt berekend:
som van punten behaald in het klasse klassement en de bonus:

Het klasse klassement:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	20	2	17	3	14	4	12	5	10
6	9	7	8	8	7	9	6	10	5
11	4	12	3	13	2	14	1		

Bonuspunten:

Power stage (laatste proef van de rally) per klasse:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	5	2	4	3	3	4	2	5	1

Daadwerkelijk starten in een rally: 2 punten

In het definitief eindklassement van de rally opgenomen: 3 punten

Een deelnemer die wordt gediskwalificeerd krijgt geen punten

3.5.4 LADIES CUP

De door rijdstster en/of navigatrice behaalde punten, conform artikel 3.5.2, worden bij elkaar geteld. Daarbij maakt het niet uit aan welke wedstrijd wordt deelgenomen t.o.v. de inschrijving (NRK of NSRK).

Mochten zij als equipe gedurende 1(een) jaar samen rijden dan krijgen zij als equipe beide 10 bonuspunten.

3.6 MEETELLEDE RESULTATEN

De door een equipe per wedstrijd behaalde kampioenschap punten worden bij elkaar opgeteld.

Voor ONRK, NSRK en NJSRK tellen de beste 7 resultaten.

Voor NRK, NJRK, Historic en LC tellen de beste 6 resultaten.

3.7 EINDSTAND

- 3.7.1** Elke equipe die kampioenschap punten heeft behaald zal in de eindstand van het kampioenschap worden opgenomen.

- 3.7.2** Winnaar is de equipe die de meeste punten heeft behaald.

3.8 TUSSENSTANDEN

Na ontvangst van de uitslag van een meetellende rally zal het BSR de tussenstand in de betreffende kampioenschappen publiceren op de website van de KNAF, <http://www.knaf.nl/secties/rally>

3.9 PRIJZEN

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

3.10 SLOTBEPALINGEN

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

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

8 EX AEQUO IN EEN KAMPIOENSCHAP

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

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

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

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

10 KENMERKEN VAN RALLY'S**10.1 RALLY SAMENSTELLING****10.1.2 Duur en lengte van de rally****Rally**

- *Lengte: tussen de 80 en 220 kilometer klassementsproeven*
- *Minimaal 3 verschillende klassementsproeven*
- *Maximaal 50% klassementsproef kilometers in rondkoers*
- *Maximaal 35% klassementsproef kilometers op industrieterreinen*

Shortrally

- *Lengte: tussen de 40 en 80 kilometer klassementsproef*
- *Maximaal: 3 verschillende klassementsproeven*
- *Maximaal: 6 klassementsproeven te verrijden*

10.1.4 Lengte van een sectie

De lengte van een sectie tussen de tankgelegenheden mag maximaal 120 km zijn met daarin maximaal 1/3 deel klassementsproeven. Rallyauto's moeten geschikt zijn om minimaal de bovenstaande afstand te kunnen rijden tussen 2 tankgelegenheden.

10.2 PROGRAMMA VAN DE RALLY

Organisatoren worden gestimuleerd om hun eigen rally karakter te ontwikkelen en hun eigen rally programma / schema te bedenken, maar moeten wel de volgende criteria toepassen.

10.2.1 Het programma van een rally moet in onderstaande volgorde plaatsvinden:

- Verkenning
- Documentencontrole (mag ook voor aanvang verkenning)
- Technische keuring
- Shakedown (indien van toepassing)
- Ceremoniële start (indien van toepassing)
- Rally
- Prijsuitreiking

10.2.2 Het competitieve deel van rally's mogen gehouden worden verdeeld over 1 tot 3 dagen.

Het competitieve deel van een shortrally moet worden gehouden op 1 dag.

10.2.3 Rally's moeten finishen op een zaterdag of een zondag.**10.2.4 Een rally (indien van toepassing) zal verdeeld worden met voor ieder een specifiek Bijzonder Reglement, te weten: Rally, Historic Rally en Shortrally, een eventuele combinatie van rally en historic in 1 document is mogelijk indien beide evenementen qua karakter gelijk zijn.**

Wordt er geen specifieke Historic Rally georganiseerd mogen equipes met een auto uit de klasse Historic wel deelnemen aan de rally of shortrally.

10.3 RESPECTEREN VAN DE OFFICIELE ROUTE EN HET SPORTIEVE PROGRAMMA**10.3.1 Behalve in geval van overmacht moet de wedstrijdleider zeker stellen dat de route wordt gevolgd.****10.3.2 Bezwaren, gemaakt direct voor of tijdens de rally zullen worden genegeerd, tenzij goedgekeurd door de KNAF Veiligheidsfunctionaris.**

OFFICIALS**11 OFFICIALS EN AFGEVAARDIGDEN****11.1 SPORTCOMMISSARISSEN**

Het College van Sportcommissarissen (de Sportcommissarissen) zullen altijd bestaan uit drie leden. Er moet een permanent werkend communicatiesysteem zijn tussen de Sportcommissarissen en de wedstrijdleader. Gedurende de wedstrijd dient minstens een van de Sportcommissarissen zich in de nabijheid van het rallycentrum te bevinden.

11.2 AFGEVAARDIGDEN KNAF/BSR

De onderstaande afgevaardigden kunnen door de KNAF worden benoemd en elk van hen zal een rapport opmaken conform hun verantwoordelijkheden tijdens de rally:

11.2.2 Technisch afgevaardigde

De technisch afgevaardigde is belast met het contact met de wedstrijdleader en zal als hoofd technisch commissarissen (HTC) verantwoordelijk zijn voor alle technische punten.

11.2.3 KNAF Veiligheidsfunctionaris

De KNAF Veiligheidsfunctionaris is specifiek verantwoordelijk voor het monitoren van de veiligheid van publiek en media. *Zijn verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken, zijn conform het gestelde in het KNAF RB-artikel IV Reglement KNAF Veiligheidsfunctionaris.*

11.2.6 BSR Observer

De BSR Observer zal alle aspecten van een rally observeren en rapporteren aan het BSR.

11.3 CONTACTPERSOON RIJDERS

De voornaamste taak van de Contactpersoon Rijders is deelnemers/teams te voorzien van alle informatie of verduidelijkingen die betrekking hebben op de reglementen en het verloop van de rally. Er moet minimaal één aanwezig zijn bij elke rally. De Contactpersoon Rijders moet gemakkelijk herkenbaar zijn voor de deelnemers en de equipes. De Contactpersoon Rijders moet aanwezig zijn conform het programma opgesteld voor de Contactpersoon Rijders.

The logo for KNAF, consisting of the letters 'KNAF' in a bold, sans-serif font.

The text 'Knac Nationale Autosport Federatie' in a bold, sans-serif font, positioned below the 'KNAF' logo.

TOE TE LATEN AUTO'S

12 TOE TE LATEN AUTO'S

12.1 KLASSEN

Een complete samengestelde lijst van klassen/groepen is te vinden in bijlage XVII.

12.1.1 Internationale rally

Klasse	FIA groepen		
2020	Internationale Homologatie		
RC 2	Groep Rally2	Groep "Rally2" auto's, conform 2020 Annex J art 261	4wd
	Groep Rally2 kit (VR4K)	Auto's met een "R4 kit", conform 2020 Annex J art 260E	
	Group NR4: boven 2000 cc (N44)	Groep "N" auto's, conform 2019 Annex J art 254	
	S2000: 2000 cc atmosferisch	"Super 2000" auto's (conform 2013 Annex J art 254A)	
RGT	RGT auto's	Groep "RGT" auto's, conform 2019 Annex J art 256	
		Groep "RGT" auto's, conform 2020 Annex J art 256	
RC 3	R3: VR3C (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc)	Groep "R" auto's, gehomologeerd voor 31-12-2019 en conform 2019 Annex J art 260	
	R3: VR3T (turbo tot 1620 cc)	Groep "R" auto's, gehomologeerd voor 31-12-2019 en conform 2019 Annex J art 260D	
	Groep A: 1600-2000 cc (A7)	Groep "A" auto's, conform 2019 Annex J, art 255	
RC 4	Rally4: (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc)	Groep "Rally4" auto's, gehomologeerd na 01-01-2019 en conform 2020 Annex J art 260	2wd
	Rally4 (atm 1390-1600 cc) (turbo 927-1067 cc)	Groep "Rally4" auto's, gehomologeerd na 01-01-2019 en conform 2020 Annex J art 260	
		Groep "R2" auto's, gehomologeerd voor 31-12-2018 en conform 2018 Annex J art 260	
	Groep A: tot 1600 cc (A6)	Groep "A" auto's, conform 2019 Annex J, art 255	
RC 5	Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1333 cc)	Groep "Rally5" auto's, gehomologeerd na 01-01-2019 en conform 2020 Annex J art 260	
	Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1067 cc)	Groep "R1" auto's, gehomologeerd voor 31-12-2018 en conform 2018 Annex J art 260	

Voor alle bovenstaande auto's in de FIA-groepen geldt: homologatie geldig of maximaal 8 jaar verlopen

12.1.2 Nationale rally

FIA groepen	NL groepen			Klasse
Internationale Homologatie	Internationale Homologatie Homologatie groep A of N eind datum: >8 jaar < 25 jaar	G - gemodificeerd GROEP S - C - G	P - Production	2020
				NRC1
Groep Rally2 Groep Rally2 kit (VR4K) Group NR4: boven 2000 cc (N44) S2000: 2000 cc atmosferisch	HS2000: 1600 cc Turbo met 28,30 mm restrictor HS2000: 2000 cc atmosferisch Groep A: boven 2000 cc 4wd (A84) Groep HA: boven 2000 cc 4wd (HA84) Groep N (VR4): boven 2000cc 4wd (VR44) Groep HN: boven 2000 cc 4wd (HN44)	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA84)		NRC2
RGT auto's	Groep A: boven 2000 cc 2wd (A82) Groep HA: boven 2000 cc 2wd (HA82) Groep HS: 2001-2500 cc (HS20) **	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA82) Groep C: BMW 130 Challenge (C9) Groep C: Mercedes SLK (C12) Groep S: 2001-2500 cc (S20) Groep C: ex BMW M3 Compact (C6) Groep C: ex 350Z Challenge (C8)		NRGT
R3: VR3C (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc) R3: VR3T (turbo tot 1620 cc) Groep A: 1600-2000 cc (A7)	Groep HA: 1601-2000 cc (HA7) HSuper 1600 Groep N: boven 2000 cc 2wd (N42) Groep HN: boven 2000 cc 2wd (HN42) HKIt-car t/m 2000cc (HA7) Groep HS: 1601-2000 cc (HS19) ** Kit-car tot 1600 cc	Groep G: van 180 tot 250 pk (GA7) Groep S: 1601-2000 cc (S19) Groep C: ex VOCH (C2) Groep C: ex Mitsubishi Colt (C4) Groep C: ex 325i Challenge (C5)	Groep PN4	NRC3
Rally4: (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc) Rally4 (atm 1390-1600 cc) (turbo 927-1067 cc) Groep A: tot 1600 cc (A6)	Groep HA: tot 1600 cc (HA6) Groep N: 1600-2000 cc (N3) Groep HN: 1601-2000 cc (HN3) HKIt-car tot 1600 cc (HA6) Groep HS: tot 1600 cc (HS18) **	Groep G: van 120 tot 180 pk (GA6) Groep C: Peugeot 206 Rally Cup (C10) Groep S: tot 1600 cc (S18) Groep C: ex Peugeot 205 Cup (C3)	Groep PN3	NRC4
Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1333 cc) Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1067 cc)	Groep N: tot 1600 cc (N2) Groep HN: t/m 1600 cc (HN2)	Groep G: tot 120 pk (GA5)	Groep PN2	NRC5

** alleen als er geen historische (short)rally is

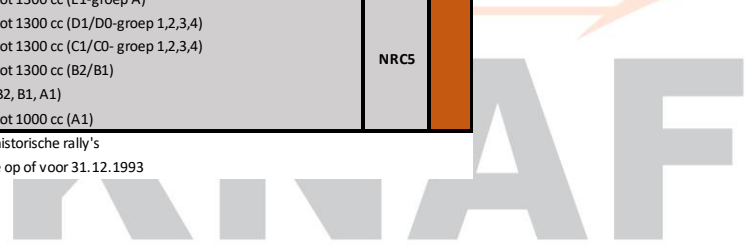
Voor alle bovenstaande auto's in de FIA groepen geldt: homologatie geldig of maximaal 8 jaar verlopen

12.1.3 Historic rally

NL groepen	Klasse	
NL-Historic Historic FIA 66-90 (Appendix K) Homologatie A/N (bouwjaar > 25 en einddatum homologatie > 15 jaar) Groep HS (paspoort S18, S19, S20, bouwjaar > 25 jaar)	2020	
HWRC 2.0 *)	NRC1	
Groep CT84: boven 2000 cc 4wd (H84)	NRC2	4wd
Category 4: boven 1600 cc (E6-groep B)		
Category 4: boven 2000 cc (E4-groep A)		
Groep CT82: boven 2000 cc 2wd (H82)	NRGT	
Groep HS: 2001-2500 cc (HS20)		
Category 4: boven 1600 cc (E6-groep B)		
Category 4: boven 2000 cc (E4-groep A)		
Category 3: boven 2000 cc (D4-groep 1,2,3,4)		
Category 2: 1301-1600 cc (C4-groep 1,2,3,4)		
Category 1: boven 2000 cc (B5)		
Groep CT7: 1601-2000 cc (H7)	NRC3	
Groep HS: 1601-2000 cc (HS19)		
Category 4: boven 1600 cc (E8-groep N)		
Category 4: tot 1600 cc (E5-groep B)		
Category 4: 1601-2000 cc (E3-groep A)		
Category 3: 1601-2000 cc (D3-groep 1,2,3,4)		
Category 2: 1601-2000 cc (C3-groep 1,2,3,4)		
Category 1: 1601-2000 cc (B4)	NRC4	
Category 1: boven 1600 cc (A3)		
Groep CT6: tot 1600 cc (H6)		
Groep HS: tot 1600 cc (HS18)		
Category 4: tot 1600 cc (E7-groep N)		
Category 4: 1301-1600 cc (E2-groep A)		
Category 3: 1301-1600 cc (D2-groep 1,2,3,4)		
Category 2: 1301-1600 cc (C2-groep 1,2,3,4)	NRC5	
Category 1: 1301-1600 cc (B3-groep 1,2,3,4)		
Category 1: 1001 tot 1600 cc (A2)		
Category 4: tot 1300 cc (E1-groep A)		
Category 3: tot 1300 cc (D1/D0-groep 1,2,3,4)		
Category 2: tot 1300 cc (C1/C0- groep 1,2,3,4)		
Category 1: tot 1300 cc (B2/B1)		
Category 1 (B2, B1, A1)		
Category 1: tot 1000 cc (A1)		

*) alleen bij historische rally's

1e registratie op of voor 31.12.1993


Knac Nationale Autosport Federatie

12.1.4 Shortrally

FIA groepen	NL groepen			Klasse	
Internationale Homologatie	Internationale Homologatie Homologatie groep A of N eind datum: >8 jaar < 25 jaar	G - gemodificeerd GROEP S - C - G	P - Production	2020	
				NRC1	
Groep Rally2 Groep Rally2 kit (VR4K) Group NR4: boven 2000 cc (N44) S2000: 2000 cc atmosferisch	HS2000: 1600 cc Turbo met 28,30 mm restrictor HS2000: 2000 cc atmosferisch Groep A: boven 2000 cc 4wd (A84) Groep HA: boven 2000 cc 4wd (HA84) Groep N (VR4): boven 2000cc 4wd (VR44) Groep HN: boven 2000 cc 4wd (HN44)	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA84)		NRC2	4wd
RGT auto's	Groep A: boven 2000 cc 2wd (A82) Groep HA: boven 2000 cc 2wd (HA82) Groep HS: 2001-2500 cc (HS20) **	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA82) Groep C: BMW 130 Challenge (C9) Groep C: Mercedes SLK (C12) Groep S: 2001-2500 cc (S20) Groep C: ex BMW M3 Compact (C6) Groep C: ex 350Z Challenge (C8)		NRGT	
R3: VR3C (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc) R3: VR3T (turbo tot 1620 cc) Groep A: 1600-2000 cc (A7)	Groep HA: 1601-2000 cc (HA7) HSuper 1600 Groep N: boven 2000 cc 2wd (N42) Groep HN: boven 2000 cc 2wd (HN42) HKit-car t/m 2000cc (HA7) Groep HS: 1601-2000 cc (HS19) ** Kit-car tot 1600 cc	Groep G: van 180 tot 250 pk (GA7) Groep S: 1601-2000 cc (S19) Groep C: ex VOCH (C2) Groep C: ex Mitsubishi Colt (C4) Groep C: ex 325i Challenge (C5)	Groep PN4	NRC3	2wd
Rally4: (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc) Rally4 (atm 1390-1600 cc) (turbo 927-1067 cc) Groep A: tot 1600 cc (A6)	Groep HA: tot 1600 cc (HA6) Groep N: 1600-2000 cc (N3) Groep HN: 1601-2000 cc (HN3) HKit-car tot 1600 cc (HA6) Groep HS: tot 1600 cc (HS18) **	Groep G: van 120 tot 180 pk (GA6) Groep C: Peugeot 206 Rally Cup (C10) Groep S: tot 1600 cc (S18) Groep C: ex Peugeot 205 Cup (C3)	Groep PN3	NRC4	
Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1333 cc) Rally5 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1067 cc)	Groep N: tot 1600 cc (N2) Groep HN: t/m 1600 cc (HN2)	Groep G: tot 120 pk (GA5)	Groep PN2	NRC5	

**) alleen als er geen historische (short)rally is

Voor alle bovenstaande auto's in de FIA groepen geldt: homologatie geldig of maximaal 8 jaar verlopen

KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie

12.2 AANVULLENDE BEPALINGEN

- Auto's gehomologeerd als Kitcars met een cilinderinhoud tussen 1400 en 1600cc, worden geaccepteerd als ze ook voldoen aan Annex J - Art 255-6.2 "Gewicht".
- Voor equipes ingeschreven met een Rally2 auto, die voldoet aan 2020 Annex J art. 261, is het toegestaan de oude delen te gebruiken als er een joker wordt gebruikt. (Dit geldt niet voor betrouwbaarheids- en veiligheids jokers).
- Voor equipes ingeschreven met een S2000-Rally auto, die voldoet aan 2013 Annex J art. 255A, is het toegestaan vervallen errata zonder straf toe te passen.
- Voor Super 1600 auto's is het toegestaan vervallen errata zonder straf toe te passen.
- Voor een auto in groep R5 (VR5) moeten de van toepassing zijnde 'jokers' bij de homologatie documenten aanwezig zijn.
- RGT auto's, die voldoen aan 2019 Annex J art. 256, moeten een geldige FIA RGT technisch paspoort hebben.

12.3 NATIONALE AUTO'S**12.3.1 Auto's met homologatie geldig of maximaal 8 jaar verlopen.**

Groep "A": auto's, gehomologeerd conform Annex J art 255 (voormalige groep A8)

Groep "N": auto's gehomologeerd conform Annex J art. 254 (voormalige groep N3, N2)

12.3.2 Groep C: auto's met een KNAF (nationale) homologatie of een BSR erkend cup reglement**12.3.3 Groep "S" auto's, conform Groep S-reglement (bijlage XIII)**

Groep "G" auto's, conform Groep G-reglement (bijlage XIV)

Groep "P" auto's, conform Groep P-reglement (bijlage XV)

Groep "H" auto's, uitgehomologeerde auto's, (homologatie langer dan 8 jaar verlopen, zie bijlage XII)

12.3.4 Groep NL-Historic: Auto's met een bouwjaar meer dan 25 jaar oud en/of homologatie langer dan 15 jaar verlopen,

- FIA Historic auto's van 1966-1990 (Bijlage XVI).
- Groep CT auto's, (groep A of N), voormalige groep HA en HN auto's
- Groep HWRC 2.0
- Groep (H)S auto's met een bouwjaar (1^e toelating) meer dan 25 jaar oud.

12.4 EXTRA BEPALINGEN KNAF**12.4.1 Groep "C" auto's met een BSR erkend cup reglement**

- groep C2: conform BSR 19_05 - Volvo Original Cup Holland reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C3: conform BSR 19_06 - 205 Cup reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C4: conform BSR 19_07 - Mitsubishi Colt Cup reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C5: conform BSR 19_08 - 325i Challenge reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C6: conform BSR 19_09 - BMW compact M3 cup reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C8: conform BSR 19_10 - Nissan 350Z Challenge reglement (tot uiterlijk 31-12-2021)

- groep C9: conform BMW 130 Challenge reglement

- groep C10: conform Peugeot 206 Rally Cup reglement

- groep C12: conform Mercedes 230 SLK Rally Challenge reglement

Auto's, die hebben deelgenomen in een voormalige goedgekeurde Cup mogen tot 5 jaar na einde cup deelnemen in de rally (niet historisch) op voorwaarde dat de auto's volledig voldoen aan het laatst goedgekeurde cup reglement en Annex J van datzelfde jaar (zie ook Bijlage XII, art. 3).

12.4.2 UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S (GROEP H)

Auto's, waarvan de homologatie langer dan 8 jaar is verlopen, worden ingedeeld conform hun cilinderinhoud in de diverse groepen. Voor verdere bepalingen zie Bijlage XII, artikel 1.

Auto's, waarvan het bouwjaar meer dan 25 jaar oud is en homologatie meer dan 15 jaar verlopen, mogen of:

- Deelnemen in de NL-groep Internationale homologatie (als groep H), of
- Deelnemen in de groep NL Historic, waarbij de auto moet blijven voldoen aan de oorspronkelijke homologatie eisen.

Auto's, waarvan de homologatie meer dan 25 jaar is verlopen (einddatum homologatie maximaal 31-12-1994) worden ingedeeld in de groep NL Historic en moeten voldoen aan de eisen zoals daar vermeld.

12.4.3 Maximum Snelheid

Onderstaande bepaling geldt voor onderstaande NL-Groepen (nationale auto's):

- G-gemodificeerd: Groep G (GA5, GA6, GA7, GA82, GA84)
- P- Production: Groep P (PN2, PN3, PN4)
- C- Cupauto's: Groep C (C2, C3, C4, C5, C6, C8, C9, C10, C12)
- S- Gemodificeerd: Groep S (S18, S19, S20) en HS (HS18, HS19, HS20)

Voor bovenvermelde groepen geldt een maximale snelheid op de klassementsproeven van 190 km/uur. Snelheden kunnen worden bepaald met behulp van Laserguns of tracking systeem.

Straffen:

- 1e overtreding: tijdstraf ter beoordeling aan de Wedstrijdleider
- 2e overtreding: tijdstraf ter beoordeling aan de Wedstrijdleider
- 3e overtreding: straf ter beoordeling aan de Sportcommissarissen
- 4e overtreding: diskwalificatie

12.5 EXTRA BEPALINGEN VOOR BESTUURDERS**12.5.1 Rally Aspirant Rijder / Navigator**

Voor een deelnemer met een Rally Aspirant Licentie Rijder / Navigator geldt dat alleen in de klasse RC3, RC4, RC5 en NRC3, NRC4 en NRC5 gestart mag worden.

BANDEN EN WIELEN**13 ALGEMEEN****13.1 VOOR ALLE TYPES AUTO'S EN ALLE DEELNEMERS****13.1.1 CONFORMITEIT**

De banden moeten conform zijn aan het dit artikel en aan bijlage V van dit reglement of van het 2013 FIA RRSR, behoudens anders vermeld in dit reglement. Gevormde banden volgens het FIA reglement met een minimale inslijdingsverhouding van 17% van het totale loopvlak van de band zijn toegestaan.

13.1.2 VORMGEGOTEN BAND

Alle auto's moeten fabrieksmatig gegoten banden hebben. Het gebruik van profielloze banden is in alle rally's verboden. Het wijzigen van het profiel van de band onder of in de auto is uitsluitend toegestaan op het serviceterrein.

13.1.3 BEHANDELING VAN BANDEN

Elke vorm van chemische of mechanische behandeling van banden is verboden.
Elke vorm van opwarmen van banden, indien gemonteerd op de velg, is verboden.
Banden mogen, al dan niet op de velg gemonteerd, in een kunstmatig verwarmde omgeving beneden 35°C. bewaard worden.

13.1.5 AANTAL BANDEN

Indien aangegeven in het Bijzonder Reglement mag een equipe maximaal het opgegeven aantal banden gebruiken.

13.1.6 MIDDELEN OM DE PRESTATIES EN CONDITIE VAN BANDEN TE BEHOUDEN

Het gebruik van enig middel dat de prestaties van banden zou kunnen bewaren door middel van een interne druk gelijk of lager dan de atmosferische is verboden. Het binnenste van de band (de ruimte tussen de velg en het binnen gedeelte van de band) mag uitsluitend gevuld worden met lucht.

13.1.7 VELGEN

Elke vorm van een hulpmiddel om de band op de velg te klemmen is verboden.

13.1.8 BANDENSANNING

De maximum druk van een band bij 20°C is 8 bar. Deze druk moet voldoende zijn om de band tegen de buitenste rand van de velg te drukken.

13.1.9 ASFALTBAND (DROOG EN NAT)

Te allen tijde tijdens de rally moet de profieldiepte minimaal 1.6 mm zijn over tenminste 3/4 van het loopvlak. De bandenfabrikant moet visuele controle punten hebben aangebracht.

Asfaltbanden moeten voldoen aan Bijlage V en zijn gehomologeerd door de FIA. Banden, gehomologeerd voor 01/05/2013 zijn niet toegestaan. Equipes mogen banden met eerder gehomologeerde specificaties gebruiken mits het profiel voldoet aan Bijlage V. Zie de lijst van toegelaten banden op de FIA website.

13.1.11 GRAVEL BAND

zie Annex J.

13.1.12 SPIJKERBANDEN

Spijkerbanden zijn niet toegestaan

13.1.13 TYPE BANDEN

Het fabricaat van banden is vrij.

13.7 CONTROLE

Op elk moment tijdens de rally kunnen controles worden uitgevoerd op de conformiteit van de banden. Elke band die niet conform is, zal worden gemarkeerd en mag niet worden gebruikt.

13.9 ROUTESECTIES

Als er geen klassemmentsproeven zijn opgenomen in een routesectie dan mogen niet-gehomologeerde banden worden gebruikt.

13.10 WIJZIGING BANDENSPANNING

Wijziging van de bandenspanning is toegestaan:

- wanneer de start van een klassemmentsproef meer dan 13 minuten vertraagd is,
- in hergroeperingen langer dan 10 minuten, als direct aansluitend een klassemmentsproef verreden wordt.

13.11 RESERVEWIELEN

Rallywagens mogen worden uitgerust met maximaal 2 reservewielen en er moet tenminste 1 reservewiel meegenomen worden indien dit in de voor die groep van toepassing zijnde Annex J artikel is vermeld.

Elke complete wiel, in de service gemonteerd aan de auto of in de auto moeten het volgende serviceterrein, waar bandenwissel is toegestaan, bereiken. Geen compleet wiel mag aan of in de auto geladen worden anders dan op het service terrein of in een locatie waar bandenwissel is toegestaan.

MECHANISCHE ONDERDELEN

16 MECHANISCHE ONDERDELEN**16.1 MOTOR VERVANGING**

- 16.1.1** Indien een motor stuk gaat tussen technische keuring en de eerste tijdcontrole is het toegestaan de motor te vervangen, echter wordt een tijdstraf van 5 minuten opgelegd door de Wedstrijdleader.
- 16.1.2** In alle andere situaties moet een en dezelfde motor moet gebruikt worden vanaf de technische keuring tot aan de finish van de rally.

16.2 TURBOLADERS

- 16.2.1** De turbolader en compressor zullen hieronder aangeduid worden onder de term "turbo".
- 16.2.2** De reglementering betreffende de restrictor en het merken hiervan, blijft van toepassing (artikelen 254-6.1 en 255-5.1.8.3 van Annex J).
- 16.2.3** De op de auto gemonteerde turbo en één vervangingsturbo zullen worden gecontroleerd en verzegeld tijdens de technische keuring voor de wedstrijd.
- 16.2.4** De turbo's zullen gemerkt worden met genummerde verzegelingen. De technisch commissarissen zullen hiervan per rally een registratie bijhouden.
- 16.2.5** Alle gebruikte turbo's moeten verzegeld blijven vanaf de keuring tot het eind van de rally, zodat de technisch commissarissen hun conformiteit kunnen controleren.
- 16.2.6** De bovengenoemde regels zijn eveneens verplicht voor alle auto's waarvan de turbo's niet uitgerust zijn met een restrictor. In dit geval worden de turbo's uitsluitend gemarkeerd om ze te tellen.
- 16.2.7** Voor Rally2 auto's moeten de gehomologeerde boost controlesystemen (pop-off valve, zie Technical List #43) verzegeld blijven tot het eind van de rally.

18 ADDITIONELE EISEN**18.1 ON-BOARD CAMERA'S**

- 18.1.1** Indien geëist door de organisator of kampioenschap sponsor en indien vermeld in het Bijzonder Reglement moet de deelnemende equipe een on-board camera toestaan. Deze wordt door de organisator in overleg gemonteerd en gekeurd door de Technisch Commissaris.
- 18.1.4** Beelden van on-board camera's zijn eigendom van de organisatie en mogen indien niet opgeëist door de organisatie voor niet commerciële doeleinden door de deelnemer worden gebruikt
- 18.1.5** Camera's zijn uitsluitend toegestaan in het voertuig, iedere andere bevestiging aan en/of op het voertuig is verboden. Uitzonderd zijn de FIA gehomologeerde camera posities.

18.2 TRACKING SYSTEEM

Alle auto's worden uitgerust met het tracking systeem. De installatie wordt gecontroleerd door de Technisch Commissarissen tijdens de keuring. Instructies rondom uitgifte, inbouw en teruggave zullen worden verstrekt door de organisator. Elke inbreuk op de werking en gebruik tijdens de rally zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen.

Een “eigen” fitting kit, bestaande uit de voedingskabel van de unit, een interne Wifi antenne en een externe antenne welke op het dak geplakt wordt, kan vooraf bij Rallysafe worden gekocht of kan tijdens de rally worden gehuurd.



STANDAARD DOCUMENTEN**19 STANDAARD DOCUMENTEN****19.1 ALGEMEEN**

De structuur en richtlijnen van de volgende documenten (zie bijlage II) moet gevolgd worden:

- Bijzonder Reglement (elektronische en *optioneel* geprinte versie)
- Bulletins (elektronische en geprinte versie)
- Rallygids (**elektronische versie**)
- Tijdschema (elektronische en geprinte versie)
- Routeboek, (geprinte versie)
- Tijdkaart (geprinte versie)
- Inschrijvingsformulier (elektronische versie)
- Deelnemerslijst (elektronische versie)
- De startlijst en de klassemanten (**elektronische versie**)
- Media veiligheidsboek (optioneel)
- Acceptatiebrief (**elektronische versie**)
- *Standaard schade- / incidentenformulier (geprinte versie)*
- *Vrijwaringsclausule (Competitors Signing-on sheet) (elektronische versie)*

Het gebruik van een elektronisch publicatiebord is **verplicht, waarbij wel de officiële publicatietijd op de documenten moet worden vermeld. Officiële documenten, zoals klassemanten, bulletins en beslissingen mogen ook worden opgehangen op een publicatiebord, met de publicatietijd daarop vermeld.**

Documenten voor deelnemende equipes van belang (zoals, routewijzigingen, tijdschema wijzigingen, bulletins ed. moeten aan de deelnemers worden uitgereikt.

Documenten die elektronisch zijn gepubliceerd mogen na publicatie op de website van de organisatie niet meer gewijzigd worden, tenzij alle deelnemers en officials geïnformeerd zijn en de wijzigingen gemarkeerd zijn.

Alle documenten die de toestemming van het BSR vereisen voorafgaand aan de publicatie mogen niet worden gewijzigd zonder goedkeuring van het BSR.

19.2 ROUTEBOEK

Alle equipes ontvangen een routeboek met een nauwkeurige beschrijving van de verplicht te volgen route. In dit routeboek wordt de verplichte route gedefinieerd met bol-pijl situaties en tussen de bol-pijl situaties middels de te volgen rijwegen. Bovendien kan de organisatie op klassemantsproeven barricades en/of belemmeringen plaatsen, daar wij zij denken dat deelnemers tijdens de verkenning van de route of de 1^e keer rijden van de proef zijn afgeweken. Alle aanpassingen moeten aan alle equipes worden medegedeeld voor de start van de klassemantsproef. Elke afwijking van de route zal, *indien niet door de WL bestraft*, worden gerapporteerd aan de Sportcommissarissen.

19.3 TIJDKAARTEN

19.3.1 Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor:

- haar tijdkaart,
- voor het overhandigen bij de verschillende controles en voor de nauwkeurigheid van de registraties.
- elke registratie gedaan op de tijdkaart.

Daarom moet de equipe er zelf op letten de tijdkaart op het juiste tijdstip aan de controlepostofficial te overhandigen en te controleren of de tijd correct is ingevuld.

19.3.2 De bevoegde controlepostofficial is de enige persoon die, met de hand of met een printer, de tijd op de tijdkaart mag invullen, behalve in het deel "for competitor's use / deelnemer gebruik".

19.3.3 Het ontbreken van een stempel of handtekening van een routecontrole, of het ontbreken van een tijdregistratie van een tijdcontrole, of het niet overhandigen van de tijdkaart bij iedere controle heeft diskwalificatie tot gevolg. Deze beslissing zal door de wedstrijdleader aan het eind van een sectie worden medegedeeld.

19.3.4 Elk verschil tussen de op de tijdkaart van de equipe geregistreerde tijden en die op de officiële controlestaten, zal door de wedstrijdleader worden onderzocht.

20 UITGAVE VAN EEN KNAF ORGANISATIE PERMIT

Zie bijlage IX – Organisatie voorschriften, artikel 20.

VERZEKERING**21 DEKKING VAN DE VERZEKERING****21.1 BESCHRIJVING VAN DE VERZEKERING**

Het Bijzonder Reglement moet gedetailleerd de gegevens omtrent de dekking van de verzekering van de organisator vermelden (inclusief beschrijving van de eigen risico's en de verzekerde bedragen). De genoemde bedragen moeten in Euro's of USD vermeld zijn.

21.2 DEKKING VAN DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

21.2.1 De verzekeringspremie, opgenomen in het inschrijfgeld, moet voldoende dekking geven aan de deelnemers voor civielrechtelijke aansprakelijkheid m.b.t. derde partijen.

21.2.2 *n.v.t.*

21.2.3 De dekking voor de equipes gaat in bij de start van het competitieve deel van de rally en eindigt bij het einde van de competitieve deel van de rally of op het moment dat de betrokken equipe niet meer meedoet of is gediskwalificeerd.

Equipes die gestopt zijn en herstarten zullen niet als permanent gestopt worden beschouwd.

21.2.4 *De deelnemer en beide leden van de equipe dienen voor de start een formulier te ondertekenen ter vrijwaring van de organisator, haar medewerkers en de KNAF van aansprakelijkheid voor veroorzaakte schade.*

Indien een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar, moet de vrijwaringclausule meeondertekend worden door zijn wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging van de houder van de KNAF "ouder-kind" licentie.

21.3 UITSLUITING VAN DEKKING

Service- en verkenningsauto's, zelfs indien voorzien van een door de organisator verstrekt speciaal herkenningsteken, kunnen nooit als officiële deelnemers aan de rally beschouwd worden. Zij zijn daarom niet gedekt door de verzekeringspolis van de rally.

INSCHRIJVING**22 INSCHRIJVINGSPROCEDURE****22.1 INSCHRIJVINGEN**

Iedere licentiehouders die wil inschrijven voor een rally, moet inschrijven via de in het Bijzonder Reglement aangegeven methode. Bij voorkeur moet de inschrijving vergezeld zijn van een kopie van de inschrijverslicentie.

22.2 VERANDERINGEN OP HET INSCHRIJFFORMULIER

De deelnemer mag de bij de inschrijving opgegeven auto tot het moment van de keuring vervangen door een auto in dezelfde groep en klasse.

22.3 ASN AUTORISATIE

Buitenlandse deelnemers, rijders en navigators dienen een ASN-autorisatie volgens art 3.9.4 van de CSI te kunnen tonen.

22.4 VERANDERING VAN DEELNEMER EN/OF LEDEN VAN DE EQUIPE

Een verandering van de deelnemer is toegestaan tot het moment van sluiting van de inschrijving.

Na het sluiten van de inschrijving mag één lid van de equipe worden vervangen met goedkeuring van:

- de organisator, vóór aanvang van de documentencontrole;
- de Sportcommissarissen, ná aanvang van de documentencontrole en vóór de publicatie van de lijst met de tot de start toegelaten equipes.

Uitsluitend de Sportcommissarissen kunnen de vervanging van beide leden van de equipe of de deelnemer toestaan.

22.5 VERPLICHTINGEN VAN DEELNEMER EN BEIDE LEDEN VAN EEN EQUIPE

Door ondertekening van het inschrijfformulier onderwerpen de deelnemer en beide leden van de equipe zich aan de rechtspleging op het terrein van de autosport zoals vastgelegd in de CSI, haar bijlagen, de reglementen van de KNAF, dit SRR en het Bijzonder Reglement van de rally.

23 DATUM SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN

De sluitingsdatum voor het inschrijven mag niet later zijn dan *1 week vóór* de start van de rally.

24 INSCHRIJVINGSGELD**24.1 ACCEPTATIE VAN DE INSCHRIJVING**

De inschrijving wordt uitsluitend geaccepteerd indien het inschrijfgeld volledig betaald is.

24.2 TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD

- Aan kandidaten waarvan de inschrijving niet werd geaccepteerd.

24.3 GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD

Inschrijfgelden kunnen gedeeltelijk terugbetaald worden conform de condities die vermeld zijn in het Bijzonder Reglement.

25 KLASSEN**25.1 VERANDERING VAN INGESCHREVEN KLASSE**

Indien bij de keuring blijkt dat de auto niet hoort in de groep en/of klasse waarin deze werd ingeschreven, kan deze auto door de Sportcommissarissen in de juiste groep en/of klasse worden geplaatst op advies van de Technische Commissie.

IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN

27 WEDSTRIJDNUMMERS EN RECLAME**27.1 ALGEMEEN**

27.1.1 De organisator zal elke equipe voorzien van wedstrijdnummers, die op de voorgeschreven wijze op de auto moeten worden aangebracht voor aanvang van de technische keuring.

27.1.2 Elke reclame in relatie met de wedstrijdnummers is verplicht en kan niet worden geweigerd. Wijzigingen zijn niet toegestaan.

27.1.3 De promotor van een kampioenschap (indien van toepassing) kan aanvullende eisen inbrengen tav extra reclame.

27.2 DEURPANELEN

27.2.1 Twee voorportier stickers van 67 cm lang en 17cm hoog, inclusief een witte omranding van 1 cm. Op elke sticker dient aan de voorzijde een matzwart vlak beschikbaar te zijn ten behoeve van het startnummer. De startnummers zijn geel (PMS 803) van 14 cm hoog en 2 cm dik. De overige ruimte op de voorportier stickers zal door de organisator worden voorzien van verplichte reclame.

27.2.2 De voorportier stickers dienen horizontaal te worden gemonteerd op het portier, met het nummer aan de voorzijde van de auto. De bovenzijde van de sticker zal tussen de 7 cm en 10 cm onder het laagste punt van de ruit zitten.

27.2.3 Geen andere aanduidingen anders dan het kleurenschema van de auto zijn binnen 10 cm van de voorportier sticker toegestaan.

27.3 ACHTERRUIT

In de rechterbovenhoek van de achterraut een ruimte van 15x15 cm voor het startnummer in losse cijfers van 14 cm hoog oranje (PMS 804), zichtbaar vanaf ooghoogte uitgevoerd.

27.4 ZIJRUITEN

Twee zijruitstickers bestaan uit het startnummer in losse cijfers van 14 cm hoog met een dikte van 2 cm in oranje (PMS 804) uitgevoerd.

De stickers dienen aan de buitenzijde op de beide achter zijruiten te worden bevestigd in de nabijheid van de namen van de equipe.

27.5 VOORRUIT

In de rechterbovenhoek van het voorraam een raamsticker van 10 x 10 cm, matzwart met een witte omranding

van 0.5 cm ten behoeve van het startnummer. De startnummers zijn in losse cijfers van 9 cm hoog geel (PMS 803) uitgevoerd.

27.6 MOTORKAP

1 rallyschild of rallysticker (in rallyschild vorm) passend in een rechthoekig vlak van 43 cm breed en 21.5 cm hoog.

Rallyschild of sticker moeten tenminste het startnummer en de naam van de rally vermelden.

28 NAMEN VAN RIJDER EN NAVIGATOR

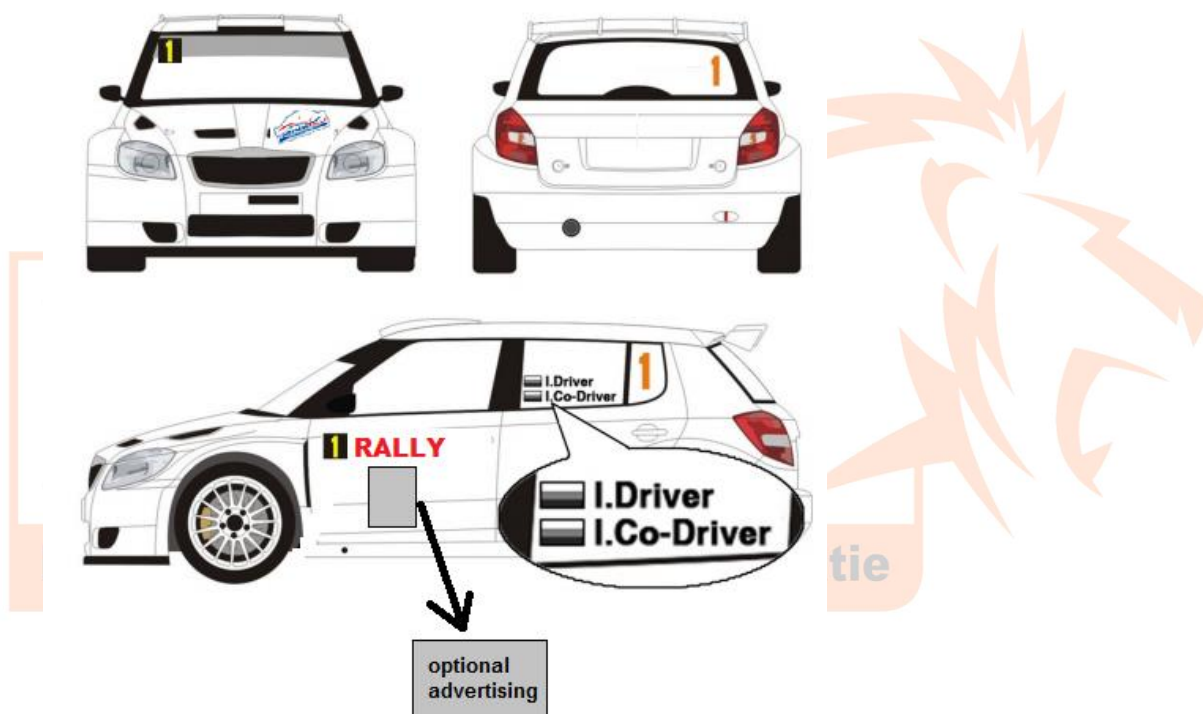
28.1 ACHTERZIJRAMEN

De 1e initiaal en de achternaam van rijder en navigator met de nationaliteitsvlag van hun licentie verstrekker moeten op beide achterzijruiten worden aangebracht nabij het startnummer. De namen moeten uitgevoerd worden:

- in Helvetica wit
- in hoofd en kleine letters
- 6 cm hoog (hoofdletters) en 1 cm breed.

De naam van de rijder moet aan beide zijden bovenaan staan.

28.2 DEURPLATEN / STARTNUMMERS / NAMEN VAN DE BESTUURDERS



29 RECLAME

29.1 Deelnemers mogen elke vorm van reclame op hun auto aanbrengen onder voorwaarde dat:

- deze is toegestaan in de Nederlandse wetgeving en de KNAF-reglementen;
- niet aanstootgevend is;
- niet van politieke of religieuze aard is;
- geen beslag legt op de ruimte die is gereserveerd voor rallyschilden en portiernummers;
- het uitzicht van de equipe niet belemmerd wordt

29.2 De naam van een autofabrikant mag niet in de naam van een rally worden gebruikt of in de verplichte reclame voorkomen.

29.3 De tekst van de verplichte reclame moet duidelijk vermeld worden in het Bijzonder Reglement of voor de start van de rally door middel van een Bulletin.

29.4 EXTRA RECLAME

- 29.4.1** Alle andere door de organisator opgegeven reclame kan uitsluitend 'extra reclame' zijn. Bij het niet accepteren van de 'extra reclame' mag het inschrijfgeld niet hoger zijn dan tweemaal het vastgestelde bedrag voor een inschrijving met 'extra reclame' en deze extra verhoging is gelimiteerd op € 2.000,-
- 29.4.2** De aard van de business van de extra reclame moet altijd worden aangegeven door de organisatie. Deelnemers mogen delen extra reclame van een merk auto, banden, brandstof of olie weigeren indien dit een concurrent van deelnemers eigen aangebrachte reclame is.
- 29.4.3** Deelnemers, die deze "extra reclame" accepteren, dienen een ruimte te reserveren ter grootte van een vlak van 50 cm breed en 33 cm hoog onder de voorportierstickers. Deze "extra reclame" mag niet worden aangepast.
- 29.4.4** In het Bijzonder Reglement of in een Bulletin wordt voor de deelnemers die 'extra reclame' accepteren aangegeven waaruit deze 'extra reclame' bestaat.
- 29.4.5** Bij overtreding van de voorschriften (artikel 29.4) of het ontbreken van enig deel van de reclame wordt de equipe niet toegelaten tot de start. Bij het ontbreken c.q. niet juist geplakt zijn van een deel van de 'extra reclame' tijdens de rally wordt de equipe bestraft met een geldstraf van:
- 50 % van het verschil in inschrijfgeld met en zonder reclame bij het ontbreken en/of verknippen van het sticker-vel aan één zijde van de 'extra reclame' vermeerderd met € 50,- of
 - 100% van het verschil in inschrijfgeld met en zonder reclame bij het ontbreken en/of verknippen van het sticker-vel aan beide zijden van de 'extra reclame' vermeerderd met € 100,-
- Indien slechts een beperkt deel van de 'extra reclame' ontbreekt tijdens de wedstrijd wordt de geldstraf naar evenredigheid bepaald.
- Deze geldstraf vervalt aan de organisator.

