

Uitgever:
KNAC Nationale Autosport Federatie
Duwboot 85
3991 CG Houten
Tel. 088-0047888
www.knaf.nl
info@knaf.nl

KVK: 40410073

Bankrelaties:
IBAN: NL57INGB0665545967
BIC: INGBNL2A

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

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

Inhoudsopgave

Colofon

Inhoudsopgave

1.	FIA Code Sportif International (CSI)	4
2.	Reglement vlagsignalen	29
3.	Reglement licenties	32
4.	Reglement doping	40
5.	Annexe C (Alcohol)	41
6.	Reglement protesten	43
7.	Reglement technische protesten	44
8.	Handleiding voor het instellen van beroep	45
9.	Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak	46
10.	Milieu reglement	51
11.	Reglement reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden	54
12.	Verzekeringen	55
13.	Annexe J	57
14.	Reglement Official licenties en opleidingen	107
15.	Reglement taakstelling en bevoegdheden Sportcommissarissen	115
16.	Reglement KNAF Veiligheidsfunctionaris	117
17.	Richtlijnen organisatoren	118
18.	Veiligheidsmaatregelen bij Autosportevenementen	120
19.	Reglement Medische voorzieningen Nationale Autosport evenementen	122
20.	Reglement erkenning Nederlands Kampioenschap	124
21.	KNAF Gedragsregels	125

I. FIA Code Sportif International (CSI)

Deze vertaling van de Code is bijgewerkt tot en met Code Sportif International van 1 januari 2019. Wijzigingen worden gepubliceerd op de FIA website: www.fia.com. In geval van verschil in interpretatie van deze Nederlandse vertaling geldt de Franse tekst van de Code als de officiële tekst (art. 19.4.2).

INHOUD

ARTIKEL 1	ALGEMENE BEPALINGEN
ARTIKEL 2	WEDSTRIJDEN - ALGEMENE BEPALINGEN
ARTIKEL 3	WEDSTRIJDEN - ORGANISATIE DETAILS
ARTIKEL 4	TOERTOCHTEN
ARTIKEL 5	PARADE
ARTIKEL 6	DEMONSTRATIES
ARTIKEL 7	ROUTES EN CIRCUITS
ARTIKEL 8	STARTS EN MANCHES (HEATS)
ARTIKEL 9	DEELNEMERS EN RIJDERS
ARTIKEL 10	AUTO'S
ARTIKEL 11	OFFICIALS
ARTIKEL 12	STRAFFEN
ARTIKEL 13	PROTESTEN
ARTIKEL 14	RECHT VAN HERZIENING
ARTIKEL 15	BEROEPEN
ARTIKEL 16	REGELS VOOR WEDSTRIJDNUMMERS EN RECLAME OP AUTO'S
ARTIKEL 17	COMMERCIELE VRAAG VERBODEN MET DE AUTOSPORT
ARTIKEL 18	STABILISERING VAN FIA BESLUITEN
ARTIKEL 19	TOEPASSING VAN DE CODE
ARTIKEL 20	DEFINITIES

Aangenomen door de General Assembly op 7 december 2018.

Onder de huidige Internationale Sport Code zijn termen die verwijzen naar natuurlijke personen van toepassing op beide geslachten.

ARTIKEL 1 ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 1.1 INTERNATIONALE REGELING VAN DE AUTOSPORT

1.1.1 De FIA is de enige internationale autoriteit die het recht heeft reglementen op te stellen en te handhaven gebaseerd op de fundamentele principes van veiligheid en sportiviteit, en voor het aanmoedigen en controleren van autosportwedstrijden, en om FIA Internationale Kampioenschappen te organiseren.

1.1.2 De FIA is het enige internationale Hof van Beroep dat in laatste instantie uitspraak doet over geschillen die daarbij zijn gerezen; de Fédération Internationale de Motocyclisme heeft dezelfde autoriteit voor wat betreft Voertuigen op één, twee en drie wielen.

ARTIKEL 1.2 INTERNATIONAAL SPORTREGLEMENT

1.2.1 Om het voornoemde gezag op sportieve en onpartijdige wijze te kunnen uitoefenen heeft de FIA deze 'International Sporting Code', inclusief appendices opgesteld.