DOCUMENTEN CONTROLE EN KEURING

30 DOCUMENTEN CONTROLES

30.1 PLANNING

Rijders en Navigatoren die deelnemen aan de Rally moeten deelnemen aan de documentencontrole conform het programma zoals opgenomen in het Bijzonder Reglement. Straffen voor het te laat melden worden vermeld in het Bijzonder Reglement.

30.2 TE CONTROLEREN DOCUMENTEN

Gedurende de documentencontrole worden onderstaande originele en geldige documenten gecontroleerd:

- deelnemerlicentie
- rijder en navigator licenties
- "ouder-kind" licentie ingeval van een minderjarige deelnemer
- rijder en navigator rijbewijzen
- rijder en navigator paspoort of ID-kaart
- ASN autorisatie voor alle buitenlandse deelnemers/rijders/navigatoren
- kentekenbewijs van de wedstrijdauto
- verzekeringsbewijs van de wedstrijdauto
- kentekenbewijs van de auto waarmee verkend wordt (zie 9.1.1.)
- Inname getekende Competitors' Signing-On Sheet

30.3 VERSNELDE PROCEDURE

Indien alle documenten vooraf zijn ingeladen in het inschrijfsysteem en daardoor door de organisatie vooraf zijn gecontroleerd kan worden volstaan met alleen de controle van de ontbrekende documenten en de Inname van de getekende Competitors' Signing-On Sheet.

31 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START

31.1 ALGEMEEN

- 31.1.1** De deelnemende voertuigen mogen door een gemachtigde van het team naar de technische keuring gebracht worden, tenzij dit in het Bijzonder Reglement anders is vermeld.
- 31.1.2** Tijdens de technische keuring vindt een controle plaats van alle brandvertragende kleding inclusief helmen en zgn. 'head retaining device' (FHR) op basis van Annex L, hoofdstuk 3.
- 31.1.4** De equipe moet de homologatiepapieren of het relevante technische paspoort van de auto met alle bijlagen tonen.
- 31.1.5** Technisch commissarissen moeten de auto's identificeren. Op elk moment kunnen op het koetswerk en het motorblok merktekens worden aangebracht.

- 31.1.6** Alleen die componenten die van merktekens zijn voorzien tijdens de technische keuring mogen gebruikt worden tijdens de rally. De componenten moeten blijvend zijn voorzien van de merktekens.
- 31.1.7** Indien een auto bij de keuring niet aan de technische en/of veiligheidsvoorschriften blijkt te voldoen, kan het **Hoofd Technisch Commissarissen** een termijn vaststellen waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen. Als de auto blijvend niet voldoet aan de reglementen kunnen de Sportcommissarissen op voorstel van het Hoofd Technische Commissarissen de auto 'niet toegelaten tot de start' opleggen.
- 31.1.8** Indien een deel van de rally verreden wordt in het donker moet bij het aanbieden van de auto voor de technische keuring de extra verlichting op de auto gemonteerd zijn zoals deze tijdens de wedstrijd gebruikt wordt.

TIJDSHEMA

Een tijdschema voor de keuring zal worden vermeld in het Bijzonder Reglement, Bulletin of in de Rallygids.

32 KEURINGEN TIJDENS DE RALLY**32.1 EXTRA CONTROLES**

Op elk moment tijdens de rally kunnen extra controles uitgevoerd worden, zowel betreffende veiligheidseisen inclusief kleding als ook van het deelnemende voertuig.

32.2 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE DEELNEMER

- 32.2.1** De deelnemer is op ieder moment van de rally, verantwoordelijk voor de technische conformiteit van zijn auto.
- 32.2.2** Indien er merktekens (zie art 31.1.6., 16 en 17) zijn aangebracht is de deelnemer er verantwoordelijk voor dat deze tot het einde van de rally intact blijven. Wanneer een merkteken ontbreekt wordt dit aan de Sportcommissarissen gemeld.
- 32.2.3** Het is eveneens de verantwoordelijkheid van de deelnemer dat ieder tijdens een keuring gecontroleerd onderdeel van de auto weer juist wordt geïnstalleerd.
- 32.2.4** Elk ontdekt bedrog, in het bijzonder het als intact aanbieden van bijgewerkte merktekens wordt aan de Sportcommissarissen gemeld.

33 EINDKEURING**33.1 EIND PARC FERMÉ**

- 33.1.1** Zodra elke equipe aankomt bij de finish van een rally moet zij haar auto onmiddellijk in het Parc Fermé plaatsen, tot het tijdstip dat de *Wedstrijdleader* het Parc Fermé opheft.
- 33.1.2** De officiële einduitslag zal worden gepubliceerd op het tijdstip zoals beschreven in het Bijzonder Reglement (of in een Bulletin) hetgeen zo snel als mogelijk is nadat de laatste auto in het Parc Ferme staat, zelfs al is de eindkeuring nog gaande.

33.2 SELECTIE VAN DE AUTO'S

Tot een grondige nakering, die demontage van de auto's kan inhouden, kan uitsluitend worden besloten:

- door de Sportcommissarissen uit hoofde van hun functie,
- als gevolg van een protest,
- op voorstel van de wedstrijdleader.

33.3 HOMOLOGATIEPAPIEREN

De complete originele homologatiepapieren en eventuele aanvullende certificaten dienen beschikbaar te zijn bij de eindkeuring. *Voor nationale goedgekeurde auto's dient het relevante technisch paspoort beschikbaar te zijn.*

33.4 EIND PARC FERMÉ SHORTRALLY

Bij shortrally's zal na de finish alleen een Parc Fermé worden ingericht voor auto's die aan een eindkeuring zullen worden onderworpen (zie art 28.2)

RIJGEDRAG**34 GEDRAGSCODE****34.1 ALGEMENE REGELS**

- 34.1.1** Equipes moeten altijd zich op een sportieve manier gedragen.
- 34.1.2** Wanneer auto's onder de bepalingen van Parc Fermé (Art. 63.1) vallen, mogen auto's uitsluitend door **equipes** en officials worden voortbewogen; op andere plaatsen mag eenieder de auto met de hand duwen. Behalve door

eigen aandrijving of met de hand geduwd worden, is elke andere manier van voortbewegen verboden, tenzij anders in het SRR aangegeven.

Uitzondering: op de klassemmentsproeven mogen auto's getrokken of geduwd worden met het doel ze weer op de rally route te krijgen of de rally route vrij te maken.

34.1.3 *Slippen, donuts en banden opwarming is op geen enkele manier toegestaan.*

34.1.4 Het is equipes verboden op de klassemmentsproeven tegen de route in te rijden (behalve om te keren).

34.1.5 Op verbindingswegen (openbare weg) en bij de start van een klassemmentsproef dient elke rally auto verplicht met 4 vrij draaiende wielen en banden te rijden. Elke auto, die niet voldoet aan dit artikel wordt beschouwd als uitgevallen (Art. 54).

34.1.6 Er mag tijdens de rally niet gereden worden met een zwaar beschadigde voorruit, die het uitzicht van de rijder aanzienlijk belemmert. De equipe kan door de Sportcommissarissen op voorstel van het 'Hoofd Technische Commissarissen' verdere deelname worden geweigerd. Na reparatie mag de equipe (indien van toepassing) herstarten conform Art. 54).

Op de klassemmentsproef is rijden zonder voorruit correct gemonteerd toegestaan indien beide leden van de equipe een beschermbril conform EN 193.8 of een integraalhelm met gesloten vizier dragen.

34.1.7 *De deelnemer en equipe zijn gedurende de gehele rally verantwoordelijk voor het gedrag van hun team (service-monteurs en van alle andere personen die als helpers van de deelnemer en/of equipe kunnen worden beschouwd). Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van personen van het team, kan als incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemer en/of equipe worden beschouwd.*

34.2 TIJDENS VERKENNING

34.2.1 Met nadruk wordt gewezen op het feit dat verkenningen **geen oefenritten** zijn. Tijdens de verkenning van de route en de klassemmentsproeven moeten potentiële deelnemers zich strikt houden aan de verkeersregels *en het gestelde in het Bijzonder Reglement ten aanzien van het verkennen*; de rechten en veiligheid van de andere weggebruikers moeten gerespecteerd worden.

34.2.2 Een snelheidsovertreding tijdens het verkennen kan door de wedstrijdleader als volgt worden bestraft:

- 1^e overtreiding: **een tijdsstraf**

- 2^e overtreiding: **een tijdsstraf van 2 minuten**

3^e overtreiding: **niet toegelaten tot de start respectievelijk diskwalificatie.**

34.2.3 Andere verkeersovertredingen tijdens de verkenning zullen aanleiding zijn voor bestraffing door de wedstrijdleader conform art. 20.3.4.

34.2.4 Bovenstaande beslissing zal worden genomen onafhankelijk van eventuele sancties door de politie.

34.3 VERHOOGDE SNELHEID GEDURENDE DE RALLY

34.3.1 Gedurende de gehele rally moeten de equipes zich strikt aan de verkeersregels houden.

34.3.2 Indien een equipe die deelneemt aan de rally, een verkeersovertreding begaat, moeten de politiefunctionarissen of de officials die de overtreiding hebben geconstateerd, de overtreder hiervan op dezelfde wijze als de normale weggebruikers in kennis stellen.

34.3.3 Indien de politie of officials besluiten de bestuurder die de overtreiding heeft begaan niet aan te houden, kunnen zij om toepassing van de in dit SRR en het Bijzonder Reglement genoemde straffen vragen op voorwaarde:

- dat de kennisgeving van de overtreiding *de organisator of wedstrijdleader* schriftelijk en via de officiële kanalen bereikt voordat het officieuze eindklassement wordt bekendgemaakt;

- dat de verklaringen nauwkeurig genoeg zijn om de identiteit van de overtredende bestuurder zonder enige twijfel te kunnen vaststellen, evenals plaats en tijdstip van de overtreiding;

- dat de feiten niet voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

34.3.4 Overtredingen tijdens het competitieve deel van de rally zal worden bestraft als onderstaand:

1^e overtreiding: snelheid: **een boete**

andere dan snelheid: ter bepaling van de wedstrijdleader

2^e overtreiding: snelheid: **een tijdsstraf van 2 minuten**

andere dan snelheid: ter bepaling van de sportcommissarissen

3^e overtreiding: snelheid: **een tijdsstraf van 5 minuten**

4^e overtreiding: snelheid: **diskwalificatie**

VERKENNEN

35 VERKENNEN

35.1 VERKENNINGSAUTO'S

Tenzij in het Bijzonder Reglement anders is bepaald, mag het verkennen uitsluitend plaatsvinden met een standaardauto (niet voorzien van een rolkooi en/of extra verlichting), die voldoet aan de voorschriften van de Wegenverkeerswetgeving.

35.3 TIJDSDUUR EN BEPERKINGEN

Vanaf het moment van publiceren van het Bijzonder Reglement van de rally en de Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking) moet elke rijder en navigator of elk ander teamlid die heeft ingeschreven of de intentie heeft om in te schrijven, en die wil rijden over wegen die gebruikt worden of kunnen worden in een klassemmentsproef van de rally, daarvoor schriftelijk toestemming hebben van de organisatie. Dit geldt niet voor personen die wonen in het wedstrijdgebied. Bij het niet voldoen aan bovenstaande zal dit worden gemeld aan de *Wedstrijdleader*.

35.4 HET VERKENNEN

35.4.1 Tijdschema

Verkenning moet plaatsvinden volgens het tijdschema zoals bekend gemaakt door de organisator. Deelname aan de verkenning is niet verplicht.

35.4.2 Respecteren tijdschema verkennen

Uitsluitend met uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de wedstrijdleader mag enig persoon, deel uitmakend van een ingeschreven equipe, zich verplaatsen over de route van een klassemmentsproef van de rally (behalve te voet) vanaf het moment van publiceren van het Bijzonder Reglement van de rally en de Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking) **totdat de klassemmentsproef weer open is voor openbaar verkeer en niet meer in de rally gebruikt wordt.**

35.4.3 Aantal verkenning rondes

Per equipe zijn maximaal 2 verkenning rondes toegestaan per klassemmentsproef (klassemmentsproeven die meermaals worden verreden worden als één klassemmentsproef beschouwd). Tijdens de verkenning kunnen officials bij de start en finish van de klassemmentsproef het aantal rondes registreren. Equipes is uitsluitend toegestaan de klassemmentsproef te benaderen via de start en te verlaten via de finish. De organisator zal toezicht houden op het naleven van de regels en tijdstippen van de verkenning.

35.4.4 Snelheid tijdens de verkenning

De organisator kan een maximumsnelheid bepalen tijdens de verkenning. Dit moet in het Bijzonder Reglement van de rally vermeld worden en kan te alle tijden tijdens de verkenning gecontroleerd worden.

35.4.6 Aantal personen

Gedurende de verkenningen van de klassemmentsproeven is uitsluitend de equipe toegestaan in de auto.

35.4.7 Volgsysteem

*Tijdens het verkennen wordt een elektronisch **loggersysteem** (datalogger tracking) toegepast. Deze loggers kunnen naderhand worden uitgelezen op de **genomen route (aantal keren klassemmentsproef)**, maar ook de gereden snelheden.*

De Datalogger moet in de verkenning auto zijn gemonteerd, waarbij dit systeem permanent geactiveerd moet zijn. Uitschakeling van dit systeem tijdens de verkenning of het niet correct werken van dit systeem door toedoen van de equipe zal als volgt worden bestraft:

1^e overtreding: Waarschuwing

2^e overtreding: Geldboete van € 200,00

3^e en volgende overtreding: Tijdsraf van 5 minuten

Bovengenoemde overtredingen gelden cumulatief voor het gehele kalenderjaar (niet per evenement).

In het Bijzonder Reglement zal worden vermeld wanneer dit volgsysteem zal worden uitgereikt en wanneer dit uiterlijk weer ingeleverd moet worden. Voor het gebruik van dit volgsysteem kan een waarborgsom worden gevraagd.

START EN HERSTART

39 STARTCEREMONIE

Ter promotie van de rally kan er een ceremoniële start plaatsvinden. Het tijdstip en de plaats moet in het Bijzonder Reglement vermeld staan.

40 START RALLY**40.1 START WACHPARK**

Vóór de start van het competitieve deel van de rally kan de organisator alle deelnemende auto's in een wachtpark verzamelen. Wanneer dit het geval is, zullen daartoe bepalingen in het Bijzonder Reglement opgenomen worden, waarbij tevens de bestraffing (uitsluitend geldbedragen) voor het te laat arriveren in het wachtpark wordt aangegeven. Service is verboden in het wachtpark voor de start.

40.2 MAXIMUM VERTRAGING AAN DE START

Elke equipe die zich meer dan 15 minuten te laat meldt aan de start van een sectie zal niet mogen starten.

Elke equipe die zich te laat meldt aan de start van de rally, van een etappe of een sectie, wordt bestraft met 10 seconden voor elke minuut of deel van een minuut te laat.

41 STARTVOLGORDE EN INTERVALLEN**41.1 GEWIJZIGDE STARTVOLGORDE**

De startvolgorde zal ongewijzigd blijven tot tenminste 10% van de totale afstand van de klassementsproeven is afgelegd.

41.2 STARTVOLGORDE VAN DE EQUIPES

De wedstrijdleader kan, om veiligheidsredenen, in samenspraak met de Sportcommissarissen de startvolgorde of het tijdsinterval tussen equipes aanpassen.

41.3 STARTVOLGORDE ETAPPE 1

De startvolgorde voor etappe 1 is als volgt:

- FIA priority rijders
- De verdere startvolgorde wordt bepaald door de organisatie

41.4 STARTVOLGORDE VOOR DE VOLGENDE ETAPPES

De startvolgorde voor volgende etappes zal worden bepaald op basis van het klassement dat is vastgesteld aan het einde van de voorgaande etappe, **excl. eventuele tijdstraffen**. De wedstrijdleader kan, om veiligheidsredenen, de startvolgorde aanpassen.

41.5 START INTERVAL

Tijdens de rally zal het interval tussen de deelnemende auto's één minuut zijn, tenzij anders aangegeven in het Bijzonder Reglement.

Knac Nationale Autosport Federatie

CONTROLES**42 CONTROLES – ALGEMENE BEPALINGEN****42.1 AANDUIDING VAN DE CONTROLES**

Alle controles, d.w.z. route- en tijdcontroles, start- en finishcontroles van klassementsproeven, hergroeperingen worden aangegeven door middel van FIA-standaardborden en voorgeschreven afstanden conform Bijlage I en moeten zijn opgenomen in het routeboek.

42.2 AFZETTING

Een gebied van tenminste 5 m voor en na de controle zal aan beide zijden van de weg afgezet worden door lint om de controles haar taak uit te kunnen laten voeren.

42.3 STOPPEN IN HET CONTROLEGEBIED

Het oponthoud in een controlegebied mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandelingen.

42.4 OPENINGSTIJDEN**42.4.1** Controles gaan tenminste 30 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste deelnemende auto open.**42.4.2** Tenzij de wedstrijdleader anders beslist, sluiten zij 15 minuten na de geplande aankomsttijd van de laatste equipe, vermeerderd met de maximum vertragingstijd.

42.5 VOLGORDE EN RIJRICHTING M.B.T CONTROLES

- 42.5.1** De equipes zijn verplicht zich in de juiste volgorde van de controles en in de voorgeschreven richting te melden.
- 42.5.2** Het is verboden het controlegebied opnieuw binnen te rijden.

42.6 CONTROLEPOST-OFFICIALS

- 42.6.1** Equipes zijn verplicht instructies van controlepost officials op te volgen. Overtreding zal gerapporteerd worden aan de Sportcommissarissen.
- 42.6.2** Alle controlepost-officials en baanpost-officials moeten herkenbaar zijn en specifiek herkenbare hesjes dragen:

42.8 ON-BOARD CAMERA VERWISSELPUNTEN

De organisatie kan plaatsen aanwijzen in de route voor uitwisseling van on-board camera's data of andere toegestane elektronische apparatuur. Zulke plaatsen moeten in een bulletin (uitgegeven door de wedstrijdleader) worden opgegeven en zijn alleen bedoeld voor het verwisselen van videodata en onderhoud van camera's of andere elektronische toegestane apparatuur.

Omwisseling van videodata, onderhoud van camera's of andere elektronische apparatuur mag ook plaatsvinden in hergroeperingen na toestemming van de wedstrijdleader. Indien dit alleen maar kan in aanwezigheid van een lid van het team, moet de deelnemer dit verzoek voor de start van de rally bij de wedstrijdleader indienen. Bovenstaande werkzaamheden mogen alleen in het bijzijn van een official worden uitgevoerd.

43 ROUTECONTROLES

Bij deze controles moeten de controlepost-officials uitsluitend de tijdkaart afstempelen en/of aftekenen zodra deze door de equipe wordt overhandigd, zonder de passeertijd te vermelden.

44 TIJDCONTROLES**44.1 ALGEMEEN**

Bij deze controles noteren de controlepost-officials op de tijdkaart de tijd waarop de kaart werd overhandigd. De tijden worden genoteerd in uren en minuten.

44.2 MELDINGSPROCEDURE

- 44.2.1** De meldingsprocedure begint op het moment dat de auto het gele waarschuwingsbord van de tijdcontrole passeert.
- 44.2.2** Tussen het gele waarschuwingsbord en de controlepost mag de equipe niet stilstaan, om welke reden dan ook, of ongewoon langzaam rijden.
- 44.2.3** Het registreren van de meldingstijd op de tijdkaart kan uitsluitend gebeuren als beide leden van de equipe en de auto zich binnen het controlegebied en in de directe nabijheid van de controlepost bevinden.
- 44.2.4** Het meldingstijdstip is het moment dat een van de leden van de equipe de tijdkaart aan de controlepost-official overhandigt.
- 44.2.5** Dan vermeldt de bevoegde controlepost-official, met de hand of met een printer, op de tijdkaart de werkelijke tijd waarop de kaart werd overhandigd en niets anders.
- 44.2.6** De ideale meldingstijd wordt verkregen door de rijtijd, die is toegestaan voor het afleggen van de routesectie op te tellen bij de starttijd van de klassementsproef of bij de vorige TC tijd. Deze tijden worden uitgedrukt in hele minuten.
- 44.2.7** Voor de ideale meldingstijd zijn uitsluitend de equipes zelfverantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok op de controlepost raadplegen.
De controlepost-officials mogen hen geen enkele informatie geven over de ideale meldingstijd.
- 44.2.8** De equipe krijgt geen tijdstraf voor te vroeg melden als de auto het controlegebied binnenkomt in de ideale minuut, of de minuut hieraan voorafgaande.
- 44.2.9** De equipe krijgt geen tijdstraf voor te laat melden als het overhandigen van de tijdkaart aan de controlepost-official gebeurt in de ideale minuut.
- 44.2.10** 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.
- 44.2.11** Een organisator kan toestaan dat equipes te vroeg in klokken bij een tijdcontrole van de rally op voorwaarde dat dit beschreven is in het Bijzonder Reglement van de rally of in een later gepubliceerd officieel Bulletin.

- 44.2.12** Elke overtreding van een equipe zal tegen de hierboven vermelde incheck procedure gemeld worden middels een schriftelijk rapport, opgemaakt door de controlepost-officials, dat onmiddellijk aan de wedstrijdleider zal worden verzonden.
- 44.2.13** De wedstrijdleider kan besluiten om een equipe, die bestraft is voor te vroeg melden, toch te laten starten op haar oorspronkelijk geplande tijd.

44.3 TIJDCONTROLE GEVOLGD DOOR DE START VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

Wordt een tijdcontrole gevolgd door de start van een klassementsproef, dan geldt de volgende procedure:

- 44.3.1** Bij de tijdcontrole aan het einde van een routesectie noteert de verantwoordelijke official op de tijdkaart de meldingstijd van de equipe en tevens de voorlopige starttijd voor de klassementsproef.
Tussen deze tijden moet een interval van 3 minuten zitten om de equipe in staat te stellen zich voor te bereiden voor de start van de klassementsproef en naar de start te rijden.
- 44.3.2** Indien twee of meer equipes of zich melden in dezelfde minuut zal hun voorlopige starttijd voor deze klassementsproef worden gegeven in de volgorde van het melden.
- 44.3.3** Onmiddellijk na het melden bij de tijdcontrole, moet de wedstrijdauto doorrijden naar de startcontrole van de klassementsproef, waar de equipe zal starten conform de procedure van deze reglementen.
- 44.3.4** Indien een verschil tussen de voorlopige en werkelijke starttijd bestaat is de starttijd van de klassementsproef bindend, tenzij de Sportcommissarissen anders beslissen.
- 44.3.5** De starttijd van een klassementsproef is tevens de starttijd van de volgende routesectie.

45 MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING

45.1 MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING

Als een equipe tussen twee tijdcontroles een vertraging van meer dan 15 minuten ten opzichte van de ideale rijtijd heeft of als de som van de vertragingen ten opzichte van de ideale rijtijd aan het eind van een sectie of een etappe meer dan 30 minuten bedraagt, wordt dat beschouwd als dat de equipe bij die betreffende tijdcontrole is uitgevallen.

Een equipe mag onder de condities van rally 2 wel opnieuw starten voor de volgende etappe, geheel conform art. 46.

Bij het berekenen van zo'n uit de wedstrijd halen is de werkelijke tijd van toepassing en niet de straftijden.

45.2 MELDING VOOR DE IDEALE MELDINGSTIJD.

Een melding vóór de ideale meldingstijd mag in geen geval door de equipes worden gebruikt om de maximaal toegestane vertraging, meetellend voor het uit de wedstrijd halen, te verkleinen.

45.3 OVERSCHRIJDING VAN DE MAXIMAAL TOEGESTANDE VERTRAGING

Melding van overschrijding van de maximaal toegestane vertraging (art. 45.1) mag uitsluitend aan het einde van een sectie plaatsvinden.

46 HERGROEPERING CONTROLES

46.1 PROCEDURE BIJ DE HERGROEPERING

- 46.1.1** Bij aankomst bij hergroepering controles krijgen de equipes aanwijzingen over hun starttijd. Dan moeten zij hun auto op aanwijzing van de officials de hergroepering binnen rijden.

46.2 VERTREK UIT EEN HERGROEPERING

Na een hergroepering in een etappe is de startvolgorde gelijk aan de volgorde van aankomst bij de hergroepering.

KLASSEMENTSPROEVEN

47 ALGEMEEN

47.1 TIJDREGISTRATIE

Voor de klassementsproeven zal de tijdregistratie geschieden in minuten, seconden en tienden van seconden. Een tijdsraf op een klassementsproef zal worden opgeteld bij de rijtijden van de klassementsproef.

48 START VAN DE KLASSEMENTSPROEVEN**48.1 START**

Klassementsproeven beginnen met een staande start terwijl de auto op de startlijn staat.

48.2 STARTPROCEDURE

48.2.1 De start van de klassementsproeven zal door een elektronisch aftelsysteem worden gegeven, dat duidelijk zichtbaar voor het team op de startlijn de seconden aftelt of door middel van een startlicht systeem.

Het gebruik van systeem moet zijn beschreven in het Bijzonder Reglement van de rally.

48.2.2 Er moet een startlijn getrokken worden en er *kan* een startdetectie systeem gebruikt worden, dat 40 cm na de startlijn geplaatst is en het te vroeg starten van een deelnemer (valse start) registreert.

48.2.3 Nadat de actuele starttijd op tijdkaart is genoteerd, moet de tijdkaart zo snel mogelijk aan de equipe worden teruggegeven.

48.2.4 Als de auto de startlijn nadert zal de startmarshal voor de auto met een stok de exacte positie van de auto aangeven. 30 seconden voor de starttijd, maar niet eerder dan de auto is gestopt op zijn juiste plaats, zal de marshal zijn plaats verlaten en de equipe wijzen op de startklok. Elke wijziging nadien van de plaats van de auto tot zijn starttijd is niet toegestaan en zal worden gemeld aan de *Wedstrijdleider*.

48.3 HANDMATIGE STARTPROCEDURE

In het geval dat er een handmatige startprocedure moet worden toegepast na teruggave van de tijdkaart aan de equipe, zal de bevoegde controlepost-official luid aftellen: 30", 15", 10" en de laatste vijf seconden een voor een. Als de 5 laatste seconden verstreken zijn, zal het startsignaal gegeven worden.

48.3.1 *Klassementsproeven met een rondkoers moeten altijd met de handmatige startprocedure gestart worden, daar waar invoerpunt bij het startpunt is gesitueerd.*

48.4 VERTRAGING VAN DE START DOOR FOUT VAN DE EQUIPE

48.4.1 Indien de vertraging van de start is veroorzaakt door de equipe, zal de controlepost-official een nieuwe starttijd invullen en krijgt de equipe een tijdsraf van 1 minuut per minuut of fractie van een minuut.

48.4.2 Elke equipe die op een klassementsproef weigert te starten op de haar toegewezen tijd en positie zal gerapporteerd worden aan de Sportcommissarissen, ongeacht of de klassementsproef wel of niet verreden is.

48.4.3 Elke auto die niet in staat is binnen 20 seconden na het startsignaal weg te rijden, wordt onmiddellijk naar een veilige plaats geduwd *buiten het controlegebied*.

48.4.4 VERTRAGING VAN DE START IGV RONDKOERS

Ingeval van een start van een rondkoers kan de start om veiligheidsredenen worden opgehouden. De starter zal de equipe mogelijk met de hand starten door de laatste vijf seconden een voor een af te tellen. Het startdetectie-systeem registreert de starttijd.

48.5 VERTRAGING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

Indien een klassementsproef langer dan 20 minuten onderbroken is, dienen de toeschouwers geïnformeerd te worden voordat er weer gestart zal gaan worden met de volgende deelnemer. Indien dit niet mogelijk is, zal de klassementsproef gestopt worden.

48.6 VALSE START

Een start voordat het startsignaal werd gegeven (valse start) zal als volgt worden bestraft:

- 1e overtreding: een tijdsraf van 10 seconden;
- 2e overtreding: een tijdsraf van 1 minuut;
- 3e overtreding: een tijdsraf van 3 minuten;
- verdere overtredingen: een straf ter beslissing aan de Sportcommissarissen.

Deze straffen sluiten niet uit dat de Sportcommissarissen zwaardere straffen kunnen opleggen, voor zover zij dit noodzakelijk achten.

Voor de tijdsberekening moet de werkelijke starttijd worden gebruikt.

49 FINISH VAN EEN KLASSEMENTSPROEF**49.1 FINISH LIJN**

Klassementsproeven eindigen met een flying finish, gesitueerd op een plek waar de auto's naar verwachting langzamer rijden en tenminste 200 m voor de stopfinish. De weg tussen flying finish en stop finish moet bij voorkeur geen bochten, haakse knikken en gevaarlijke objecten bevatten. Stoppen tussen het gele waarschuwingsbord van de flying finish en het rode STOP-bord van de stopfinish is verboden en zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen. Het opnemen van de passeertijd gebeurt op de finishlijn met elektronische apparatuur en

een stopwatch als back-up. Bij de vliegfinish moeten de tijdwaarnemers staan ter hoogte van de finishlijn, die wordt aangegeven met een rood bord met het symbool van een finishvlag.

49.2 STOPFINISH

De equipe moet zich melden bij de stopfinish, aangegeven door een rood bord 'STOP', om haar finishtijd op de tijdkaart te laten noteren (uur, minuut, seconde en tienden van seconden).

Indien de tijdwaarnemers de juiste finishtijd niet onmiddellijk aan de officials bij de stopfinish kunnen doorgeven, zullen deze uitsluitend de tijdkaart van de equipe paraferen en zal de tijd bij de volgende hergroeperingcontrole worden ingeschreven.

49.3 AFWIJKINGEN OP KLASSEMENTSPROEVEN

49.3.1 *Het niet volgens de voorgeschreven route afleggen van een klassementsproef wordt als onderstaand bestraft (in afwijking van art. 19.2), onverminderd eventuele verdergaande straffen, op te leggen door de Sportcommissarissen.*

49.3.2 *In een klassementsproef met een rondkoers wordt het niet afleggen van het voorgeschreven aantal ronden als volgt bestraft:*

- een of meer ronde(n) te weinig: de rijtijd van de snelste deelnemer in dezelfde klasse plus 5 minuten,
- een of meer ronde(n) te veel: de werkelijke rijtijd.

49.3.3 *Afsnijden van een bocht, missen van een chicane of iets dergelijks: een tijdsraf van minimaal 2 keer het geschatte behaalde voordeel, ter bepaling van de Wedstrijdleader.*

51 SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPROEF

51.1 KENMERKEN VAN EEN SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPROEF

51.1.1 Wanneer meer dan 1 auto start op dezelfde of nagenoeg dezelfde tijd, moet vanaf elke startplek de klassementsproef soortgelijk zijn. De startprocedure moet voor elke auto gelijk zijn. Het is toegestaan de verschillende startlijnen onderling te verschuiven om de lengte van de klassementsproef gelijk te maken.

51.1.2 Het gebruiken van super special klassementsproef is optioneel.

51.2 WERKING VAN EEN SUPER SPECIAL KLASSEMENTSPROEF

De bijzondere bepalingen/regels voor een super special klassementsproef, de startvolgorde, startprocedure, tijdsintervallen, etc. zijn volledig ter bepaling van de organisator. Echter moet deze informatie wel vermeld zijn in het Bijzonder Reglement van de rally.

51.3 VEILIGHEID

51.3.1 Een systeem van Rode en Gele Vlaggen, gegeven door baanposten en/of het tracking systeem moet aanwezig zijn om equipes te informeren om te **vertragen** of te stoppen.

51.3.2 Uit veiligheidsoverwegingen moet een op de proef uitgevallen auto door de organisatie naar een veilige plaats worden getransporteerd.

52 ONDERBREKING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

Indien een klassementsproef, om welke reden dan ook, onderbroken wordt of gestopt moet worden kan de Wedstrijdleader elke benadeelde equipe een tijd toe wijzen die als de meest faire wordt beschouwd.

Geen enkele equipe die uitsluitend of in combinatie het stoppen van de proef heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel.

53 VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS

53.1 UITRUSTING VAN DE EQUIPE

53.1.1 Rijdend op de klassementsproeven moet de equipe in de auto goedgekeurde helmen *incl. FHR-systeem*, alle voorgeschreven brandwerende kleding, conform Annex L Hoofdstuk III en de veiligheidsgordels correct dragen. *Overtreding van de bepaling van helmen incl. FHR-systeem en veiligheidsgordels zal diskwalificatie tot gevolg hebben.*

Overtreding van de bepaling van brandwerende kleding zal als volgt worden bestraft:

- 1e overtreding: 1 minuten wedstrijdtijd
- 2e overtreding: diskwalificatie

53.1.2 *Op de klassementsproeven moeten de zijruiten nagenoeg (maximale opening 5 cm) gesloten zijn.*

53.1.3 De brandblusinstallatie dient gedurende de gehele etappe "armed / vrij van blokkeren" te zijn zodat het systeem van buitenaf geactiveerd kan worden tot blussen. De unit moet zo gemonteerd zijn dat zonder demontage zichtbaar is of de unit ingeschakeld "armed / vrij van blokkeren" is of niet.

Het is toegestaan om tijdens service het systeem uit te schakelen.

53.1.4 VEILIGHEID

Voor de bepalingen van de veiligheid van deelnemers geldt dat een klassementsproef eindigt na aankomst bij de stopfinish.

53.2 APPARATUUR IN DE AUTO'S

53.2.1 Bij toepassing van een Rallymanagement systeem (tracking systeem) in de rally moet het systeem eenvoudig bedienbaar zijn voor rijder en navigator vanuit de stoel met hun gordels vast.

53.2.2 SOS/OK-teken

Elke deelnemer is verplicht een waarschuwingsteken in de deelnemende auto te hebben met op de ene kant een rood "SOS"-teken en op de andere kant een groen "OK"-teken, ter grootte van tenminste 42 cm x 29.7 cm (A3).

Het teken moet voor rijder en navigator goed bereikbaar zijn.

53.2.3 In ieder deelnemende auto moet een rode gevarendriehoek aanwezig zijn.

53.3 INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPROEF

53.3.1 In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst, is onderstaande van toepassing:

- De SOS knop op het tracking systeem moet onmiddellijk geactiveerd worden,
- Indien mogelijk moet het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's,
- Zo spoedig mogelijk moet de rode gevarendriehoek geplaatst worden om de volgende equipes te waarschuwen, duidelijk zichtbaar aan dezelfde kant van de weg als de auto, tenminste 50 meter voor de auto, ook als de auto niet op de weg staat.

53.3.2 Een equipe die het rode "SOS" teken op het tracking systeem krijgt of een auto ziet die een zwaar ongeval heeft gehad en geen OK wordt getoond, moet zonder uitzondering onmiddellijk stoppen om te helpen. Alle nog volgende auto's moeten ook stoppen. De tweede auto die ter plaatse is, moet doorrijden naar de eerstvolgende radiopost om deze te waarschuwen. De daaropvolgende auto's moeten de route vrijhouden voor de hulpverleningsvoertuigen.

Alle equipes die gestopt zijn conform deze procedure zullen een passende tijd krijgen, conform art 39.

53.3.3 In geval van een ongeval waar geen directe medische hulp benodigd is of als een auto stopt voor willekeurige redenen op of naast de weg of tijdelijk of definitief, is onderstaande van toepassing:

- De OK knop op het tracking systeem moet binnen 1 minuut worden bediend,
- Het groene "OK" teken moet onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.

Wanneer de equipe de auto verlaat, moet het "OK" teken op een duidelijk zichtbare plaats voor andere deelnemers getoond worden aan andere deelnemers.

De rode gevarendriehoek moet geplaatst worden om de volgende equipes te waarschuwen, duidelijk zichtbaar aan dezelfde kant van de weg als de auto, tenminste 50 meter voor de auto, ook als de auto niet op de weg staat

53.3.4 Als om welke reden dan ook het niet mogelijk is om het OK/SOS teken te tonen in bovenvermelde situaties, dan mag dit vervangen worden door een duidelijk en herkenbaar gebaar gegeven door de equipe:

- een arm met duim omhoog om aan te geven alles "OK",
- armen gekruist boven het hoofd om aan te geven "SOS".

53.3.5 Elke equipe die niet aan de bovenstaande regels voldoet zal door de Wedstrijdleader aan de Sportcommissarissen worden gemeld.

53.3.6 Het routeboek moet een pagina met de ongeval procedure bevatten.

53.3.7 Elke equipe die niet meer deelneemt aan de rally moet zijn uitvallen / terugtrekken zo snel mogelijk aan de organisator melden. Een equipe die dit nalaat wordt gemeld aan de Sportcommissarissen.

53.4 INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPROEF MET EEN PERSOON, GEEN LID VAN EEN EQUIPE

Indien een equipe betrokken is bij een ongeval waar iemand uit het publiek gewond wordt, moet de equipe direct stoppen en ter plaatse te blijven en de procedure volgen zoals omschreven in artikel 40.3.1

De wetten van het land waar de rally gehouden wordt, dienen nageleefd en gerespecteerd te worden zeker in het geval van ongevallen.

53.5 RODE VLAGGEN

53.5.1 Elektronische Rode Vlaggen

Elektronische Rode Vlaggen worden gebruikt in het tracking systeem. Wanneer de Rode Vlag vanuit rally control wordt geactiveerd, zal het scherm van het tracking systeem rood worden en de tekst "RED FLAG" zal zichtbaar

zijn. De equipes moeten deze elektronische Rode Vlag onmiddellijk bevestigen door de knop "ACKNOWLEDGE" te bedienen en verder gaan zoals omschreven in artikel 40.5.3.

53.5.2 Rode vlaggen bij Mobilfoon Posten

De Rode Vlag zal op instructie van de Wedstrijdleader *en/of Proevenchef* getoond worden. De Rode Vlag zal alleen getoond worden op de mobilfoon punten zoals aangegeven in het routeboek door een marshal met een hesje. De rode vlag wordt op alle aangegeven radioposten voor het incident getoond.

53.5.3 Betekenis van de Rode Vlag

Bij het passeren van een Rode Vlag of het ontvangen van een elektronische Rode Vlag, in welke volgorde dan ook, moet de rijder direct snelheid verminderen en deze aanzienlijk verlaagde snelheid tot het eind van de klassementsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van officials of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet, wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd.

53.5.4 Equipes die een Rode Vlag hebben gekregen zullen een passende rijtijd worden toegekend, conform art 39.

53.5.6 Als een klassementsproef geneutraliseerd wordt en de equipes moeten over de klassementsproef rijden dan moet een Rode Vlag bij de start getoond worden om de rijders te informeren hoe er gereden moet worden.

53.6 GELE VLAGGEN

53.6.1 Elektronische Gele Vlaggen

Elektronische Gele Vlaggen of het teken  worden gebruikt in het tracking systeem. Wanneer de gele vlag of het teken  wordt geactiveerd zal het scherm van het tracking systeem geel worden.

53.6.2 Gele Vlaggen bij baanposten

De Gele Vlag kan door baanposten getoond worden.

53.6.3 Betekenis van de Gele Vlag

Gele Vlaggen en het teken  worden gebruikt om de equipes opmerkzaam te maken op mogelijke gevaarlijke situaties:

- stilstaande of langzaam rijdende auto op route,
- geheel of gedeeltelijke blokkering van de route,
- hulpvoertuigen op de proef.

53.6.4 Een equipe welke de gele vlag is getoond kan een passende rijtijd worden toegekend volgens art. 39, na ontvangst van een rapport van een official.

53.7 BLAUWE VLAGGEN

Een elektronische Blauwe Vlag kan worden gebruikt in het tracking systeem. De blauwe vlag wordt geactiveerd als een achteropkomende snellere auto een signaal afgeeft dat hij wil passeren.

53.8 WITTE VLAGGEN

Een elektronische Witte Vlag kan worden gebruikt in het tracking systeem. De witte vlag wordt geactiveerd als er voor U een langzame auto rijdt.

54 HERSTART / RALLY 2

54.1.1 ALGEMEEN

Wanneer een deelnemende auto de finish van een etappe niet bereikt, wordt automatisch aangenomen dat er herstart zal zijn de volgende dag, tenzij de equipe de *Contactpersoon Rijders* of Wedstrijdleader informeert omtrent zijn definitief uitvallen.

54.1.2 Nadat de Wedstrijdleader of de Contactpersoon Rijders is geïnformeerd omtrent het uitvallen moet de tijdkaart worden ingeleverd. Indien dit uitvallen plaatsvindt in een klassementsproef of bij de stopcontrole, dan zal de rijtijd van die klassementsproef niet worden genoteerd en is Art. 54.2 dan van toepassing.

54.1.3 Wanneer een equipe uit de wedstrijd is gehaald op basis van:

- een overschrijding van de maximale vertraging van de rijtijd (Art. 45) of
- het missen van één of meerdere controles

mag de equipe ook hertstarten in de volgende etappe. De tijdstraf zal worden opgelegd conform Art. 54.2 vanaf de TC waar de maximum vertraging is geconstateerd of de equipe de 1e controle heeft gemist.

Een equipe, die op basis van andere overtreding(en) van de reglementen, van verkeersovertreding(en) of door een beslissing van de Sportcommissarissen is uitgesloten, wordt niet toegelaten tot de herstart van de volgende etappe.

54.1.4 Een equipe die zijn uitgevallen in een sectie op de laatste dag van de rally zal niet worden geklasseerd.

54.1.5 Een equipe die met opzet uitvalt met de intentie het behalen van een voordeel zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen, die een herstart kunnen verbieden.

54.2 TIJDSTRAF

54.2.1 Voor de deelnemers, die herstarten, zal een tijdstraf worden opgelegd. Voor elke niet verreden klassementsproef zal de tijdstraf **10 minuten** bedragen.

54.2.2 De tijdstraf wordt opgeteld bij de snelste rijtijd van de betreffende klassementsproef in zijn klasse. Dit geldt ook voor de klassementsproef waarin de equipe is uitgevallen

54.2.3 Heeft het uitvallen plaatsgevonden na de laatste klassementsproef en voor de tijdcontrole van ingang van het Parc Fermé aan het eind van een etappe dan wordt toch bepaald dat de equipe de laatste klassementsproef niet heeft verreden.

Als de betrokken equipe de snelste tijd in zijn klasse heeft gereden op de laatste klassementsproef, wordt deze tijd toch gebruikt in de bepaling van de tijdstraf.

55 REPARATIE VOOR EEN HERSTART

55.1 SERVICE LOCATIE EN TIJD

Elke auto, die de finish van een etappe niet bereikt conform het bovenvermelde, mag door de deelnemer gerepareerd worden. Echter moet de auto **uiterlijk 30 min** voor de geplande herstart van de volgende etappe in het Parc Fermé worden geplaatst.

55.2 KEURING VAN GEREPEEREDE AUTO'S

De auto moet opgebouwd zijn met de originele body, chassis en motor, waarmee is ingeschreven.

Voor de herstart van een etappe moet de auto een technische keuring ondergaan. *Dit zal geschieden 30 min voor de herstart van de etappe in een speciaal deel van het Parc Fermé. Technische keuring zal geschieden conform de normale geldende regels en moet in aanwezigheid van een lid van de equipe of door een gemachtigde van het team plaats vinden.*

SERVICE

56 SERVICE - ALGEMEEN

56.1 SERVICE

56.1.1 Vanaf de eerste tijdcontrole is het verlenen van service uitsluitend toegestaan op de aangegeven serviceterreinen, behalve voor de auto's die zijn uitgevallen en de intentie hebben aangegeven van een herstart.

56.1.2 De leden van een equipe mogen, uitsluitend gebruik makend van het gereedschap en materiaal uit de wedstrijd-auto zelf en zonder fysieke hulp van buitenaf, op ieder moment reparaties uitvoeren, tenzij dit uitdrukkelijk verboden is.

56.2 TEAMLEDEN & BEPERKINGEN SERVICE

56.2.2 a) Het aangeven of aannemen van voedsel, drinken, kleding en informatie (datastick, routeboek e.d.) aan of van equipes is toegestaan als een equipelid zich bevindt in:

- in serviceterreinen, banden montage zones, verlichting montage zones of hergroeperingen

56.2.3 Als een auto niet wil starten of op eigen kracht vanaf Parc Ferme naar het serviceterrein kan rijden, mogen officiële, **andere equipes** en/of teamleden handmatig de auto duwen of trekken naar zijn serviceplek.

57 SERVICETERREINEN

57.1 ALGEMEEN

De locatie(s) van de serviceterrein(en) zijn vermeld in het Bijzonder Reglement, het routeboek en/of in de Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking).

Elke deelnemer is verantwoordelijk voor het beschermen van de ondergrond d.m.v. een grondzeil.

Overtreding service- en/of milieuregels worden als volgt bestraft:

- 1^e overtreding: een straf ter beslissing aan de Sportcommissarissen;
- 2^e overtreding: diskwalificatie.

57.2 SERVICE TIJDEN

Het service tijdschema is conform het tijdschema met onderstaande richtlijn:

- 57.2.1** 15 minuten voor de eerste KP van iedere etappe. Dit is niet verplicht voor etappe 1.
- 57.2.2** 30 minuten tussen twee secties van klassemmentsproeven.
- 57.2.3** 45 minuten aan het eind van een etappe voorafgaand aan een nachtelijke Parc Fermé of aan het begin van de volgende etappe.
- 57.2.4** 10 minuten voor de finish van de rally, ter keuze aan de organisator.

57.3 AANDUIDING SERVICETERREIN

De gebieden waar service is toegestaan worden in het tijdschema en het routeboek aangegeven. Het begin en het einde van een servicegebied wordt ter plaatse aangegeven door borden.

57.4 SNELHEID OP DE SERVICETERREINEN

De maximumsnelheid op de serviceterreinen is *stapvoets*, 10 km/u, tenzij anders vermeld in het Bijzonder Reglement. Overtredingen zullen worden beschouwd als verkeersovertredingen zoals omschreven in art. 34.3.

57.5 EXTERNE HULP

Op het serviceterrein is het toegestaan voor officials en/of teampersoneel een auto te trekken, te transporteren of te drukken.

57.6 INRICHTING VAN HET SERVICETERREIN

- 57.6.1** De organisatie moet elke deelnemer een servicegebied aanbieden (opgave lengte, breedte en exacte plaats). Alle team auto's moeten in het eigen servicegebied worden geparkeerd. Deze auto's moeten duidelijk herkenbaar zijn op de manier zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement.
- 57.6.2** De overige auto's van de deelnemende equipe moeten herkenbaar zijn op de manier zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement. Deze zogenaamde "Auxiliary" auto's worden toegelaten tot in de directe omgeving liggende terreinen op loopafstand.

TANKEN**61 TANKEN EN PROCEDURES****61.1 LOCATIE**

- 61.1.1** Brandstof mag slechts worden getankt in tankzones of bij een commercieel tankstation in het routeboek aangegeven.

Tankgelegenheden mogen ingericht worden:

- als tankzone bij de uitgang van het serviceterrein
- in het aangewezen servicegebied van de equipe
- in een tankzone langs de route

- 61.1.2** Elke tankgelegenheid zal genoemd worden in het tijdschema en in het routeboek.

Voor de maximale afstanden tussen de tankmogelijkheden zie het gepubliceerde tijdschema van de rally.

- 61.1.3** Het begin en einde van een tankzone zal worden aangegeven middels de blauwe FIA borden, behalve bij commerciële tankstations.

- 61.1.4** De aanwezigheid van brandweer en/of voldoende brandblusmiddelen moeten door de organisatie worden geregeld bij alle tankzones (niet van toepassing bij commerciële tankgelegenheden).

61.2 TANKZONE PROCEDURE

- 61.2.1** Binnen de tankzone mogen uitsluitend activiteiten aan de auto worden verricht, die direct te maken hebben met tanken.

- 61.2.2** Binnen de tankzone geldt een snelheidslimiet van 5 km/h.

- 61.2.3** Het is aanbevolen dat monteurs brandwerende kleding dragen tijdens het tanken

- 61.2.4** De brandstofleverancier of de organisator, degene die verantwoordelijk is voor een tankzone, is verantwoordelijk voor adequate milieumaatregelen ter bescherming van de grond.

- 61.2.5** De equipe is volledig verantwoordelijk voor het tanken.

- 61.2.6** De motor moet uit zijn tijdens het tanken.

- 61.2.7** Het is aanbevolen, dat de equipe tijdens het tanken niet in de auto blijft; wanneer dit toch het geval is, dient de equipe de veiligheidsgordels los te hebben.

- 61.2.8** Uitsluitend voor het assisteren bij het tanken mogen twee leden van het serviceteam de tankzone betreden.

- 61.2.9** Een auto mag uit de tankzone handmatig worden geduwd door de equipe, officials en/of 2 leden van het service-team
- 61.2.10** *Brandstof mag uitsluitend worden getankt via een mechanische wijze (hevelpomp, opvoerpomp e.d.), niet middels overgieten uit jerrycans, vaten, blikken o.i.d. Te allen tijde moet een opvangvoorziening voor brandstof gebruikt worden*
- 61.3 PROCEDURE BIJ COMMERCIËLE TANKSTATIONS**
- 61.3.1** Equipes mogen brandstof van commerciële tankstations gebruiken of van door de organisatie ingestelde distributie locaties indien deze zijn aangegeven in het routeboek. Deze brandstof moet direct in de tank van de deelnemende auto worden gebracht.
- 61.3.2** De equipe mag uitsluitend gebruik maken van equipment uit de auto en van de pompen van het commerciële tankstation zonder enige andere vorm van assistentie.
- 61.3.3** Uitsluitend auto's voorzien van een FIA voorgeschreven tankkoppeling en die gebruik willen maken van commerciële tankstations moeten in de auto een adapter hebben en deze bij de keuring laten zien.
- 61.3.4** *In de route een commercieel tankstation worden opgenomen*
- 61.4 BRANDBARE STOFFEN**
Het meevoeren van brandbare stoffen in de rallyauto in jerrycans, blikken, bussen e.d. is op straffe van diskwalificatie niet toegestaan.
- 62 BRANDSTOF**
De brandstof moet voldoen aan de FIA specificaties, zoals beschreven in Annex –J Art. 252.9, met uitzondering dat het maximum toegestane loodgehalte in Nederland 0,005 gr/l. voor gelode brandstof is.

PARC FERMÉ

- 63 PARC FERMÉ REGELS**
- 63.1 ALGEMENE VOORSCHRIFTEN**
Auto's zijn onderworpen aan de Parc Fermé regels:
- 63.1.1** vanaf hun binnenkomst in een hergroeperingsgebied tot en met hun vertrek hieruit.
- 63.1.2** vanaf hun binnenkomst in een controlegebied en tot en met hun vertrek hieruit.
- 63.1.3** vanaf hun aankomst aan het competitieve einde van de rally tot de tijd dat de *Wedstrijdleader* het Parc Fermé heeft vrijgegeven.
- 63.2 TOEGELATEN PERSONEN IN HET PARC FERMÉ**
- 63.2.1** Nadat de equipe hun wagen in het Parc Fermé geplaatst hebben, moet de motor gestopt worden en zullen de leden van de equipe het Parc Fermé verlaten. Vanaf dat ogenblik is elke toegang tot het Parc Fermé verboden voor iedereen behalve voor die officials die een specifieke functie uitoefenen.
- 63.2.2** De equipes mogen 10 minuten voor hun starttijd het Parc Fermé betreden.
- 63.3 DUWEN VAN WAGENS IN HET PARC FERMÉ**
Uitsluitend de dienstdoende officials, *andere equipes* en/of de leden van de equipe mogen een deelnemende auto duwen binnen een Parc Fermé.
- 63.4 BESCHERMKLEDEN**
Beschermkleden voor de auto mogen niet worden gebruikt.
- 63.5 REPARATIES IN HET PARC FERMÉ**
- 63.5.1** Indien de technisch commissarissen vaststellen dat een auto in een staat verkeert die de veiligheid in gevaar kan brengen, mag deze auto na toestemming van het Hoofd Technische Commissarissen in het bijzijn van een technisch commissaris worden gerepareerd in het Parc Fermé. Eén teamlid mag de reparatie of uitwisseling van FIA gehomologeerde veiligheid items conform Annex J (bijv. gordels, brandblusser) uitvoeren.
- 63.5.2** Na voorafgaande toestemming van de Wedstrijdleader en onder toezicht van een bevoegde official of technisch commissaris mag een equipe in het Parc Fermé de ruit(en) vervangen, zo nodig met hulp van maximaal 3 personen.

- 63.5.3** Als de tijd benodigd voor het bovengenoemde herstelwerkzaamheden leiden tot een vertraging t.o.v. de geplande starttijd, zal aan de equipe een nieuwe starttijd worden gegeven. De tijdsstraf voor de vertraging is 1 minuut per minuut of gedeelte van een minuut.
- 63.7** **PARC FERMÉ NA HET EIND VAN DE RALLY**
Tracking systemen en on-board camera's mogen uitsluitend na toestemming van het Hoofd Technische Commissie worden verwijderd uit de auto's onder toezicht van de dienstdoende officials.
- 63.8** **TECHNISCHE CONTROLE**
Er kan een technische controle in een Parc Fermé worden uitgevoerd worden door de technisch commissarissen in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van het team.

KLASSEMENTEN & ADMINISTRATIEVE EISEN NA DE RALLY

64 KLASSEMENTEN

64.1 VASTSTELLEN VAN DE KLASSEMENTEN

De klassamenten worden bepaald door de tijden behaald op de klassementsproeven, de tijdsstraffen opgelopen tijdens routesecties en alle andere in tijd uitgedrukte straffen bij elkaar op te tellen.

64.2 PUBLICATIE VAN DE KLASSEMENTEN

Tijdens de rally worden de volgende klassamenten gepubliceerd:

- 64.2.1** Officieuze tussenstanden: worden tijdens de rally *gepubliceerd zoals omschreven in het Bijzonder Reglement.*
- 64.2.2** Officieus klassement: worden gepubliceerd aan het einde van een etappe, *zoals omschreven in het Bijzonder Reglement.*
- 64.2.3** Officieel eindklassement: wordt door de organisatie gepubliceerd aan het einde van de rally, *zoals omschreven in het Bijzonder Reglement.*
- 64.2.4** Definitief eindklassement: goedgekeurd door de Sportcommissarissen.
- 64.2.6** *Elk klassement moet de tijden per klassementsproef en totaal vermelden.*
- 64.2.7** *Een officieel eindklassement wordt, behoudens protesten 30 minuten na deze publicatie én na goedkeuring door de Sportcommissarissen definitief. Reken-, lees- en/of schrijffouten van rekenkamer en/of officials mogen gedurende deze periode door de wedstrijdleider worden gecorrigeerd zonder dat dit verlenging van deze periode tot gevolg heeft.*
- 64.3** **EX AEQUO**
- 64.3.2** In een 'ex aequo'-situatie in een rally wordt de equipe die de beste tijd op de eerste klassementsproef heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit niet voldoende is voor een beslissing, zullen de tijden van de 2e, 3e, 4e, enz. klassementsproeven in aanmerking worden genomen.

65 PROTESTEN EN BEROEPEN

65.1 INDIENEN VAN EEN PROTEST OF BEROEP

Elk protest en/of beroep moet volgens de bepalingen van de CSI-artikel 13 en 15 worden ingediend en conform de bepalingen van het KNAF Reglementenboek.

Bij rally's moet een protest met betrekking tot de conformiteit van een auto binnen 30 minuten na aankomst van de laatste deelnemer bij de laatste tijdcontrole worden ingediend.

Bij shortrally's, waar na de finish geen Parc Fermé wordt ingericht, moet een protest met betrekking tot de conformiteit van een auto worden ingediend voor de geplande tijd van de 1^e deelnemer op de tijdcontrole van de laatste klassementsproef.

65.2 PROTESTWAARBORG SOM

De protestwaarborgsom is beschreven in het KNAF Reglementenboek – Reglement Protesten.

65.3 WAARBORG

Indien het protest de demontage en montage van delen van de auto vereist, moet de indiener van het protest een additionele waarborgsom betalen zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement van de rally of bepaald door de Sportcommissarissen op voorstel van het Hoofd Technisch Commissarissen. Deze aanvullende waarborg moet cash betaald worden binnen 1 uur aan de organisator. Anders wordt het protest als niet ontvankelijk verklaard.

65.4 KOSTEN

65.4.1 De kosten die gemaakt moeten worden voor de dé- en montage en voor het transport van de auto zal betaald moeten worden door de indiener van het protest wanneer het protest ongegrond is of door de deelnemer tegen wie het protest is ingediend wanneer het toegewezen wordt.

65.4.2 Indien het protest ongegrond blijkt en de kosten veroorzaakt door het protest (onderzoek, transport, enz.) hoger zijn dan de waarborgsom, zal het verschil door de indiener van het protest moeten worden betaald. Als de kosten lager zijn, zal het verschil aan hem worden terugbetaald.

65.5 BEROEP

Deelnemers kunnen tegen beslissingen in beroep gaan volgens de bepalingen in artikel 15 van de CSI en conform de bepalingen van het KNAF Reglementenboek.

Het beroepsgeld is beschreven in het KNAF Reglementenboek – Reglement Beroepen

SAMENVATTING STRAFFEN**69 STRAFFEN****69.1 START WEIGEREN**

Artikel: Omschrijving:

18.2 Weigeren montage data-informatie-opname systemen en/of voertuig volgsystemen

21.2.4 Competitors Signing-On formulier niet ondertekend

24.1 Inschrijfgeld niet betaald

34.2.2 Snelheidsovertreding tijdens het verkennen: 3e overtreding

40.2 Meer dan 15 minuten te laat bij start van de rally

Bijlage XI Auto voldoet niet aan de milieuvoorschriften

Bl. XIII-0.6 Ontbreken technisch paspoort (Groep S);

Bl. XIII-0.7 Auto niet conform technisch paspoort en/of auto niet conform Bijlage XIII.

69.2 DISKWALIFICATIE

Artikel: Omschrijving:

12.4.3 4^e overtreding maximum snelheid

19.3.3 Ontbreken tijdregistratie bij een tijdcontrole op de tijdkaart

33 Weigering eindkeuring

33.1 Auto niet in Parc Fermé geplaatst

34.1.5 Rijden op openbare weg op minder dan 4 wielen

34.2.2 Snelheidsovertreding tijdens het verkennen: 3e overtreding

34.3.4 Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 4e overtreding

40.2 Meer dan 15 minuten te laat aan start sectie

53.1.1 Niet dragen helm, incl. HRF systeem of riemen niet vast

53.1.1 Niet dragen brandvertragende kleding: 2e overtreding

57.1 Service- en milieuvoorschriften: 2e overtreding

61.4 Meevoeren brandbare stoffen

Bijlage XI Auto voldoet niet aan de milieuvoorschriften

Bl. XII-4.4 Niet voldoen aan specificatie voor GEM Fuel

Bl. XIII-0.6 Ontbreken technisch paspoort (Groep S);

Bl. XIII-5.1 Overtreding max. vermogen (Groep S)

69.3 TIJDSTRAF (WEDSTRIJDTIJD)

Artikel: Omschrijving:

12.4.3 1e overtreding maximum snelheid op klassementsproef bijzondere groepen

12.4.3 2e overtreding maximum snelheid op klassementsproef bijzondere groepen

16.1.1 Motorwissel tussen technische keuring en 1e tijdcontrole

34.2.2 1e Snelheidsovertreding tijdens het verkennen

34.2.2. 2e Snelheidsovertreding tijdens verkennen

34.3.4 Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 2e overtreding

34.3.4 Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 3e overtreding

35.4.7 niet correct werkende datalogger 3e en meer overtreding (per kalenderjaar)

40.2 Start van rally, etappe of sectie: voor elke minuut of deel van minuut te laat

44.2.10 Tijdcontroles: voor elke minuut of deel van minuut te laat

Bestraffing:

tijdstraf

tijdstraf

5 minuten

tijdstraf

2 minuten

2 minuten

5 minuten

5 minuten

10 seconden

0 seconden

44.2.10	Tijdcontroles: voor elke minuut of deel van minuut te vroeg	1 minuut
48.4.1	Start vertraagd door equipe: voor elke minuut of deel van minuut te laat	1 minuut
48.6	Valse start: 1e overtreding	10 seconden
48.6	Valse start: 2e overtreding	1 minuut
48.6	Valse start: 3e overtreding	3 minuten
49.3.2	Ronde te weinig in rondkoers: rijtijd snelste deelnemer in klasse:	+5 minuten
53.1.1	Niet dragen brandvertragende kleding: 1e overtreding	1 minuut
54.2.1	Herstart van een etappe bij Rally 2 Systeem, per gemiste klassemingsproef: snelste rijtijd in zijn klasse	+10 minuten
54.2.3	Finishcontrole van een etappe gemist bij Rally 2 Systeem	+10 minuten

69.4 BOETE

Artikel:	Omschrijving:	Bestrafing:
29.4.5	Ontbreken reclame, per gedeelte (geldstraf) een zijde: 50% verschil inschrijfgeld met/zonder extra reclame vermeerderd met € 50,- twee zijden: 100% verschil inschrijfgeld met/zonder extra reclame vermeerderd met € 100,-	
34.3.4	Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 1e overtreding, maximaal	€ 250,-
35.4.7	niet correct werkende datalogger 2e overtreding (per kalenderjaar)	€ 200,-
Bl. XII-4.2	Niet (op tijd) en/of niet volledig aanmelden gebruik biobrandstof	€ 250,-

69.5 ANDER INGRIJPEN TER BESLISSING AAN DE WEDSTRIJDLEIDER

Artikel:	Omschrijving:	
34.3.4	Verkeersregels: 1e overtreding	
35.4.7	niet correct werkende datalogger 1e overtreding (per kalenderjaar)	waarschuwing
49.3.3	Bij afwijkingen van het SRR, met name bij afwijkingen van de route (o.a. missen chicane, afsnijden bocht)	tijdsstraf: 2* behaalde tijdvoordeel
52	Toekennen passende rijtijd na onderbreking klassemingsproef	
Algemeen	Kleine technische afwijkingen van de auto	tijdsstraf
Algemeen	Kleine overtredingen van artikelen in het SRR (bijv. 40.1.3)	tijdsstraf

69.6 TER BESLISSING AAN DE SPORTCOMMISSARISSEN

12.4.3	3e overtreding maximum snelheid op klassemingsproef bijzondere groepen
18.2	Inbreuk werking/gebruik tracking systeem
32.2.4	gewijzigde merktekens
34.3.4	Verkeersregels: 2e overtreding
48.6	valse start: 4e en volgende overtreding
53.5.3	niet opvolgen rode vlag
57.1	Service- en milieuvoorschriften: 1e overtreding

2020 STANDAARD REGLEMENT RALLY - BIJLAGEN

BIJLAGE I STANDAARD CONTROLEBORDEN

Soort Controle	CONTROLE GEBIED (diameter of bord > 55 cm)		
	⇒ rijrichting van de rally GELE BORDEN Begin Controlegebied	⇒ rijrichting van de rally RODE BORDEN Verplicht Stoppen	⇒ BEIGE BORDEN Einde Controlegebied
ROUTE CONTROLE	 25 m min	 5 m min	
TUJD CONTROLE	 25 m min	 5 m min	
TC SERVICE IN	 5 m	 5 m	
TC SERVICE UIT	 5 m	 5 m	
TC HERGROEPERING	 5 m	 5 m  5 m	
TC EN KP START	 25 m min	 50-200 m  10-25 m	
KP EINDE	 100 m	 100-300 m  5 m min	
ANDERE FIA STANDAARD RALLY BORDEN (diameter of bord > 55 cm)			
	WITTE SYMBOLEN OP GELE ACHTERGROND *)	WITTE OF BLAUWE SYMBOLEN OP BLAUWE OF WITTE ACHTERGROND *)	
TANKZONE			
SERVICE TERREIN			
RADIO POST	 100 m	 RP	
STANDPLAATS AMBULANCE	 100 m	 SA	

Afstanden moeten zo goed als praktisch mogelijk worden toegepast.

*) Voorgaande kleuren/uitvoering van deze borden mogen worden gebruikt totdat vervanging noodzakelijk is.

BIJLAGE II STANDAARD DOCUMENTEN**1. Bijzonder Reglement**

Iedere rally moet een Bijzonder Reglement publiceren (artikel 20 van de Code Sportif International (CSI)).

Een elektronische versie van het Bijzonder Reglement moet verstuurd worden naar **het BSR** volgens het gestelde in het SRR, zie bijlage IX artikel 19.4.1.

INHOUD

(Voor volledige detaillering zie aan organisatie verstrekt standaard Bijzonder Reglement 2020)

1. **Introductie**
2. **Organisatie**
3. **Programma (in chronologische volgorde op data en tijden), locatie gegevens indien noodzakelijk.**
4. **Inschrijvingen**
5. **Verzekering**
6. **Reclame en Identificatie**
7. **Banden**
8. **Brandstof**
9. **Verkenning**
10. **Documentencontrole**
11. **Technische keuring, verzegeling en markering**
12. **Aanvullende kenmerken van de rally**
13. **Herkenning van officials**
14. **Prijzen**
15. **Eindkeuring**

BIJLAGE 1	TIJDSHEMA
BIJLAGE 2	Verkenning schema
BIJLAGE 3	Namen en foto's Contact Persoon Rijders en hun aanwezigheidsindeling
BIJLAGE 4	Reclame

2. Bulletins

Bulletins zijn gedefinieerd in SRR art 2.2.

Bulletins kunnen worden uitgegeven door:

- *Het BSR ter wijziging, verduidelijking of aanvulling van het SRR.*
- De organisator tot het begin **van de documenten controle** ter wijziging, verduidelijking of aanvulling van het Bijzonder Reglement of wijziging van het tijdschema of het verkenschema.
of
- De Sportcommissarissen, tijdens de wedstrijd.
Bulletins betrekking hebbend op wijzigingen van het tijdschema, *het routeboek en een vertraging in het tijdstip van de uitgifte van het officiële eindklassement* mogen door de wedstrijdleider worden uitgegeven.

Bulletins moeten zijn genummerd en de datum en tijdstip van uitgifte moet worden vermeld. Deze bulletins moeten op geel papier gedrukt worden en gepubliceerd worden op het elektronische publicatiebord en het officiële publicatiebord.

Wanneer mogelijk worden deelnemers elektronisch op de hoogte gebracht van de publicatie van een bulletin.

De deelnemer (of een lid van de equipe) moet de ontvangst door een handtekening bevestigen, tenzij dit tijdens de rally feitelijk onmogelijk is.

Een Bulletin mag alleen worden gepubliceerd na goedkeuring van het BSR en de KNAF of indien uitgegeven door de Sportcommissarissen.

3. Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking)

Het basis idee is om alle papierwerk voor de rally in één document te verzamelen, zowel voor pers, officials als deelnemers. Publicatie als elektronisch document op de website minimaal 3 weken voor de start van de rally. Optioneel is voor de organisatie om een geprinte versie uit te geven. Andere vormen van publicatie zijn ook toegestaan, maar niet aanbevolen.

*) BR: deel vermeld in Bijzonder Reglement

INHOUD RALLYGIDS (of elke andere vorm van bekendmaking)			
Art	Titels en subtitels	BR*	RG
1	Introductie en welkom Introductie van organisatie "Dit document heeft geen reglementaire werking, alleen ter informatie"		X X
2	Contact detail informatie a) Permanent Secretariaat gegevens postadres, tel- en faxnummer e-mailadres en website hoofdofficials andere officials / contactpersonen b) Rallycentrumgegevens adres, tel- en faxnummer openingsuren c) Media contact gegevens	X X X X X X X X	X X
4	Inschrijfdetails Kampioenschappen waarvoor de rally telt Inschrijfgelden	X X	
5	Serviceterrein Informatie over serviceterrein(en): faciliteiten Afmeting service plek		X X X
11	Hotels / Accommodaties Overzicht van hotels en andere accommodaties		X
13	Technische Keuringen Datum, locatie, tijdstip Geluidskeuring Uitgifte en inleveren tracking systemen Eindkeuring	X X X X	
15	Start procedure Programma en instructies	X	
16	Finish procedure Programma en instructies	X	
19	Toegangsbewijzen Omschrijving van alle toegangsbewijzen, entreekaarten voor personen en auto's		X

Bijlagen rallygids

Opm.: Formaat bijlage ter bepaling van de organisator

Titels	BR	RG
Tijdschema('s)		
Alle etappes	X	
Verkenning schema's	X	
Overzichtskaarten (A4 formaat)		
Overzichtskaart per etappe met gebiedsaanduiding van de klassementsproeven		X
Routeboeken of overzichtskaart		X

Rallycentrum, technische keuringen, serviceterrein, tankzones, hergroeperingen, Parc Fermé(s)		
Tekeningen		
Serviceterrein – indeling		X
Andere noodzakelijke overzichten		X
Inbouw Tracking Systeem		X
Bedieningsinstructie Tracking Systeem		
NL		X
UK (indien van toepassing)		X

4. Tijdschema – voorbeeld van de lay-out

Etappe 1 / Leg 1				Vrijdag / Friday 1..- .. - 20..		
TC	Locatie / Location	Afst / Dist KP / SS	Afst / Dist route / liason	Tot afst / dist	Streeftijd Target time	1e auto 1st car
0	Start leg 1 (podium - service out)					19:01
FUEL 1	Distance to next refuel	20.00	56.00	76.00		
1	Stage 1		25.00	25.00	00:28	19:29
SS 1	Special Stage 1	5.00			00:03	19:32
2	Stage 2		8.00	13.00	00:17	19:49
SS 2	Special Stage 2	7.00			00:03	19:52
3	Stage 3		17.00	24.00	00:28	20:20
SS 3	Special Stage 3	8.00			00:03	20:23
3A	Service in		6.00	14.00	00:16	20:39
	Service A				00:30	
3B	Service out					21:09
FUEL 2	Distance to next refuel	13.00	36.50	49.50		
3C	Regrouping in		6.00	6.00	00:08	21:17
3D	Regrouping out				Max 0:15	21:32
4	Stage 4		0.50	0.50	00:03	21:35
SS 4	Special Stage 4	8.00			00:03	21:38
5	Stage 5		25.00	33.00	00:36	22:14
SS 5	Special Stage 5	5.00			00:03	22:17
5A	Service in		1.00	6.00	00:07	22:24
	Service B				00:45	
5B	Service out					23:09
5C	Finish leg 1 (parc ferme in)		2.00	2.00	00:04	23:13
Leg 1 total		33.00	90.50	123.50		

Etappe 2 / Leg 2				Zaterdag / Saturday .. - .. - 20..		
5D	Restart leg 2 (parc ferme out)					10:01
5E	Service in		2.00	2.00	00:06	10:07
	Service C				00:15	
5F	Service out (podium)					10:22
FUEL 3	Distance to next refuel	30.00	58.00	88.00		
6	Stage 6		24.00	24.00	00:26	10:48
SS 6	Special stage 6	11.00			00:03	10:51
7	Stage 7		0.50	11.50	00:15	11:06
SS 7	Special stage 7	8.00			00:03	11:09
8	Stage 8		0.50	8.5	00:10	11:19
SS 8	Special stage 8	11.00			00:03	11:22
8A	Regrouping in		32.00	43.00	00:44	12:06
8B	Regrouping out				Max 0:20	12:26
8C	Service in		1.00	1.00	00:03	12:29
	Service D				00:30	
8D	Service out (podium)					12:59
FUEL 4	Distance to next refuel	30.00	27.00	57.00		
9	Stage 9		24.00	24.00	00:26	13:25
SS 9	Special stage 9	11.00			00:03	13:28
10	Stage 10		0.50	11.50	00:15	13:43
SS 10	Special stage 10	8.00			00:03	13:46
11	Stage 11		0.50	8.5	00:10	13:56
SS 11	Special stage 11	11.00			00:03	13:59
11A	Parc Ferme in		2.00	13.00	00:08	14:07
Leg 2 total		60.00	87.00	147.00		

Total Rally				
	KP / SS	Route	Total	%
Etappe 1 / Leg 1 - 5 KP / SS	33.00	90.50	123.50	26.7%
Etappe 2 / Leg 2 - 6 KP / SS	60.00	87.00	147.00	40.8%
Total - 11 KP / SS	93.00	177.50	270.50	34.4%

Opmerkingen:

- Kaders welke een bezoek aan het serviceterrein (en indien van toepassing een remote service) aanduiden moeten gekaderd worden met een dikke zwarte lijn. Wanneer in kleur geprint opgevuld met een lichtblauwe kleur.
- Kaders welke een hergroepering of andere TC activiteiten laten zien, moeten gekaderd worden met een zwarte dunne lijn en zonder opvulleur.
- Kaders welke een tankmogelijkheid (-zone) laten zien, moeten gekaderd worden met een zwarte dunne lijn en opgevuld met geel.
- Kaders welke het einde van een etappe en/of totalen laten zien, moeten gekaderd zijn met een zwarte dunne lijn en een lichtgrijze opvulleur.
- Alle bezoeken aan het serviceterrein worden genummerd met de letters A, B, C etc.
- TC 0 is altijd de start van het competitieve deel van een rally.
- Markeer de sectie aanduiding aan de rechterzijde van het schema.

5. Routeboek

1. ALGEMENE BEPALINGEN

- Eén routeboek voor de gehele rally of verschillende routeboeken per etappe zijn toegestaan. Als er meerdere boeken worden gebruikt, moet eenduidig kunnen worden vastgesteld voor welke etappe het boek geldt;
- Het routeboek moet formaat A5 zijn. Het routeboek moet 'staand' gedrukt worden en aan de linkerzijde met een metalen spiraal of vergelijkend sterk materiaal, dat het openen van 360 graden toestaat, ingebonden worden;
- De pagina's worden dubbelzijdig gedrukt mits de dikte van het papier 80 gr. of meer bedraagt;
- Het routeboek moet op wit papier gedrukt worden. Het is niet nodig om het verschil tussen de routesecties en klassementsproeven door middel van gekleurd papier aan te geven. Dit verschil moet door middel van schaduw in de kolom 'Richting' (Direction) aangegeven worden;
- De koptekst moet Engels en/of Nederlands zijn;
- De toegestane rijtijd voor iedere routesectie moet vermeld worden in uren en minuten;
- Er mogen niet meer dan 6 bol/pijl situaties per pagina;
- Alle pagina's moeten genummerd zijn zodat het routeboek gecontroleerd kan worden op compleetheid.
- *De klassementsproef postnummers dienen te worden vermeld in de toelichting van de situatieschets, waarbij de postnummering gelijk dient te zijn aan de postnummering in het Veiligheidsplan.*

2. EERSTE PAGINA'S

- Elk routeboek moet een separate pagina, voorafgaand aan de pagina's met de route, bevatten waarop de ongevallenprocedure wordt uitgelegd en:
 - Een lijst met ziekenhuizen / medische hulpposten;
 - Telefoonnummers van het Wedstrijdsecretariaat (Rally control) en de Hulpverleningsdiensten;
- Een legenda met de gebruikte symbolen moet voorin het routeboek opgenomen worden;
- Instructies voor kalibratie van de tripmeter moeten aangegeven worden;
- Het volledige tijdschema moet worden opgenomen;

3. INSTRUCTIE PAGINA'S

Wanneer een routesectie geheel identiek is, dan mag terugverwezen worden naar één sectie in het routeboek. Elk paginahoofd dient de verschillende TC, KP en sectie nummers aan te geven. Indien er ook maar een minimaal verschil is in twee passages mogen de routesecties niet gecombineerd worden.

- Elk routeboek moet tenminste 1 overzicht van het serviceterrein bevatten. Herhaling van dit overzicht is niet nodig tenzij de locatie van een tijdcontrole wijzigt;
- Overzichten van een Remote Service of een separate Tankzone moeten worden toegevoegd (indien van toepassing);
- Elke routesectie of start van een klassementsproef begint op een nieuwe pagina. Na de Stopfinish van een klassementsproef kan doorgedaan worden met de routesectie (zie voorbeeld);
- Wanneer de afstand tussen twee situaties korter is dan 200 meter kan de horizontale lijn tussen de situaties worden weggelaten;
- Een kaartfragment van elke klassementsproef moet vermelden:
 - de schaal;
 - de 'Noordpijl';
 - de eventuele alternatieve route(s);
 - de start, finish en hulpvoertuigen;
- Foto's of tekeningen van de locaties van de controles moeten bij voorkeur opgenomen worden in het routeboek;

- Alle hulpvoertuigen en ambulancelocaties moeten vermeld worden door middel van het betreffende symbool;
- Wegnummers zullen vermeld worden, waar relevant;
- Verschil in de dikte van de bol-pijl moet het verschil van hoofd- en bijwegen aangeven (dus niet van de te volgen richting);
- Tussen de kolommen 'Richting' en 'Informatie' moet een zwarte smalle kolom aan gebracht worden, wanneer het wegdek onverhard is en moet blanco gelaten worden wanneer het wegdek verhard is;
- De afstand, in meters, tussen de Tijdcontrole en de Start van de klassemmentsproef moet in het 'Informatie' vak vermeld worden.

4. LAATSTE PAGINA'S

- Alternatieve routes van klassemmentsproeven moeten worden getoond als een aparte deel op gekleurd papier;
- *Neutrale routes moeten ook worden getoond als een apart deel op andere kleur papier;*
- Overige formulieren:
 - Opgave formulier



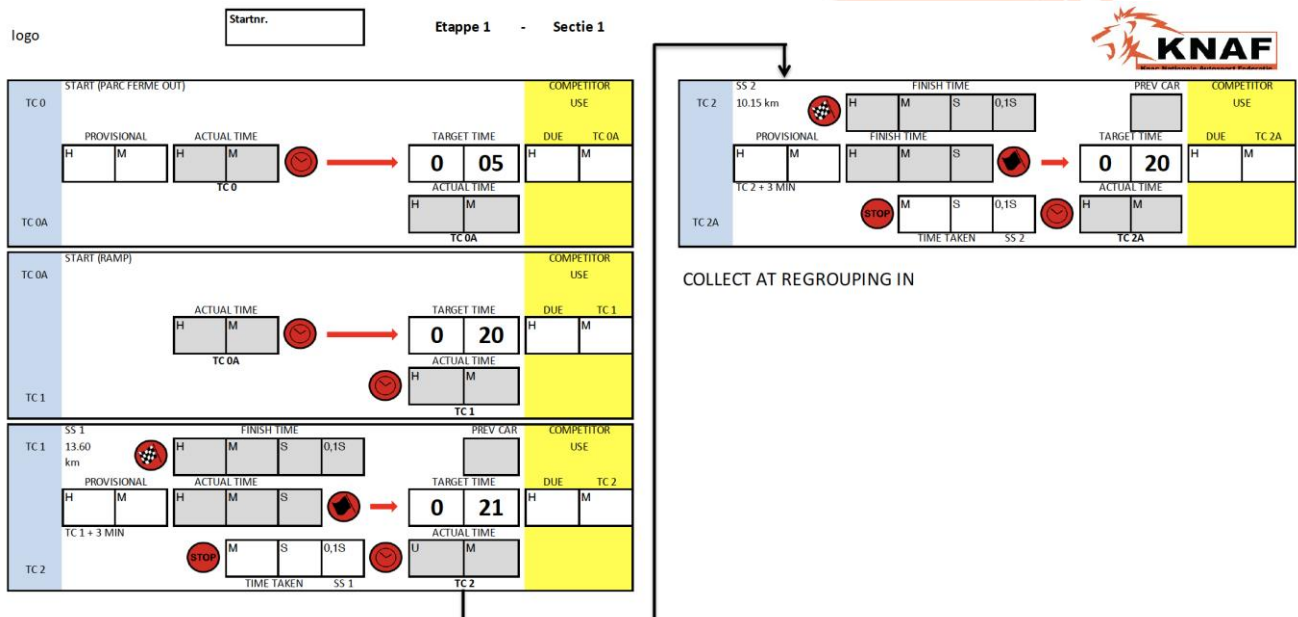
6. Tijdkaart

1. ALGEMEEN

- Een tijdkaart geldt voor 1 sectie;
- De ideale rijtijd voor het afleggen van de afstand van de routesectie moet vermeld staan op de tijdkaart;
- Uren en minuten worden weergegeven als 00:01 – 24:00, alleen volledige minuten worden geteld;
- De tijdkaarten worden uitgereikt en ingenomen bij voorkeur aan het eind van een secties. Gebruikte tijdkaarten komen dan beschikbaar voor controle van de rijtijden etc.

2. UITVOERING

- Zie ook het onderstaande voorbeeld;
- De middelste kolom moet ingevuld worden door de officials en de rechter kolom (Competitor use) is voor gebruik door de deelnemer;
- “Prev Car” is optioneel en kan worden gebruikt ten behoeve van een veiligheidscheck. Wanneer het wordt gebruikt, dient het onder de “provisional start time” geplaatst te worden;
- Afmeting: 9.9 cm x 21 cm (3 tijdkaarten uit één A4 pagina) of 11 cm x 18.5 cm;
- Grootte invulvlakken: 1 cm;
- Tijdkaart moet bij voorkeur i.v.m. weersomstandigheden op extra zwaar papier gedrukt worden (180 gr, niet glad). Een alternatief kan zijn is een dubbel gevouwen tijdkaart (22 x 18.5 cm);
- Wanneer er veel TC 's op een tijdkaart voorkomen mag een dubbelzijdige print worden toegepast;
- De kleur van de tijdkaart is vrij. De organisator mag de kleuren van een sponsor gebruiken, verschillende kleuren per sectie of eenvoudig grijs en zwart.



8. Deelnemerslijst

1. CONCEPT DEELNEMERSLIJST

Na het sluiten van de inschrijving zoals vermeld in het Bijzonder Reglement, zal de organisator een concept deelnemerslijst op de website van de rally publiceren.

2. DEELNEMERSLIJST

De deelnemerslijst moet tenminste bevatten:

- Startnummer
- Deelnemer naam
- Rijder en Navigator namen en nationaliteiten (conform hun licenties)
- Merk en type van de ingeschreven auto
- Klasse en groep van de ingeschreven auto

9. Startlijst & Klassementen van de Rally

INTRODUCTIE:

Startlijsten en klassementen mogen vroeger worden gepubliceerd dan in het Bijzonder Reglement of een Bulletin is aangegeven. Echter de tijden op de lijsten MOETEN ALTIJD conform de gepubliceerde tijden in het Bijzonder Reglement of Bulletin zijn. Als de publicatie vertraagd is, zal de Wedstrijdleader een mededeling doen met de nieuwe geplande publicatie tijd.

2. START & ETAPPE 1 / SECTIE 1

Startlijst voor etappe 1

- Opgemaakt na documentencontrole en technische keuring;
- Getekend door de wedstrijdleader na goedkeuring van de Sportcommissarissen en gepubliceerd conform de tijd in het Bijzonder Reglement.
- Geeft de starttijden van alle deelnemers

3. IEDERE ETAPPE VAN DE RALLY (NIET DE LAATSTE)

a) Onofficieel klassement na de laatste KP

Opgesteld voor bestudering door de Sportcommissarissen, ongetekend.

b) Startlijst voor de volgende etappe

Opgesteld door de wedstrijdleader, de Sportcommissarissen mogen herplaatsen.

- Getekend door de wedstrijdleader en gepubliceerd conform de tijd in het Bijzonder Reglement
- In de startlijst opgenomen de **uitgevallen deelnemers die zich niet hebben afgemeld.**
- Voetnoot: "Afhankelijk van herkeuring deelnemers **die herstarten conform Art. 55.**

c) Officieus klassement aan het eind van de etappe

Getekend door de wedstrijdleader

Opgemaakt nadat alle tijdstraffen bekend zijn

3. FINISH VAN DE RALLY

d) Officieel eindklassement

- Opgenomen in het klassement alle deelnemers die gefinisht zijn.
- Getekend door de wedstrijdleader na goedkeuring van de Sportcommissarissen en gepubliceerd conform de tijd in het Bijzonder Reglement. *Voetnoot (indien van toepassing):*
 - 'Afhankelijk van de uitkomst van de keuring(en)'
 - 'Afhankelijk van de uitkomst van beslissing Sportcommissarissen m.b.t. deelnemer nr. ...'

e) Definitief eindklassement

Opgenomen in het klassement alle deelnemers die gestart zijn in de rally:

- alle deelnemers die gefinisht zijn,
- alle uitgevallen deelnemers aangegeven met "DNF",
- **alle deelnemers door de wedstrijdleader uit het klassement gehaald, aangegeven met "DNC",**
- alle gediskwalificeerde deelnemers, aangegeven met "DIS"
- Getekend door de Sportcommissarissen en gepubliceerd nadat de eindkeuring is afgerond. *Voetnoot (indien van toepassing):*
 - 'Afhankelijk van de uitkomst van de benzinemonsters van equipe nr.'
 - 'Afhankelijk van de uitkomst van de uitgebreide eindkeuring van equipe nr.'

- 'Afhankelijk van de uitkomst van het beroep, ingediend door deelnemer nr.....'
- 'Afhankelijk van de uitkomst van dopingcontrole van equipe nr.'



10. Vrijwaringsclausule**VRIJWARINGSCLAUSULE**

Door ondertekening van deze Vrijwaringsclausule verklaren de deelnemer en beide leden van de equipe (hierna - individueel en gezamenlijk - te noemen: "ik" en/of "de deelnemer") bekend te zijn en akkoord te gaan met de volgende (vrijwaring)clausule:

"Ik heb kennisgenomen van de KNAF-reglementen, waaronder het KNAF Reglementenboek, het Standaard Reglement Rally en het Bijzonder Reglement van het evenement waarvoor is ingeschreven (hierna: "het evenement") en verklaar deze te zullen naleven.

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

Ik ben me ervan bewust van het feit, dat deelneming aan het evenement, zowel voor de deelnemer als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt, welke risico's door de deelnemer worden aanvaard.

De KNAF, haar sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen, verkenningen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens de KNAF. De deelnemer verklaart dat hij/zij de KNAF, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan het evenement geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen.

Indien het evenement een rally betreft, verklaar ik dat het gebruik van de hieraan deelnemende auto is verzekerd, zoals bij de Wet verplicht, geldig is voor die delen van het evenement die plaatsvinden op de openbare weg. Ik verklaar tevens dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs en/of een geldige rijders licentie bezit, zal deze niet als rijder deelnemen aan het evenement en verklaren de rijder en de navigator aldus niet te zullen wisselen van functie".

Indien een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet de vrijwaringsclausule medeondertekend worden door zijn wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

STARTNUMMER / COMPETITION NUMBER:

Naam+handtekening DEELNEMER
Name+signature COMPETITOR

Naam+handtekening RIJDER
Name+signature DRIVER

Naam+handtekening WETTELIJKE VERTEGENWOORDIGER / GEMACHTIGDE
Name+signature LEGAL REPRESENTATIVE / AUTHORISED PERSON

COMPETITORS' SIGNING-ON SHEET.

By signing this Competitors' Signing On Sheet Competitor and both members of the team (hereinafter - called - individually and collectively, the "I" and / or "the participant") to be aware and agree to the following (safeguarding) clause:

"I have taken notice of the KNAF regulations, including the KNAF Reglementenboek, the Standard Regulations Rally and the Supplementary Regulations of the event in which has been entered (hereinafter "the event") and agree to abide by these.

I certify that I am physically and mentally healthy and am capable to participate.

I am aware of the fact that participation in the event, both for the participants and third parties, as well as his / her goods, and / or property of third parties, involves risks for damages - personal injury, property damage and including consequential damage - which risks are accepted by the participant.

The KNAF, her Section Boards, its organizers and its employees, promoters, circuit employees, board members and officials accept no liability for any damage that the participant in connection with participation in training, reconnaissance and / or races suffer, unless the damage is due to intent or gross negligence on behalf of the KNAF. The participant declares that he / she will not hold the KNAF, neither the above mentioned persons or entities, liable for any damage, tangible or intangible, in connection with participation in the event, including personal injury by him / her.

If the event is a rally, I declare that the car used in the event is insured, as required by Law, and is valid for that part of the event taking place on public roads. I also declare that I am holder of a valid driver's license. In case the navigator has no valid driver's license and / or a valid driver license, he /she will not participate in the event as a driver and thus the driver and navigator declare not to change function."

If a member of the team is under 18 years of age, this Competitors' Signing-on sheet shall also be countersigned by the legal representative or a person authorized by the legal representative by submitting a written authorization of the ASN "Parent-child" license holder.

TELEFOON NOODNUMMER/ EMERGENCY PHONE NUMBER

Naam+handtekening NAVIGATOR
Name+signature NAVIGATOR

Plaats en datum:
Location and date:

BIJLAGE III VEILIGHEID

Onderstaande is een uittreksel van Annex H (Recommendation for the supervision of the road and emergency services) van de CSI, als richtlijn voor organisatoren. De complete tekst is op de FIA-website te vinden.

Artikel 5 van Annex H: Rally**INHOUD:**

- 5.1 ALGEMEEN**
- 5.2 VEILIGHEIDSPAN EN ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN**
- 5.3 OMSCHRIJVING VAN DE MEDISCHE EN ANDERE HULPVERLENINGSVOERTUIGEN**
- 5.4 VEILIGHEID VAN HET PUBLIEK**
- 5.5 VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS**
- 5.6 ONGEVALLEN RAPPORTAGE**

5.1 ALGEMEEN

De volgende aanbevelingen moeten worden gerespecteerd, maar behoeven niet te worden opgenomen in het Bijzonder Reglement van de rally.

Elke organisator wordt aangemoedigd om aanvullende maatregelen te introduceren om de veiligheid van publiek en deelnemers te bevorderen.

De wedstrijdleader is uiteindelijk verantwoordelijk voor het toepassen van de aanbevelingen.

De te nemen veiligheidsmaatregelen staan beschreven in het Basis Veiligheidsplan van de KNAF.

De KNAF wijst voor elke wedstrijd een of meerdere Veiligheidsfunctionarissen aan.

5.2 VEILIGHEIDSPAN EN ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN**5.2.1 Een Veiligheidsplan moet opgesteld worden met tenminste de volgende inhoud:**

- Locatie van het rallycentrum (rally control)
- De namen en telefoonnummers van de diverse verantwoordelijke personen:
 - KNAF Veiligheidsfunctionaris,
 - Wedstrijdleader en zijn vervanger/assistenten,
 - Hoofd Veiligheid,
 - Hoofd Medische dienst,
 - Proevenchef van klassementsproef.
- De adressen en telefoonnummers van de verschillende veiligheidshulpdiensten in het gebied:
 - Politie,
 - Ziekenhuizen,
 - Medische eerste hulpdiensten,
 - Brandweer,
 - Bergingsdiensten,
 - Rode Kruis (of gelijkwaardig).
- Het totale tijdschema en de routes van de rally in detail.
- Het veiligheidsplan moet voor elke klassementsproef een lijst bevatten met alle hoofdverantwoordelijken op de proef, de hulpdiensten, telefoonnummers etc. en een detail kaart van de klassementsproef.
- De organisator en de wedstrijdleader moeten zorgdragen voor een alternatieve route voor elke klassementsproef, die gebruikt wordt als de proef geneutraliseerd wordt.