1.2.2 Het doel van de Code is om autosport te reguleren, stimuleren en te vergemakkelijken.

1.2.3 Het zal nooit worden toegepast om een Wedstrijd of het meedoen van een Deelnemer te voorkomen of te verhinderen, behalve in die gevallen waar de FIA concludeert dat dit noodzakelijk is voor een veilig, eerlijk en ordentelijk verloop van de autosport.

ARTIKEL 1.3 BEKENDHEID MET EN RESPECTEREN VAN DE REGLEMENTEN

1.3.1 Elke persoon, of groep van personen, die een Wedstrijd organiseert of er aan deelneemt:

1.3.1.a Wordt geacht bekend te zijn met de statuten en reglementen van de FIA en de nationale reglementen.

1.3.1.b Verbindt zich ertoe zich zonder voorbehoud te onderwerpen aan het bovenstaande en aan de beslissingen van de sportieve overheid en de daaruit voortvloeiende gevolgen.

1.3.2 Bij niet naleven van deze voorschriften kan van elke organiserende of

aan de Wedstrijd deelnemende persoon of groep van personen de Licentie worden ingetrokken; een constructeur zal tijdelijk of definitief worden uitgesloten van FIA Kampioenschappen. De FIA en/of de ASN zal haar beslissing met redenen omkleeden.

1.3.3 Indien een Auto niet conform het technisch reglement wordt bevonden, is het geen verdediging dat hieruit geen voordeel werd verkregen.

ARTIKEL 1.4 NATIONALE REGELING VAN DE AUTOSPORT

1.4.1 Een ASN zal door de FIA worden erkend als enige internationale sportautoriteit voor handhaving van de Code en reguleert de autosport in het gehele territoriale gebied dat is geplaatst onder het gezag van zijn eigen land.

1.4.2 Elke ASN is verplicht om te voldoen aan de Code

ARTIKEL 1.5 UITOEFENEN VAN DE SPORTAUTORITEIT IN TERRITORIALE GEBIEDEN

Niet-autonome gebieden van een lidstaat zijn onderworpen aan de sportieve autoriteit uitgeoefend door de ASN die de genoemde staat vertegenwoordigt bij de FIA.

ARTIKEL 1.6 DELEGEREN VAN DE SPORTAUTORITEIT

Elke ASN mag geheel of gedeeltelijk autoriteit delegeren onder de Code aan andere clubs van het land maar alleen met de voorafgaande goedkeuring van de FIA.

ARTIKEL 1.7 INTREKKEN VAN DELEGATIE

Een ASN kan de delegatie intrekken vooropgesteld dat deze intrekking aan de FIA wordt gemeld.

ARTIKEL 1.8 NATIONAAL SPORTIEF REGLEMENT

Elke ASN mag zijn nationale sportief reglement opstellen welke ter beschikking moet worden gesteld aan de FIA.

ARTIKEL 2 WEDSTRIJDEN - ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 2.1 ALGEMENE BEPALINGEN

2.1.1 Algemene toepassing van de Code

2.1.1.a Alle Wedstrijden die georganiseerd worden in een land vertegenwoordigd bij de FIA worden beheerst door de Code.

2.1.1.b Echter, Besloten Wedstrijden worden beheerst door het Nationaal Wedstrijdreglement. In landen waar geen Nationaal Wedstrijdreglement bestaat, zal de Code worden toegepast.

2.1.2 Organisatie van Wedstrijden

In elk land kan een Wedstrijd georganiseerd worden:

2.1.2.a door de ASN

2.1.2.b door een automobiel club, of in uitzonderlijke gevallen door een andere gekwalificeerde sportieve groep, mits deze club of vereniging de noodzakelijke Organisatie Permit bezit.

2.1.3. Officiële documenten

2.1.3.a Voor alle Wedstrijden behalve Recordpogingen, tenzij voorzien binnen specifieke FIA reglementen, moeten officiële documenten worden opgesteld, waaronder altijd de Bijzondere Reglementen, een Inschrijfformulier en een officieel Programma. Daarnaast moeten Voorlopige en Definitieve klassementen worden gepubliceerd voor elke kwalificatie training, heat en race.