5.2.2 Het veiligheidsplan moet onderstaande onderwerpen tenminste bevatten:

- veiligheid van toeschouwers;
- veiligheid van equipes;
- veiligheid van officials van de rally.

en geeft aan:

- exacte locaties van de hulpverleningsvoertuigen;
- instructies voor het verlenen van hulp (interventies);
- evacuatie routes;
- Ziekenhuizen (vooraf ingelicht), die gebruikt gaan worden in geval van calamiteiten.

5.2.3 In elk geval moet met de lokale overheden contact zijn geweest omtrent de rally. Zij moeten (incl. de ziekenhuizen) uiterlijk 15 dagen voor de rally schriftelijk zijn geïnformeerd.

5.2.4 Hoofd veiligheid

De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het Bijzonder Reglement van de rally. Hij/zij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan. Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend in contact met rally control, het Hoofd Medische dienst en de start van elke klassemmentsproef (telefoon of mobilfoon).

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

5.2.5 Proevenchef of assistent proevenchef

Op elke klassemmentsproef zal een *Proevenchef en een assistent Proevenchef* aanwezig zijn.

Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend in contact met rally control, het Hoofd Medische dienst en *de proefbemanning*.

Hij/zij is verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassemmentsproef en moet zorgdragen dat de klassemmentsproef opgebouwd is volgens het veiligheidsplan, *voordat de 000-auto op de proef komt*.

5.2.7 Officials

De organisator moet er zeker van zijn dat officials, die hun taak uitoefenen, zichzelf niet in een gevaarlijke situatie kunnen brengen.

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

Hiervoor moeten officials in het bezit zijn van een geldige KNAF official licentie.

De officials zijn als volgt herkenbaar:

- Proevenchef: rood "Stage Commander" hes,
- Controlepost-official: geel "KNAF Marshal" hes,
- Baanpost-official: geel "KNAF Marshal" hes
- Technisch Commissaris: zwart "KNAF Scrutineer" hes.
- Contactpersoon Rijders: rood "Contactpersoon Rijders" hes,
- Media: witte hes (als publiek behandelen)
groene hes (let op hun veiligheid!)

5.3 BESCHRIJVING VAN DE MEDISCHE VOORZIENINGEN EN HULPVERLENINGSVOERTUIGEN

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

Hulpverlening voorzieningen geheel overeenkomstig de eisen gesteld in het in het Basis Veiligheidsplan van de KNAF.

5.4 VEILIGHEID VAN TOESCHOUWERS

De hoogste prioriteit van het Veiligheidsplan is om de veiligheid van toeschouwers te garanderen. De volgende maatregelen zijn verplicht voor alle rally's.

5.4.1 Voorlichtingsfilm

n.v.t.

5.4.2 Controle van toeschouwers

- a) Maatregelen zoals omschreven in artikel 5.4.5 moeten worden genomen om toeschouwers te waarschuwen en daar waar nodig zeker stellen dat toeschouwers uit gevaarlijke plaatsen worden verwijderd.
- b) Alle gevaarlijke gebieden moeten zijn aangegeven in het veiligheidsplan. De organisatie, met hulp van politie en/of andere autoriteiten, moeten de gevaarlijke gebieden in overeenstemming met het veiligheidsplan aangeven, ruim voordat het publiek aanwezig is.
- c) De wedstrijdleider moet rekening houden met de aanbevelingen van de hoofd veiligheid, de bemanning van de voorrij-auto's en de KNAF-veiligheidsfunctionaris, om zeker te zijn dat een klassemmentsproef wordt geneutraliseerd als er gevaarlijke situaties zijn ontstaan.
- d) Als er grote aantallen toeschouwers worden verwacht op een klassemmentsproef, dan moeten voldoende maatregelen worden getroffen. *Een publiekspunt zou hier moeten worden ingericht.*
- e) Voorkomen moet worden dat toeschouwers langs de weg van de klassemmentsproef gaan lopen zolang de klassemmentsproef verreden wordt (na de 0-auto en voor de passage van de sluit auto).
- f) Een veiligheidsinstructie moet gegeven worden bij de toegangen tot de klassemmentsproef, *in die gevallen wanneer entree geheven wordt*, maar moet in ieder geval opgenomen worden in de 'Publieksinformatie'.
- g) Officials moeten in voldoende mate aanwezig zijn om de veiligheid van toeschouwers te kunnen garanderen.
- h) Officials moeten een duidelijk herkenbaar jack dragen met het woord "KNAF MARSHAL".
- i) Klassemmentsproeven moeten zodanig gesitueerd worden dat het verplaatsen van toeschouwers ontmoedigd wordt.
- j) *Toegang op klassemmentsproeven voor publiek zou bij voorkeur alleen in publiekspunten moeten zijn.*
- k) *Publiekspunten moeten aangegeven worden met hekken of tape, zoals beschreven in het veiligheidsplan.*
- l) *Verboden gebieden moeten met waarschuwingsborden zijn aangegeven.*

m) Toegangswegen voor hulpdiensten zouden bij voorkeur door politie en/of verkeerbegeleiders bewaakt moeten worden vanaf het kruispunt met doorgaande openbare wegen.

n) Alle toegangswegen zouden met speciale informatieborden moeten worden voorzien.

5.4.3 Brandstof bijvullen en Service.

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

5.4.4 Veiligheidsauto's en Organisatieauto's.

*Alle veiligheidsauto's, zowel KNAF Veiligheidsauto, 000, 00 en sluitauto worden aangeduid met **Veiligheidsauto's**. Alleen de laatste organisatie auto (0-auto) heeft een enkele 0 als nummer. Alle andere auto's worden benoemd als **Organisatie auto's**.*

- a) *Alle veiligheidsauto's moeten duidelijk zichtbaar zijn en alle inzittenden moeten duidelijk herkenbaar zijn als zij buiten de auto zijn.*
- b) *Alle auto's moeten voorzien zijn van communicatie met de andere veiligheidsauto's en met rally control/wedstrijdleider.*
- c) *Alle veiligheidsauto's moeten met een gematigde snelheid over de route van de klassemensproeven rijden. Op geen enkel moment mag een veiligheidsauto gereden worden op een manier die bewoners, officials of publiek in gevaar brengt.*
- d) *Veiligheidsauto's mogen alleen gebruik maken van routeboeken, door de organisatie verstrekt. (Er mag geen gebruik worden gemaakt van pace-notes).*
- e) *Veiligheidsauto's moeten hun tijdschema aanhouden en eventueel aanpassen bij vertragingen in de rally.*
- f) *De 00-auto moet uitgerust zijn met een rood gekleurd zwaailicht en een sirene. De 0-auto moet uitgerust zijn met een oranje zwaailicht en een sirene. Aanbevolen wordt de -0-auto uit te rusten met een videocamera om de condities van elke klassemensproef gedurende de passage van deze auto vast te leggen. De opnames blijven eigendom van de organisator.*
- g) *Elke organisator moet tenminste twee veiligheidsauto's (nummer -000-, -00)- en een 0-auto inzetten.*
- h) *Elke auto moet met een plaat (36 x 50 cm) op de motorkap en de twee voorportieren uitgerust zijn. Op deze platen moet het woord 'SAFETY' en het van toepassing zijnde nummer 000 of 00.*
- i) *De veiligheidsauto's moeten op een snelheid rijden dat toestaat dat de veiligheid goed worden gecontroleerd. Zij moeten kunnen stoppen om aandachtsgebieden op te lossen waar nodig.*

5.4.4.1 Veiligheidsauto's 000 / 00

- a) *De 000 en 00 zouden auto's moeten zijn geschikt voor hun functie en voor de gebruikte wegen.*
- b) *De inzittenden mogen geen wedstrijdkleding en helmen dragen.*
- c) *De bestuurders moeten een behoorlijke ervaring hebben en één van de inzittenden moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficiale licentie.*
- d) *De auto moet verbinding hebben met de andere veiligheidsauto's en rally control en werken als een team in het opvolgen van kwesties rondom publieksveiligheid.*
- e) *De auto's moeten worden uitgerust met het tracking systeem.*
- f) *De 00-auto moet ook tijd klokken controleren en erop toezien dat tijdkaarten correct worden ingevuld*

5.4.4.2 0-auto

- a) *De 0-auto dient te voldoen aan de eisen van het SRR, toegelaten auto's en de auto dient ter keuring te worden aangeboden.*
- b) *De inzittenden moeten voldoen aan dezelfde eisen als alle andere deelnemers, bijv. zij moeten kleding en helmen dragen conform het gestelde in het SRR.*
- c) *De 0-auto behoeft niet van de proef te zijn op het moment dat de 1^e deelnemers start, maar mag de deelnemers op geen enkele wijze hinderen.*
- d) *De deelnemers in de 0-auto's moeten een behoorlijke ervaring hebben, zij moeten op de hoogte zijn van alle relevante reglementen en het gestelde in het Veiligheidsplan. Beide bestuurders dienen minimaal over een geldige Rally EU- licenties te beschikken.*
- e) *Een prioriteitsrijder of een bestuurder die uitgevallen is, mag niet de 0-auto besturen*
- f) *De 0-auto dient gebruik te maken van routeboeken, door de organisatie verstrekt. De bemanning moeten te allen tijde de Wedstrijdleider op de hoogte houden van de onvolkomenheden op de klassemensproeven.*
- g) *Eventueel kan na goedkeur van het BSR een andere type 0-auto toegestaan worden.*

5.4.4.3 Sluitauto

- a) *Elke organisator moet een veiligheidsauto (Sluitauto / Sweeper Car) gebruiken die na de laatste deelnemer over de klassemensproeven rijdt. Deze auto moet van een plaat (36 x 50 cm) op de motorkap en de twee voorportieren met een geblokte vlag en van een groen gekleurd zwaailicht voorzien zijn.*
- b) *Eén inzittende moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficiale licentie.*

5.4.4.4 X-auto

- a) Uitsluitend na de -00-auto, maar voor de 0-auto, mogen bij de start van de klassementsproeven maximaal 2 organisatieauto's (zgn. X-auto's) vertrekken, die op **nagenoeg** volle snelheid over de klassementsproeven rijden.
- b) De X-auto en zijn bestuurder moeten volledig doen aan de voorschriften van het SRR.
- De auto dient te voldoen aan de eisen van het SRR, toegelaten auto's,
 - **De X-auto moet uitgerust zijn met een oranje zwaailicht en een sirene**
 - De bestuurder dient zich te melden bij de documenten controle
 - **De auto moeten worden uitgerust met het tracking systeem.**
 - De bijrijder/gast dient een vrijwaringsclausule getekend te hebben
 - De auto dient minimaal W.A. verzekerd te zijn,
 - De bestuurder dient minimaal over een geldige Rally EU/Nationale Rijder Licentie te beschikken,
 - De auto dient ter keuring te worden aangeboden.
 - Voor de bestuurder geldt kleding en helmen conform het gestelde in het SRR.
 - Voor de bijrijder/gast geldt brandwerende bovenkleding (geen schoenen) en een helm (inclusief FHR) conform SRR en dient minimaal **18** jaar oud te zijn.

5.4.4.5 Algemeen

- a) De volgorde van de organisatieauto's is:
- 000- auto: 75 minuten voor eerste deelnemer.
 - KNAF Veiligheidsauto: 60 minuten voor de eerste deelnemer.
 - Publieksinformatie auto: 30 minuten voor de eerste deelnemer.
 - 00- auto: 20 minuten voor de eerste deelnemer.
 - X- auto (max. 2 stuks): circa 10 minuten voor de eerste deelnemer.
 - 0- auto: 5 minuten voor de eerste deelnemer.

5.4.5 Informatie.

Informatie voor toeschouwers zal op verschillende manieren verspreid kunnen worden:

- schrijvende pers, gesproken verslaglegging en TV;
- posters;
- waarschuwborden,
- distributie van folders;
- programmaboek en/of rallykrant,
- passage van Infoauto's

Infoauto's (Course Information Cars), uitgerust met geluidsapparatuur moeten *minimaal 30 minuten* voor de start van de eerste deelnemer over alle klassementsproeven rijden om de toeschouwers te waarschuwen.

5.4.6 Medische voorzieningen

Medische voorzieningen t.b.v. het publiek zijn benodigd, met name op het serviceterrein. Verantwoordelijk hiervoor is Hoofd Medische Dienst, ook als de service door een andere organisatie wordt geleverd.

Minimaal 2 duidelijk herkenbare personen met een geldig EHBO-diploma.

5.5 VEILIGHEID VAN DEELNEMERS

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

Hulpverlening voorzieningen geheel overeenkomstig de eisen gesteld in het Veiligheidsplan van de organisatie, goedgekeurd door de KNAF veiligheidsfunctionaris en volgens de normen van het Basis Veiligheidsplan van de KNAF.

5.5.1 Veiligheidsvoorzieningen

- a) Bij de start van elke klassementsproef:
- een bergingsvoertuig of takelwagen;
 - een ambulance;
 - 2 x (minimum) 4 kg brandblussers;
 - geschikte apparatuur om contact te houden met de *Proevenchef*.
- De genoemde voertuigen moeten bij voorkeur na de start gesitueerd worden in het zicht van de start op maximaal 150 m afstand. Eventueel moet de start locatie zelf gecorrigeerd worden om aan bovenstaande te voldoen.
- b) Op tussenliggende punten op de proef (zie onder):
- een bergingsvoertuig of takelwagen;
 - een ambulance;
 - geschikte apparatuur om contact te houden met de *Proevenchef*.

Het aantal tussenliggende punten wordt bepaald door de aard, de lengte en de moeilijkheidsgraad van de klassemmentsproef. Het is in ieder geval verplicht op klassemmentsproeven langer dan 15 km (*geldt niet voor rondkoersen*).

Het aantal en de locatie van de tussenliggende punten moet bepaald worden op basis van aanbevolen rijtijd van start tot het eerste tussenliggende punt en tussen eventueel extra punten en het laatste punt en de finish, waarbij de rijtijd maximaal 10 minuten is.

Zowel bij de start als bij de tussenliggende punten moeten de voertuigen direct toegang te hebben tot de klassemmentsproef en moeten in een veilige locatie geplaatst worden.

- c) Bij de stopfinish van elke klassemmentsproef:

- 2 x (minimum) 4kg brandblussers.

Een klassemmentsproef mag niet starten of herstarten tenzij de hierboven beschreven hulpverleningsvoertuigen weer aanwezig zijn.

5.5.2 Inzet hulpverleningsvoertuigen

- 5.5.2.1 Alle inzet van de hulpverleningsvoertuigen worden door *de proevenchef* geïnitieerd, waarbij de wedstrijdleader en het Hoofd Medische Dienst direct geïnformeerd moeten worden.

5.5.3 Evacuatie

- Een evacuatie route moet voor elke klassemmentsproef worden gemaakt en in het veiligheidsplan worden opgenomen (kaart of beschrijving)
- De ziekenhuizen in de directe omgeving moeten zijn geïnformeerd.
- Op welke manier dan ook het vervoer wordt uitgevoerd, bij een ernstige verwonding moet de juiste medische hulpverlener aanwezig blijven tot in het ziekenhuis.

5.5.4 Preventiemaatregelen (Signalering en bewegwijzering)

5.5.4.1 Aanduiding van klassemmentsproeven

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

- hoofd- en doorgaande wegen of elke weg waar verkeer verwacht kan worden, moet afgesloten en bewaakt worden door een official, politie of andere autoriteit.
- korte niet-doorgaande wegen (bijv. naar boerderijen) moeten afgesloten worden, al dan niet door een hek of met lint. Aan het afzethak of lint moet een mededeling aangebracht zijn met betrekking tot het verloop van de rally en het mogelijke gevaar.

Het is de verantwoordelijkheid van de veiligheidsauto's om te controleren of de juiste afzettingen aanwezig zijn en de proevenchef en rally-control te informeren over tekortkomingen, die opgelost moeten worden voor de start van de klassemmentsproef.

5.5.4.2 Officialposten moeten ingericht worden langs de route om:

- toeschouwers buiten verboden gebieden te houden met behulp van borden, dranghekken of touwen, afzetlint, fluitjes.
- voor zover mogelijk equipes waarschuwen voor gevaarlijke situaties, bijv. door het gebruik van de gele vlag.
- *bij mogelijk gevaarlijke punten langs de route te kunnen beschikken over één of meerdere goedgekeurde brandblussers (geadviseerd wordt 1 brandblusser per kilometer).*

5.5.4.3 Vlagsignalen

Rode vlag

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

- Een rode vlag moet beschikbaar zijn op elke radio post voorzien van een FIA bord.
- De rode vlag mag uitsluitend gebruikt worden door een official met marshal veiligheidsjack. Het tijdstip en de tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten geregistreerd worden en aan de Wedstrijdleader worden doorgegeven.
- De locaties van de rode vlag moet in het routeboek worden aangegeven, zodat deelnemers dit in hun pace notes kunnen opnemen.*
- Bij het tonen van een rode vlag moet de rijder direct snelheid verminderen en deze aanzienlijk verlaagde snelheid tot het eind van de klassemmentsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van officials of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op diverse radio posten voor het incident getoond. *De rode vlag kan vergezeld worden door een rode LED lamp.* Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd.

Gele vlag

Officials en/of het tracking systeem kunnen met gele vlaggen equipes opmerkzaam maken op gevaarlijke situaties. Een gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie:

- *stilstaande of langzaam rijdende auto op route,*
- *geheel of gedeeltelijke blokkering van de route,*
- *hulpvoertuigen op de proef.*

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

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

Een eventuele ambulance langs de klassemmentsproef moet altijd bij een radiopost staan. **Een extra bord (medical – kruis op een bord met blauwe achtergrond).** Bovendien moet dan een medical waarschuwbord op 100 meter voor de radiopost geplaatst worden, symbool zwart op gele achtergrond.

5.5.4.5 Het volgen van de auto's (tracken) moet worden gedaan op het rally hoofdkwartier.

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

5.5.4.6 Indien incidenten gebeuren met publiek dan moeten de officials samenwerken met de publieke diensten, zoals beschreven in het veiligheidsplan door alle incidenten door te geven aan de *Proevenchef*.

5.5.5 VEILIGHEIDSMATREGELEN TE NEMEN DOOR DEELNEMERS

a) In ieder deelnemende auto moet een gevarendriehoek aanwezig zijn welke, in geval de auto stopt op een klassemmentsproef, door een van de leden van de equipe duidelijk zichtbaar tenminste 50 meter voor de auto geplaatst moet worden om de volgende rijders te waarschuwen. Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet, kan een straf worden opgelegd door de sportcommissarissen.

De gevarendriehoek moet ook geplaatst worden wanneer de auto naast de weg staat.

b) Elk routeboek moet een pagina bevatten waarop de ongevallenprocedure wordt uitgelegd. Daarin moet zijn opgenomen de instructies in geval van een incident waarbij publiek betrokken is.

c) Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerd waarschuwingsteken op A3-formaat in de deelnemende auto te hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.

d) *Wanneer een deelnemer opgeeft, moet hij de organisator informeren*

Alle deelnemers die niet meer kunnen deelnemen aan de rally zijn verplicht hun tijdkaart zo snel mogelijk bij de dichtstbijzijnde controle post in te leveren

5.6 ONGEVALLEN RAPPORTAGE.

5.6.1 Wanneer een rijder, die deelneemt in een rally, betrokken is bij een ongeval waarbij een toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, *moet de betrokken bestuurder op de locatie van het ongeval blijven.*

5.6.2 Ongevallen onderzoek

Elk ongeval met een fatale of serieuze verwonding, moet gerapporteerd worden aan het KNAF Bestuur, die op zijn beurt de FIA moet inlichten.

5.7 HOOFDPIJLEN EN WAARSCHUWINGSPIJLEN

Op klassemmentsproeven wordt de route aangegeven met pijlen, hierbij worden uitsluitend hoofdpijlen gebruikt. Deze pijlen worden in elk geval geplaatst bij samenkomsten van wegen waar van rijrichting moet worden veranderd; zij geven de richting aan die daar moet worden gevolgd.

Samenkomsten van wegen zonder richtingsverandering en bochten in de weg worden dus in principe niet met pijlen aangegeven.

Bij de richtingsverandering geeft één in het verlengde van de oorspronkelijke rijrichting geplaatste hoofdpijl de plaats van de richtingsverandering aan.

Indien een deel van de klassemmentsproef meer dan eenmaal moet worden gereden (rondkoers), geven op de hoofdpijlen aangebrachte nummers de in de verschillende ronden aan te houden richting aan.

Een chicane wordt aangegeven door twee naast elkaar geplaatste hoofdpijlen op de tweede barrière, die de richting van de chicane aangeven.

Ter plaatste van een moeilijke of gevaarlijke doorgang worden oranjekeurige waarschuwingspijlen aangebracht. Deze pijlen wijzen met de punt omlaag en staan aan weerszijden van de weg.

Equipes kunnen zich nooit beroepen op het ontbreken of in verkeerde richting wijzen van pijlen; voor de route van de klassemmentsproeven blijven de bol-pijl situatieschetsen in het routeboek bepalend.

BIJLAGE V BANDENREGLEMENT**Asfaltbanden**

- 2.** *Banden moeten:*
 - toegestaan zijn voor weggebruik in de EU
 en
 - voldoen aan onderstaande artikelen.

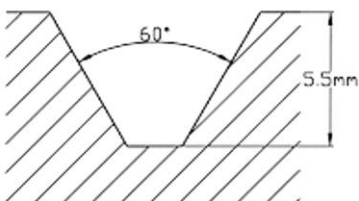
2.1 Alle banden moeten voldoen aan de reglementen voor autosport.

2.2 Het profiel moet fabrieksmatig zijn aangebracht (gegoten).

2.3 Controle vlak:

Breedte wiel/band	Lengte x Breedte	Oppervlak	17% regel	21.5% regel
samenstel	mm x mm	mm ²	mm ²	mm ²
tussen 8.5" en 9"	170 x 140	23800	4046	4998
tussen 8" en 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733
tussen 7.5" en 8"	148 x 140	20720	3522	4351
tussen 7" en 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175
tussen 6.5" en 7"	133 x 140	18620	3165	3910
kleiner dan 6.5"	124 x 140	17360	2951	3646

- 2.4** In het controle vlak moet het oppervlak van de groeven, tenminste 5.5 mm diep, een maximale hoek van 60° en 2 mm breed, tenminste 17% van het totale oppervlak zijn.



- 2.5** In het controle vlak moet het oppervlak van de groeven, tenminste 1.8 mm diep, een maximale hoek van 60° en 2 mm breed, tenminste 21.5% bedragen van het totale oppervlak zijn

2.6 De som van de breedte van de groeven in het controlevlak, gemeten in de breedte, moet tenminste 16 mm zijn.

2.7 De blokjes (bruggen) moeten worden gezien als deel van de groef als deze minder dan 2 mm zijn.

2.9 Te allen tijde tijdens de rally mag de profieldiepte van de banden onder de auto niet minder zijn dan 1.6 mm over tenminste 3 kwart van het profielpatroon. De bandenleverancier moet zichtbare markeringen hebben aangebracht.

2.11 Naast de in bovenstaande artikel 2 genoemde profiel bepalingen mag te alle tijden gereden worden met banden met ECE of E markering.

BIJLAGE IX ORGANISATIE VOORSCHRIFTEN

De volgende artikelen zijn alleen voor organisatoren en hebben geen reglementaire waarde voor deelnemers.

Echter organisatoren moeten de artikelen van Bijlage IX wel opvolgen.

De nummering van de artikelen verwijst naar het SRR.

De veiligheidsvoorschriften, zoals opgenomen in het “Basisdocument Veiligheid Nationale (short)rally's” dienen als basis voor het veiligheidsplan van de rally.

KENMERKEN VAN RALLY'S**10.4 KLASSEMENTSPOEVEN**

10.4.1. De gemiddelde snelheid op routesecties wordt bepaald door de organisator, maar moet altijd voldoen aan de wettelijke bepalingen. De maximale gemiddelde snelheid op verbindingsroutes is 60 km/uur, e.e.a. afhankelijk van de plaatselijk geldende wettelijk toegestane maximum snelheden.

10.4.2 De minimale lengte van een KP is 2 km. Dezelfde KP mag in zijn geheel en onveranderd niet meer dan 3 maal worden gebruikt.

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

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

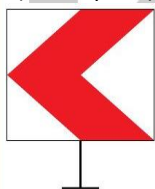
10.4.5 Indien delen van een klassemensproef in dezelfde sectie van een etappe nogmaals in een andere klassemensproef worden opgenomen, moet voorafgaand aan de rally toestemming worden verkregen van het BSR.

10.4.6 Het verkennen van klassemensproeven wordt als een veiligheidsfactor beschouwd.

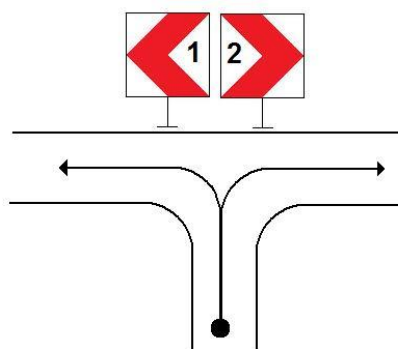
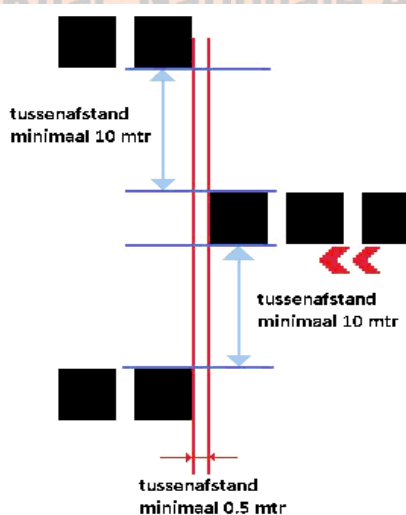
Tijdens de verkenning moeten TC, Start, FF en SF worden aangegeven middels markeringen of borden. Tevens moeten chicanes en bochtafzettingen aanwezig zijn dan wel op de weg gemarkeerd zijn.

10.4.7 Pijlen en voorbeelden:**HOOFDPIJL**

links of rechts wijzend
(rood op wit)

**WAARSCHUWINGSPIJL**

punt omlaag (oranje)
gevaarlijke passage

**CHICANE RONDKOERS****10.5 ALGEMEEN**

De geschiktheid van de klassemensproeven in een rally is de verantwoordelijkheid van de organisator, die wegen moet vermijden die niet voldoen aan de reglementen en aanbevelingen. Veiligheid is een belangrijk element bij het selecteren van de proeven. De route en het tijdschema moeten zo veel mogelijk rekening houden met mogelijke verkeersproblemen en het vermijden van passage van dichtbevolkte gebieden.

OFFICIALS**11 OFFICIALS EN AFGEVAARDIGDEN****11.2 AFGEVAARDIGDEN KNAF****11.2.6 BSR OBSERVER**

De auto van de BSR Observer moet van een aanduiding “BSR Observer” worden voorzien.

11.4 TOEGANG TOT DE KLASSEMENTSPROEVEN

De Observer en sportcommissarissen mogen over de klassementsproeven rijden tot uiterlijk 30 minuten voor de start van de 0-auto. Wanneer de 0-auto op hen inloopt terwijl zij nog op de route van een klassementsproef zijn, moeten zij stoppen, hun auto parkeren en wachten tot de passage van de sluitauto, voordat zij verder mogen.

11.5 SAMENSTELLING WEDSTRIJDLEIDING

11.5.1 De wedstrijdleiding bestaat uit een college van minimaal 2 wedstrijdleiders.

11.5.2 Er moet minimaal 1 wedstrijdleader A in de wedstrijdleiding zitten.

19 STANDAARD DOCUMENTEN**19.1 Logo's**

19.1.1 De naam en het logo van de rally en het officiële logo van de KNAF moeten bovenaan alle officiële documenten staan. Het rally logo moet bij voorkeur links staan en het KNAF-logo rechts.

19.1.2 In het geval van een kampioenschap sponsor dan moet ook dit logo en/of naam worden meegenomen.

19.4 BIJZONDER REGLEMENT

19.4.1 Een elektronische versie van het concept Bijzonder Reglement en tijdschema moet tenminste 4 weken voor de openingsdatum van de inschrijvingen worden gestuurd naar de BSR-secretaris. (rally@knaf.nl)

19.4.2 Binnen 2 weken zal de Cie. Reglementen de organisator informeren omtrent noodzakelijke wijzigingen en het BSR-goedkeuringsnummer afgeven en het Bijzonder Reglement voor een Permit nummer naar het KNAF Federatiebureau doorsturen.

19.4.3 Het Bijzonder Reglement moet voldoen aan Bijlage II – 1 en gepubliceerd worden op de officiële rally website tenminste op de openingsdatum van de inschrijvingen.

19.5 VEILIGHEIDSPLAN

Het concept van het veiligheidsplan moet tenminste 8 (acht) weken voor de start aan de KNAF Veiligheidsfunctio- naris gezonden worden.

20 KNAF PERMITNUMMER

Voordat de KNAF een permit nummer afgeeft zal het Bijzonder Reglement worden gecontroleerd.

20.1 Bijzonder Reglement

Zie Bijlage II

31 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START

31.3 Voor de bepaling van de tijdsduur van de technische keuring kan worden gerekend met 4 minuten per auto, waarbij tevens niet tegelijkertijd alleen maar turbo en R5 auto's aan de keuring aangeboden moeten worden.

31.4 Het is sterk aanbevolen om in het tijdschema rekening te houden met het bieden van de mogelijkheid aan de Technisch Commissarissen om voor de start van de etappe een preventieve controle te kunnen uitvoeren op veiligheid van de equipes.

33 EINDKEURING**33.5 EIND PARC FERME - ALGEMEEN****33.5.1 OPENING**

Na het verlopen van de technische protest termijn, kan de Wedstrijdleader het Parc Fermé openen, zelfs wanneer de eindkeuring nog plaatsvindt.

33.5.2 BESCHIKBARE TIJD VOOR EINDKEURING

De beschikbare tijd voor de voor de eindkeuring aangewezen auto's moet minimaal 30 minuten zijn vanaf aankomst van de auto's bij de eindkeuring.

BIJLAGE XI MILIEUVOORSCHRIFTEN

Onverminderd het bepaalde in het KNAF RB gelden bij rally's de volgende aanvullende milieuvorschriften:

- 1 Deelnemers aan een rally moeten zich voortdurend bewust zijn van de effecten van de rally op de omgeving en het milieu. Zij moeten er naar streven nadelige effecten binnen de grenzen van het redelijke zo veel mogelijk te voorkomen.
- 2 Het geluidsniveau als bedoeld in artikel 2 van het AMR mag de 100 dB(A) niet overschrijden; norm 95 dB(A) plus tolerantie 2 dB(A) plus tolerantie meetcondities 3 dB(A).
Tijdens de meting van het geluidsniveau van een stilstaande auto moet worden voldaan aan de voorwaarden genoemd in AMR art. 3 'Alle overige vormen van autosport'.
- 3 Het gebruik van een originele of een gehomologeerde uitlaatgaskatalysator, vermeld in de homologatie, is verplicht voor auto's ingedeeld in groep R, N en A, alsmede groep H. Indien de homologatie niet voorziet in een uitlaatgaskatalysator is een universele heterogene katalysator(en) voor auto's ingedeeld in groep R, N, A, H en S, alsmede alle cups verplicht.
- 4 Serviceauto's moeten zijn voorzien van:
 - een stuk servicefolie (afdekzeil, vloerfolie, e.d.) van minimaal 3x3 m;
 - een opvangbak voor vloeistoffen van circa 50x50 cm met aftapvoorziening;
 - een opvangvoorziening voor brandstof, indien bij het tanken brandstof kan worden gemorst;
 - een container voor afvalvloeistoffen van tenminste 10 l inhoud en een afvalzak;
 - een goedgekeurde brandblusser met een inhoud van 6 kg ABC-poeder of een equivalent.
- 5 Op alle servicepunten moet de auto tijdens alle werkzaamheden aan de auto op servicefolie staan.
- 6 In alle gevallen, waarin de kans bestaat op het morsen van vloeistof, moet de opvangbak of een andere voorziening worden gebruikt.
- 7 Servicepunten moeten te allen tijde schoon worden achtergelaten. Afvalstoffen en alle andere onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de serviceauto worden meegenomen dan wel in de daarvoor op het servicepunt aanwezige afvalcontainers worden gedeponeerd.
Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, is de equipe verplicht dit aan de milieu-official dan wel rechtstreeks aan de wedstrijdleiding te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing bij noodreparaties buiten de servicepunten en op de klassementsproeven.
- 8 Het schoonspuiten van auto's is uitsluitend toegestaan op plaatsen die daarvoor door de organisatie zijn aangewezen.

KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie

BIJLAGE XII BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

In deze Bijlage worden de bijzondere technische voorschriften aangegeven voor:

- uit gehomologeerde auto's.
- Aanvullende technische eisen.
- Afwijkende voorschriften t.o.v. Annexe J van de CSI.

1 UIT GEHOMOLOGEEERDE AUTO'S, GROEP H**1.1 Toe te laten auto's**

Bij rally's in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groepen N/A/B waarvan de FIA-homologatie minimaal 8 jaar (voor 2020 dus: homologatie niet meer geldig in 2012).

Van de uit gehomologeerde groep B-auto's worden uitsluitend vierwiel aangedreven auto's t/m 1600 cc en tweewiel aangedreven auto's toegelaten tot 3 liter maximaal, voor motoren met 2 kleppen per cilinder en 2,5 liter maximaal, voor motoren met meer dan 2 kleppen per cilinder en een maximum van 6 cilinders. Waarbij de groepen als (H)A ingedeeld conform hun cilinderinhoud in de diverse groepen.

Bovendien worden auto's uit de voormalige groepen 1, 2, 3, en 4 t/m 3003 cc. Waarbij de groepen als (H)A ingedeeld conform hun cilinderinhoud in de diverse groepen.

De groepen N en A tot t/m 1300cc vervallen en worden ingedeeld in de groepen (H)N en (H)A t/m 1600 cc

1.2 Homologatie

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

Laatste jaar van homologatie en de betreffende Annex J zijn te vinden op de FIA Historic Database:

<https://historicdb.fia.com/regulations/period-appendix-j>

1.3 Turbo

In de groep -H-auto's zijn uitsluitend turbo's toegestaan waarvan de restrictor maten zijn toegelaten conform de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig.

1.4 Gewicht

Groep -H- auto's moeten voldoen aan het minimumgewicht zoals vastgelegd in de Annex J van de CSI in het laatste jaar van homologeren. Daarnaast moet het minimumgewicht van de auto met de equipe (rijder en navigator en de volledige uitrusting van rijder en navigator) voldoen aan het minimumgewicht plus 160 kg.

1.5 Veiligheid

Groep -H- auto's moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Annex J van de CSI (zie ook art. 3).

1.6 Klassenindeling

Zie artikel 4.2 van het SRR.

1.7 Extra bepaling

Groep -H- auto's, waar bepaalde met name mechanische onderdelen van de auto niet meer verkrijgbaar zijn en waar een vervangend onderdeel (niet gehomologeerd) beschikbaar is of waarvan bepaalde met name mechanische onderdelen onevenredig vaak stuk gaan en waar een vervangend onderdeel (niet gehomologeerd) beschikbaar is, geldt onderstaande bepaling:

Voor deze uitzonderlijke situaties kan het BSR vervangende onderdelen (niet vermogen verhogend) na een verzoek toestaan op basis van homologatienummer, waarbij dus afgeweken wordt van de originele homologatie. De bewijslast ligt bij de deelnemer/rijder.

Na een keuring door de Technische Commissie wordt deze toestemming vastgelegd in een nationale NL-VO-variant op de homologatie. Deze toestemming geldt alleen voor Nederlandse wedstrijden. Dit heeft geen wijziging van de groepindeling tot gevolg.

1.8 Groep CT – NL Historic

Groep H Auto's, waarvan het bouwjaar meer dan 25 jaar oud en de einddatum van de homologatie meer dan 15 jaar geleden, is mogen of:

- Deelnemen in de NL-groep Internationale homologatie (als groep H), of
- Deelnemen in de Groep NL Historic, waarbij de auto moet blijven voldoen aan de oorspronkelijke homologatie eisen.

Deze auto's worden ingedeeld in Groep CT. Alle bepalingen van in dit artikel 1 genoemde bepalingen van Groep H auto's zijn ook van toepassing op Groep CT auto's.

Voor de groep CT geldt wel dat er uitsluitend op banden mag worden gereden met een zogenaamde E-keur.

1.9 Groep H Auto's, waarvan het bouwjaar meer dan 25 jaar oud en de einddatum van de homologatie meer dan 25 jaar geleden is, moeten deelnemen in de Groep NL Historic, waarbij de auto moet blijven voldoen aan de oorspronkelijke homologatie eisen.

2 AANVULLENDE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

2.1 Camera in rallyauto

Zie SRR art. 65

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

3 UITZONDERINGEN/WIJZIGINGEN/ AANVULLINGEN OP HET ANNEXE J VOOR ALLE GROEPEN

3.0 Veiligheidstank FT3, FT3.5 en FT5;

In afwijking van wat gesteld wordt in de Annexe J van de FIA-artikel 253-14 (Brandstof Veiligheidstank) is voor Nederland het volgende van kracht:

GROEP R: Een veiligheidstank zoals bedoeld in Annexe J-artikel 253-14 is vanaf 1.1.2018 verplicht voor deelnemers in de gehomologeerde FIA GROEP R, die meedoen aan de FIA Benelux Trophy en aan de buitenlandse wedstrijden van het ONRK. Voor alle nationale rally en shortrally wedstrijden wordt de veiligheidstank NIET verplicht gesteld.

GROEP A en N: Een veiligheidstank zoals bedoeld in Annexe J-artikel 253-14 is vanaf 1.1.2018 verplicht voor deelnemers in de gehomologeerde FIA GROEP A en N, die meedoen aan de FIA Benelux Trophy en aan de buitenlandse wedstrijden van het ONRK. Voor alle nationale rally en shortrally wedstrijden wordt de veiligheidstank NIET verplicht gesteld.

Voor alle andere groepen zijn de regels voor Nederlandse rally's niet veranderd:

- Auto's uitgehomologeerd in groepen A en N,
- Auto's nationaal toegelaten in de groep S en C.
- De nieuwe groepen G en P worden in hun nieuwe reglement beschreven maar vallen eveneens onder de nationaal toegelaten groepen.

Voor alle auto's geldt dat ze de keuze hebben een aanbevolen veiligheidstank, zoals vastgelegd in de Annexe J-artikel 253-14 van 2016 en de standaard tankuitrusting

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

3.2 Artikel 255-5.1.8: het verbod om water te sproeien op de intercooler, alsook het verbod om water te spuiten in het inlaatspruitstuk vervalt (waterinjectie blijft toegestaan conform de voorwaarden in 2006).

3.3 Artikel 255-5.2.3: de eis tot het gebruik van uitsluitend mechanische differentiëlen vervalt (actieve differentiëlen mogen gebruikt worden conform de voorwaarden in 2005).

3.4 Artikel 254-6.3: schokdempers: Het verbod op het gebruik van lagers met rechtgeleiding (kogel omloopmoer) vervalt.

3.5 Artikel 251-2.3.5: uitlaatspruitstuk: Toevoegen aan artikel 2.3.5:

Katalysator voor benzine voertuigen:

Een van metaal vervaardigde behuizing die deel uitmaakt van het uitlaatsysteem. Het katalyseren geschiedt door een heterogene katalysator(en) die van vaste stoffen is (zijn) vervaardigd. De uitlaatgassen moeten te allen tijde de heterogene katalysator(en) passeren met het doel de koolmonoxide en onverbrande koolwaterstoffen uiteen te laten vallen in water en kooldioxide.

- 3.6 Artikel 252-3.6: uitlaatsysteem en demper:** Laatste alinea's vervangen door onderstaande tekst:
Alle auto's in alle groepen dienen te zijn uitgerust met een originele of gehomologeerde katalysator-uitlaat indien dit verplicht is in het land waarin zij zijn geregistreerd. Is dit geen verplichting is dan moet er een universele heterogene katalysatoruitlaat gemonteerd worden waarbij het uiteindelijk oppervlak van de heterogene katalysator vrij is.
Een uitzondering geldt voor een niet Nederlandse-, en/of voor Nederland kampioenschap ingeschreven, equipe met een auto uit een land waar geen katalysatoruitlaat verplicht is, in welk geval de katalysator mag worden weggelaten.
Een authentieke kopie van het homologatie document moet worden getoond aan de technisch commissarissen van de rally.
- 3.7 Artikel 251-2.6 Elektrisch systeem Koplamp (aanvulling):**
Een complete LED-unit telt als 1 voorwaarts stralend element als brandpunt een direct voorwaarts gerichte lichtgevende straal ten gevolge heeft. De units moeten zichtbaar, zonder demonteren, zijn voorzien van een E-keur.
- 3.8 Gemonteerde supplementaire koplampen (aanvulling op Annex J 254,255,256,260,261):**
Gemixte montage van gasontlading, conventionele en LED verlichting is toegestaan onder voorwaarde dat in gelijke paren van 2 of veelvoud daarvan wordt gemonteerd.
- 3.9 Controle en verzegelingen pop-off valve (R5)**
- 3.9.1** *Bij de keuring, vooraf aan de wedstrijd, mogen er 3 gehomologeerde pop-off valves ter controle aangeboden worden.*
Eén goedgekeurde pop-off valve wordt gemonteerd, in bijzijn van een technisch commissaris, en verzegeld op de motor.
- 3.9.2** *De technisch commissie registreert de goedgekeurde pop-off valves homologatienummer, de afslatdruk en het zegelnummer.*
- 3.9.3** *Gedurende de gehele rally kan er een controle plaats vinden op authenticiteit van de pop-off valve alsmede de verzegeling. Gedurende de gehele rally dienen deze intact te zijn en voldoen als in 3.9.2 vermeld staat.*
- 3.9.4** *Calamiteit, indien de pop-off valve tijdens de rally defect raakt mag deze vervangen worden door een andere goedgekeurde pop-off valve (mag van een andere deelnemer zijn, als 3.9.2 maar gerespecteerd wordt) Voor het verbreken van de verzegelingen dient het Hoofd Technische Keuring op de hoogte gebracht te zijn.*
De Technische commissie zal bij de eerste volgende service de gemonteerde pop-off valve controleren en opnieuw verzegelen. De defecte pop-off valve zal door de technische commissie ingenomen worden en later gecontroleerd worden. De klep is eigendom van de deelnemer en kan tijdens de eindkeuring worden opgehaald bij de technische commissie.
- 3.9.5** *De gemonteerde pop-off valve moet verzegeld blijven tot na afloop van de protesttijd.*
- 4 AANVULLENDE EISEN OP ANNEXE J (ART 252-9) VOOR GEBRUIK VAN BIOBRANDSTOF (GEM fuel) (van toepassing voor 2020).**
- 4.1** *Het is toegestaan aan rally's in Nederland deel te nemen en daarbij gebruik te maken van de biobrandstof GEM fuel. Deelnemers, die gebruik willen maken van deze biobrandstof, dienen te voldoen aan de bepalingen van art. 4.2 t/m 4.4.*
- 4.2** *In verband met het nog ontbreken van definitieve FIA-regelgeving voor het gebruik van deze brandstoffen is onderstaande bepaling voorlopig van kracht:*
Deelnemers die willen deelnemen met biobrandstof (GEM fuel) aan rally's in Nederland of aan buitenlandse rally's meetellend voor een Nederlands Kampioenschap, moeten dit bij de inschrijving aangeven op het inschrijfformulier. Te allen tijde moeten aankoopbonnen met vermelding van de naam van de leverancier getoond kunnen worden. Het niet correct inschrijven m.b.t. biobrandstof en het niet beschikbaar hebben van de aankoopbonnen zal worden bestraft met geldboete.
- 4.3 Verplichte aanpassingen voor gebruik van biobrandstof (GEM fuel)**
Teneinde veilig op biobrandstof te kunnen rijden zijn een aantal technische aanpassingen aan het brandstofsysteem van de auto verplicht.
- 1- De brandstoftank moet ofwel de originele stalen tank zijn, ofwel een FT3-1999 tank of beter. In het laatste geval moet de tank gecoat zijn door de fabrikant. Een bewijs van coating moet kunnen worden overlegd.*
 - 2- De vul hals van de tank moet gemaakt zijn van een materiaal wat bestendig is tegen GEM fuel staal dan wel speciaal voor GEM fuel geprepareerd materiaal.*
 - 3- Het wordt dringend geadviseerd om de brandstofpomp in de tank onder te brengen. Brandstofpompen moeten te allen tijde geschikt zijn voor biobrandstof. Voor pompen geplaatst buiten de tank moet de geschiktheid voor biobrandstof kunnen worden aangetoond middels documentatie.*

- 4- Brandstofleidingen moeten geschikt zijn voor GEM fuel.
- 5- De brandstofrail moet geschikt zijn voor GEM fuel.
- 6- De injectoren moeten geschikt zijn voor GEM fuel.
- 7- Alle overige delen van het brandstofsysteem moeten geschikt zijn voor GEM fuel. Er wordt met nadruk op gewezen dat er diverse onderdelen in het brandstofsysteem kunnen zijn die worden blootgesteld aan brandstof zonder dat daartoe directe aanleiding voor is. Denk hierbij aan de tankvlotter, afdichtringen etc.

Ter informatie:

De meeste handblussers, blussystemen en blusmiddelen volstaan voor gebruik met biobrandstof. Bij schuimblussers dient het blusmiddel voor alcohol geschikt te zijn middels een AR-AFFF (Alcohol Resistant Aqueous Film Forming Foam). Hieronder een overzicht van de gangbare blussystemen.

	FIA Approved	Blusmiddel	E85/GEM Fuel effective
AFFF	yes	Foam	mits AR-AFFF
FX G-TEC	yes	Gas	unknown
Viro3			
Zero 360			
Dry Powder	yes	Powder	Yes
CO2	unknown	CO2	Yes

De normale veiligheidsmaatregelen voor tanken, opvangen en afvoeren van brandstoffen volstaan voor gebruik van biobrandstoffen. De motorolie dient ook geschikt te zijn voor gebruik met biobrandstof. Normale smeerolie wordt afgebroken door het ethanol in de brandstof, en zal dus vaker dan normaal moeten worden ververs.

4.4 Specificatie van toegelaten biobrandstoffen

4.4.1 GEM Fuel

Het gebruik van GEM fuel is uitsluitend toegestaan, indien de brandstof wordt betrokken van een door het BSR erkende leverancier van dit type biobrandstof.

De brandstof moet tenminste voldoen aan onderstaande specificaties.

Property	Units	Min	Max	Test Method
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Density (at 15°C)	kg/m ³	760	800	ASTM D4052
Vapour pressure (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.005	EN 237
Manganese	g/L		0.001	ASTM D 3831
Oxidation stability	Minutes		360	EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		3.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Final Boiling Point	°C	163	178	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Ethanol + higher alcohols	% (V/V)	20	22	EN 13132 or 14517
Methanol	% (V/V)	41	43	EN 13132 or 14517
Ethers (5 or more C atoms)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Unleaded petrol as per Annex J art 252-9.1	% (V/V)	36	38	SGS SPI 648
Water	% (V/V)		0.3	EN 12937
Inorganic chloride	mg/L		4	EN 15484
Acidity	% (m/m)		0.005	EN 15491
(as acetic acid)	(mg/L)		40	
Oxygen Content	%Wt		33	

5 EXTRA TECHNISCHE PUNTEN, GEHOMOLOGEERDE AUTO'S N4(VR44)

Voor de gehomologeerde auto's groep N4 (VR44) geldt als extra nationale optie:

Sequentiële overbrenging in de versnellingsbak is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

- *de bediening moet mechanisch, geen verdere pneumatische of hydraulische hulpmiddelen zijn toegestaan.*
- *de overbrenging tussen schakelpook en versnellingsbak moet volledig uitgevoerd zijn d.m.v. kabel(s).*
- *het huis waarin de overbrenging zich bevindt mag vrij gekozen worden.*
- *de versnellingsbak-verhoudingen moeten standaard blijven, conform de homologatie, echter mag men de verhouding*
verdelen over maximaal 6 gangen.
- *Fabricaat van de versnellingsbak vrij*



BIJLAGE XIII GROEP S: ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN**0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 0.0** Vanaf 01-01-2020 worden geen nieuwe Groep S auto's meer toegelaten of gekeurd.
Tot 31-12-2021 kunnen bestaande Groep S auto's nog worden gekeurd voor wijzigingen binnen dit reglement.
- 0.1.** In Groep S worden uitsluitend tweewiel aangedreven auto's toegelaten, welke zijn voorzien van een type goedkeur afgegeven op of na 1 januari 1970 in één van de landen van de Europese Gemeenschap of direct daaraan gerelateerde landen en die minimaal 4 jaar niet meer in productie zijn en die voldoen aan alle regels zoals bepaald in dit reglement.
- 0.2.** Elke auto die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een Technisch Paspoort.
Het BSR zal op de website vroegtijdig aangeven waar en wanneer de voorkeuringen worden gehouden (voorafgaand aan en tijdens het seizoen).
- 0.3.** De kosten van de voorkeuring per auto zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt.
- 0.4.** Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-S paspoort, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze (her)keuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden.
Wanneer het BSR, de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep S keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven.
Kosten voor deze (her-)keuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor (her) keuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) met medezending van het aanvraagformulier technisch paspoort Groep S (zie website KNAF/Rally/Reglementen).
- 0.5.** De keuring zal geschieden door een door het BSR aangewezen team van ter zake kundigen.
- 0.6.** Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.
- 0.7.** Indien de auto tijdens een rally niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.
- 0.8.** Indien blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen terzake kundigen, wordt de auto voor een aantal rally's niet toegelaten tot de start. Bij herhaling zullen disciplinaire maatregelen worden genomen waarbij intrekking van de licentie tot de mogelijkheden behoort.
- 0.9.** Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het bewijzen van conformiteit van de auto.
- 0.10.** Buitenlandse deelnemers worden op incidentele basis in Nederlandse rally's in groep S toegelaten, waarbij de veiligheidseisen conform het KNAF RB moeten zijn. Bij meer dan 1 deelname in één seizoen moeten buitenlandse deelnemers ook een Technisch Paspoort aanvragen en gekeurd worden.

TECHNISCHE BEPALINGEN**1. DEFINITIE**

Auto's conform artikel 0.1 van deze bijlage mogen worden aangepast conform de bepalingen van dit reglement. Onderdeel van dit reglement zijn tevens de volgende artikelen van de Annexe J van dit jaar:

Art. 251 Indeling en definities

Art. 252 Algemene regels voor (Groep N, A en RGT)

Art. 253 Veiligheidsuitrusting (Groep N, A en RGT).

Dit reglement heeft dezelfde indeling als Art. 255, Bijzonder Reglement Toerwagens (Groep A).

2. TECHNISCH PASPOORT

In het technisch paspoort worden door middel van foto's en maatvoering de specifieke kenmerken, alle carrosserie modificaties als ook een algemene omschrijving van de auto vastgelegd.

3. AANTAL ZITPLAATSEN

Groep-S auto's moeten tenminste vier zitplaatsen hebben.

4. GEWICHTEN**4.1. Voor de auto's gelden de volgende gewichten in relatie tot hun cilinderinhoud:**

ten hoogste 1000 cm ³ :	620 kg
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm ³ :	690 kg
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm ³ :	740 kg
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm ³ :	820 kg
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm ³ :	900 kg
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm ³ :	980 kg
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm ³ :	1050 kg
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm ³ :	1130 kg

4.2. Niet van toepassing**4.3. Dit is het echte minimumgewicht van de auto, met noch rijder noch bijrijder of hun extra benodigdheden, en maximaal één reservewiel. Wanneer twee reservewielen aanwezig zijn in de auto, moet het tweede wiel voor de weging worden verwijderd.**

Ingeval van een verschil van mening gedurende het wegen dient de volledige uitrusting van zowel de eerste als tweede bestuurder te worden verwijderd, inclusief de helmen, echter exclusief de koptelefoons welke niet verbonden zijn met de helm.

Op geen moment tijdens de rally mag de auto minder wegen dan het minimum zoals in dit artikel vastgelegd.

Het gebruik van ballast is toegestaan op de voorwaarden van de regels van Annex J artikel 252-2.2, Algemene regels.

4.4. Het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) zal voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 4.1 plus 160 kg. Voor auto's met een motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een nominale cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 2200 cm³, zal het minimumgewicht van de auto (onder de voorwaarden van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) 1280 kg zijn. Daarnaast moet het gewicht zoals gedefinieerd in de artikelen 4.1 en 4.3 eveneens worden gerespecteerd.**5. TOEGELATEN WIJZIGINGEN EN TOEVOEGINGEN
ALGEMENE VOORWAARDEN**

Buiten die delen waarvoor dit in artikel vrijheid tot modificatie is gegeven, mogen de originele mechanische delen, die nodig zijn voor de aandrijving, alsmede alle accessoires die voor het normaal werken van deze delen nodig zijn, met uitzondering van alle onderdelen van de stuur- of reminrichting of wielophanging, die alle normale bewerkingen hebben ondergaan, die door de fabrikant voor de serieproductie zijn vastgelegd, worden onderworpen aan verdere perfectionering door afwerking en afkrabben, doch zij mogen niet worden vervangen. Met andere woorden: vooropgesteld dat de oorsprong van het onderdeel uit de serieproductie te allen tijde kan worden vastgesteld, mag dit onderdeel worden verbeterd, uitgebalanceerd, lichter gemaakt of door bewerking in vorm gewijzigd. In aanvulling op het bovenstaande, zijn chemische- en warmtebehandelingen toegestaan.

Bouten, moeren, schroeven: overal in de auto mag iedere bout, moer, schroef en ring worden vervangen door een andere bout, moer, schroef of ring en mag van ieder type borging worden voorzien (borging, borgmoer enz.).

Toevoegen van materiaal en onderdelen: Iedere toevoeging van materiaal of onderdelen is verboden tenzij uitdrukkelijk toegestaan door een artikel in dit reglement.

Materiaal dat verwijderd is, mag niet opnieuw worden gebruikt.

Herstel van de carrosserievorm en de onderstelgeometrie, na beschadiging door een ongeluk, door toevoeging van voor het effect van het herstel noodzakelijke materialen (plamuur, las, metaal e.d.) is toelaatbaar.

Andere delen die versleten of beschadigd zijn mogen niet door toevoegen van materiaal worden hersteld, tenzij een artikel in deze reglementen hiertoe de toepasselijke vrijheid geeft.

5.1. Motor**ALGEMEEN:**

Het vermogen van alle auto's is beperkt volgens een minimum gewicht/vermogen verhouding van 3,4 kg/pk (4,6 kg/kw) in alle internationale Rally's. De FIA zal te allen tijden en onder alle omstandigheden alle noodzakelijke maatregelen nemen van deze vermogensrestrictie. (CSI artikel 2.7.1a)

Het maximale vermogen mag 345 pk bedragen, gemeten aan de aangedreven wielen.

Er zullen steekproeven worden uitgevoerd d.m.v. vermogensmetingen.

De boring en de slag van de motor zijn vrij.

De motor mag in zijn geheel worden vervangen door een andere automotor van dezelfde fabrikant.

Vervanging van een normaal ademende motor door een motor met drukvulling is niet toegestaan.

Voor niet-turbo motoren geldt:

Als de originele motor 4 cilinders of minder heeft, mag deze worden vervangen door een andere motor met maximaal 4 cilinders; als de originele motor 5 of 6 cilinders heeft mag deze worden vervangen door een ander blok met maximaal 6 cilinders.

De totale cilinderinhoud mag worden vergroot met maximaal 25% ten opzichte van de originele inhoud van de basisauto, waarbij de maximale cilinderinhoud zoals hierna omschreven nooit mag worden overschreden.

Voor alle motoren is een maximale overmaat van de cilinderboring van 0.5 mm toegestaan. Als de totale cilinderinhoud hierdoor de klasse grens overschrijdt zal dit niet leiden tot herindeling van de auto in een hogere klasse.

Motoren tot en met 4 cilinders mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 2500 cm³; motoren met 5 en 6 cilinders mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 3500 cm³.

Voor turbomotoren geldt:

Motoren met drukvulling zijn toegestaan met een maximale nominale cilinderinhoud van 2200 cm³. De cilinderinhoud van deze motoren mag niet vergroot worden.

Voor alle motoren geldt dat deze in de originele ruimte gemonteerd moet blijven. De oriëntatie van de motor moet ongewijzigd blijven ten opzichte van de originele motor in het originele model.

5.1.1. **Cilinderblok - cilinderkop:**

Het is toegestaan om ongebruikte openingen in het cilinderblok en de cilinderkop af te sluiten, mits het enige doel van deze handeling het afsluiten is.

Het is toegestaan de motor te verbussen en het materiaal van de bussen mag worden gewijzigd.

De cilinderbussen dienen een cirkelvormige doorsnede te hebben en dienen concentrisch te zijn met de cilinders, droog of nat en gescheiden te zijn van elkaar.

De cilinderkop is vrij voor motoren met een cilinderinhoud t/m 2500 cc.

Motoren met een cilinderinhoud van 2501 t/m 3500 cc mogen voorzien zijn van maximaal 4 kleppen per cilinder.

Vlakken van het cilinderblok en van de cilinderkop is toegestaan.

5.1.2. **Compressie verhouding:**

De compressieverhouding mag worden aangepast.

5.1.3. **Cilinderkoppakking:**

Vrij.

5.1.4. **Zuigers:**

Vrij, evenals de zuigerveren, de zuiger pen en de wijze van zekering.

5.1.5. **Drijfstangen, krukas:**

Buiten de bewerkingen die zijn vermeld in bovenstaande paragraaf 'ALGEMENE VOORWAARDEN', mogen de krukas en drijfstangen worden vervangen, extra mechanische behandelingen ondergaan, die anders zijn dan die welke zijn uitgevoerd bij onderdelen in de serieproductie.

5.1.6. **Lagers:**

Merk en materiaal zijn vrij.

5.1.7. **Vliegwielen:**

Het vlieg wiel is vrij.

5.1.8. **Brandstof- en luchtvoorziening:**

Het inlaatspruitstuk is vrij.

De gaskabel en de buitenkabel bevestiging zijn vrij.

Het luchtfilter en het luchtfilterhuis zijn vrij. Bij niet-turbo auto's is de ruistruimte vrij, maar deze moet aanwezig blijven in de motorruimte. Het luchtfilter mag, samen met de behuizing, worden verwijderd, binnen de motorruimte worden verplaatst, of vervangen door een ander (zie tekening no. 255-1).

Het is mogelijk een gedeelte uit het schutbord gesitueerd in de motorruimte te snijden voor het monteren van één of meer luchtfilters of voor het binnenlaten van lucht, echter zulke uitsnijdingen dienen strikt beperkt te blijven tot die gedeelten noodzakelijk voor het monteren van deze installatie (zie tekening no. 255-6). Bovendien dient, indien de luchtinlaat welke de bestuurdersruimte ventileert zich in dezelfde zone bevindt, deze zone te worden geïsoleerd van de luchtfilter unit, ingeval van brand.

De pijp tussen het luchtfilter en de carburateur(s) of de luchthoeveelheid regelaar (injectie) is vrij.

Evenzo is de pijp tussen de luchthoeveelheid meter en het inlaat-spruitstuk of de drukvuller vrij.

De luchtinlaat mag van een zeef worden voorzien.

Brandstofpomp(en) zijn vrij. Ze mogen niet binnen het inzittenden compartiment geplaatst zijn.

Brandstoffilters met een maximum inhoud van 0,5 liter mogen aan het brandstoftoevoercircuit worden toegevoegd. De verbinding van het gaspedaal is vrij.

De pijpen tussen de drukvulling voorziening, de intercooler en het spruitstuk zijn vrij (op voorwaarde dat deze aanwezig blijven in de motorruimte), maar hun enige functie moet het overbrengen van lucht en het met elkaar verbinden van de verschillende delen blijven. Bovendien mag het totale volume tussen de restrictor en de vlinderklep (of vlinderkleppen) bij een turboauto niet groter zijn dan 20 liter.

Bij lucht/water koelers zijn de slangen/pijpen die de intercooler en diens radiator verbinden vrij, maar hun functie moet uitsluitend het vervoer van water betreffen.

Elk systeem om water te sproeien op de intercooler is verboden.

Elk systeem om water in te spuiten in het inlaatspruitstuk en/of de intercooler is verboden.

5.1.8.1. Carburateur:

De carburateur(s) zijn vrij.

5.1.8.2. Injectie:

Het injectiesysteem is vrij.

De gasklep(pen) is (zijn) vrij.

De luchthoeveelheid meetinrichting is vrij.

De injectoren zijn vrij.

De brandstofleidingen naar de injectoren zijn vrij.

De elektronische regelunit is vrij.

De brandstof drukregelaar is vrij

5.1.8.3. Beperkingen:

Vervallen.

a) Normaal ademende motoren:

Vervallen.

b) Motoren met drukvulling:

Alle motoren met drukvulling moeten zijn voorzien van een restrictor, welke aan het compressorhuis is bevestigd.

Alle lucht die voor de verbranding in de motor nodig is moet door de restrictor gaan, onder de volgende voorwaarden:

Alle gehomologeerde turbo-auto's behouden de restrictor maat zoals beschreven in de FIA regelgeving of in de homologatie.

Alle uitgehomologeerde turbo-auto's behouden de restrictor maat zoals deze van toepassing was in het laatste jaar van homologeren met een maximum van 34 mm.

De maximum luchtinlaat naar de compressor moet 34 mm bedragen; gehandhaafd over een afstand van tenminste 3 mm, gemeten stroomafwaarts vanaf een vlak dat haaks op de hartlijn van de rotatie-as ligt, op een afstand van maximaal 50 mm stroomopwaarts, vanaf een zelfde vlak, dat loopt door de meest stroomopwaarts gelegen uiterste punten van de turbineschoepen (zie tekening no. 254-4).

Aan deze diameter moet ongeacht de temperatuur omstandigheden worden voldaan.

De buitendiameter van de restrictor moet op het meest smalle punt kleiner zijn dan 40 mm, en deze diameter moet over een afstand van 5 mm naar beide zijden worden aangehouden.

De montage van de restrictor aan de turbolader moet op zo'n manier zijn uitgevoerd dat twee schroeven volledig dienen te worden verwijderd van het huis van de compressor of van de restrictor, om de restrictor te kunnen los nemen van de compressor. Bevestigingen door middel van een naaldschroef zijn niet toegestaan.

Voor het bevestigen van deze restrictor is het toegestaan materiaal van het compressorhuis te verwijderen en toe te voegen, met als enig doel de bevestiging van de restrictor aan het compressorhuis.

De koppen van de schroeven moeten doorboord zijn zodat ze kunnen worden verzegeld.

De restrictor moet gemaakt zijn uit één stuk materiaal, mag uitsluitend doorboord worden voor bevestiging en verzegeling, welke moet worden uitgevoerd tussen de montage schroeven, tussen de restrictor (of de restrictor/compressorhuis bevestiging), het compressorhuis (of de behuizing/flens bevestiging) en het turbine huis (of de behuizing/flens bevestiging) (zie tekening no. 254-4)

5.1.8.4 Motormanagement

Het type en fabrikaat motormanagement is vrij.

5.1.9. Nokkenas(sen):

De nokkenas(sen) is (zijn) vrij, evenals de timing. Het materiaal, type en de afmetingen van de poelie(s), riemen, ketting(en), en riemen welke de nokkenassen aandrijven zijn vrij. Het materiaal van de aandrijving en kettingwielen welke in verband staan tot de nokkenas is vrij. De route en het aantal riemen of kettingen is vrij. De geleider(s) en spanner(s) van deze ketting(en) of riem(en) zijn vrij, evenals de beschermkappen.

5.1.10. Kleppen:

Het materiaal en de vorm van de kleppen is vrij, alsook de lengte van de klepsteel. Hun andere karakteristieke afmetingen moeten gehandhaafd worden, inclusief de respectievelijke hoeken van de klepassen. De klep

lichthoogte is vrij. Aan klepzittingen, klepgeleiders en klephouders (zelfs indien deze niet als de originele onderdelen bestaan) wordt volledige vrijheid gegeven. Men mag vulringen monteren onder de klepveren. Het materiaal van de zittingen is vrij.

5.1.11. Tuimelaars en stoters:

Tuimelaars en klepstoters zijn vrij.

5.1.12. Ontsteking:

De ontsteking is vrij.

5.1.13. Koeling:

De radiator en de wijze van bevestiging hiervan is vrij, evenals de verbindingen naar de motor, maar de radiator moet in de motorruimte blijven. De ventilator en zijn aandrijving mag worden veranderd of verwijderd. De thermostaat is vrij. Het aanbrengen van een wateropvang tank is toegestaan. De radiateurdoop mag worden geblokkeerd. De expansiekamer mag worden aangepast, indien er geen aanwezig is mag er één worden toegevoegd.

De waterpomp is vrij, maar deze moet in de motorruimte blijven.

5.1.14. Smering:

Drysump systemen zijn toegestaan, evenals alle modificaties om deze aan te brengen. Oliekoeler, olie/water warmtewisselaar, leidingen, thermostaat, oliecarter en pompfilter zijn vrij zonder de carrosserie te modificeren. Het aantal filters is vrij.

De overbrengingsverhouding en de interne delen van de oliepompe zijn vrij.

De vloeistof opbrengst mag worden verhoogd ten opzichte van het originele onderdeel.

De oliedruk mag worden verhoogd door het wijzigen van de veer van de overdrukklep.

Het aanbrengen van een oliepompe kettingspanner is toegestaan.

Het toevoegen van olieleidingen aan de binnenzijde van het motorblok is toegestaan. Deze leidingen mogen worden gebruikt voor het sproeien van olie. Deze olieleidingen mogen geen structurele functie hebben.

Het aanbrengen van een oliekoeler buiten de auto is uitsluitend toegestaan wanneer deze is aangebracht onder het horizontale vlak dat door het midden van de wielnaven gaat en, van boven gezien, niet uitsteekt buiten de omtrek van de auto wanneer deze op de startstreep staat, zonder de carrosserie te modificeren.

Het op deze wijze plaatsen van een oliekoeler staat geen toevoeging van een aerodynamische omhullende structuur toe.

Alle luchtopeningen mogen uitsluitend het effect hebben de voor de koeling van de radiator benodigde lucht binnen te laten, en mogen geen aerodynamische effect hebben.

Indien in het smeersysteem een open carterventilatie is opgenomen dient deze zodanig te zijn uitgerust, dat de olie in een opvangtank wordt opgevangen. Deze moet een inhoud hebben van tenminste 2 liter voor auto's met een cilinderinhoud van minder of gelijk aan 2000 cm³, en tenminste 3 liter voor auto's met een cilinderinhoud van groter dan 2000 cm³. Dit reservoir moet ofwel zijn gemaakt van doorzichtig plastic of een doorzichtig venster te bevatten.

Een lucht/olie afscheider (maximum inhoud 1 liter) mag buiten de motor worden gemonteerd, overeenkomstig tekening no. 255-3.

De olie moet uitsluitend door zwaartekracht van de opvangtank naar de motor lopen.

Een ventilator voor het koelen van de motorolie mag worden toegevoegd, maar deze mag geen aerodynamisch effect hebben.

Oliepeilstok:

De oliepeilstok is vrij, maar moet te allen tijde aanwezig zijn, en mag geen andere functie hebben. Deze mag worden verplaatst van de originele positie.

Oliefilter:

Het aanbrengen van een werkend oliefilter of patroon is verplicht, en alle olie moet door dit filter of patroon stromen. Het filter of patroon is vrij.

5.1.15. Motor: ophanging, plaatsingshoek en positie:

De oriëntatie van de motor mag niet worden veranderd: wanneer de originele motor dwars gemonteerd was, moet de motor dwars gemonteerd blijven etc.

Motorsteunen zijn vrij. De hoek en de plaats van de motor in de motorruimte mag gewijzigd worden mits daarvoor geen modificaties aan de carrosserie nodig zijn. Steunen mogen worden gelast aan het motorblok en aan de carrosserie en de positie hiervan is vrij.

5.1.16. Uitlaat:

De uitlaat inclusief het uitlaatspruitstuk zijn vrij op voorwaarde dat het vastgestelde geluidsniveau niet overschreden wordt, zoals gesteld in het Milieureglement in het KNAF RB. Het einde van de uitlaatpijp mag niet buiten de omtrek (zie de Algemene Voorschriften artikel 252.3.6) van de auto uitsteken.

Bij turbomotoren mag de uitlaat pas gewijzigd worden na de turbo. Thermische afschermingen mogen op het uitlaatspruitstuk, de turbo en uitlaat worden gemonteerd, met als enige functie thermische bescherming.

Normaal ademende motoren:

De gasstroom mag nooit worden aangepast middels elektronische of mechanische bediening.

Motoren met drukvulling:

De gasstroom mag uitsluitend worden aangepast door de werking van de waste gate en / of de bediening voor de lucht injectie van buitenlucht in het uitlaatspruitstuk.

5.1.17. Schijven en riemen voor het aandrijven van hulpmiddelen buiten de motor:

Het materiaal, type en de afmetingen van de poelie(s), kettingen en riemen bedoeld voor aandrijving van deze hulpmiddelen zijn vrij. De route en het aantal riemen of kettingen zijn vrij.

5.1.18. Pakkingen:

Vrij.

5.1.19. Motor veren:

Veren zijn niet aan enige beperking onderhevig, maar zij moeten hun oorspronkelijke werkingsprincipe behouden.

5.1.20. Starter:

Deze moet worden gehandhaafd maar merk en soort zijn vrij.

5.1.21. Druk bij drukvulling:

De druk mag worden gemodificeerd door artikel 5 'Algemene Voorwaarden'. De verbinding tussen de behuizing en de waste gate mag instelbaar worden gemaakt.

Het originele bedieningsmechanisme mag worden gewijzigd en instelbaar worden gemaakt, maar het systeem moet gehandhaafd blijven.

5.1.22. Borgschroef:

Uitsluitend voor het bevestigen van een deksel op het motorblok en op de cilinderkop mag een borgschroef worden gebruikt. Deze schroef mag in geen geval worden gebruikt om andere delen te fixeren.

5.2. Transmissie:

De ombouw van een auto van voorwielaandrijving naar achterwiel aandrijving of omgekeerd is niet toegestaan.

5.2.1. Koppeling:

De koppeling alsook het koppelingshuis zijn vrij.

De koppelingsvloestofhouders mogen in de cockpit worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloestofdichte en brandwerende afdekking.

5.2.2. Versnellingsbak:

Het merk en type versnellingsbak is vrij. Voor het monteren van een afwijkend merk versnellingsbak is het beperkt toegestaan om de carrosserie te modificeren door deze te vervormen. Het inlassen van een grotere tunnel is toegestaan conform de maatvoering zoals getoond in drawing 2 in deze bijlage. Alle modificaties moeten worden vervaardigd uit staalplaat van minimaal 1 mm dikte.

Converter versnellingsbakken zijn verboden. Een extra voorziening voor smering en koeling van de versnellingsbak is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto) met inachtnaam van de voorwaarden vermeld in artikel 5.1.14. Voor het koelen van wisselbakolie mag een ventilator worden toegevoegd, mits deze geen aerodynamisch effect heeft. Het interieur van de versnellingsbak is vrij.

De versnellingsbak overbrengingsverhoudingen zijn vrij (met nadruk wordt gewezen op de maximum snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 4.4.3).

Versnellingsbaksteunen zijn vrij.

5.2.3. Eindoverbrenging en differentieel:

Het merk en type differentieel is vrij. Een sperdifferentieel mag worden aangebracht. Het originele differentieel mag ook worden geblokkeerd. Het originele principe van smering van de achteras moet worden gehandhaafd. Een voorziening voor koeling van smering en olie is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto), waarbij de voorwaarden vermeld in artikel 5.1.14 van toepassing zijn. Een olie radiator en/of een oliepomp mogen worden gemonteerd in de bagage ruimte (zonder de carrosserie te modificeren), echter een vloestofdichte en vlambestendige scheidingswand dient deze te scheiden van de inzittenden van het voertuig.

De differentieel dragers zijn vrij.

Het gebruik van actieve differentiëlen, d.w.z. elk systeem direct ingrijpend op de differentieel instellingen (voorspanning, druk), is verboden.

5.2.4. Vervallen.

5.2.5. Aandrijfassen

Aandrijfassen moeten van staal zijn.

5.3. Wielophanging

Het basisprincipe van de wielophanging moet gelijk blijven zoals die van de originele auto. Het subframe is vrij; als er geen subframe aanwezig is mag deze worden aangebracht.

Bij voorwiel aangedreven auto's mag de achterasconstructie indien deze bestaat uit een H-constructie worden vervangen door twee onafhankelijke draagarmen.

Bij achterwiel aangedreven auto's mag de achterasconstructie indien deze bestaat uit een starre as worden vervangen door 4-link constructie met een Panhard-stang en/of een Watt-link. Hiervoor benodigde aanpassingen aan de carrosserie zijn toegestaan door het inlassen van nieuwe plaatdelen, opgebouwd uit staal van minimaal 1 mm dikte.

5.3.1. **Verstevigingsstangen**

Verstevigingsstangen mogen aan de bevestigingspunten van wielophanging aan carrosserie of chassis worden bevestigd, van dezelfde as aan iedere zijde van de lengte as van de auto. De afstand tussen een wielophangingbevestigingspunt en het bevestigingspunt van de stang mag niet groter zijn dan 100 mm, tenzij de stang een dwarsverbinding is die met de rolbeugel is gehomologeerd, of tenzij het een bovenstang betreft die bevestigd is aan de McPherson vering of gelijkwaardig hieraan. In het laatste geval mag de maximum afstand tussen het bevestigingspunt van de stang en het bovenste draaipunt 150 mm bedragen (zie tekeningen no. 255-4 en no. 255-2).

Afgezien van deze twee punten mag de stang niet aan de carrosserie of de mechanische delen worden bevestigd.

5.3.2. **Verstevigen van de bevestigingspunten**

Verstevigen van de bevestigingspunten en van het rijdend gedeelte door toevoegen van materiaal is toegestaan, echter het verbinden van twee gescheiden onderdelen om gezamenlijk één deel te vormen is verboden.

5.3.3. **Stabilisatorstang:**

De stabilisatorstangen mogen worden verplaatst of verwijderd. De positie van hun bevestigingspunten op het chassis zijn vrij.

Uitsluitend mechanisch bediende stabilisatorstangen zijn toegestaan.

De stijfheid mag uitsluitend worden veranderd door de rijder, gebruikmakend van een volledig mechanisch systeem zonder externe energietoevoer.

Elke verbinding tussen schokdempers is verboden.

Elke verbinding tussen de voorste en de achterste stabilisatorstang is verboden.

Stabilisatorstangen moeten van staal zijn.

5.3.4. **De verbindingen mogen van ander materiaal zijn dan de originele.**

De ophangpunten van de wielophanging aan de carrosserie of chassis zijn vrij. De positie van het draaipunt mag worden gewijzigd.

5.3.5. **De afmetingen van veren**

De afmetingen van veren zijn vrij maar niet het type en het materiaal (wat een ijzerlegering moet zijn, dwz. 80% ijzer). De veerschotels mogen instelbaar gemaakt worden, zelfs als dit het toevoegen van materiaal inhoudt.

Een schroefveer mag worden vervangen door twee of meer veren, concentrisch of in serie, op voorwaarde dat ze gemonteerd kunnen worden zonder andere modificaties dan die dit artikel zijn gespecificeerd.

De wagenhoogte mag uitsluitend aan te passen zijn met behulp van gereedschappen, en wanneer de auto stilstaat.

5.3.6. **Schokdempers:**

De fabricagemanier is vrij, maar niet het aantal, noch het type (telescopisch, arm etc.), noch het werkingsprincipe, (hydraulisch, wrijving, gemengd, enz.). De wijze van bevestiging is vrij.

Met betrekking tot hun werkingssysteem worden gasgevulde schokdempers beschouwd als hydraulische. Indien de schokbrekers een separaat vloeistofreservoir hebben welke is bevestigd in de passagiersruimte of in de bagageruimte, indien deze niet is gescheiden van de passagiersruimte, moeten deze stevig worden bevestigd en worden afgeschermd.

Een mechaniek ter beperking van de veerweg mag worden toegevoegd. Per wiel is slechts één kabel toegestaan en de enige functie hiervan mag zijn het beperken van de veerweg van het wiel indien de schokbreker niet is ingedrukt. Elk servo regelsysteem dat direct of indirect een versterkingssysteem bekrachtigt op de wielophangingdelen is verboden.

Een systeem wat het mogelijk maakt om de afstelling van de schokdempers elektronisch te wijzigen is toegestaan.

Elk elektronisch regelsysteem voor de schokdempers is verboden.

5.3.7. **Wielnaven:**

Vervallen.

5.4. **Wielen en banden**

De complete wielen zijn vrij, onder voorwaarde dat zij binnen de gemodificeerde carrosserie (zie art 5.7) kunnen worden aangebracht; dit betekent dat het bovenste gedeelte van het wiel, verticaal boven de hartlijn van het wiel gemeten, binnen de carrosserie moet liggen. Wielbevestiging door middel van bouten mag worden gewijzigd naar wielbevestiging d.m.v. tapeinden en moeren.

De velg moet worden vastgezet met tenminste 4 bouten of moeren.

Het gebruik van banden bedoeld voor motorfietsen is verboden. In geen geval mag de breedte van de velg-band combinatie in relatie tot de cilinderinhoud van de auto, de volgende afmetingen overschrijden:

ten hoogste 1000 cm ³ :	7"
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm ³ :	7"
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm ³ :	8"
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm ³ :	8"
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm ³ :	9"
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm ³ :	9"
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm ³ :	9"
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm ³ :	9"

De velgdiameter is vrij met een maximum van 18 inch. De maximum diameter van het complete wiel is 650 mm. De wielen behoeven niet noodzakelijk dezelfde diameter te hebben.

Gesmeed magnesium velgen zijn verboden.

5.5. Remsysteem

Auto's met een velgdiameter tot en met 14" moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 254 mm in diameter en nieuw 21 mm dik zijn; Auto's met velgmaten 15" en groter moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 285 mm in diameter en nieuw 24 mm dik zijn; Auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2500 cc moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 320 mm in diameter en nieuw 28 mm dik zijn.

Alle auto's moeten voorzien zijn van remklauwen die passen bij de minimaal opgegeven maat remschijf.

Het remsysteem is vrij, op voorwaarde dat:

Het bestaat uit tenminste twee onafhankelijke circuits, bediend door hetzelfde pedaal (tussen het rempedaal en de remklauwen moeten beide systemen afzonderlijk identificeerbaar zijn zonder enige onderlinge verbinding anders dan de mechanische remkracht verdeler).

Er geen apparaat of systeem gemonteerd is tussen de hoofdremlcilinder en de remklauwen. Sensoren voor dataopname, schakelaars voor remlichten, mechanische aanslagen aan voor en achterzijde en handremmen direct bediend door de rijder worden niet beschouwd als "systemen".

5.5.1. Remvoering:

Materiaal en wijze van bevestiging (popnagels of plakken) is vrij.

5.5.2. Rembekrachtiging, remdrukbegrenzer, antiblokkeersysteem:

Rembekrachtigers mogen worden uitgeschakeld en worden verwijderd; remdrukbegrenzers en antiblokkeersystemen mogen worden uitgeschakeld maar niet worden verwijderd. Het afstel mechanisme is vrij. Remkrachtverdelers mogen niet worden verplaatst uit de ruimte waar ze origineel gemonteerd zijn. (inzittenden compartiment, buiten aan de auto, etc.).

5.5.3. Remkoeling:

Beschermplaten van de remmen mogen worden gewijzigd of verwijderd, maar er mag geen materiaal worden toegevoegd. Slechts één flexibele slang om lucht naar de remmen van ieder wiel te verplaatsen is toegestaan, maar de inwendige doorsnede van deze slang moet binnen een cirkel met een diameter van 10 cm kunnen passen. Deze slang mag dubbel worden uitgevoerd, maar in dat geval moet de inwendige doorsnede van elke slang passen binnen een cirkel met een diameter van 7 cm. De luchtgeleidingsslangen mogen niet buiten de omtrek van de auto (van bovenaf gezien) uitsteken.

5.5.4. Remschijven:

Vlak maken is de enige toegestane handeling. Een hulpmiddel welke de op de remschijf verzamelde modder weg schraapt mag worden toegevoegd.

5.5.5. Een handremsysteem

Een handremsysteem moet aanwezig zijn.

5.5.6. Hydraulische leidingen:

Hydraulische leidingen worden vervangen door leidingen van luchtvaartkwaliteit. De remvloeistofhouders mogen in de cockpit worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloeistofdichte en brandwerende afdekking.

5.5.7. Remklauw:

Per wiel is slechts één remklauw toegestaan. De doorsnede van elke remklauw zuiger moet rond zijn.

5.5.8. Hoofdremlcilinder:

Vervallen.

5.6. Besturing

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld en mag worden verwijderd.

5.6.1. Besturingssysteem

Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

5.6.2. Stuurbekrachtigingsystemen

Stuurbekrachtigingsystemen mogen niet elektronisch worden geregeld. Een stuurbekrachtigingssysteem mag geen andere functie hebben dan het verminderen van de fysieke inspanning nodig om het voertuig te besturen. Het is toegestaan om een ander type stuurbekrachtigingssysteem te gebruiken dan origineel.

5.7. Carrosserie/Chassis

5.7.1. Lichter maken en verstevigen:

Versterking van het afgeveerde gedeelte van het chassis en de carrosserie is toegestaan op voorwaarde dat het materiaal dat gebruikt wordt de oorspronkelijke vorm volgt en daarmee in contact is. Versterkingen door gebruik van composietmateriaal zijn in overeenstemming met dit artikel toegestaan, ongeacht de dikte hiervan, overeenstemmend met tekening no. 255-8.

Isolatiemateriaal, onder de vloer, in het motorcompartiment, in de bagageruimte en in de wielkasten, mag worden verwijderd.

Ongebruikte steunen (b.v. reservewiel steun), die aan het chassis of de carrosserie zitten, mogen worden verwijderd, tenzij het steunen zijn voor mechanische delen die niet verplaatst of verwijderd kunnen worden.

Het is toegestaan de gaten van het interieur, de motor- en bagageruimte en de spatborden af te dichten. De gaten mogen worden gedicht door plaatmateriaal van metaal of plastic, door lassen, lijmen of klinken. Voor andere gaten in de carrosserie mag voor het afdichten uitsluitend plakband worden gebruikt.

5.7.2. Buitenzijde:

Auto's moeten er netjes en verzorgd uitzien. De zijruiten alsook de achterrauit mogen worden vervangen door kunststof panelen (Lexan) met een minimale dikte van 4 mm. De voorruit moet van gelaagd glas zijn gemaakt. Het materiaal van de motorkap en de kofferbakdeksel is vrij. Als de originele scharnieren niet gebruikt worden, moet de kap met 4 veiligheidsspinnen gemonteerd worden, aan te brengen op de 4 hoeken van de kap.

Het aanbrengen van extra ventilatieopeningen in de motorkap ter grootte van maximaal 1200 cm² is toegestaan.

Deze openingen moeten aan de binnenzijde worden voorzien van gaas met een maaswijdte van maximaal 10 mm.

Plaatsing van een of twee dakluiken zijn toegestaan tot een maximale maat van 10 cm hoog bij 50 cm gezamenlijke breedte. Deze luiken moeten geplaatst worden in het eerste derde deel van het dak, gezien in de rijrichting.

De bestaande voor- en achterzij schermen mogen worden aangepast of in hun geheel worden vervangen. Het materiaal en de vorm van zowel de voor- als achterzij schermen zijn vrij, met inachtnaam van de volgende voorwaarden:

- de uitbouw strekt zich uit over minimaal 120 graden (van bovenaf gezien), symmetrisch te verdelen over het gedeelte voor en achter de as van het wiel,
- de uitbouw is maximaal 10 cm breder dan het originele scherm,
- de uitbouw heeft een hoogte van maximaal 10 cm.

De maximale breedte van de auto mag niet groter zijn dan 1800 mm (geen plus tolerantie), te meten op de verticale lijn door het hart van de wielen.

Het is toegestaan de originele schermen welke afgedekt zijn door de uitbouw weg te snijden.

Indien de breedte van de basis auto groter is dan 1800 mm kan, na toestemming van het BSR een maximale breedte van 1850 mm worden toegestaan, echter voor deze auto is de hierboven in dit artikel genoemde toegestane uitbouw niet van toepassing ofwel een auto waarvan de breedte van de basis auto groter is dan 1800 mm mag niet worden uitgebouwd tot een grotere breedte. Deze toestemming van het BSR dient te zijn vastgelegd in het paspoort van de auto. Indien de breedte van de basis auto geen reglementaire verbredingen van 10 cm toelaat en de te gebruiken brede spatschermen door de FIA zijn gehomologeerd, kan na toestemming van het BSR een maximale breedte van 1850 mm worden toegestaan. Deze toestemming van het BSR dient te zijn vastgelegd in het paspoort van de auto.

Het is toegestaan een achterspoiler te monteren:

- ofwel een origineel gehomologeerde spoiler
- ofwel een spoiler die geheel moet passen in een doos met de afmetingen 170 x 170 x 1100 (zie ook onder), in achteraanzicht symmetrisch te plaatsen op de auto. De spoiler moet van boven gezien zich binnen de contour van de auto blijven (niet zijnde de bumper).

De bovenzijde van deze doos mag niet uitsteken boven de horizontale lijn welke het hoogste punt van het dakvlak raakt. Als de breedte van de auto in achteraanzicht kleiner is dan deze 1100 mm, wordt de maximale breedte van de spoiler beperkt door de contour van de auto (de spoiler mag niet uitsteken).

Materiaal en bevestiging van de spoiler is vrij, de minimale radius aan alle hoekvlakken van de spoiler moet minimaal 3 mm bedragen..

5.7.2.1. Bumpers:

Vervallen.

5.7.2.2. Wioldoppen en wielsierringen:

Wioldoppen mogen verwijderd worden, wielsierringen moeten verwijderd worden.

5.7.2.3. Ruitenwissers:

Motor, plaats, bladen en werkwijze zijn vrij, doch er moet tenminste één wisser zijn voor de voorruit. Het is toegestaan het ruitensproeier mechanisme te demonteren. De inhoud van het ruitensproeiervloeistof reservoir is vrij en mag worden verplaatst binnen het interieur in overeenstemming met artikel 252-7.3, in de kofferruimte of in de motorruimte.

5.7.2.4. Sierstrips aan de buitenzijde mogen worden verwijderd.

Alle delen die de uitwendige vormen van de carrosserie volgen en minder hoog zijn dan 25 mm worden beschouwd als decoratieve strips.

5.7.2.5. De steunpunten van de krik van de auto

De steunpunten van de krik van de auto mogen worden versterkt, verplaatst en vergroot in aantal.

5.7.2.6. Vervallen.**5.7.2.7. Vervallen.****5.7.2.8. Vervallen.****5.7.2.9. Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de ruiten**

Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de voorruit en de zijruiten mogen worden aangebracht op voorwaarde dat deze de stroomlijn van de auto niet gunstig beïnvloeden. Uitsluitend standaard voorruiters mogen worden gebruikt.

5.7.2.10. Bodembeschermingen

Het aanbrengen van een bodembeschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimum bodemvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal. Desalniettemin zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

5.7.2.11. Binnenschermen

Binnenschermen aan voor- en achterzijde mogen worden aangepast met als doel ruimte maken voor de wielen zoals toegestaan in artikel 5.4 van dit reglement. Deze aanpassingen mogen zowel in hoogte als diameter worden uitgevoerd door middel van het aanbrengen van stalen plaatdelen van minimaal 1 mm dikte.

5.7.2.12. Krik bediening

De krik moet uitsluitend met de hand worden bediend (door ofwel de rijder ofwel de navigator), dat wil zeggen zonder hulp van een systeem met een hydraulische, pneumatische of elektrische energiebron. De wielmoersleutel mag niet meer dan een moer tegelijkertijd verwijderen.

5.7.2.13. Skirts

"Skirts" zijn verboden. Alle niet-gehomologeerde middelen of constructies die zijn ontworpen zodat ze geheel of gedeeltelijk de ruimte tussen het afgeveerde deel van de auto en grond opvullen, zijn onder alle omstandigheden verboden. Geen enkele bescherming die in artikel 5.7.2.10 van dit reglement is toegestaan mogen in de aerodynamica van de auto een rol spelen.

5.7.2.14. Deurscharnieren

De deurscharnieren mogen niet worden aangepast. De scharnieren van de motorkap, kofferdeksel en achterklep zijn vrij, maar het is niet toegestaan de plaatsen te veranderen, scharnieren toe te voegen of de functie te veranderen.

5.7.3. Inzittenden compartiment:**5.7.3.1. Zittingen:**

De voorzittingen mogen achterwaarts worden verplaatst maar niet verder dan een verticaal vlak langs de voorrand van de originele achterzitting. De limiet in relatie tot de voorzitting wordt bepaald door de rugleuning zonder hoofdsteun, en indien de hoofdsteun in de zitting is geïntegreerd door het achterste punt van de schouders van de bestuurder.

De passagiersstoelen evenals de achterzittingen mogen worden verwijderd.

5.7.3.2. brandstoftank in de kofferruimte

Indien de brandstoftank in de kofferruimte is geplaatst en de achterzittingen worden verwijderd, moet een vuur- en vloeistofbestendige afscheiding tussen de bestuurdersruimte en de tank worden aangebracht.

Voor twee volume auto's met een brandstoftank in het bagage compartiment, dient een vuurbestendige en vloeistofdichte behuizing de tank en zijn vulopeningen te omgeven.

Voor drie volume auto's dient een vuurbestendige en vloeistofdichte wand het inzittenden compartiment te scheiden van het bagage compartiment. Niettemin wordt het aanbevolen dat deze vloeistofdichte wand wordt vervangen door een vloeistofdichte behuizing zoals voor twee volumeauto's.

5.7.3.3. Dashboard:

De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd. Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen (zie tekening no. 255-7).

5.7.3.4. Deuren - Zijbekleding:

Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt. Bij een tweedeurs auto kan de bekleding onder de achterzijkant evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen.

a) Het is toegestaan de bekleding van de deur tezamen met de side protection bar te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren wat gemaakt is van onbrandbare composietmaterialen. De minimum configuratie van dit paneel moet overeenkomen met tekening no. 255-14.

b) Wanneer de originele constructie van de deuren niet is aangepast (verwijdering, zelfs niet gedeeltelijk, van de buizen of verstevigingen), mogen de deurpanelen gemaakt worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik.

De minimum hoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang.

5.7.3.5. Vloer:

Vloerbedekking is vrij en mag derhalve worden verwijderd.

5.7.3.6. Andere geluidwerende materialen en bekleding:

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de artikelen 5.7.3.3 (dashboard) en 5.7.3.4 (deuren), mogen worden verwijderd.

5.7.3.7. Verwarmingssysteem:

Het originele verwarmingssysteem mag worden verwijderd, echter een elektrisch ontwaseming systeem of vergelijkbaar moet worden gehandhaafd.

5.7.3.8. Airconditioning:

Mag worden toegevoegd of verwijderd, maar men dient van verwarming verzekerd te blijven.

5.7.3.9. Stuurwiel:

Vrij, de antidiefstal voorziening mag worden verwijderd.

Het snel ontgrendelingsmechanisme moet bestaan uit een flens, concentrisch met de stuurwiel middenlijn, geel van kleur door anodiseren of enig andere duurzame gele laag, en gemonteerd op de stuurkolom achter het stuurwiel. De ontgrendeling moet worden bediend door de flens evenwijdig aan de stuurwiel middenlijn te trekken.

5.7.3.10. Rolkooi

De montage van een veiligheidskooi is verplicht.

De rolkooi moet voldoen aan een van de volgende mogelijkheden:

a) een rolkooi welke geheel voldoet aan de eisen van artikel 253-8 waarbij de basiskooi, conform tekeningen 253-1, 253-2 of 253-3, minimaal moet zijn aangevuld met:

- een kruis in de hoofdrolbeugel conform tekening 253-7,
- een dakversteviging conform tekening 253-12, 253-13 of 253-14,
- deurverstevigingen conform tekening 253-9, 253-10 of 253-11

Aan deze rolkooi mogen extra stangen worden toegevoegd overeenkomstig artikel 253-8.3.2.2

b) een gecertificeerde rolkooi welke geheel voldoet aan de eisen van artikel 253-8 waarbij de basiskooi, conform tekeningen 253-1, 253-2 of 253-3, minimaal moet zijn aangevuld met:

- een kruis in de hoofdrolbeugel conform tekening 253-7,
- een dakversteviging conform tekening 253-12, 253-13 of 253-14,
- deurverstevigingen conform tekening 253-9, 253-10 of 253-11.

Aan deze basiskooi mogen extra stangen worden toegevoegd overeenkomstig artikel 253-8.3.2.2

5.7.3.11. Hoedenplank

Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

5.7.3.12. Luchtleidingen:

Luchtleidingen mogen uitsluitend door het inzittendencompartiment lopen als deze bedoeld zijn voor ventilatie van het inzittendencompartiment.

5.7.4. Toegevoegde accessoires:

Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen zijn toegestaan. In geen geval mogen deze accessoires het motorvermogen (rendement) verhogen of de besturing, de overbrengingsorganen, de remmen of de wegligging beïnvloeden, zelfs niet indirect. Alle bedieningsorganen moeten dezelfde functie

behouden, zoals door de fabrikant hiervoor was voorzien. De bedieningsorganen mogen echter worden aangepast teneinde hierdoor beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik te worden, zoals bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op de rempedaal enz.

Het volgende is toegestaan:

- 1) Vervallen.
- 2) Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of verplaatst en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag, indien dit door aanvullende regels van de rally wordt verhinderd, niet worden verwijderd. Elke registratie van de snelheid mag slechts uitgevoerd worden met behulp van een Hall-effect sensor of een inductieve sensor werkend in combinatie met een tandwiel.
- 3) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon mag worden toegevoegd binnen bereik van de bestuurder. De claxon is niet verplicht op afgesloten wegen.
- 4) Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.
- 5) Een zgn. 'fly-off handbrake system' (direct vrijkomen van de handrem) mag worden gemonteerd.
- 6) Reservewiel(en) is/zijn niet verplicht. Indien er echter reservewiel(en) is/zijn, moet(en) dat/die stevig zijn bevestigd en mag/mogen deze niet worden geplaatst in de ruimte bestemd voor de bestuurder en de bestuurder. Voor de plaatsing mogen geen veranderingen worden aangebracht aan het uitwendige van de carrosserie.
- 7) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en extra deursakken tegen de portieren worden aangebracht, mits de originele panelen worden gebruikt.
- 8) Extra isolatiemateriaal ter bescherming van de passagiers tegen vuur mag tegen het bestaande schutbord worden aangebracht.
- 9) Het is toegestaan de verbindingstukken van het bedieningsmechanisme naar de versnellingsbak te veranderen.

5.8. Elektrisch systeem

5.8.1. Nominale spanning

De van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

5.8.2. Extra relais en zekeringen

Extra relais en zekeringen mogen aan het elektrisch systeem worden toegevoegd; de elektrische kabels mogen worden verlengd of toegevoegd. Elektrische kabels en hun geleidingen zijn vrij.

5.8.3. Accu:

Het merk en de capaciteit van de accu zijn vrij. Elke accu moet degelijk zijn bevestigd en afgedekt worden om kortsluiting en lekkage te vermijden. Het aantal accu's zoals dit door de fabrikant is voorzien moet worden gerespecteerd.

Indien de accu van zijn originele positie wordt verplaatst, moet voor de bevestiging aan de carrosserie van een metalen zitting en twee stalen, van isolatiemateriaal voorziene klampen worden gebruikt, die aan de vloer worden bevestigd met bouten en moeren.

Voor de bevestiging van deze klampen moeten bouten met een diameter van 10 mm worden gebruikt, en moet onder elke bout of moer onder het metaal van de carrosserie van een verstevigingsplaat worden geplaatst die een dikte van tenminste 3 mm heeft en een oppervlakte van tenminste 20 cm².

Een natte accu moet lekvrij worden afgedekt door een plastic doos, die onafhankelijk van de accu moet worden bevestigd.

De plaats van de accu is vrij, echter indien de accu in het inzittendencompartiment wordt geplaatst is dit uitsluitend mogelijk achter de voorstoelen. In dit geval en wanneer het een natte accu betreft, moet de beschermende doos een luchtinlaat hebben die buiten het inzittendencompartiment uitmondt (zie tekening no. 255-10 en 255-11).

Als de in de inzittenden compartiment geplaatste batterij een droge batterij is, moet deze elektrisch worden beschermd door een omhulsel welke de batterij compleet omsluit.

5.8.4. Generator en spanningsregelaar en dynamostarter:

Vrij, inclusief het aandrijfsysteem van de dynamo. De dynamo en de spanningsregelaar mogen worden verplaatst maar moeten in hun originele compartiment blijven (motor ruimte etc).

5.8.5. Verlichting - richtingaanwijzers:

Alle verlichtings- en richtingaanwijzer apparatuur dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften van het land waarin de rally gehouden wordt of met de voorschriften van de Internationale Conventie inzake Wegverkeer. Hiermee rekening houdend mogen de plaatsen van de aanwijzers (richting) en de parkeerlichten gewijzigd worden, maar de originele openingen moeten worden afgedekt.

Het merk van de verlichtingsapparatuur is vrij.

De verlichtingsapparatuur die deel uitmaakt van de standaarduitrusting, moet in uitvoering en functie gelijk blijven aan de uitvoering en functie zoals die door de fabrikant was aangebracht en voorzien voor het betrokken model. Originele koplampen mogen door andere lampen met dezelfde functies worden vervangen, mits hiervoor geen carrosseriedelen hoeven te worden uitgesneden, en de originele gaten volledig worden afgedicht. Het bedieningssysteem van opklapbare koplampen, evenals de energiebron hiervoor, mag worden aangepast. Ten aanzien van het te gebruiken koplampglas, de reflector en de lampen is men vrij in zijn keus. Maximaal 6 extra koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totale aantal even is. Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen. Zij mogen, indien noodzakelijk, in de voorzijde van de carrosserie of in de radiatorgrill worden ingebouwd, maar de gaten die hiervoor gemaakt worden moeten echter geheel gevuld worden door deze extra koplampen. De originele koplampen mogen buiten werking worden gesteld en mogen worden afgedekt met plakband. Het vervangen van een rechthoekige koplamp door twee ronde, of omgekeerd, die in een houder zijn gemonteerd die de opening geheel volgt en afsluit, is toegestaan. Het monteren van een achteruitrijdlicht is toegestaan, indien noodzakelijk door inbouw in de carrosserie, met inachtnaam van het daaromtrent gestelde in de verkeerswet en met dien verstande dat de lamp uitsluitend door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden. Als in de montage van een nieuwe kentekenplaathouder met verlichting is voorzien, mag het oude systeem (houder en verlichting) worden verwijderd. Behalve in rally's is kentekenplaatverlichting niet verplicht. In het Bijzonder Reglement van een rally kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

5.9. Brandstoftanks

5.9.1. Maximale inhoud

De maximale inhoud van de brandstoftank is 95 liter.

5.9.2. brandstoftank vervangen

De brandstoftank mag worden vervangen door een door de FIA gehomologeerde veiligheidsbrandstoftank (specificatie FT3 1999, FT3.5 of FT5) of door een andere door de fabrikant gehomologeerde tank. In dit geval is het aantal tanks vrij en moet de tank geplaatst worden in de kofferruimte, of op de originele plaats. De constructie van een opvangtank van minder dan 1 liter inhoud is vrij.

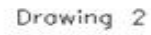
De diverse gehomologeerde tanks en de FT3 1999, FT3.5 of FT5 tanks mogen eveneens worden gecombineerd, (inclusief de standaardtank), voor zover het totaal van de tankcapaciteit de limieten voor de tankinhoud gesteld in artikel 5.9.1 niet overschrijdt. De plaats van de originele tank mag uitsluitend gewijzigd worden bij auto's waarvan de tank door de fabrikant geplaatst is binnen de bestuurdersruimte of dicht bij de inzittenden. In dit geval is het toegestaan om hetzij een beschermende afscheiding tussen de tank en de inzittenden van de auto aan te brengen, hetzij de tank in de kofferruimte onder te brengen en indien noodzakelijk de bijbehorende onderdelen te wijzigen (tankvulpijp, benzinepomp, overlooppijp).

In ieder geval mogen deze wijzigingen van de plaats van tanks geen aanleiding zijn voor lichter maken of versterken anders dan zoals voorzien in artikel 5.7.1, maar de opening die overblijft na het verplaatsen van de originele tank mag worden afgesloten door het monteren van een paneel.

Het is toegestaan een koeler in het brandstofcircuit te plaatsen (maximum capaciteit een liter).

Het is toegestaan om 2 gaten te boren (maximale diameter 60 mm of gelijkwaardig in oppervlak) in de vloer waarvan de enige functie zal zijn om het doorvoeren van leidingen mogelijk te maken nodig voor het vullen en legen van de brandstoftank.

5.9.3. Vervallen



BIJLAGE XIV GROEP P – ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN

De bepalingen van Annex J van de FIA zijn alleen van toepassing, indien daar in dit reglement uitdrukkelijk naar wordt verwezen.

Alles wat niet uitdrukkelijk in dit reglement staat beschreven is verboden. Toegestane aanpassingen mogen geen inbreuk hebben op de wettelijke bepalingen of reglementaire afwijkingen bewerkstelligen.

Door slijtage of ongeluk beschadigde delen mogen, indien reglementair niet beschreven, alleen door originele onderdelen of identieke onderdelen, conform de definitie van art. 25, worden vervangen.

Basisvoorwaarden voor toelating van een auto in Groep P zijn onderstaande bepalingen:

- Seriematige uitvoering, zoals geleverd in Europa, met Nederlands kenteken.
- **Auto's op moment van aanvraag met een datum 1e toelating niet ouder dan 15 jaar**
- Mag in de van toepassing zijnde uitvoering niet opgenomen zijn in de FIA-homologatie-lijsten voor enige groep
- Geen uitvoering als MPV, SUV, cross-over, cabrio, middenmotor.
- Twee-wiel aangedreven auto's
- Maximum ledig gewicht: 1500 kg
- Maximum vermogen: 221 kW (300 pk)
- Maximum gewicht / vermogen verhouding: 4.6 kg/kW
- Brandstof: handels -benzine en -diesel (geen elektrisch/hybride/gasvormig).

Seriematigheid van de auto's worden bepaald door het BSR aan de hand van de gegevens van de "EG-Certificaat van Overeenstemming" (CoC), aangevuld met de gegevens zoals opgenomen in de Autoweek "Carbase_data" (https://www.autoweek.nl/carbase_data.php).

Bewijslast van de conformiteit van seriematigheid van zowel de auto als onderdelen, ligt te allen tijde bij de deelnemer/rijder van de betreffende auto.

Art. 1 - Seriematige productie auto's

De auto's moeten, tenzij voor onderdelen in dit reglement anders bepaald, als seriematige uitvoering zijn, dus uitvoering af fabriek (importeur) in Europa zijn geleverd en voorzien zijn van een Nederland kenteken.

Af fabriek (importeur) geleverde onderdelen, specifiek geleverd als bepaalde uitvoering/serie voor wedstrijden/cups etc. zijn in groep P niet toegestaan.

Alle speciale uitvoeringen (series) en onderdelen, die als opties af fabriek(importeur) geleverd worden, gelden als seriematig voor groep P in het kader van dit reglement, tenzij specifieke artikelen van dit reglement dat niet toestaan. Naderhand ingebouwde onderdelen gelden als seriematig, indien deze af fabriek(importeur) geleverd worden of geleverd zijn (zie ook art. 3).

Asaandrijvingen, resp. differentiëlen met sperwerking zijn alleen dan toegestaan, als zij in het kader van een in de EU geleverde serie uitvoering af fabriek (importeur) geleverd worden of zijn (zie ook art. 10). Als niet seriematig gelden onderdelen en uitvoeringen, die alleen via de sportafdeling van fabrikanten, tuning bedrijven etc. geleverd worden of zijn.

Art. 2 – Toegelaten auto's / Voorschriften voor deelname

De auto's moeten voldoen aan de Wegenverkeerswet, middels NL-kenteken en waar van toepassing een APK-keuring.

Niet toegelaten zijn auto's met alternatieven aandrijftechnieken, zoals elektrisch/hybride auto's of auto's met gasvormige brandstof. Deze technieken mogen ook niet in de auto aanwezig zijn, ook niet als dit buiten bedrijf is gesteld.

De auto moet kwa uitvoering vermeld staan in de groep P-type lijst (zie KNAF-website).

Bij twijfel ligt de bewijsvoering te allen tijde bij de deelnemer/rijder.

- Een technische wagenpas, uitgegeven door de KNAF/Technische Commissie is noodzakelijk. Indien wijzigingen zijn doorgevoerd moet een herkeuring plaatsvinden of na oordeel van de Technische Commissie kan worden volstaan met een aantekening op de technische wagenpas.
- Auto's met handelaarskenteken zijn niet toegestaan.

Art. 3 – Toelating door de KNAF

Alleen personenauto's zijn toegelaten, die vermeld staan in de KNAF - groep P type lijst. In deze lijst kunnen auto's door de KNAF opgenomen worden/zijn waarvan minimaal 200 stuks in 12 aansluitende maanden zijn gemaakt, een seriematige hoogte hebben van maximaal 1600 mm en een EU-toelating hebben vanaf 01-01-1995, met een bouwjaar vanaf 2005. De KNAF-lijst is op de site www.knaf.nl oproepbaar.

In de groep P-lijst zijn alleen gegevens opgenomen, die voor de betreffende auto's seriematig zijn en voor het betreffende type zijn vastgelegd.

In de groep P-lijst zijn zowel de massa ledig als de massa rijklaar gewicht opgenomen. Massa ledig gewicht is bepalend, dit is de massa van een voertuig, uitgedrukt in kilogram, zonder passagiers en lading.

In de groep P-lijst is de voor de diverse varianten steeds de laagste wagenhoogte opgenomen.

Verzamelposten voor fabrikanten, bijv. HSN 0900 of 0901, waarbij de eigen nationale fabrikantsgegevens niet opgegeven zijn, worden niet geaccepteerd.

De KNAF behoudt zich het recht voor, voor bepaalde auto's de opname in de groep P-lijst zonder opgave van redenen te weigeren.

Met nadruk wordt gewezen op de maximum snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 4.4.3.

3.1 – Updates van de groep P-lijst

Het is te allen tijde mogelijk automodellen in de groep P-lijst toe te voegen. Daartoe moet schriftelijk een verzoek worden gericht aan de KNAF-sectie rally (rally@knaf.nl).

3.2 – Bewijslast

Een auto met KNAF technisch paspoort groep P kan inschrijven voor Nederlandse rally's. Auto's die voorkomen op de P-lijst kunnen worden voorgedragen voor een paspoort keuring. De bewijslast bij een rally of een bepaalde auto kwa model in de groep P-lijst is opgenomen, ligt bij de deelnemer/rijder. Het bewijs moet worden aangetoond middels een kopie van de CoC en de aanvullende gegevens uit de Autoweek database.

Art. 4 – Uitlaatgassen

Auto's moeten zijn voorzien van een katalysator.

Art. 5 – Fabrikanten, geïmporteerde en omgebouwde auto's

Fabrikanten: Voor de groep P worden alleen fabrikanten als zodanig erkend, die in de groep P-lijst zijn vermeld. De KNAF behoudt zich het recht voor uitzonderingen op deze regel toe te staan.

Voor geïmporteerde auto's moet door de deelnemer/rijder worden aangetoond dat deze auto volledig aan de gestelde eisen voldoet, middels een CoC en de aanvullende gegevens uit de Autoweek database. Dit wordt als zodanig vastgelegd in de technische wagenpas.

Een model variant mag niet op een andere model variant (bijv. van een Astra F Gsi 2.0 op een Astra F Gsi 2.0 16V) worden overgezet. Een verandering van de type gegevens op de groep P-lijst is niet mogelijk c.q. niet toegestaan.

5.1 – Eigenbouw auto's

Auto's, die uit nieuwe en/of gebruikte onderdelen opgebouwd of omgebouwd zijn (kale carrosserie), dus niet fabrieksmatig worden niet toegelaten.

Art. 6 – Groepsindeling / gewicht

De diverse automodellen worden conform hun gewicht/vermogen verhouding in de betreffende groep **PN1-PN4** ingedeeld. Het ledig gewicht van het kenteken is bepalend, voor het motorvermogen de gegevens zoals vermeld in de groep P-lijst. (art. 3).

Gewichtvermogen (GV) = ledig gewicht (in kg)* / vermogen (in kW)

PN-groep	Gewichtvermogen (GV)	
PN4		kleiner dan 9
PN3	vanaf 9	tot 13
PN2	vanaf 13 en meer	

Het gewichtvermogen van een auto geldt alleen indien wordt voldaan aan:

- Aan minimumgewicht conform art. 6.1 moet worden voldaan (dus mag niet lager zijn) en
- Het in de groep P-lijst opgegeven motorvermogen (+5% tolerantie) mag niet worden overschreden.

Een vrije keus van de indeling is niet mogelijk.

Het BSR behoudt zich het recht voor, in geval van technische boven- of onderwaardering voor een auto een vernieuwde of nieuwe indeling te bepalen.

Vermogen: Het motorvermogen zoals aangegeven in het kenteken mag niet worden gewijzigd.

Gewichtstoename: Een gewichtstoename, die door de inbouw van veiligheidsvoorzieningen c.q. reglementair toegestane extra apparatuur (zoals kooi, brandblusser, meetapparatuur, bodembescherming) ontstaat, is tot maximaal 100 kg toegestaan op het ledig gewicht zoals vermeld in de groep P-lijst.

Plaatsen van enige vorm van ballast gewicht is niet toegestaan.

Gewichtsvermindering: Een gewichtsvermindering, die ontstaat door de omwisseling van seriematige stoelen door sportstoelen, verwijderen van de achterste gordels, stoelen of andere reglementair toegestane wijzigingen, is toegestaan. Echter is deze gewichtsvermindering, van toepassing op het ledig gewicht van de groep P-lijst, tot maximaal 20 kg begrensd. Daarvan afwijkende minimumgewichten worden niet geaccepteerd.

Het BSR behoudt zich het recht voor de gewichtsopgaves etc. door de technische commissie te laten onderzoeken.

Let op: De in de groep P GV-lijst vermelde P-groep is slechts een benaderingsgetal. Er is altijd de mogelijkheid door een gewijzigde auto gewicht, conform de regels in een andere P-groep aan een rally deel te nemen.

6.1 – Gewicht van de auto

Het minimumgewicht van de auto moet voldoen aan zowel conform het kentekenbewijs als ook de voor de P-groep genoemde minimumgewicht. Het vaststellen van het gewicht zal worden gedaan conform art. 23.2.

- Toegestaan maximumgewicht van de auto:
Het gewicht van de auto mag maximaal +100 kg afwijken van het in de groep P-lijst genoemde ledig gewicht.
- Toegestaan minimumgewicht:
Het gewicht van de auto mag maximaal -20 kg afwijken van het in de groep P-lijst genoemde ledig gewicht.

Art. 7 – Gewijzigde Indeling

7.1 – Hogere Indeling:

In het geval één van onderstaande 2 modificaties aan de auto zijn doorgevoerd, wordt de indeling in de GV-lijst met 1 trede verhoogd. Andere dan onderstaand genoemde aanpassingen (wielen en spatborden) zijn niet toegestaan.

7.1.1 – Wielen: (wielfnaaf + velg)

Bij toepassing van niet standaard velgmaten, groter dan 7J, die niet in de P-lijst staan vermeld, wordt de indeling in de GV-lijst met 1 trede verhoogd. Bovendien moeten de bepalingen van artikel 13.1 opgevolgd worden. Anders geredeneerd betekent dit dat bij toepassing van een wiel met breedtemaat meer dan 7J alleen dan geen 1 trede hoger wordt ingeschaald indien de betreffende P-lijst deze maat vermeld.

7.1.2 – Spatbord verbreding:

Toepassing van spatbord verbreders (definitie in artikel 25) heeft tot gevolg indeling 1 trede hoger in de GV-lijst. Bovendien moeten de spatbord verbredingen voldoen aan de bepalingen van artikel 14.

7.1.3 – Voor de combinatie van de in artikel 7.1.1 en 7.1.2 beschreven technische aanpassingen wordt enkel de inschaling met 1 trede in de GV-lijst doorgevoerd, dus niet meer trede verhogingen. Auto's die conform het P-reglement in de GV-groep 7 worden ingedeeld blijven in deze klasse, ook wanneer de wijzigingen conform Art 7.1 en 7.2 uitgevoerd zijn.

Voor de juiste opgave van de GV-groep bij de inschrijving is alleen de Deelnemer verantwoordelijk. De GV-waarde wordt op het technisch paspoort vermeld, wijzigingen naderhand betekent herkeuring voor aanpassing paspoort.

Art. 8 – Motor

Cilinderboringen en zuigers mogen alleen aangepast worden binnen toleranties van de fabrikantsopgaves (conform werkplaatshandboek of onderdelenlijst). Overmaatse zuigers conform werkplaatshandboek zijn toegestaan. De hier beschreven aanpassingen behoeven niet in het paspoort te worden vermeld.

De cilinderkop pakking is vrij, maar de compressieverhouding mag niet worden beïnvloed.

Indien niet in dit reglement specifiek vermeld, moeten alle onderdelen van de motor, incl. de hulp onderdelen, bijv. luchtfilter incl. filterhuis, verlichting, brandstofpomp, aircopomp, ABS delen, kleppendecksel, carterpan, water- en oliekoeler standaard zijn.

8.1 – Motor – Ontsteking

Fabricaat en type van de bougies en bedrading is vrij. De ombouw van conventionele mechanische contact gestuurde ontsteking naar een elektronische ontsteking is toegestaan.

Een auto met een elektronische ontsteking (bv: Motronic) moet het seriematige systeem ongewijzigd gehandhaafd blijven.

8.2 – Motor – Koelsysteem

De thermostaat en de aan/uit schakeling van de ventilator is vrij. Ook de afsluitende deksel van het koelsysteem is vrij.

De koelsystematiek op zich moet gehandhaafd blijven, dat betekent bijvoorbeeld dat een riem aangedreven ventilator niet door een elektrische mag worden vervangen.

Art. 9 – Uitlaatsysteem

Veranderingen aan standaard systemen zijn niet toegestaan. Tevens zijn ook variabele besturingen van de uitlaatgassen (bijv. middels kleppen) niet toegestaan, tenzij het een systeem uit de standaard type/serie is.

Uitlaatsystemen, waar bij de standaard uitlaatdemper door een competitie uitvoering vervangen wordt, zijn niet toegestaan.

Het gebruik van standaard uitlaatbeschermers (eindstukken) zijn toegestaan, indien ze zonder wijzigingen van het uitlaatsysteem aangebracht zijn middels schroefverbindingen/klembeugels.

Roetfilters voor dieselmotoren.

Roetfilters zoals seriematig toegepast moeten altijd worden toegepast en werkend zijn.

Art. 10 – Overbrenging

Alleen versnellingsbakken en aandrijfassen, resp. differentiëlen met sperwerking zijn toegelaten als deze voor de betreffende autovariant standaard in de EU seriematig door de fabrikant geleverd worden.

Versnellingsbakken, aandrijfassen, en sperdifferentiëlen moeten conform de standaard zijn.

De combinatie van versnellingsbak, aandrijf as overbrengingsverhouding moet standaard vanaf de fabriek geleverd worden.

Art 11. – Remmen

Een gelijktijdig op voor- en achterwielen werkend gescheiden dubbelwerkend remsysteem, bediend door hetzelfde pedaal is verplicht (zie Annex J-artikel 253-4).

Een handremsysteem is verplicht en mag niet worden verwijderd of onklaar gemaakt worden.

Remblokken en remschijven zijn vrij, op voorwaarde dat de schijven minimaal de afmetingen van het basismodel hebben.

Voorste remklauwen moeten minimaal een 4-pot systeem zijn.

KNAF
Knac Nationale Autosport Federatie

Art 12. – Wielophanging

In principe moeten het seriematig type gegevens (bijv. sporing, camber etc. worden gehandhaafd.

Echter zijn aanpassingen, die optreden door wagenhoogte aanpassingen door toepassing van een ander onderstel of door toepassing van andere wielen (conform art 13.1) toegestaan. Bovendien mogen door de fabrikant opgegeven stel mogelijkheden volledig benut worden. De standaard stuuruitslag mag niet worden aangepast.

12.1 - Wielophanging – Versterkingen

De bevestigingspunten van de wielophanging, inclusief die van de schokdemper en veren aan het chassis mogen plaatselijk alleen door lasverbindingen worden versterkt. Deze versteviging mag niet meer dan 5 cm buiten de originele lasnaad komen. De veerpoot schotels mogen met een vervangingsonderdeel worden versterkt.

Dwarsverstevigingen tussen as-bevestigingspunten rechts en links mogen aan de boven- en onder zijde gemonteerd worden, ze moeten echter wel demonteerbaar zijn en aan de bevestigingspunten van de wielophangingen geschroefd zijn, waarbij aan de bovenkant aan elke zijde 3 extra gaten mogen worden geboord.

12.2 – Wielophanging – Schokbrekers en veren

In stappen of traploos in hoogte verstelbare chassis is toegestaan.

Een niet standaard afstelbaarheid van het chassis vanuit de bestuurdersruimte is niet toegestaan.

Indien een afstelbaarheid vanuit de bestuurdersruimte standaard is, mag deze afstelbaarheid van het chassis zonder wijziging als zodanig toegepast worden.

Het chassis mag ook met in serie geplaatste extra veren (hulpveren) worden uitgevoerd.

Schokbrekers zijn met inachtnaam van onderstaande bepalingen vrij, maar moeten echter qua aantal, type, werkingsprincipe en bevestigingspunten gelijk blijven.

De schokbrekerbuis moet met één doorgaande middenas uitgevoerd zijn, die gelijk of parallel aan de middenas van de zuiger stang van de demper loopt. Dat betekent dat asymmetrische of intern versprongen schokdemperbuizen niet zijn toegestaan.

Gasdrukschokbrekers zijn qua werking gelijkgesteld met hydraulische schokdempers.

De veren zijn vrij, maar moeten qua inbouwpositie en type (bladveer, spiraalveer) gelijk blijven.

De toepassing van veren, die niet in de standaard maatvoering passen (bijv. sportveren met een kleinere buiten diameter) zijn zonder GV-lijst wijziging toegestaan.

De veerschotels zijn vrij, maar aan de carrosserie mag niets worden gewijzigd.

Bovendien moeten alle delen van de wielophanging, die niet volgens dit reglement vrij zijn, standaard zijn.

Niet standaard veren en veerschotels moeten wel in het paspoort zijn vermeld.

12.3 – Veerpootbevestiging

De bovenste veerpootbevestiging is vrij. Er moet worden zeker gesteld dat de positie van de schokbreker-middellijn dezelfde is en op dezelfde plaats wordt gemonteerd. De wisseling van de veerpootbevestiging alleen mag dus geen verandering van de veerpoot hoek veroorzaken. De wijziging van de veerpootbevestiging moet worden opgenomen in het technisch paspoort.

Aanpassingen van de carrosserie voor de wijziging van veerpootbevestiging of schokbrekers zijn niet toegestaan.

Het originele gatenpatroon in de carrosserie voor de bevestiging mag niet worden gewijzigd. De in het reglement genoemde extra gaten mogen dus niet voor de veerpootbevestiging worden gebruikt.

12.4 – Hoogteregeling

Als een standaard auto naar keuze is uitgevoerd met of zonder hoogteregeling, mag deze auto met en zonder hoogteregeling worden gereden.

Wordt een auto standaard alleen met een hoogteregeling geleverd, dan moet dit systeem zonder wijziging in de auto blijven, ook geldt voor o.a. de schokbrekers. De werking mag niet buiten bedrijf worden gezet.

Art 13 – Wielen en banden

13.1 – Wielen (wielschotel en velg)

Met uitzondering van de wielbreedte zijn de wielen in alle maatvoeringen vrij, dus ook velgdiameter, ET-waarde, vorm van de velg, materiaal en gewicht en heeft geen effect op de GV-indeling. Genoemde vrijheden gelden ook voor wielen met niet standaard velgbreedte tot maximaal 7J. De wielbreedte tot max. 7J is zonder effect op de GV-indeling vrij.

Wielen met een breedte meer dan 7J, die niet in de P-lijst zijn opgenomen, betekent automatisch een indeling in de eerstvolgende GV-indeling (art. 7).

De wielen moeten zijn vermeld in het technisch paspoort.

Afstandsringen: Spoorverbreeders zijn niet toegestaan. Dit geldt ook als deze bij de toepassing van een bepaalde wiel/band combinatie voorgeschreven worden.

13.2 – Banden

13.2.1 zie SRR artikel 60 en Bijlage V of hieronder

13.2.2 Banden zijn vrij, rekening houdend met de volgende bepalingen:

- montage op velgen conform art 13.1
- profiel loze banden (slicks) zijn niet toegestaan

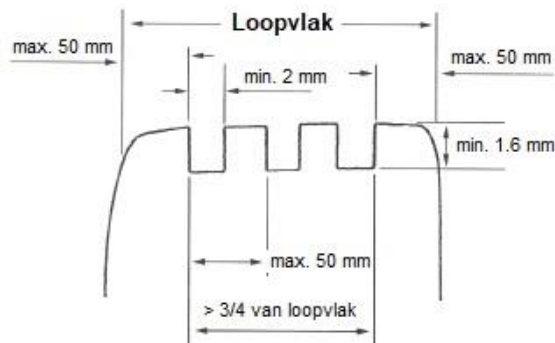
De banden moeten zijn geprofileerd als volgt:

- Profieldiepte minimaal 1.6 mm
- Profielbreedte: minimaal 2 mm
- Profielafstand: maximaal 50 mm
- Profielafstand tot zijkant: maximaal 50 mm
- Aantal profielen: vrij
- De breedte tussen de beide buitenste groeven van een band mag niet minder zijn dan $\frac{3}{4}$ van het loopvlak

Op geen enkel moment tijdens de rally mag de profieldiepte van de gemonteerde banden minder dan 1.6 mm zijn. Dit geldt voor tenminste $\frac{3}{4}$ van de totale profielpatroon.

Een protest tegen de profieldiepte is niet mogelijk.

Daarnaast moeten de banden voldoen aan de wegenverkeerswetgeving.



13.2.3 De breedte van de band is vrij. Band/velg combinatie moet vallen binnen de beperkingen van artikel 14.

13.3 Velg/Band combinatie

De bewijslast voor het toestaan van de velg/band combinatie ligt bij de deelnemer. Het BSR behoudt het recht het toestaan van de velg/band combinatie te checken.

13.4 Reservewiel

Het reservewiel mag niet worden geplaatst in de passagiersruimte. Plaatsing mag geen carrosserie wijzigingen tot gevolg hebben.

Het reservewiel moet deugdelijk bevestigd worden, het aanbrengen van extra steunen is hiervoor toegestaan.

Voor het reservewiel gelden dezelfde bepalingen, zoals omschreven in artikel 13.2 en 13.3.

Als er in het basismodel een noodreservewiel aanwezig is, mag deze worden vervangen door een reservewiel of mag in de auto gemonteerd blijven, echter mag deze tijdens de rally niet gemonteerd worden.

Art. 14 – Carrosserie

Schuif-/zonnedaken zijn niet toegestaan, ook indien deze standaard in een serie zouden zijn gemonteerd af fabriek.

Voor-, achter- en zijspoilers mogen worden gemonteerd of vervangen worden. Niet standaard af fabriek gemonteerde spoilers mogen niet buiten de contouren van de auto, van voren gezien, komen. Ze moeten dus binnen de frontprojectie (incl. zijscherm verbreding, zonder buitenspiegel) blijven. Spoilers moeten wel in het technisch paspoort vermeld worden. Sierlijsten mogen worden verwijderd, er mogen echter geen scherpe randen ontstaan.

Extra Motorkap en kofferbak vergrendelingen zijn aan te bevelen.

Niet geschroefde velgkappen en wielmoerkappen moeten worden verwijderd.

Zijschermen: De originele vorm en afmetingen van de zijschermen moeten gehandhaafd blijven. Vanaf het midden van het wiel moeten de zijschermen, loodrecht gemeten, het volledige loopvlak van de banden afdekken.

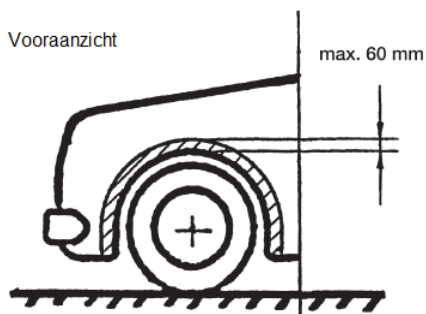
Zijscherm verbredingen leiden automatisch tot een aanpassing van de GV-indeling (art. 7).

Voor de zijscherm verbredingen geldt het volgende:

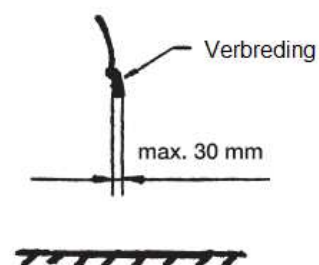
De wielkast uitsnijdingen van de zijschermen mogen bewerkt worden en/of door extra delen verbreed worden. De verbreding/uitsnijdingen mag alleen binnen de oorspronkelijke wielkast uitsnijdingen van 60 mm breedte geschieden (zie tekening). De verbreding mag maximaal 30 mm per wielkast zijn.

Het omvouwen van de wielkast eindkanten is toegestaan zonder dat dat een verhoging van de GV-indeling tot gevolg heeft. Eventuele kunststof wielkastranden mogen t.b.v. vrijhouden van de wielen verwijderd worden, zonder dat er scherpe kanten ontstaan.

Bij verbreding van de wielkasten mogen de binnen afdekking aangepast worden, maar niet verwijderd worden.



Zijaanzicht



Ramen moeten seriematig zijn en mogen niet aangepast worden.

Het gebruik van getint glas en/of veiligheidsfolie is toegestaan op zij- en achterruiten. In deze gevallen moet het mogelijk zijn voor een persoon op een afstand van 5 meter vanaf de auto om de rijder te kunnen zien alsook de inhoud van de auto. Indien de zijruiten niet zijn gemaakt van gelaagd glas, is het gebruik van transparante en kleurloze folie welke het uiteenspatten van ruiten tegengaat verplicht op zijruiten. De dikte van deze folie mag niet groter zijn dan 100 micron.

Geen enkel deel van de auto mag de grond raken wanneer alle banden aan één zijde leeg zijn. Deze test moet worden uitgevoerd op een vlakke ondergrond onder wedstrijd condities

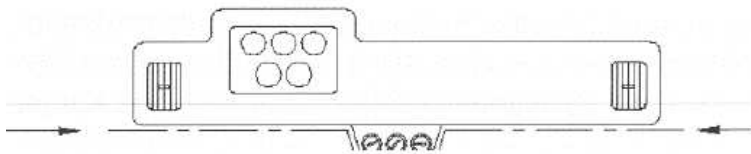
Art. 15 – Wagenhoogte

De in de P-lijst vermelde wagenhoogte mag maximaal 50 mm afwijkend zijn, zowel hoger als lager (art. 23.4).

Art. 16 – Passagiersruimte

De bekleding van de passagiersruimte en kofferruimte is vrij onder toepassing van onderstaande.

Dashboards: Het dashboard moet seriematig zijn. De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd. Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen.



Instrumenten: Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of verplaatst en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag niet worden verwijderd.

Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.

Controlelampen (bijv. richtingaanwijzer, grootlicht etc. mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.

Deur/Zijwand bekleding: Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt. In de deur aanwezige veiligheidsvoorzieningen moeten aanwezig blijven.

Bij een tweedeurs auto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen. De deurpanelen mogen worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik. De minimum hoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang.

Vloerbedekking is vrij en mag derhalve worden verwijderd.

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de hierboven omtrent dashboard en deuren mogen worden verwijderd.

De voorstoelen moeten vervangen worden door FIA gehomologeerde stoelen, conform Appendix J Artikel 253.16. Stoelbevestiging moet ook conform Appendix J Artikel 253.16 zijn uitgevoerd, waarbij de standaard aanwezige stoelbevestigingen verwijderd mogen worden.

De achterbank/stoelen moeten verwijderd worden.

Art. 17 – Bodembescherming

Het aanbrengen van een bodem-beschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimum bodemvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal. Desalniettemin zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

Art. 18 – Extra apparatuur, aanpassingen t.b.v. handicap, gereedschappen

Extra apparatuur is toegestaan indien het geen invloed heeft op motorvermogen, stuurinrichting, aandrijfsysteem, remmen en wegligging. Het meenemen van brandbare vloeistoffen is niet toegestaan.

Verbandtrommel, gevarendriehoek ed. moeten worden meegenomen.

Op verzoek kan het BSR de inbouw van speciale aanpassingen en apparatuur voor een handicap toestaan.

Het standaard gereedschap mag verwijderd worden, maar het minimumgewicht moet worden gehaald. Bij meting van het gewicht moet standaard gereedschap in de auto aanwezig zijn.

Ballast gewicht in de vorm van loodplaten, water gevulde reservewiel ed. zijn niet toegestaan.

Art. 19 – Brandstofsysteem

Alleen in de handel verkrijgbare brandstof (benzine en diesel), conform Annex J-artikel 252.9 mag worden toegepast.

De brandstoftank moet de seriematige uitvoering zijn of mag worden vervangen door een FT3 tank, conform FIA-bepalingen, Annex J Artikel 253.14 jaar 2016.

De vulopening en ontluuchtingsopeningen mogen nooit in de passagiersruimte of motorruimte zijn gemonteerd.

Art. 20 – Elektrische systeem

Elektrisch systeem conform Annex J-artikel 252-8.

Verlichtingsinstallatie moet seriematig blijven, aangevuld met de bepalingen conform Annex J-artikel 255-5.8.5 en SRR Bijlage XII-artikel 3.7 en 3.8.

De elektrische installatie incl. bedrading en accu is vrij.

De accu qua uitvoering en plaatsing moet voldoen aan de bepalingen van Annex J-artikel 255-5.8.3.

Extra schijnwerpers zijn toegestaan, conform Annex J-artikel 254 6.8 en SRR Bijlage XII-artikel 3.7 en 3.8.

Art. 21 – Veiligheidsuitrusting

Annex J Artikel 253 groep N zijn van toepassing

21.1 Sleepoog

Zie Annex J Artikel 253.10.

21.2 Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels moeten worden vervangen door FIA gehomologeerde gordels, conform Annex J Artikel 253.6. Ook de bevestiging van de gordels moet conform Annex J Artikel 253 worden uitgevoerd.

Er moeten twee gordel-snijmessen worden gemonteerd, die altijd vanuit de stoel door de bestuurders in de gordels bereikbaar zijn.

21.3 Veiligheidskooi

Veiligheidskooi moet conform Appendix J Artikel 253.8 worden ingebouwd, conform bepalingen voor de rallysport.

Sterk aanbevolen wordt om een gecertificeerde veiligheidskooi in te bouwen

21.4 Achteruitzicht/Spiegels

Zie Annex J Artikel 253.9

21.5 Ramen

Zie Annex J Artikel 253.11

21.6 Hoofdstroomschakelaar

Zie Annex J Artikel 253.13

21.7 Brandblusser – Blussystemen

Zie Annex J Artikel 253.7

21.8 Leidingen en pompen

Zie Annex J Artikel 253.3

21.9 Rem- en stuurbeveiligingssysteem

Zie Annex J Artikel 253.4

21.10 Extra vergrendelingen

Zie Annex J Artikel 253.5

21.11 Bescherming tegen brand

Zie Annex J Artikel 253.15

Art. 22 – Aanmelding – Technisch Paspoort**22.1 Aanmelding**

Vooraf moet overleg met het BSR plaatsvinden omtrent de keuze van de auto. In het verzoek moeten onderstaande gegevens van de auto worden opgegeven. Bovendien moet een kopie van de CoC verklaring worden meegestuurd.

Fabricaat:

Type:

EU-nummer:

Na bestudering zal het BSR een akkoord bevinding geven indien wordt voldaan aan de bepalingen van groep P en zal een voorlopige GV-indeling worden gedaan.

22.2 Technisch Paspoort

Elke auto in groep P, die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een Technisch Paspoort. Het BSR zal op de website vroegtijdig aangeven waar en wanneer de voorkeuringen worden gehouden (voorafgaand aan het seizoen en tijdens het seizoen).

Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-P paspoort, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze (her)keuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden. Wanneer het BSR en/of de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep P keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven. Kosten voor deze (her-)keuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor (her) keuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) met medezending van het aanvraagformulier technisch paspoort Groep P (zie website KNAF/Rally/Reglementen)

Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.

Buitenlandse deelnemers worden op incidentele basis in Nederlandse rally's in groep P toegelaten, waarbij de veiligheids-eisen conform het KNAF RB moeten zijn. Bij meer dan 2 deelnames in één seizoen moeten buitenlandse deelnemers ook een Technisch Paspoort aanvragen en gekeurd worden.

Art. 23 – Technische Keuring**23.1 Keuring van het motorvermogen**

De keuring van het motorvermogen moet zonder verder aanpassingen bij een ingebouwde motor op een vermogensbank worden gemeten. De meting moet worden uitgevoerd conform EU richtlijn 80/1269.

De omgeving omstandigheden (luchtdruk, luchttemperatuur) moeten worden genoteerd en in de berekening worden meegenomen, waarbij de luchttemperatuur conform EU richtlijn 80/1269 15 cm voor de luchtinlaat van de aanzuiging bepaald moet worden.

Motorvermogen P_n = gemeten vermogen P_g x Correctiefactor C .

De correctie is noodzakelijk om de gemeten vermogen te kunnen vergelijken met de technische gegevens van de auto, die bij een temperatuur van 25 °C en een luchtdruk van 99 kPa zijn bepaald.

In de formules zijn onderstaande waardes toe te passen:

P_f : omgeving luchtdruk in kPa; 10 mbar = 1 kPa; bijv.: 946 mbar = 94.6 kPa

t : luchttemperatuur van de aanzuiglucht bij de luchtinlaat van de motor (niet de omgevingslucht temperatuur); bijv. 44 °C

T : luchttemperatuur van de aanzuiglucht in Kelvin [K]; $T = 273 + t$; bijv.: $T = 273 + 44 = 317$ [K]

23.1.1 Motoren met ontstekingssysteem (bijv. benzinemotoren)

motorvermogen $P_n = \text{correctiefactor } C_F \times \text{gemeten vermogen } P$

$$\text{Correctiefactor } C_F = \left(\frac{99}{P_l} \right)^{1.2} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6}$$

23.1.2 Compressie motoren (dieselmotoren)

motorvermogen $P_n = \text{correctiefactor } C_{DS} \times \text{gemeten vermogen } P$

$$\text{Correctiefactor } C_{DS} = \left(\frac{99}{P_l} \right)^{1.0} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.7}$$

23.1.3 Compressie motoren (dieselmotoren), met Turbo

motorvermogen $P_n = \text{correctiefactor } C_{DS} \times \text{gemeten vermogen } P$

$$\text{Correctiefactor } C_{DS} = \left(\frac{99}{P_l} \right)^{0.7} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{1.5}$$

23.1.4 Toleranties: De door de fabrikant van de vermogensbank opgegeven toleranties meettoleranties moeten worden meegenomen. Deze toleranties zijn inclusief de toleranties van de gebruikte meetapparatuur (thermometers voor aanzuiglucht, drukmeters). Het meet resultaat moet op 1 decimaal worden afgerond (bijv. 66.15 kW naar 66.1 kW).

Toegestaan zijn de onderstaande vermogensbanken:

Bosch LPS002, FLA 202, FLA 203, FLA 206

Maha LPS 2000 of SUN RAM 2000, MPS 3000, Einachs MSR 500/1, Allrad MSR/2, Allrad MS/3, MSR 800,

Maha MSR 830, MSR 850, MSR 1000, MSR 1050.

Cartec LPS 2020, LPS 2020 \$WD, LPS 2510, LPS 2510 4WD, LPS 2810, LPS 2810 4WD.

Superflow SF 880.

23.1.5 Het vermogen van de geteste motor mag niet meer dan $\pm 5\%$ afwijken van de in de databank bekende gegevens.

Voor de omrekening van pk naar kW geldt: 1 pk = 0.735 kW ofwel 1 kW = 1.36 pk.

23.1.6 Voorbeeld: Vermogensmeting op een Bosch LPS002.

De meting geeft een vermogen op de wielen aan van 60.36 kW, de temperatuur van de aanzuiglucht is 44 °C en de luchtdruk is 946 mbar. Tolerantie van de vermogensbank is $\pm 5\%$.

$P_l = 946 \text{ mbar}$ en dat is 94.6 kPa

$t = 44 \text{ °C}$ en dat is $T(K) = 44 + 273 = 317$

Knac Nationale Autosport Federatie

Voor een benzine motor (art 23.1.1) geldt:

Motorvermogen conform gegevens uit databank: 60 kW, tolerantie $\pm 5\%$.

Berekening van de Correctiefactor

$$C_F = \left(\frac{99}{P_l} \right)^{1.2} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6}$$

$$C_F = \left(\frac{99}{94.6} \right)^{1.2} \times \left(\frac{317}{298} \right)^{0.6}$$

$$C_F = \left(1.0465 \right)^{1.2} \times \left(1.06376 \right)^{0.6}$$

$$C_F = 1.0959$$

Berekening van het motor vermogen:

$$P_{norm} = C_F \times P_{gemeten}$$

$$P_{norm} = 1.0959 \times 60.36 \text{ kW}$$

$$P_{norm} = 66.15 \text{ kW}$$

Afgerond:

$$P_{norm} = 66.1 \text{ kW}$$

Aftrek tolerantie vermogensbank (5%)

$$P_{norm} = 66.1 - 5\% = 66.1 - 3.31 = 62.79 \text{ kW}$$

Vermogen conform databank:

$$P = 60 \text{ KW}$$

Maximale afwijking 5%

$$P = 60 + 5\% = 60 + 3 = 63 \text{ KW}$$

Conclusie: auto kan worden toegelaten, gemeten vermogen lager dan toegestane vermogen.

23.1.7 De vermogenskromme van motoren kan zo beïnvloed worden, dat de bij het in de databank opgegeven toerental het bijbehorende vermogen niet wordt overschreden, maar met hogere toerentallen het vermogen toeneemt. Een dergelijke motor voldoet echter niet meer aan het reglement van groep P.
Zo'n ontoelaatbare vermogenstoename wordt door een hoger toerental zichtbaar. Toerentallen tot 5% boven het nominale toerental zijn bij seriematige auto's ondenkbaar, dat betekent een nominaal toerental van 5800 p.m. kan tot 6100 p.m. verhoogd worden.

23.1.8 Ondersteunt de eigenaar van de vermogensbank wegens technische problemen de meting niet, moet een andere mogelijkheid de motor te testen op conformiteit t.o.v. het reglement worden gearrangeerd.

23.2 Meting van het gewicht van de auto

Het gewicht moet op een daarvoor geschikte weegschaal vastgesteld worden, waarbij vanzelfsprekend de tolerantie van de weegschaal meegerekend moet worden. Het gemeten getal moet op hele getallen worden afgerond. Gewogen wordt de auto zoals die tijdens de wedstrijd wordt gebruikt, echter:

- zonder inzittenden
- met op normaal nivo gevulde vloeistoffen
- met 1 reservewiel

23.3 Meting van de cilinderinhoud (EU-methode):

$$\text{Totale cilinderinhoud} = \frac{D^2 \times \pi \times H \times Z}{4}$$

Waarbij D = boring ; H = slag ; Z = aantal cilinders ; $\pi = 3.1416$

De waardes van boring B en slag H worden op millimeters afgerond (naar boven en onder).

De cilinderinhoud wordt op gehele getallen afgerond.

Ook bij andere volume berekeningen geldt $\pi = 3.1416$

23.4 Meting van de wagenhoogte en bodemvrijheid:

De wagenhoogte wordt op het hoogste punt van de carrosserie c.q. achterspoiler gemeten. Het groep P-reglement staat een tolerantie van ± 50 mm toe t.o.v. van de gegevens in databank. De meting moet op dat punt van de databank gemeten worden. Is de opgave in de databank het hoogste punt van het dak dan hoeft een later toegevoegde achterspoiler niet meegeteld worden.

De wagenhoogte (Art 15) moet zonder wijzigingen aan het voertuig gemeten worden, dat betekent met de wielen en banden waarmee de rally gereden wordt. Wordt bij de meting van de wagenhoogte van de databank afwijkingen geconstateerd (hoger of lager), dan moet de meting met seriematige wielen/banden herhaald worden en moet de wagenhoogte conform zijn. De luchtdruk in de banden bij seriematige uitvoering moet 2.5 bar $\pm$ 0.2 bar zijn.

Voorbeeld 1:

- Hoogte conform databank: 1370 mm, hetgeen een toegestane hoogte betekent volgens art. 15 van 1420 mm.

Bodemvrijheid:

Buiten de velg en/of band mag geen enkel deel van de auto de bodem aanraken, wanneer de banden aan één zijde zonder lucht zijn. Als controle worden de ventielen van de banden aan één zijde verwijderd.

Deze test moet op een vlakke ondergrond worden gedaan. De deelnemer mag vooraf de banden van de velgen te demonteren.

Art. 24 - Beperking van de protestregels

Protesten zijn niet toegestaan tegen:

- De conversiegetallen van de katalysator
- De versterking van de wielophanging (art 12.1) door lassen en monteren van reparatiestukken
- De in Art. 14 (carrosserie) genoemde delen, behalve de spoiler
- de onder Art 13.2 (banden) beschreven minimum profieldiepte en/of E- kenteken
- de brandstof

BIJLAGE XV GROEP G: ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN (VERNIEUWDE OPZET)**0 ALGEMENE BEPALINGEN**

0.0 Groep G is in 2018 opgezet en zal minimaal voor 10 jaar geldig zijn, behoudens wettelijke en andere BSR overstijgende voorschriften en bepalingen.

0.1 In Groep G worden uitsluitend auto's toegelaten, welke zijn voorzien van een type goedkeur afgegeven in één van de landen van de Europese Gemeenschap gebouwd.

De auto's moeten voldoen aan de Wegenverkeerswet, middels NL-kenteken en waar van toepassing een APK-keuring.

0.2 Basisvoorwaarde voor nieuw opgebouwde auto's voor toelating in Groep G zijn onderstaande bepalingen:

- Seriematige uitvoering, zoals geleverd in Europa,
- In de van toepassing zijnde uitvoering niet opgenomen in de FIA-homologatie-lijsten (zowel groep A, N als R),
- 4WD alleen als seriematig model 4WD is,
- Maximum vermogen 221 kW (300 pk),
- Motoren: maximaal 3500 cc atmosferisch en 2000 cc turbo.
- Brandstof: handels- benzine en -diesel (geen elektrisch/hybride/gasvormig) – conform Annex J artikel 252.9.

0.3 Niet toegelaten auto's

- a) Auto's op moment van aanvraag met een datum 1e toelating ouder dan 15 jaar,
- b) Auto's met een hoogte hoger dan 1600 mm,
- c) Uitvoering als MPV, SUV, cross-over, cabrio, stationwagen.

0.4 Aanmelding

Voordat met de bouw kan worden begonnen, moet een 1e aanvraag aan het BSR worden gestuurd. Deze 1e aanvraag moet een opgave van fabricaat, type, uitvoering van de auto zijn.

Na bestudering zal het BSR een akkoord bevinding geven indien wordt voldaan aan de bepalingen van groep G. Er zal dan een aanvraag formulier Technisch Paspoort Groep G worden meegestuurd. Die tijdens de bouw ingevuld moet worden met maatvoeringen en foto's.

0.5 Technisch Paspoort

Elke auto in groep G die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een Technisch Paspoort.

Het BSR zal op de website vroegtijdig aangeven waar en wanneer de voorkeuringen worden gehouden (voorafgaand aan en tijdens het seizoen).

0.6 De kosten van de voorkeuring per auto zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt.

0.7 Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-G paspoort, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze (her)keuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden.

Wanneer het BSR, de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep G keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven.

Kosten voor deze (her-)keuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor (her) keuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) met medezending van het aanvraagformulier technisch paspoort Groep G (zie website KNAF/Rally/Reglementen).

Voor de aanvraag van een voorkeuring en een technisch paspoort moet de auto tijdens de keuring een Nederlands kenteken hebben en moeten de gegevens en foto's van de auto door de aanvrager zijn verwerkt in het aanvraagformulier Technisch Paspoort Groep G.

0.8 De keuring zal geschieden door een door het BSR aangewezen team van ter zake deskundigen.

0.9 Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.

Indien de auto tijdens een rally niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.

- 0.10** *Indien blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen terzake kundigen, wordt de auto voor een aantal rally's niet toegelaten tot de start. Bij herhaling zullen disciplinaire maatregelen worden genomen waarbij intrekking van de licentie tot de mogelijkheden behoort.*
- 0.11** *Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het bewijzen van conformiteit van de auto.*
- 0.12** *Buitenlandse deelnemers worden op incidentele basis in Nederlandse rally's in groep G toegelaten, waarbij de veiligheidseisen conform het KNAF RB moeten zijn. Bij meer dan 2 deelnames in één seizoen moeten buitenlandse deelnemers ook een Technisch Paspoort aanvragen en gekeurd worden.*

TECHNISCHE BEPALINGEN

1 DEFINITIE

Auto's conform artikel 0 van deze bijlage mogen worden aangepast conform de bepalingen van dit reglement. Onderdeel van dit reglement zijn tevens de volgende artikelen van de Annex J van het jaar van uitgifte van het Technisch Paspoort:

Art. 251 Indeling en definities

Art. 252 Algemene regels voor (Groep N, A en RGT)

Art. 253 Veiligheidsuitrusting (Groep N, A en RGT).

Dit reglement heeft dezelfde indeling als Art. 255, Bijzonder Reglement Toerwagens (Groep A).

2 TECHNISCH PASPOORT

In het technisch paspoort worden door middel van foto's en maatvoering de specifieke kenmerken, alle carrosserie modificaties als ook een algemene omschrijving van de auto vastgelegd.

3 AANTAL ZITPLAATSEN

Groep-G auto's moeten tenminste twee zitplaatsen hebben.

4 GEWICHTEN

4.1 Voor de auto's gelden de volgende gewichten in relatie tot hun cilinderinhoud (zie artikel 4.2 voor uitzondering):

tot 1000 cm ³ :	720 kg
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm ³ :	790 kg
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm ³ :	840 kg
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm ³ :	920 kg
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm ³ :	1000 kg
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm ³ :	1080 kg
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm ³ :	1150 kg
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm ³ :	1230 kg

4.2 Voor vierwielangedreven auto's in rally's, met ofwel normaal ademende motoren met een cilinder inhoud tussen de 1600 en 3000 cm³, of met een motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een equivalente cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 3000 cm³, geldt een minimumgewicht van 1230 kg.

4.3 Dit is het echte minimumgewicht van de auto, met noch rijder noch navigator of hun extra benodigdheden, en maximaal één reservewiel.

Wanneer twee reservewielen aanwezig zijn in de auto, moet het tweede wiel voor de weging worden verwijderd.

Op geen enkel moment tijdens de rally mag de auto minder wegen dan het minimum zoals in dit artikel vastgelegd.

Het gebruik van ballast is toegestaan op de voorwaarden van de regels van Annex J artikel 252-2.2, Algemene regels.

4.4 Het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) moet voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 4.1 plus 160 kg.

Voor vierwielangedreven auto's met ofwel atmosferische motoren met een cilinderinhoud tussen 1600 en 3000 cm³, of motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een equivalente cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 3000 cm³, moet het minimumgewicht van de auto (onder de voorwaarden van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) 1380 kg zijn.

Daarnaast moet het gewicht zoals gedefinieerd in de artikelen 4.1, 4.2 en 4.3 eveneens worden gerespecteerd.

5. TOEGELATEN WIJZIGINGEN EN TOEVOEGINGEN**5.0 ALGEMENE VOORWAARDEN**

Buiten die delen waarvoor dit in artikel vrijheid tot modificatie is gegeven, mogen de originele mechanische delen, die nodig zijn voor de aandrijving, alsmede alle accessoires die voor het normaal werken van deze delen nodig zijn, met uitzondering van alle onderdelen van de stuur- of reminrichting of wielophanging, die alle normale bewerkingen hebben ondergaan, die door de fabrikant voor de serieproductie zijn vastgelegd, worden onderworpen aan verdere perfectie door afwerking en afkrabben, doch zij mogen niet worden vervangen.

Met andere woorden: vooropgesteld dat de oorsprong van het onderdeel uit de serieproductie te allen tijde kan worden vastgesteld, mag dit onderdeel worden verbeterd, uitgebalanceerd, lichter gemaakt of door bewerking in vorm gewijzigd.

In aanvulling op het bovenstaande, zijn chemische- en warmtebehandelingen toegestaan.

Bouten, moeren, schroeven:

Overall in de auto mag iedere bout, moer, schroef en ring worden vervangen door een andere bout, moer, schroef of ring en mag van ieder type borging worden voorzien (borging, borgmoer enz.).

Toevoegen van materiaal en onderdelen:

Iedere toevoeging van materiaal of onderdelen is verboden tenzij uitdrukkelijk toegestaan door een artikel in dit reglement.

Materiaal dat verwijderd is, mag niet opnieuw worden gebruikt.

Herstel van de carrosserievorm en de onderstelgeometrie, na beschadiging door een ongeluk, door toevoeging van voor het effect van het herstel noodzakelijke materialen (plamuur, las, metaal e.d.) is toelaatbaar.

Andere delen die versleten of beschadigd zijn mogen niet door toevoegen van materiaal worden hersteld, tenzij een artikel in deze reglementen hiertoe de toepasselijke vrijheid geeft.

5.1 Motor**ALGEMEEN:**

Het vermogen van alle auto's is beperkt volgens een minimum gewicht/vermogen verhouding van 3,4 kg/pk (4,6 kg/kw) in alle internationale Rally's. De FIA zal te allen tijden en onder alle omstandigheden alle noodzakelijke maatregelen nemen voor de handhaving van deze vermogensrestrictie. (CSI artikel 2.7.1a)

Het maximale vermogen mag 300 pk bedragen, gemeten aan de aangedreven wielen.

Er zullen steekproeven worden uitgevoerd d.m.v. vermogensmetingen en tevens zullen via het tracking systeem vermogens analyses worden gedaan.

Het werkelijk motorvermogen mag maximaal 20% verhoogd worden tov het vermogen zoals opgegeven door de fabrikant (kenteken) met een absoluut maximum van 300 pk. Hierbij geldt voor de hieronder vermelde klasse indeling het werkelijk vermogen (dus incl. eventuele verhogingen).

Klasse-indeling

NRC2	GA84 (4WD)	van 250 tot 300 pk
NRGT	GA82 (2WD)	van 250 tot 300 pk
NRC3	GA7	van 180 tot 250 pk
NRC4	GA6	van 120 tot 180 pk
NRC5	GA5	tot 120 pk

Voor alle motoren geldt dat deze in de originele ruimte gemonteerd moet blijven. De oriëntatie van de motor moet ongewijzigd blijven ten opzichte van de originele motor in het originele model.

5.1.1 Cilinderblok - cilinderkop:

Het is toegestaan om ongebruikte openingen in het cilinderblok en de cilinderkop af te sluiten, mits het enige doel van deze handeling het afsluiten is.

Opboren tot een maximum van 0,6 mm in vergelijking met de oorspronkelijke boring is toegestaan, zonder dat dit ertoe leidt dat de cylinder inhoudsklasse wordt overschreden. Het is toegestaan, onder dezelfde voorwaarde als voor het opboren, de motor te verbussen en het materiaal van de bussen mag worden gewijzigd..

De cilinderbussen dienen een cirkelvormige doorsnede te hebben en dienen concentrisch te zijn met de cilinders, droog of nat en gescheiden te zijn van elkaar.

Vlakken van het cilinderblok en van de cilinderkop is toegestaan.

Bij rotatiemotoren zijn de maten van de inlaat en uitlaat kanalen in/naar het motorblok vrij, op voorwaarde dat de originele maten van de inlaatpoort en de uitgang van de uitlaat worden gerespecteerd.

5.1.2 Compressie verhouding:

De compressieverhouding mag worden aangepast.

Voor motoren met turbo/drukvulling mag deze de 11,5:1 niet overschrijden op enig moment.

5.1.3 Cilinderkoppakking:

Vrij.

5.1.4 Zuigers:

Vrij, evenals de zuigerveren, de zuigerpen en de wijze van zekering.

5.1.5 Drijfstangen, krukas:

Buiten de bewerkingen die zijn vermeld in bovenstaande paragraaf 'ALGEMENE VOORWAARDEN', mogen de krukas en drijfstangen extra mechanische behandelingen ondergaan, die anders zijn dan die welke zijn uitgevoerd bij onderdelen in de serieproductie.

5.1.6 Lagers:

Merk en materiaal zijn vrij, zij moeten echter wel het originele type en afmetingen behouden.

5.1.7 Vliegwiel:

Dit mag worden gewijzigd in overeenkomst met de voorgaande paragraaf 'ALGEMENE VOORWAARDEN' op voorwaarde dat het originele vliegwiel nog als zodanig herkend kan worden.

5.1.8 Brandstof- en luchtvoorziening:

Het inlaatspruitstuk moet conform het basismodel zijn, maar mag mechanisch bewerkt worden (bijv. door slijpen, draaien, vijlen, frezen, afdraaien en boren).

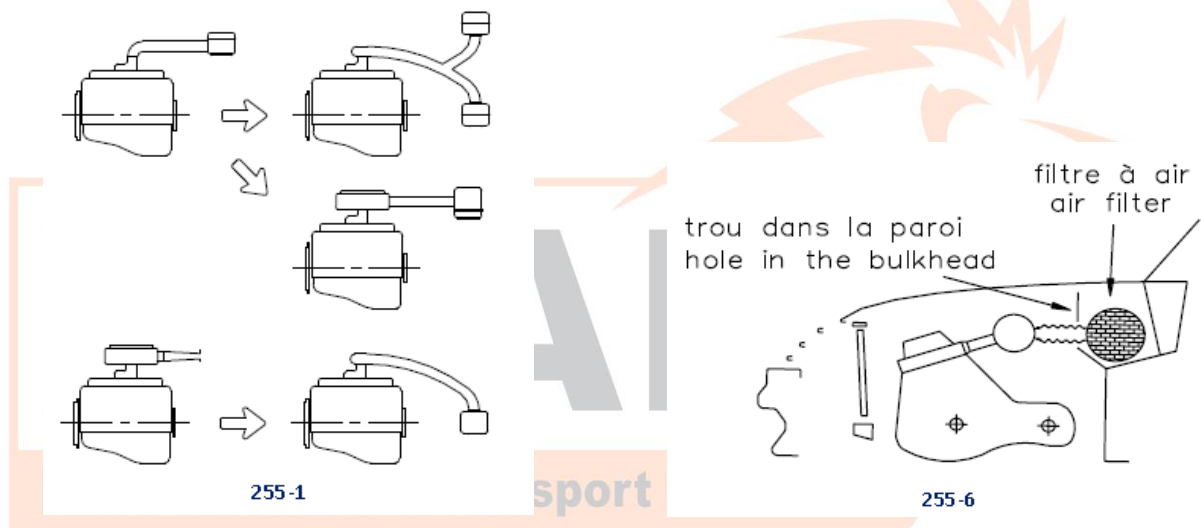
De gaskabel en de buitenkabel bevestiging zijn vrij.

Het luchtfilter en het luchtfilterhuis zijn vrij.

Bij atmosferische motoren is de ruimte vrij, maar deze moet aanwezig blijven in de motorruimte.

Het luchtfilter mag, samen met de behuizing, worden verwijderd, binnen de motorruimte worden verplaatst, of vervangen door een ander (zie tekening no. 255-1).

Het is mogelijk een gedeelte uit het schutbord gesitueerd in de motorruimte te snijden voor het monteren van één of meer luchtfilters of voor het binnenlaten van lucht, echter zulke uitsnijdingen dienen strikt beperkt te blijven tot die gedeelten noodzakelijk voor het monteren van deze installatie (zie tekening no. 255-6).



Bovendien dient, indien de luchtinlaat welke de bestuurdersruimte ventileert zich in dezelfde zone bevindt, deze zone te worden geïsoleerd van de luchtfilter unit, ingeval van brand.

De pijp tussen het luchtfilter en de carburateur(s) of de luchthoeveelheid meter (injectie) is vrij.

Evenzo is de pijp tussen de luchthoeveelheid meter en het inlaat-spruitstuk of de drukvuller vrij.

De luchtinlaat mag van een zeef worden voorzien.

Anti-luchtverontreiniging onderdelen mogen worden verwijderd op voorwaarde dat dit niet leidt tot een vergroting van de hoeveelheid toegelaten lucht.

Brandstofpomp(en) zijn vrij. Ze mogen niet binnen het inzittendencompartiment geplaatst zijn, tenzij dit de originele montageplaats is, maar moeten dan afdoende zijn afgeschermd.

Brandstoffilters met een maximum inhoud van 0,5 liter mogen aan het brandstoftoevoercircuit worden toegevoegd.

De verbinding van het gaspedaal is vrij.

De originele warmtewisselaars en intercoolers, of welke systemen dan ook die deze functies vervullen, moeten worden gehandhaafd en op de hun originele plaats blijven, wat inhoudt dat hun ophangingen en posities origineel dienen te blijven.

De pijpen tussen de drukvulling voorziening, de intercooler en het spruitstuk zijn vrij (op voorwaarde dat deze aanwezig blijven in de motorruimte), maar hun enige functie moet het overbrengen van lucht en het met elkaar verbinden van de verschillende delen blijven.

Bovendien mag het totale volume tussen de restrictor en de vlinderklep (of vlinderkleppen) bij een turboauto niet

groter zijn dan 20 liter.

Bij lucht/water koelers zijn de slangen/pijpen die de intercooler en diens radiator verbinden vrij, maar hun functie moet uitsluitend het vervoer van water betreffen.

Elk systeem om water te sproeien op de intercooler is verboden.

Elk systeem om water in te spuiten in het inlaatspruitstuk en/of de intercooler is verboden.

De binnenmaten van de poorten zijn vrij in de rotatiekamers bij rotatiemotoren en bij 2-takt motoren.

De aandrijfpoelie van de "G" compressor is vrij.

5.1.8.1 Carburateur:

De carburateurs zijn vrij, echter het oorspronkelijke aantal carburateurs evenals hun werkingsprincipe moeten worden gehandhaafd, evenals de originele plaats. Bovendien moet de diameter en het aantal gaskleppen zoals *seriematig aanwezig*, behouden blijven.

5.1.8.2 Injectie:

Het originele inspuitsysteem en type moeten *seriematig* zijn en functioneel blijven, evenals de originele plaats. De meetinrichting van de luchthoeveelheid mag gewijzigd worden, *echter niet het meetprincipe*.

De injectoren zijn vrij, behalve wat betreft hun aantal, hun positie, hun montage hartlijnen en hun werkingsprincipe.

De brandstofleidingen naar de injectoren zijn vrij.

De elektronische regelunit is vrij, voor zover dit niet het toevoegen van data inhoudt.

De brandstof drukregelaar is vrij.

5.1.8.3 Beperkingen:

Maximum aantal cilinders gelimiteerd tot 6.

Maximum cilinderinhoud voor:

a) Normaal ademde motoren:

- 3,5 liter maximaal, in uitvoering waarbij de motoren *seriematig af fabriek geleverd zijn*;

b) Motoren met drukvulling:

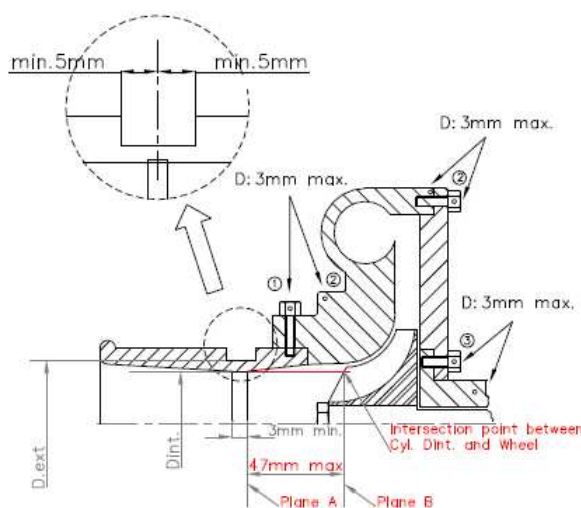
De nominale cilinderinhoud is gelimiteerd tot maximaal 2000 cm³.

Het compressiesysteem moet *seriematig* zijn.

Alle motoren met drukvulling moeten zijn voorzien van een restrictor, welke aan het compressorhuis is bevestigd.

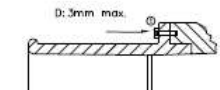
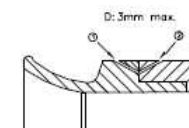
Alle lucht die voor de verbranding in de motor nodig is moet door de restrictor gaan, onder de volgende voorwaarden:

- zie tekening 254-4,
- De maximum interne diameter van de restrictor is 33 mm,
- Deze diameter moet gehandhaafd blijven over een afstand van tenminste 3 mm,
- Deze lengte wordt gemeten stroomopwaarts vanaf vlak A,
- Vlak A staat haaks op de hartlijn van de rotatie-as, op een afstand van maximaal 47 mm stroomopwaarts gemeten langs de neutrale as van het inlaatkanaal van vlak B,
- Vlak B loopt door de meest stroomopwaarts gelegen punten van de schoepen en een cilinder van 33 mm diameter.



- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :
OTHER POSSIBILITIES :



254-4

Aan deze diameter moet ongeacht de temperatuur omstandigheden worden voldaan.

De buitendiameter van de restrictor moet op het meest smalle punt kleiner zijn dan 39 mm, en deze diameter moet over een afstand van 5 mm naar beide zijden worden aangehouden.

De montage van de restrictor aan de turbolader moet op zo'n manier zijn uitgevoerd dat twee schroeven volledig dienen te worden verwijderd van het huis van de compressor of van de restrictor, om de restrictor te kunnen losnemen van de compressor. Bevestigingen door middel van een naaldschroef zijn niet toegestaan.

Voor het bevestigen van deze restrictor is het toegestaan materiaal van het compressorhuis te verwijderen en toe te voegen, met als enig doel de bevestiging van de restrictor aan het compressorhuis.

De koppen van de schroeven moeten doorboord zijn zodat ze kunnen worden verzegeld.

De restrictor moet gemaakt zijn uit één stuk materiaal, mag uitsluitend doorboord worden voor bevestiging en verzegeling, welke moet worden uitgevoerd tussen de montage schroeven, tussen de restrictor (of de restrictor/compressorhuis bevestiging), het compressorhuis (of de behuizing/flens bevestiging) en het turbine huis (of de behuizing/flens bevestiging) (zie tekening no. 254-4).

Voor voertuigen met een Dieselmotor, dient de restrictor een maximum binnendiameter van 37 mm en een buitendiameter van 43 mm, te bezitten conform de hierboven genoemde voorwaarden (deze diameter kan worden gewijzigd zonder vooraankondiging).

Als een motor met twee parallel werkende compressoren is uitgerust, moet elke compressor worden gelimiteerd door een restrictor tot een maximum interne diameter van 24 mm en een maximum externe diameter van 30 mm, overeenkomstig de condities zoals hierboven weergegeven.

5.1.9 **Nokkenas(sen):**

Vrij, behalve het aantal en het aantal lageringen. Het is toegestaan lagerbussen toe te voegen aan de lagers, echter de breedte hiervan mag niet groter zijn dan die van de originele lagers.

Timing is vrij.

Het materiaal, type en de afmetingen van de poelie(s), riemen, ketting(en), en riemen welke de nokkenassen aandrijven zijn vrij.

Het materiaal van de aandrijving en kettingwielen welke in verband staan tot de nokkenas is vrij.

De route en het aantal riemen of kettingen is vrij.

De geleider(s) en spanner(s) van deze ketting(en) of riem(en) zijn vrij, evenals de beschermkappen.

5.1.10 **Kleppen:**

Het materiaal en de vorm van de kleppen is vrij, alsook de lengte van de klepsteel.

Hun andere karakteristieke afmetingen moeten gehandhaafd worden, inclusief de respectievelijke hoeken van de kleppen.

De klep lichthoogte is vrij.

Met betrekking tot de cilinderkop kanalen (binnenzijde van de motor), inzake rotatiemotoren, dienen uitsluitend de *seriematig* genoemde maten te worden gehandhaafd.

Aan klepzittingen, klepgeleiders en klephouders (zelfs indien deze niet als de originele onderdelen bestaan) wordt volledige vrijheid gegeven.

Vulringen mogen worden toegevoegd onder de klepveren.

Het materiaal van de zittingen is vrij.

5.1.11 **Tuimelaars en stoters:**

Tuimelaars mogen slechts in overeenstemming met hierboven staand artikel 5, "Algemene Voorwaarden", worden gemodificeerd.

De diameter van de klepstoters als ook de vorm van de klepstoters en de tuimelaars is vrij, echter de tuimelaars moeten uitwisselbaar blijven met de originele tuimelaars.

Het is mogelijk stelplaten te gebruiken om ze te stellen.

5.1.12 **Ontsteking:**

De bobine(s), condensator, stroomverdeler, onderbreker alsmede de bougies zijn vrij, met dien verstande dat het ontstekingsstelsel (accu/spoel of magneet) gelijk blijft aan wat door de fabrikant voor het betrokken model oorspronkelijk uitgevoerd was.

De montage van een elektronisch ontstekingsstelsel, zelfs zonder mechanische onderbreker, is toegestaan mits geen enkel mechanisch onderdeel behalve de hierboven genoemde, gemodificeerd of veranderd wordt, behalve de krukas, het vliegwiel of de krukspoelie, waarvoor modificaties zijn toegestaan mits dit beperkt blijft tot alleen de noodzakelijke toevoegingen.

Op dezelfde voorwaarden is het toegestaan een elektronische ontsteking te wijzigen in een mechanische ontsteking.

Het aantal bougies mag niet worden gewijzigd, het aantal bobines is vrij.

5.1.13 **Koeling:**

De radiator en de wijze van bevestiging hiervan is vrij, evenals de verbindingen naar de motor, onder voorbehoud dat de originele bevestigingspunten aan de auto gehandhaafd blijven. Een radiatorhoes mag worden aangebracht.

De ventilator en zijn aandrijving mag worden veranderd of verwijderd. Het is toegestaan één ventilator per functie toe te voegen.

De thermostaat is vrij.

Maten en materiaal van de fan/turbine zijn vrij, evenals het aantal.

Het aanbrengen van een wateropvangtank is toegestaan.

De radiateurdop mag worden geblokkeerd.

De expansiekamer mag worden aangepast, indien er geen aanwezig is mag er één worden toegevoegd.

5.1.14 Smering:

Oliekoeler, olie/water warmtewisselaar, leidingen, thermostaat, oliecarter en pompfilter zijn vrij zonder de carrosserie te modificeren.

Het aantal filters is vrij.

De overbrengingsverhouding en de interne delen van de oliepomp zijn vrij.

De vloeistof opbrengst mag worden verhoogd ten opzichte van het originele onderdeel.

De oliedruk mag worden verhoogd door het wijzigen van de veer van de overdrukkulep.

Het huis van de oliepomp en zijn deksel voor zover aanwezig, alsook hun positie in het carter dienen origineel te blijven, echter de binnenzijde van het huis en zijn deksel voor zover aanwezig mag worden bewerkt.

Het aanbrengen van een oliepomp kettingspanner is toegestaan.

Het toevoegen van olieleidingen aan de binnenzijde van het motorblok is toegestaan. Deze leidingen mogen worden gebruikt voor het sproeien van olie. Deze olieleidingen mogen geen structurele functie hebben. Uitsluitend indien het standaard motorblok deze heeft mogen deze leidingen een doorstroom regelklep bevatten (het aantal en type van kleppen dient gelijk te blijven aan de originele standaard motor).

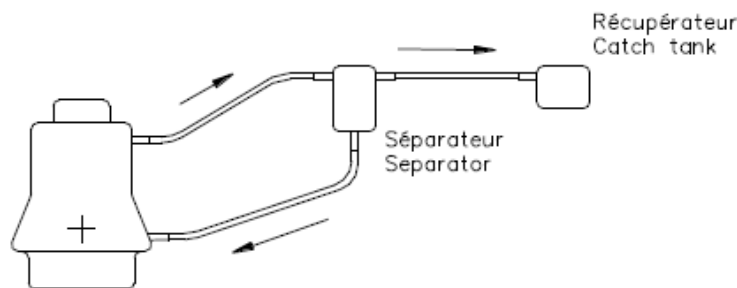
Het aanbrengen van een oliekoeler buiten de auto is alleen toegestaan wanneer deze is aangebracht onder het horizontale vlak dat door het midden van de wielnaven gaat en, van boven gezien, niet uitsteekt buitende omtrek van de auto wanneer deze op de startstreep staat, zonder de carrosserie te modificeren.

Het op deze wijze plaatsen van een oliekoeler staat geen toevoeging van een aërodynamische omhullende structuur toe.

Alle luchtopeningen mogen uitsluitend het effect hebben de voor dekoeling van de radiator benodigde lucht binnen te laten, en mogen geen aërodynamische effect hebben.

Indien in het smeersysteem een open carterventilatie is opgenomen dient deze zodanig te zijn uitgerust, dat de olie in een opvangtank wordt opgevangen. Deze moet een inhoud hebben van tenminste 2 liter voor auto's met een cilinderinhoud van minder of gelijk aan 2000 cm³, en tenminste 3 liter voor auto's met een cilinderinhoud van groter dan 2000 cm³. Dit reservoir moet ofwel zijn gemaakt van doorzichtig plastic of moet een doorzichtig venster bevatten.

Een lucht/olie afscheider (maximum inhoud 1 liter) mag buiten de motor worden gemonteerd, overeenkomstig tekening no. 255-3.



255-3

De olie moet alleen door zwaartekracht van de opvangtank naar de motor lopen.

Een ventilator voor het koelen van de motorolie mag worden toegevoegd, maar deze mag geen aërodynamisch effect hebben.

Oliepeilstok

De oliepeilstok is vrij, maar moet te allen tijde aanwezig zijn, en mag geen andere functie hebben. Deze mag worden verplaatst van de originele positie.

Oliefilter

Het aanbrengen van een werkend oliefilter of patroon is verplicht, en alle olie moet door dit filter of patroon stromen.

Het filter of patroon is vrij, op voorwaarde dat het uitwisselbaar is met het originele filter of patroon.

5.1.15 Motor: ophanging, plaatsingshoek en positie:

De oriëntatie van de motor mag niet worden veranderd: wanneer de originele motor dwars gemonteerd was, moet de motor dwars gemonteerd blijven etc.

Motorsteunen zijn vrij (maar niet in aantal) op voorwaarde dat de hoek en de plaats van de motor in de

motorruimte niet gewijzigd worden en de artikelen 5.7.1 en 5 “Algemene Voorwaarden”, in acht worden genomen. Steunen mogen worden gelast aan het motorblok en aan de carrosserie en de positie hiervan is vrij.

5.1.16 **Uitlaat:**

Na het uitlaatspruitstuk uitgang is de uitlaat verder vrij op voorwaarde dat het vastgestelde geluidsniveau niet overschreden wordt zoals gesteld in het Milieureglement in het KNAF Reglementenboek

Het einde van de uitlaatpijp mag niet buiten de omtrek (zie de Algemene Voorschriften artikel 252.3.6) van de auto uitsteken.

Bij turbomotoren mag de uitlaat pas gewijzigd worden na de turbo.

Bij rotatiemotoren zijn de maten van de kanalen in het spruitstuk vrij op voorwaarde dat de maten van de inlaatpoorten van het uitlaatspruitstuk worden gerespecteerd.

Thermische afschermingen mogen op het uitlaatspruitstuk, de turbo en uitlaat worden gemonteerd, met als enige functie thermische bescherming.

Normaal ademende motoren:

De gasstroom mag nooit worden aangepast middels elektronische of mechanische bediening.

Motoren met drukvulling:

De gasstroom mag uitsluitend worden aangepast door de werking van de waste gate en / of de bediening voor de lucht injectie van buitenlucht in het uitlaatspruitstuk.

Uitlaatgassen:

Auto's moeten zijn voorzien van een katalysator. Dit kan een seriematige uitvoering zijn of een door de FIA goedgekeurde katalysator (zie FIA TECHNICAL LIST N° 8). Aanpassingen benodigd voor het plaatsen van een katalysator zijn toegestaan zolang de sterkte van de carrosserie niet wordt aangetast.

Roetfilters voor dieselmotoren.

Roetfilters zoals seriematig toegepast moeten altijd worden toegepast.

5.1.17 **Schijven en riemen voor het aandrijven van hulpmiddelen buiten de motor:**

Het materiaal, type en de afmetingen van de poelie(s), kettingen en riemen bedoeld voor aandrijving van deze hulpmiddelen zijn vrij. De route en het aantal riemen of kettingen zijn vrij.

5.1.18 **Pakkingen:**

Vrij.

5.1.19 **Motor veren:**

Veren zijn niet aan enige beperking onderhevig, maar zij moeten hun oorspronkelijke werkingsprincipe behouden.

5.1.20 **Starter:**

Deze moet worden gehandhaafd maar merk en soort zijn vrij.

5.1.21 **Druk bij drukvulling:**

De druk mag worden gemodificeerd door artikel 5.1.19 en artikel 5 ‘ALGEMENE VOORWAARDEN’.

De verbinding tussen de behuizing en de wastegate mag instelbaar worden gemaakt, als dit nog niet zo is.

Het originele bedieningsmechanisme mag worden gewijzigd en instelbaar worden gemaakt, maar dit systeem moet gehandhaafd blijven.

Een mechanisch systeem moet mechanisch blijven, een elektrisch systeem elektrisch etc.

5.1.22 **Borgschroef:**

Uitsluitend voor het bevestigen van een deksel op het motorblok en op de cilinderkop mag een borgschroef worden gebruikt. Deze schroef mag in geen geval worden gebruikt om andere delen te fixeren.

5.2 **Transmissie:**

De ombouw van een auto van voorwielaandrijving naar achterwiel aandrijving of omgekeerd is niet toegestaan.

5.2.1 **Koppeling:**

De koppeling is vrij echter het *seriematige* koppelinghuis moet gehandhaafd blijven, evenals de soort bediening.

De koppelingsvloeistofhouders mogen in de rijdersruimte worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloeistofdichte en brandwerende afdekking.

5.2.2 **Versnellingsbak:**

Converter versnellingsbakken zijn verboden.

Het huis van de versnellingsbak moet seriematig blijven.

Een extra voorziening voor smering en koeling van de versnellingsbak is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto) met inachtnaam van de voorwaarden van artikel 5.1.4, maar het originele principe van smering moet gehandhaafd blijven.

Voor het koelen van van de versnellingsbakolie mag een ventilator worden toegevoegd, mits deze geen aerodynamische effect heeft.

Het interieur van de versnellingsbak is vrij.

De overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak zijn vrij (*met nadruk wordt gewezen op de maximum*

snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 4.4.3).

Versnellingsbaksteunen zijn vrij, maar niet het aantal.

5.2.3 Eindoverbrenging en differentieel:

Een sperdifferentieel mag worden aangebracht op voorwaarde dat deze kan worden geplaatst in het originele differentieelhuis zonder dat hiervoor meer wijzigingen dienen te worden aangebracht, dan zijn toegestaan in artikel 5 'ALGEMENE VOORWAARDEN'.

Het originele differentieel mag ook worden geblokkeerd.

Het originele principe van smering van de achteras moet worden gehandhaafd. Echter een extra voorziening voor koeling van smering en olie is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto), waarbij de voorwaarden vermeld in artikel 5.1.14 van toepassing zijn.

Een olie radiator en/of een oliepomp mogen worden gemonteerd in de bagage ruimte (zonder de carrosserie te modificeren), echter een vloeistofdichte en vlambestendige scheidingswand dient deze te scheiden van de inzittenden van het voertuig.

De differentieel dragers zijn vrij.

Het gebruik van actieve differentiëlen, d.w.z. elk systeem direct ingrijpend op de differentieel instellingen (voorspanning, druk), is verboden voor alle 2-wiel aangedreven auto's.

Voor auto's met 4-wiel aandrijving moeten de voor- en achterdifferentiëlen en spersystemen voldoen aan de volgende punten:

- Slechts geheel mechanische systemen zijn toegestaan
- Het differentieel moet van het type planetair of epicyclisch zijn, enkeltraps
- Het spersysteem moet van het type platen en schotels zijn

Geen van de parameters van het voor- en achter-differentieel mag aangepast kunnen worden behalve met gereedschap wanneer de auto stilstaat.

5.2.4 Aandrijfassen

Aandrijfassen moeten van staal zijn.

5.3 Wielophanging

Het basisprincipe van de wielophanging moet seriematig blijven.

De positie van de draaibare assen van de bevestigingspunten van de ophanging aan het fusee en de carrosserie (of chassis) dienen onveranderd te blijven.

Bij een hydropneumatisch veersysteem zijn de aan de veerbollen (pneumatische onderdelen) verbonden leidingen en kranen vrij.

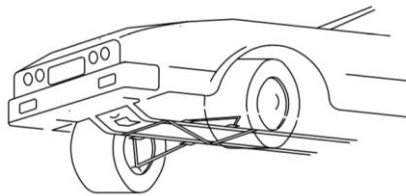
5.3.1 Verstevigingsstangen

Verstevigingsstangen mogen aan de bevestigingspunten van wielophanging aan carrosserie of chassis worden bevestigd, van dezelfde as aan iedere zijde van de lengte as van de auto.

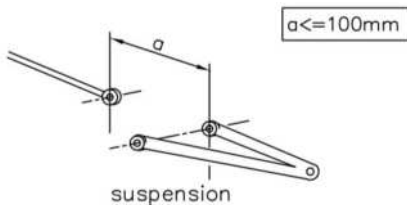
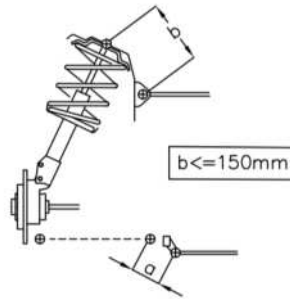
De afstand tussen een wielophangingbevestigingspunt en het bevestigingspunt van de stang mag niet groter zijn dan 100 mm, tenzij de stang een dwarsverbinding is die met de rolbeugel is gehomologeerd, of tenzij het een bovenstang betreft die bevestigd is aan de McPherson vering of gelijkwaardig hieraan.

In het laatste geval mag de maximum afstand tussen het bevestigingspunt van de stang en het bovenste draaipunt 150 mm bedragen (zie tekeningen no. 255-2 en no. 255-4).

Afgezien van deze twee punten mag de stang niet aan de carrosserie of de mechanische delen worden bevestigd.



Dessin/Drawing 255-2



Dessin/Drawing 255-4

5.3.2 Versteven

Versteven van de bevestigingspunten en van het rijdend gedeelte door toevoegen van materiaal is toegestaan, echter het verbinden van twee gescheiden onderdelen om gezamenlijk één deel te vormen is verboden.

5.3.3 Stabilisatorstang:

De *seriematige* stabilisatorstangen mogen worden verplaatst of verwijderd, op voorwaarde dat de positie van hun bevestigingspunten op het chassis onveranderd blijven.

Deze bevestigingspunten mogen worden gebruikt voor de montage van verstevigingsstangen.

Alleen mechanisch bediende stabilisatorstangen zijn toegestaan.

De stijfheid mag uitsluitend worden veranderd door de rijder, gebruikmakend van een volledig mechanisch systeem zonder externe energietoevoer.

Elke verbinding tussen schokdempers is verboden.

Elke verbinding tussen de voorste en de achterste stabilisatorstang is verboden.

Stabilisatorstangen moeten van staal zijn.

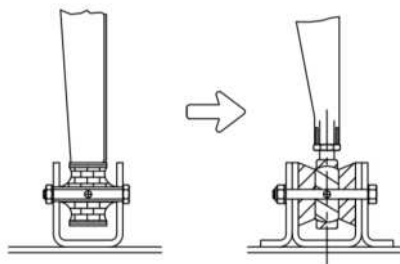
5.3.4 Verbindingen en bevestigingspunten

De verbindingen mogen van ander materiaal zijn dan de originele.

De ophangpunten van de wielophanging aan de carrosserie of chassis mogen worden gemodificeerd:

- door het gebruik van "Uniball" verbindingen. De originele arm mag worden ingekort en een nieuwe zetel voor de "Uniball" verbinding mag worden aangelast. Beugels moeten worden gebruikt voor de "Uniball" zelf.
- door het gebruik van een bout met grotere diameter.
- door versteviging van het ophangpunt door het toevoegen van materiaal binnen een limiet van 100 mm vanaf het ophangpunt.

De positie van het draaipunt mag niet worden gewijzigd (zie tekening no. 255-5).



Dessin/Drawing 255-5

5.3.5 Veren

De afmetingen van veren zijn vrij maar niet het type en het materiaal (wat een ijzerlegering moet zijn, dwz. 80% ijzer). De veerschotels mogen instelbaar gemaakt worden, zelfs als dit het toevoegen van materiaal inhoudt.

Een schroefveer mag worden vervangen door twee of meer veren, concentrisch of in serie, op voorwaarde dat ze gemonteerd kunnen worden zonder andere modificaties dan die dit artikel zijn gespecificeerd.

De wagenhoogte mag uitsluitend aan te passen zijn met behulp van gereedschappen en wanneer de auto stilstaat.

5.3.6 Schokdempers:

De fabricagemanier is vrij, maar niet het aantal, noch het type (telescopisch, arm etc.), noch het werkingsprincipe, (hydraulisch, wrijving, gemengd, enz.) noch de wijze van bevestiging.

De controle op het werkingsprincipe van de schokbrekers wordt als volgt uitgevoerd: Indien de veren en of torsiestangen zijn verwijderd, dient het voertuig in minder dan 5 minuten in de eindaanslagen te zakken.

Met betrekking tot hun werkingssysteem worden gasgevulde schokdempers beschouwd als hydraulische schokdempers.

Indien, teneinde het dempingelement van een McPherson vering of een hieraan gelijkwaardig systeem te veranderen, het noodzakelijk is de gehele McPhersonpoot te vervangen, moet het vervangende deel mechanisch volkomen gelijk zijn aan het originele, behalve het dempingelement en de veerschotel.

Indien de schokbrekers een separaat vloeistofreservoir hebben welke is bevestigd in de passagiersruimte of in de bagageruimte, indien deze niet is gescheiden van de passagiersruimte, moeten deze stevig worden bevestigd en worden afgeschermd.

Een mechaniek ter beperking van de veerweg mag worden toegevoegd.

Per wiel is slechts één kabel toegestaan en de enige functie hiervan mag zijn het beperken van de veerweg van het wiel indien de schokbreker niet is ingedrukt.

Elk servo regelsysteem dat direct of indirect een versterkingssysteem bekrachtigt op de wielophangingsdelen is verboden.

Een systeem wat het mogelijk maakt om de afstelling van de schokdempers elektronisch te wijzigen is toegestaan.

Elk elektronisch regelsysteem voor de schokdempers is verboden.

5.3.7 Wielnaven:

Titaniumlegering wielnaven zijn verboden.

5.4 Wielen en banden

De complete wielen zijn vrij, onder voorwaarde dat zij binnen de *gemodificeerde carrosserie* (zie art 5.7) kunnen worden aangebracht; dit betekent dat het bovenste gedeelte van het wiel, verticaal boven de hartlijn van het wiel gemeten, binnen de carrosserie moet liggen. Wielbevestiging door middel van bouten mag worden gewijzigd naar wielbevestiging d.m.v. tapeinden en moeren.

De velg moet worden vastgezet met tenminste 4 bouten of moeren.

Het gebruik van banden bedoeld voor motorfietsen is verboden. In geen geval mag de breedte van de velg-band combinatie in relatie tot de cilinderinhoud van de auto, de volgende afmetingen overschrijden:

ten hoogste 1000 cm ³ :	7"
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm ³ :	7"
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm ³ :	8"
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm ³ :	8"
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm ³ :	9"
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm ³ :	9"
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm ³ :	9"
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm ³ :	9"

De velgdiameter worden vergroot of verkleind met 2 inch in relatie tot de originele afmetingen, echter de velgdiameter mag niet groter zijn dan 18 inch.

De maximum diameter van het complete wiel is 650 mm. De wielen behoeven niet noodzakelijk dezelfde diameter te hebben.

Gesmeed magnesium velgen zijn verboden.

5.5 Remsysteem

Auto's met een velgdiameter tot en met 14" moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 254 mm in diameter en nieuw 21 mm dik zijn; Auto's met velgmaten 15" en groter moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 285 mm in diameter en nieuw 24 mm dik zijn; Auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2500 cc moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 320 mm in diameter en nieuw 28 mm dik zijn.

Alle auto's moeten voorzien zijn van remklauwen die passen bij de minimaal opgegeven maat remschijf.

Het remsysteem is verder vrij, op voorwaarde dat:

- het bestaat uit tenminste twee onafhankelijke circuits, bediend door hetzelfde pedaal (tussen het rempedaal en de remklauwen moeten beide systemen afzonderlijk identificeerbaar zijn zonder enige onderlinge verbinding anders dan de mechanische remkrachtverdeler).

- er geen enkel apparaat of systeem gemonteerd is tussen de hoofdrems cilinder en de remklauwen. Sensoren voor dataopname, schakelaars voor remlichten, mechanische aanslagen aan voor en achterzijde en handremmen direct bediend door de rijder worden niet beschouwd als “systemen”.

5.5.1 Remvoering:

Materiaal en wijze van bevestiging (popnagels of plakken) is vrij op voorwaarde dat het wrijvingsoppervlak niet wordt vergroot.

5.5.2 Rembekrachtiging, remdrukbegrenzer, antiblokkeersysteem:

Rembekrachtigers mogen worden uitgeschakeld en worden verwijderd; remdrukbegrenzers en antiblokkeersystemen mogen worden uitgeschakeld maar niet worden verwijderd. Het afstel mechanisme is vrij. Remkrachtverdelers mogen niet worden verplaatst uit de ruimte waar ze origineel gemonteerd zijn. (inzittenden compartiment, buiten aan de auto, etc.).

5.5.3 Remkoeling:

Beschermplaten van de remmen mogen worden gewijzigd of verwijderd, maar er mag geen materiaal worden toegevoegd.

Slechts één flexibele slang om lucht naar de remmen van ieder wiel te verplaatsen is toegestaan, maar de inwendige doorsnede van deze slang moet binnen een cirkel met een diameter van 10 cm kunnen passen. Deze slang mag dubbel worden uitgevoerd, maar in dat geval moet de inwendige doorsnede van elke slang passen binnen een cirkel met een diameter van 7 cm. De luchtgeleidingsslangen mogen niet buiten de omtrek van de auto (van bovenaf gezien) uitsteken.

5.5.4 Remschijven:

Vlak maken is de enige toegestane handeling. Een hulpmiddel welke de op de remschijf verzamelde modder weg schraapt mag worden toegevoegd.

5.5.5 Handremsysteem

Een handremsysteem moet aanwezig zijn.

5.5.6 Hydraulische leidingen:

Hydraulische leidingen worden vervangen door leidingen van luchtvaartkwaliteit.

De remvloeistofhouders mogen in de rijdersruimte worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloeistofdichte en brandwerende afdekking.

5.5.7 Remklauw:

Per wiel is slechts één remklauw toegestaan. De doorsnede van elke remklauwzuiger moet rond zijn.

5.5.8 Hoofdremscilinder:

De hoofdremscilinder is vrij.

5.6 Besturing

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld maar niet verwijderd.

5.6.1 Besturingssysteem

Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

5.6.2 Stuurbekrachtigingssystemen

Stuurbekrachtigingssystemen mogen niet elektronisch worden geregeld.

Geen enkel stuurbekrachtigingssysteem mag een andere functie hebben dan het verminderen van de fysieke inspanning nodig om het voertuig te besturen.

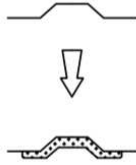
Wanneer de productie auto is uitgerust met elektronisch geregeld stuur- bekrachtigingssysteem:

- Wanneer dit systeem behouden blijft mag geen enkel deel van het systeem worden gemodificeerd, maar de elektronische regel eenheid mag worden herprogrammeerd
- Het is toegestaan om een nieuw type stuurbekrachtigingssysteem te gebruiken op voorwaarde dat dit niet elektronisch geregeld is.

5.7 Carrosserie/Chassis**5.7.1 Lichter maken en verstevigen:**

Versterking van het afgeveerde gedeelte van het chassis en de carrosserie is toegestaan op voorwaarde dat het materiaal dat gebruikt wordt de oorspronkelijke vorm volgt en daarmee in contact is. Versterkingen door gebruik van composietmateriaal zijn in overeenstemming met dit artikel toegestaan, ongeacht de dikte hiervan,

overeenstemmend met tekening no. 255-8.



Dessin/Drawing 255-8

Isolatiemateriaal, onder de vloer, in het motorcompartiment, in de bagageruimte en in de wielkasten, mag worden verwijderd.

Ongebruikte steunen (b.v. reservewiel steun), die aan het chassis of de carrosserie zitten, mogen worden verwijderd, tenzij het steunen zijn voor mechanische delen die niet verplaatst of verwijderd kunnen worden.

Het is toegestaan de gaten van het interieur, de motor- en bagageruimte en de spatborden af te dichten. De gaten mogen worden gedicht door plaatmateriaal van metaal of plastic, door lassen, lijmen of klinken. Voor andere gaten in de carrosserie mag voor het afdichten uitsluitend tape worden gebruikt.

5.7.2 Buitenzijde:

Het aanbrengen van extra ventilatieopeningen in de motorkap ter grootte van maximaal 600 cm² is toegestaan.

Deze openingen moeten aan de binnenzijde worden voorzien van gaas met een maaswijdte van maximaal 10 mm.

Plaatsing van een of twee dakluiken zijn toegestaan tot een maximale maat van 10 cm hoog bij 50 cm gezamenlijke breedte. Deze luiken moeten geplaatst worden in het eerste derde deel van het dak, gezien in de rijrichting.

De bestaande voor- en achterzijschermen mogen worden aangepast met inachtnahme van de volgende voorwaarden:

- *de uitbouw strekt zich uit over minimaal 120 graden (van bovenaf gezien), symmetrisch te verdelen over het gedeelte voor en achter de as van het wiel,*
- *de uitbouw is maximaal 5 cm breder dan het originele scherm,*
- *de uitbouw heeft een hoogte van maximaal 10 cm.*

De maximale breedte van de auto mag niet groter zijn dan 1800 mm (geen plus tolerantie), te meten op de verticale lijn door het hart van de wielen.

Het is toegestaan de originele schermen welke afgedekt zijn door de uitbouw weg te snijden-

Het is toegestaan een achterspoiler te monteren:

- *ofwel een origineel seriematige spoiler*
- *ofwel een spoiler die geheel moet passen in een doos met de maximale afmetingen 170 x 170 x de smalste contourlijn van het achterscherm (bovenaanzicht), in achteraanzicht symmetrisch te plaatsen op de auto.*

De spoiler moet van boven gezien zich binnen de contour van de auto blijven (niet zijnde de bumper).

De bovenzijde van deze doos mag niet uitsteken boven de horizontale lijn welke het hoogste punt van het dakvlak raakt. Als de breedte van de auto in achteraanzicht kleiner is dan deze 1100 mm, wordt de maximale breedte van de spoiler beperkt door de contour van de auto (de spoiler mag niet uitsteken). Materiaal en bevestiging van de spoiler is vrij, de minimale radius aan alle hoekvlakken van de spoiler moet minimaal 3 mm bedragen.

5.7.2.1 Bumpers:

Bumperrosetten mogen worden verwijderd.

5.7.2.2 Wieldoppen en wielsierringen:

Wieldoppen mogen verwijderd worden, wielsierringen moeten verwijderd worden.

5.7.2.3 Ruitenwissers:

Motor, plaats, bladen en werkwijze zijn vrij, doch er moet tenminste één wisser zijn voor de voorruit. Het is toegestaan het ruitensproeier mechanisme te demonteren.

Ruitenwistank:

De inhoud van het ruitensproeier-vloeistof reservoir is vrij en mag worden verplaatst binnen het interieur in overeenstemming met artikel 252-7.3, in de kofferruimte of in de motorruimte.

De pomp, leidingen en spuitmonden zijn vrij.

5.7.2.4 Het verwijderen van uitwendige decoratieve strippen die de vorm van de auto volgen en niet hoger zijn dan 55 mm is toegestaan

5.7.2.5 De steunpunten van de krik van de auto mogen worden versterkt, verplaatst en vergroot in aantal.

5.7.2.6 Vervallen.

5.7.2.7 Vervallen.

5.7.2.8 Vervallen.

- 5.7.2.9** Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de voorruit en de zijruiten mogen worden aangebracht op voorwaarde dat deze de stroomlijn van de auto niet gunstig beïnvloeden.

Uitsluitend standaard voorruit en zijruiten mogen worden gebruikt.

5.7.2.10 Bodembeschermingen

Het aanbrengen van een bodembeschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimum bodemvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal.

Desalniettemin zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

5.7.2.11 Binnenschermen

Het is toegestaan de metalen randen om te vouwen of plastic randen te verkleinen van spatborden en de bumpers als zij uitsteken in de wielkast.

Plastic geluidwerende delen mogen vanuit de wielkuipen worden verwijderd.

Deze plastic onderdelen mogen worden vervangen door aluminium of plastic onderdelen van dezelfde vorm.

De bevestiging van de spatborden door middel van lassen mag worden veranderd in een bevestiging met bouten/schroeven.

5.7.2.12 Krik bediening

De krik moet uitsluitend met de hand worden bediend (door ofwel de rijder ofwel de navigator), dat wil zeggen zonder hulp van een systeem met een hydraulische, pneumatische of elektrische energiebron. De wielmoersleutel mag niet meer dan een moer tegelijkertijd verwijderen.

5.7.2.13 Skirts

"Skirts" zijn verboden. Alle niet-gehomologeerde middelen of constructies die zijn ontworpen zodat ze geheel of gedeeltelijk de ruimte tussen het afgeveerde deel van de auto en grond opvullen, zijn onder alle omstandigheden verboden. Geen enkele bescherming die in artikel 5.7.2.10 van dit reglement is toegestaan mogen in de aerodynamica van de auto een rol spelen.

5.7.2.14 Scharnieren

De deurscharnieren mogen niet worden aangepast.

De scharnieren van de motorkap, kofferdeksel en achterklep zijn vrij, maar het is niet toegestaan de plaatsen te veranderen, scharnieren toe te voegen of de functie te veranderen.

5.7.3 Inzittenden compartiment:

5.7.3.1 Zittingen:

De voorzittingen mogen achterwaarts worden verplaatst maar niet verder dan een verticaal vlak langs de voorrand van de originele achterzitting.

De grens in relatie tot de voorzitting wordt bepaald door de rugleuning zonder hoofdsteun, en indien de hoofdsteun in de zitting is geïntegreerd door het achterste punt van de schouders van de bestuurder.

De passagiersstoelen evenals de achterzittingen mogen worden verwijderd.

5.7.3.2 Brandstoftank in de kofferruimte

Indien de brandstoftank in de kofferruimte is geplaatst en de achterzittingen worden verwijderd, moet een vuur- en vloeistofbestendige afscheiding tussen de bestuurdersruimte en de tank worden aangebracht.

Voor twee volume auto's, gehomologeerd met een brandstoftank in het bagage compartiment, dient een vuurbestendige en vloeistofdichte behuizing de tank en zijn vulopeningen te omgeven.

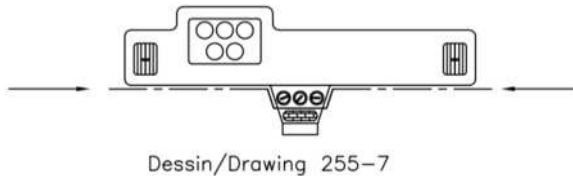
Voor drie volume auto's dient een vuurbestendige en vloeistofdichte wand het inzittenden compartiment te scheiden van het bagage compartiment.

Niettemin wordt het aanbevolen dat deze vloeistofdichte wand wordt vervangen door een vloeistofdichte behuizing zoals voor twee volume auto's.

5.7.3.3 Dashboard:

De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd.

Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat noch verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen (zie tekening no. 255-7).



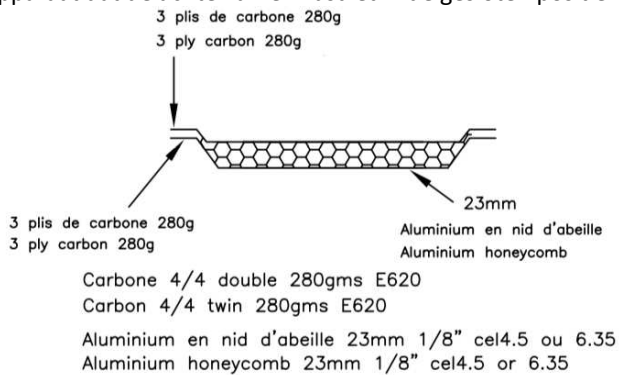
5.7.3.4 Deuren - Zijbekleding:

Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt.

Bij een tweedeurs auto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen.

- Het is toegestaan de bekleding van de deur tezamen met de side protection bar te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren wat gemaakt is van onbrandbare composietmaterialen. De minimum configuratie van dit paneel moet overeenkomen met tekening no. 255-14.
- Wanneer de originele constructie van de deuren niet is aangepast (verwijdering, zelfs niet gedeeltelijk, van de buizen of verstevigingen), mogen de deurpanelen gemaakt worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik. De minimum hoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzij- de van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang. Het is toegestaan een elektrisch ruitmechanisme te vervangen door een met de hand te bedienen mechanisme.

In geval van auto's met 4 of 5 deuren mag het hefmechanisme voor de achterraamen worden vervangen door een apparaat dat de achterraamen vastzet in de gesloten positie.



Dessin/Drawing 255-14

5.7.3.5 Vloer:

Vloerbedekking is vrij en mag derhalve worden verwijderd.

5.7.3.6 Andere geluidwerende materialen en bekleding:

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de artikelen 5.7.3.3 (dashboard) en 5.7.3.4 (deuren), mogen worden verwijderd.

5.7.3.7 Verwarmingssysteem:

Het originele verwarmingssysteem mag worden verwijderd, echter een elektrisch ontwaseming systeem of vergelijkbaar moet worden gehandhaafd.

5.7.3.8 Airconditioning:

Mag worden toegevoegd of verwijderd, maar men dient van verwarming verzekerd te blijven.

5.7.3.9 Stuurwiel:

Vrij, de antidiefstal voorziening mag worden verwijderd.

Het snel ontgrendelingsmechanisme moet bestaan uit een flens, concentrisch met de stuurwiel middenlijn, geel van kleur door anodiseren of enig andere duurzame gele laag, en gemonteerd op de stuurkolom achter het stuurwiel. De ontgrendeling moet worden bediend door de flens evenwijdig aan de stuurwiel middenlijn te trekken.

5.7.3.10 Hoedenplank

Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

5.7.3.11 Luchtleidingen:

Luchtleidingen mogen uitsluitend door het inzittendencompartiment lopen als deze bedoeld zijn voor ventilatie van het inzittendencompartiment.

5.7.3.12 Rolkooi

De rolkooi moet voldoen aan de eisen van de Annex J, art 253-8 van het jaar van het technisch paspoort.

5.7.4 Toegevoegde accessoires:

Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen zijn toegestaan.

In geen geval mogen deze accessoires het motorvermogen (rendement) verhogen of de besturing, de overbrengingsorganen, de remmen of de wegligging beïnvloeden, zelfs niet indirect.

Alle bedieningsorganen moeten dezelfde functie behouden, zoals door de fabrikant hiervoor was voorzien. De bedieningsorganen mogen echter worden aangepast teneinde hierdoor beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik te worden, zoals bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op de rempedaal enz.

Het volgende is toegestaan:

- 1) Vervallen.
- 2) Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of vervangen en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag, indien dit door aanvullende regels van de rally wordt verhinderd, niet worden verwijderd.
- 3) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon mag worden toegevoegd binnen bereik van de navigator. De claxon is niet verplicht op afgesloten wegen.
- 4) Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.
- 5) Een zgn. 'fly-off handbrake system' (direct vrijkomen van de handrem) mag worden gemonteerd.
- 6) Reservewiel(en) is/zijn niet verplicht.
Indien er echter reservewiel(en) is/zijn, moet(en) dat/die stevig zijn bevestigd en mag/mogen deze niet worden geplaatst in de ruimte bestemd voor de bestuurder en de navigator. Voor de plaatsing mogen geen veranderingen worden aangebracht aan het uitwendige van de carrosserie.
- 7) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en extra deursakken tegen de portieren worden aangebracht, mits de originele panelen worden gebruikt.
- 8) Extra isolatiemateriaal ter bescherming van de passagiers tegen vuur mag tegen het bestaande schutbord worden aangebracht.
- 9) Het is toegestaan de verbindingstukken van het bedieningsmechanisme naar de versnellingsbak te veranderen.

5.8 Elektrisch systeem**5.8.1 Nominale spanning**

De nominale spanning van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

5.8.2 Extra relais en zekeringen

Extra relais en zekeringen mogen aan het elektrisch systeem worden toegevoegd; de elektrische kabels mogen worden verlengd of toegevoegd. Elektrische kabels en hun aansluitingen zijn vrij.

5.8.3 Accu:Merk en type accu

Het merk, de capaciteit en de kabels van de accu('s) zijn vrij.

De nominale spanning moet gelijk of lager zijn dan die van de standaard productie auto.

Het aantal accu's zoals vastgelegd door de fabrikant moet worden aangehouden.

Positie van de accu('s):

De positie is vrij.

De accu moet type "droog" zijn wanneer deze zich niet in de motorruimte bevindt.

Wanneer deze geplaatst is in de rijdersruimte moet de accu gemonteerd worden op de bodem achter de zitting van de rijder of navigator.

Montage van de accu:

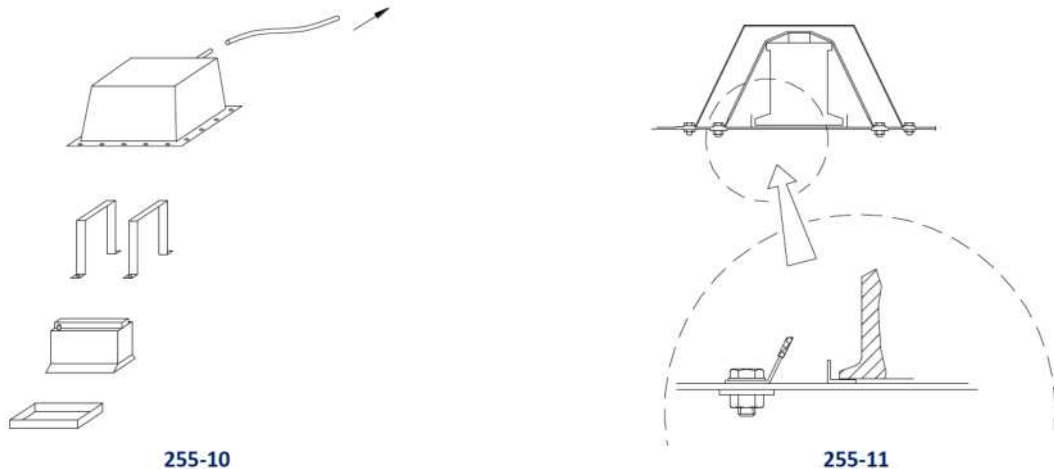
Elke accu moet stevig zijn vastgezet en de plus-pool moet zijn afgeschermd.

Wanneer de accu verplaatst wordt van de originele positie, dan moet de accu worden vastgezet aan de bodem met een metalen steun en twee metalen beugels omwikkeld met isolatiemateriaal, vastgemaakt aan de bodem met bouten en moeren.

Voor de montage van deze beugels moeten metalen bouten met tenminste 10 mm diameter worden gebruikt, en onder elke bout moet een voetplaat worden aangebracht van tenminste 3 mm dikte en met een oppervlakte van 20 cm² onder het metaal van de bodem van de auto.

Natte accu:

Een natte accu moet zijn afgedekt door een geheel gesloten kunststof doos, onafhankelijk bevestigd van de accu.



255-10

255-11

5.8.4. Generator, spanningsregelaar en dynamostarter:

Vrij, echter het aandrijfsysteem van de dynamo mag niet worden gewijzigd.

De dynamo en de spanningsregelaar mogen worden verplaatst maar moeten in hun originele compartiment blijven (motor ruimte etc.).

Deze mogen worden gecombineerd wanneer de auto origineel hiermee was uitgerust en op voorwaarde dat deze afkomstig is van een standaardmodel.

5.8.5. Verlichting - richtingaanwijzers:

Alle verlichtings- en richtingaanwijzerapparatuur dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften van het land waarin het evenement gehouden wordt of met de voorschriften van de Internationale Conventie inzake Wegverkeer.

Het fabrikaat van de verlichtingsapparatuur is vrij.

De verlichtingsapparatuur die deel uitmaakt van de standaarduitrusting, moet in uitvoering en functie gelijk blijven aan de uitvoering en functie zoals die door de fabrikant was aangebracht en voorzien voor het betrokken model.

Originele koplampen mogen door andere lampen met dezelfde functies worden vervangen, mits hiervoor geen carrosseriedelen hoeven te worden uitgesneden, en de originele gaten volledig worden afgedicht.

Het bedieningssysteem van opklapbare koplampen, evenals de energiebron hiervoor, mag worden aangepast.

Ten aanzien van het te gebruiken koplampglas, de reflector en de lampen is men vrij in zijn keus.

Maximaal 6 extra koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totale aantal even is. Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen.

Zij mogen, indien noodzakelijk, in de voorzijde van de carrosserie of in de radiatorgrill worden ingebouwd, maar de gaten die hiervoor gemaakt worden moeten echter geheel gevuld worden door deze extra koplampen.

Het monteren van een achteruitrijlicht is toegestaan, indien noodzakelijk door inbouw in de carrosserie, op voorwaarde dat de lamp alleen door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden en met inachtname van de wegenverkeerswet.

Als in de montage van een nieuwe kentekenplaathouder met verlichting is voorzien, mag het oude systeem (houder en verlichting) worden verwijderd. Kentekenplaatverlichting is verplicht.

In het Bijzonder Reglement van een evenement kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

5.9. Brandstoftanks**5.9.1. Maximale inhoud**

De totale inhoud van de brandstoftanks mag de volgende limieten in relatie tot de motor inhoud niet overschrijden:

Ten hoogste 700 cm ³ :	60 liter
boven 700 cm ³ en ten hoogste 1000 cm ³	70 liter
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	80 liter
boven 1400 cm ³	95 liter

5.9.2. Brandstoftank vervangen

De brandstoftank *mag worden* vervangen door een door de FIA gehomologeerde veiligheidsbrandstoftank (specificatie FT3 1999, FT3.5-1999 of FT5-1999).

5.9.2.1) De plaats van de originele tank mag alleen gewijzigd worden bij auto's waarvan de tank door de fabrikant geplaatst is binnen de bestuurdersruimte of dicht bij de inzittenden.

In dit geval is het toegestaan om hetzij een beschermende afscheiding tussen de tank en de inzittenden van de auto aan te brengen, hetzij de tank in de kofferruimte onder te brengen en indien noodzakelijk de bijbehorende onderdelen te wijzigen (tankvulpijp, benzinepomp, overlooppijp).

In ieder geval mogen deze wijzigingen van de plaats van tanks geen aanleiding zijn voor lichter maken of versterken anders dan zoals voorzien in artikel 5.7.1, maar de opening die overblijft na het verplaatsen van de originele tank mag worden afgesloten door het monteren van een paneel.

Het is toegestaan een koeler in het brandstofcircuit te plaatsen (maximum capaciteit een liter).

Het is toegestaan om 2 gaten te boren (maximale diameter 60 mm of gelijkwaardig in oppervlak) in de vloer waarvan de enige functie is om het doorvoeren van leidingen mogelijk te maken nodig voor het vullen en legen van de brandstoftank.

5.9.3. *Vervallen*



BIJLAGE XVI GROEP HISTORIC**1 ALGEMEEN**

De groep historische auto's (zie artikel 4.2 NL-groep Historic) wordt in Nederland gevormd door:

- FIA Historic auto's van 1966-1990 (Bijlage XVI), Category 1, 2, 3 en 4, conform homologatie of HTP.
- Groep CT auto's, (groep A of N homologatie), voormalige groep HA en HN auto's, waarvan het bouwjaar meer dan 25 jaar oud is (voor 2020: bouwjaar voor 01-01-1995) en de homologatie meer dan 15 jaar verlopen is.
- Groep HWRC 2.0, waarvan de 1^e registratie voor of op 31-12-1993
- Groep HS-auto's (conform bijlage XIII) met een bouwjaar (1^e toelating) meer dan 25 jaar oud, een sequentiële versnellingsbak is in groep (H)S niet toegestaan, tenzij gehomologeerd.

1.1 Groep CT

Voor deze auto's blijven de originele homologatie voorwaarden van toepassing en de Annex J van het laatste jaar van homologatie, eventueel aangevuld met nationale KNAF-amendementen.

1.2 Groep HS-auto's

Voor Groep HS-auto's geldt dat het KNAF technisch paspoort afgegeven voor groep S18, S19 en S20 (Bijlage XIII) onverkort van kracht blijft.

2 BANDEN

Voor de groepen CT en HS in groep NL-Historic geldt dat er uitsluitend op banden mag worden gereden met een zogenaamde E-keur.

3 VERLICHTING

Voor alle auto's in groep NL-Historic geldt:

Alle extra verlichting moet het uiterlijk en de uitstraling hebben zoals verlichting uit de jaren conform het bouwjaar van de auto.

Alle verlichting moet met een E-keur zijn uitgevoerd.

Retro Rally Schijnwerpers (ook in LED en/of Xenon) zijn toegestaan in paren, met een maximum van 6 extra vooruit stralende lampen. Moderne LED verlichting als strips of balken zijn niet toegestaan.

**4 GROEP FIA HISTORIC (66-90)**

Voor de FIA historic groepen is Annex K van toepassing

Voor de rolkooien geldt echter, dat deze volgens een van onderstaande methodes moet zijn gebouwd:

kooi door erkend kooibouwer gemonteerd en gecertificeerd

voor historic de uit die jaren bestaande gecertificeerde schroefkooien

eigenbouw laskooi die aan alle huidige gestelde eisen voldoet.

De indeling in klassen, zoals verwoord in artikel 4.2 wordt als volgt voor de FIA categorieën gedaan:

NRC2:	Category 4:	E6 Group B over 1600 cm3 (4WD)
		E4 Group A over 2000 cm3 (4WD)
NRGT:	Category 4:	E6 Group B over 1600 cm3 (2WD)
		E4 Group A over 2000 cm3 (2WD)
	Category 3:	D4 over 2000 cm3
	Category 2:	C4 over 2000 cm3
NRC3:	Category 1:	B5 over 2000 cm3 (after 31/12/1961)
	Category 4:	E8 Group N over 1600 cm3
		E5 Group B up to 1600 cm3
		E3 Group A from 1601 cm3 to 2000 cm3
	Category 3:	D3 from 1601 cm3 to 2000 cm3
	Category 2:	C3 from 1601 cm3 to 2000 cm3
	Category 1:	B4 from 1601 cm3 to 2000 cm3 (after 31/12/1961)
		A3 over 1600 cm3 (before 31/12/1961)

NRC4:	Category 4:	E7 Group N up to 1600 cm ³ E2 Group A from 1301 cm ³ to 1600 cm ³
	Category 3:	D2 from 1301 cm ³ to 1600 cm ³
	Category 2:	C2 from 1301 cm ³ to 1600 cm ³
	Category 1:	B3 from 1301 cm ³ to 1600 cm ³ (after 31/12/1961) A2 from 1001 cm ³ to 1600 cm ³ (before 31/12/1961)
NRC5:	Category 4:	E1 Group A up to 1300 cm ³
	Category 3:	D1 from 1151 cm ³ to 1300 cm ³ D0 up to 1150 cm ³
	Category 2:	C1 from 1151 cm ³ to 1300 cm ³ C0 up to 1150 cm ³
	Category 1:	B2 from 1001 cm ³ to 1300 cm ³ (after 31/12/1961) B1 up to 1000 cm ³ (after 31/12/1961) A1 up to 1000 cm ³ (before 31/12/1961)

4.1 GENERAL PROVISIONS

The Historic Rally is reserved for licensed Drivers and Co-drivers. The FIA General Prescriptions Championships will be observed unless otherwise stated hereafter, as well as the prescriptions of Annex K to the FIA International Sporting Code (ISC).

The Supplementary Regulations of each Competition will follow the standard model as in this SRR.

A valid FIA Historic Technical Passport (HTP) or a valid HTP from the country ASN where the car has been manufactured be provided by the Competitor for each car entered, at scrutineering for each Competition; each entry form for a Competition must be accompanied by a photocopy of the first page of this HTP.

Also a car built up fully in accordance with the original homologation (without HTP) will be accepted.

4.2 ELIGIBLE CARS

4.2.1 Category 1: Road legal cars built between 1/1/1931 and 31/12/1957 and Touring and GT cars, models homologated between 1/1/1958 and 31/12/1969.

A1 up to 1000cm³ (before 31/12/1961)
A2 from 1001cm³ to 1600 cm³ (before 31/12/1961)
A3 over 1600cm³ (before 31/12/1961)
B1 up to 1000cm³ (after 31/12/1961)
B2 from 1001cm³ to 1300cm³ (after 31/12/1961)
B3 from 1301cm³ to 1600cm³ (after 31/12/1961)
B4 from 1601cm³ to 2000cm³ (after 31/12/1961)
B5 over 2000cm³ (after 31/12/1961)

Category 2: Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1970 and 31/12/1975.

C0 up to 1150cm³
C1 from 1151cm³ to 1300cm³
C2 from 1301 cm³ to 1600cm³
C3 from 1601 cm³ to 2000cm³
C4 over 2000cm³

Category 3: Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1976 and 31/12/1981.

D0 up to 1150cm³
D1 from 1151cm³ to 1300cm³
D2 from 1301cm³ to 1600cm³
D3 from 1601cm³ to 2000cm³
D4 over 2000cm³

Category 4: Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A, B and N, models homologated between 1/1/1982 and 31/12/1985 (Period J1) and models homologated between 1/1/1986 and 31/12/1990 (Period J2).

E1 Group A up to 1300cm³
E2 Group A from 1301cm³ to 1600cm³

E3 Group A from 1601cm³ to 2000cm³
 E4 Group A over 2000cm³
 E5 Group B up to 1600cm³
 E6 Group B over 1600cm³
 E7 Group N up to 1600cm³
 E8 Group N over 1600cm³

Competitors competing in Category 4 (J1 and J2) must comply with the FIA Regulations in Appendix XI to Appendix K.

In the case of supercharging (see definition in the current Appendix J), the nominal cylinder capacity of cars up to and including Period J1 will be multiplied by 1.4 and that of cars of Period J2 by 1.7.

Each car will belong to the class corresponding to the fictive cylinder capacity thus obtained.

All cars must be registered for open public road use.

For safety reasons, mid- and rear-engined two-seater racing cars shall not be admitted to this Championship

4.2.2 Period E to J2 cars categorized as HSA

4.2.2.1 Are authorised to take part in Competitions without scoring points, international rally cars built to specific supplementary regulations run on the African continent complying with the period specific technical regulations of these Competitions.

These cars must hold a valid HTP for Periods E to J2 and must be categorized as HSA.

4.3 CALENDAR OF COMPETITIONS

As per KNAF Rally Calendar

4.4.4 CHARACTERISTICS OF THE COMPETITIONS

4.4.1 *as per SRR regulations.*

4.4.2 Competitions may include:

- Special stages on roads and circuits.
- The maximum average speed authorised on rally special stages must not exceed 120kph.
- The total distance of special stages as per SRR.
- Stages on circuits shall not constitute more than 50% of the total distance of special stages.

4.4.3 Tyres

The use of any sort of device to warm tyres is forbidden.

a) Cars of Category 1: During Competitions classed as tarmac event (i.e. excluding gravel or snow Competitions) there shall be a maximum of 14 tyres permitted. Tyres must be «E» marked and uniquely identified with a barcode (or such other method as may be prescribed) and registered with the KNAF Technical delegate before the start of the Competition. Checks for compliance with this regulation may be undertaken at any time during the Competition and any discrepancies will be reported to the stewards. A detailed information sheet will be available before each competition.

b) Cars of Category 2, 3 and 4: During Competitions classed as tarmac (i.e. excluding gravel or snow Competitions) there shall be a maximum of 10 tyres said «dry» permitted. Tyres must be «E» marked and uniquely identified with a barcode (or such other method as may be prescribed) and registered with the KNAF Technical delegate before the start of the Competition.

Due to the lack of availability of «wet» tyres in their appropriate sizes, the cars listed as exceptions in the appendix to the FIA authorized wet tyre list may register a maximum of 14 tyres before the start of the Competition. Thus there is no allowance for additional «wet» tyres.

Checks for compliance with this regulation may be undertaken at any time during the Competition and any discrepancies will be reported to the stewards. The number of «wet» tyres is not limited.

Only the «wet» tyres as per the FIA authorised tyre list can be used. A detailed information sheet will be available before each competition.

4.4.4 n.v.t.

4.4.5 n.v.t.

4.5 LICENCES

Drivers and Competitors must possess a Rally Full International Licence, Rally EU/National Licence Driver, Rally EU/National Licence Co-Driver, Rally National Licence Driver, Rally National Licence Co-Driver.

4.6. CLASSIFICATION

n.v.t.

4.7 SCRUTINEERING AND PARC FERMÉ

n.v.t.

Klasse	FIA groepen	NL groepen				Klasse
2020	Internationale Homologatie	NL-Historic Historic FIA 66-90 (Appendix K) Homologatie A/N (bouwjaar > 25 en einddatum homologatie > 15 jaar) Groep HS (paspoort S18, S19, S20, bouwjaar > 25 jaar)	Internationale Homologatie Homologatie groep A of N eind datum: >8 jaar < 25 jaar	G - gemodificeerd GROEP S - C - G	P - Production	2020
		HWRC 2.0 *)				NRC1
RC 2	Groep R5 (VR5) groep R4 (VR4K) Group NR4: boven 2000 cc (N44) S2000: 2000 cc atmosferisch	Groep CT84: boven 2000 cc 4wd (H84) Category 4: boven 1600 cc (E6-groep B) Category 4: boven 2000 cc (E4-groep A)	HS2000: 1600 cc Turbo met 28,30 mm restrictor HS2000: 2000 cc atmosferisch Groep A: boven 2000 cc 4wd (A84) Groep HA: boven 2000 cc 4wd (HA84) Groep N (VR4): boven 2000cc 4wd (VR44) Groep HN: boven 2000 cc 4wd (HN44)	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA84)		NRC2
RGT	RGT auto's	Groep CT82: boven 2000 cc 2wd (H82) Groep HS: 2001-2500 cc (HS20) Category 4: boven 1600 cc (E6-groep B) Category 4: boven 2000 cc (E4-groep A) Category 3: boven 2000 cc (D4-groep 1,2,3,4) Category 2: 1301-1600 cc (C4-groep 1,2,3,4) Category 1: boven 2000 cc (B5)	Groep A: boven 2000 cc 2wd (A82) Groep HA: boven 2000 cc 2wd (HA82) Groep HS: 2001-2500 cc (HS20) **)	Groep G: van 250 tot 300 pk (GA82) Groep C: BMW 130 Challenge (C9) Groep C: Mercedes SLK (C12) Groep S: 2001-2500 cc (S20) Groep C: ex BMW M3 Compact (C6) Groep C: ex 350Z Challenge (C8)		NRGT
RC 3	R3: VR3C (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1620 cc) R3: VR3T (turbo tot 1620 cc) R3: VR3D (diesel tot 2000 cc) Groep A: 1600-2000 cc (A7) Super 1600	Groep CT7: 1601-2000 cc (H7) Groep HS: 1601-2000 cc (HS19) Category 4: boven 1600 cc (E8-groep N) Category 4: tot 1600 cc (E5-groep B) Category 4: 1601-2000 cc (E3-groep A) Category 3: 1601-2000 cc (D3-groep 1,2,3,4) Category 2: 1601-2000 cc (C3-groep 1,2,3,4) Category 1: 1601-2000 cc (B4) Category 1: boven 1600 cc (A3)	Groep HA: 1601-2000 cc (HA7) HSuper 1600 Groep N: boven 2000 cc 2wd (N42) Groep HN: boven 2000 cc 2wd (HN42) HKit-car t/m 2000cc (HA7) Groep HS: 1601-2000 cc (HS19) **)	Groep G: van 180 tot 250 pk (GA7) Groep S: 1601-2000 cc (S19) Groep C: ex VOCH (C2) Groep C: ex Mitsubishi Colt (C4) Groep C: ex 325i Challenge (C5)	Groep PN4	NRC3
RC 4	R2: VR2C (atm 1600-2000 cc) (turbo 1067-1333 cc) R2: VR2B (atm 1390-1600 cc) (turbo 927-1067 cc) Kit-car tot 1600 cc Groep A: tot 1600 cc (A6) Groep N: 1600-2000 cc (N3)	Groep CT6: tot 1600 cc (H6) Groep HS: tot 1600 cc (HS18) Category 4: tot 1600 cc (E7-groep N) Category 4: 1301-1600 cc (E2-groep A) Category 3: 1301-1600 cc (D2-groep 1,2,3,4) Category 2: 1301-1600 cc (C2-groep 1,2,3,4) Category 1: 1301-1600 cc (B3-groep 1,2,3,4) Category 1: 1001 tot 1600 cc (A2)	Groep HA: tot 1600 cc (HA6) Groep HN: 1601-2000 cc (HN3) HKit-car tot 1600 cc (HA6) Groep HS: tot 1600 cc (HS18) **)	Groep G: van 120 tot 180 pk (GA6) Groep C: Peugeot 206 Rally Cup (C10) Groep S: tot 1600 cc (S18) Groep C: ex Peugeot 205 Cup (C3)	Groep PN3	NRC4
RC 5	R1: VR1 (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1333 cc) R1: VR1A/VR1B (atm tot 1600 cc) (turbo tot 1067 cc) Groep N: tot 1600 cc (N2)	Category 4: tot 1300 cc (E1-groep A) Category 3: tot 1300 cc (D1/DO-groep 1,2,3,4) Category 2: tot 1300 cc (C1/CO-groep 1,2,3,4) Category 1: tot 1300 cc (B2/B1) Category 1 (B2, B1, A1) Category 1: tot 1000 cc (A1)	Groep HN: t/m 1600 cc (HN2)	Groep G: tot 120 pk (GA5)	Groep PN2	NRC5

*) alleen bij historische rally's

1e registratie op of voor 31.12.1993

**) alleen als er geen historische (short)rally is

BIJLAGE XVIII RALLY-CUPS (MERKEN/NAAMS-GEBONDEN RALLY CUPS)

- 1 *Het BSR verleent medewerking aan Rally Cups, mits de aanvullende reglementen voor deze Rally Cups vooraf zijn goedgekeurd door het BSR. Een goedgekeurd Rally Cup reglement dient voor ieder kalenderjaar opnieuw ingediend te worden en wijzigingen dienen duidelijk kenbaar gemaakt te zijn.
Een Rally Cup reglement dient minimaal de volgende punten omschreven te hebben:*
 - Naam en doelstelling van de Rally Cup (inleiding)
 - Organisator (organisatie)
 - Aansprakelijkheid
 - Technische voorwaarden deelnemende auto's
 - Kampioenschap (kalender) en puntentelling
 - Gedragscode: (incidenten, protest en straffen)
 - Eventuele andere bepalingen / bijlages
- 2 *Merk- dan wel naam gebonden cups dienen minimaal aan de volgende reglementen te voldoen:*
 - De FIA Code Sportif International (CSI) en haar Annexes
 - Het KNAF Reglementenboek (KNAF RB) voor het geldende kalenderjaar
 - Het Standaard Reglement Rally (SRR) voor het geldende kalenderjaar, met uitzondering van de eventuele BSR goedgekeurde afwijkingen opgenomen in het Rally Cup reglement.
 - Het Bijzonder Reglement van de desbetreffende rally waaraan wordt deelgenomen.
- 3 *In een Rally Cup worden uitsluitend auto's toegelaten welke zijn voorzien van een type goedkeuring afgegeven vanaf 01-01-2005 in één van de landen van de Europese Unie.
Auto's moeten voldoen aan de Nederlandse Verkeerswetgeving.
De volgende uitvoeringen worden niet toegelaten: MPV, SUV, cabrio, cross-over en stationwagen.
Tevens worden niet toegelaten auto's met een middenmoter.
Met nadruk wordt gewezen op de maximum snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 4.4.3.
Gekozen moet worden voor een uitvoering conform Groep P reglement (Bijlage XIV) of conform Groep G reglement (Bijlage XV). De vrijheden van de genoemde reglementen mogen in het cup reglement wel beperkt worden, maar niet uitgebreid. Daarmee wordt zeker gesteld dat de auto's na einde van de cup nog kunnen blijven rijden en de cup-auto's betaalbaar blijven.*
- 4 *Elke auto die wil deelnemen en zich wil binden aan een Rally Cup reglement moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een technisch paspoort. Er dienen, in een periode van 6 maanden, minimaal 3 auto's voorzien te zijn van een technisch paspoort. De auto's moeten identieke specificaties hebben welke voldoen aan de voorwaarden gesteld in de technische voorschriften van het Rally Cup reglement.*
- 5 *Het BSR zal bij goedkeuring van het Rally Cup reglement reeds aangeven in welke NL Klasse en Groep kan worden deelgenomen. Het BSR behoudt zich het recht om na de voorkeuring een andere klasse aan te wijzen naar aanleiding haar bevindingen tijdens de keuring.*
- 6 *Indien niet aan art. 4 voldaan kan worden binnen de gestelde periode kan het BSR per direct de reeds verstrekte paspoorten intrekken en een deelnameverbod opleggen. Het BSR kan deze regel ook toepassen als wijzigingen zijn aangebracht aan één van de Rally Cup auto's zonder dat een herkeuring heeft plaatsgevonden en een daarbij behorend nieuw paspoort is afgegeven voor alle deelnemende Rally Cup auto's.*
- 7 *Het BSR behoudt zich het recht om bij een Rally Cup aanvraag specifieke eisen te stellen conform de bepalingen in het FIA Annex J (voorbeeld: brandstoftank) en technische specificaties (voorbeeld: turbo restrictor). Aan deze eisen dient voldaan te worden bij het aanbieden van de auto aan de voorkeuring. Een paspoort zal geweigerd worden als deze eisen niet in het Rally Cup reglement zijn opgenomen*
- 8 *Een Rally Cup kampioenschap is pas erkend als gedurende het seizoen gemiddeld minimaal 3 deelnemers aan de in de cup kalender opgenomen rally's hebben deelgenomen. Zowel uitvoering als naleving valt geheel onder de verantwoording van de organisator van de betreffende Rally Cup/kampioenschap.*
- 9 *Voor de kalender van de Rally Cups geldt dat maximaal 1 buitenlands evenement mag worden opgenomen (rally's waarin een EU-Nationaal licentie wordt toegelaten). Voorwaarde van opname in de kalender is dat er in hetzelfde weekend in Nederland geen (short)rally wordt georganiseerd.*

- 10 *Indien de organisator van de cup voor het nieuwe kalenderjaar geen reglement ter goedkeuring heeft ingediend, wordt de cup beschouwd als zijnde niet meer te bestaan en worden Cup-auto's niet meer toegelaten. De Rally cup wordt dan gezien als ontbonden.*
- 11 *Kan de Cup organisator ten tijde van de jaarlijkse aanvraag ter goedkeuring van de reglementen niet meer aantonen dat er 3 goedgekeurde Cup-auto's zijn, dan wordt de Rally Cup ook als ontbonden beschouwd en worden de Cup-auto's niet meer toegelaten.*