2.1.3.b Elk voorschrift in deze documenten dat in strijd is met de Code, en heeft geen waarde.

2.1.4 Verplichte vermelding in alle *Wedstrijddocumenten*

2.1.4.a Alle *Bijzondere Reglementen*, *Officiële Programma's* en *Inschrijfformulieren* gerelateerd aan elke *Wedstrijd* zal op duidelijk zichtbare wijze de volgende vermelding bevatten: "Georganiseerd conform de FIA Internationale Sporting Code inclusief Appendices en *Nationale Wedstrijd-reglementen* en de nationale reglementen van de KNAF (naam van de betrokken ASN of zijn gedelegeerde)".

2.1.4.b In die landen waar geen *Nationaal Wedstrijdreglement* is gepubliceerd, zal de mededeling worden verkort tot: "Georganiseerd conform de FIA Internationale Sporting Code inclusief appendices".

2.1.5 Niet erkende *Wedstrijden*

2.1.5.a Elke *Wedstrijd* of voorgestelde *Wedstrijd* die niet in overeenstemming met de *Code* of de nationale voorschriften van de betrokken ASN wordt georganiseerd, zal als niet erkend worden beschouwd.

2.1.5.b Indien een dergelijke *Wedstrijd* deel uitmaakt van een *Evenement* waarvoor een *Organisatie Permit* is afgegeven, dan is die *Permit* ongeldig en heeft geen waarde.

2.1.6 Uitgestelde of afgelaste *Wedstrijd*

2.1.6.a Een *Wedstrijd* mag alleen worden uitgesteld of afgelast op grond van overmacht (*Force Majeure*) of veiligheid, of indien hiervoor voorziening is gemaakt in de van toepassing zijnde reglementen.

2.1.6.b In geval van uitstel voor meer dan 24 uur of afgelasting, zullen de *Inschrijfgelden* worden terugbetaald.

2.1.7 Begin en einde van een *wedstrijd*

2.1.7.a Een *Wedstrijd* wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of de technische keuring is begonnen.

2.1.7.b Een *Wedstrijd* eindigt na afloop van de laatste van één van de volgende termijnen:

2.1.7.b.i termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van de hoorzitting;

2.1.7.b.ii het einde van de technische nakering na de race in overeenstemming met de *Code*.

2.1.8 Geen *Wedstrijd* die is of pretendeert deel uit te maken van een *Internationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie die niet door de FIA is erkend, kan op de internationale *Wedstrijd*kalender worden geplaatst.

2.1.9 Voor elk *Wedstrijd*, nationaal of internationaal, die open staat voor de FIA formules en categorieën of groepen zoals omschreven in de *Code*, moeten alle deelnemende *Auto's* in alle opzichten voldoen aan de FIA technische reglementen en de officiële uitleg en interpretatie van deze reglementen van de FIA. Een ASN mag deze FIA technische reglementen niet veranderen zonder schriftelijke toestemming van de FIA.

ARTIKEL 2.2 INTERNATIONALE WEDSTRIJDEN

2.2.1 Om de internationale status te claimen, moet een *Wedstrijd* aan de volgende voorwaarden voldoen:

2.2.1.a voor internationale *Circuit Wedstrijden* moet het betreffende *Circuit* een door de FIA uitgegeven *Licentie* bezitten met een overeenkomstige gradatie voor de deelnemende *Wedstrijd Auto's*;

2.2.1.b voor internationale *Rally's* en *Cross-Country Rally's*, moeten alle bepalingen van de relevante artikelen hierna worden toegepast;

2.2.1.c de *Deelnemers* en *Rijders* die toegelaten zijn om deel te nemen, moeten in het bezit zijn van een passende *Internationale Licentie*;

2.2.1.d de *Wedstrijd*, anders dan een *Recordpoging*, moet op de internationale Sportkalender vermeld staan.

2.2.2 Inschrijving op de Internationale Sportkalender is voorbehouden aan de FIA en moet door de ASN van het land, waar de *Wedstrijd* zal plaatsvinden, worden aangevraagd. De FIA zal redenen opgeven voor het weigeren van een dergelijke aanvraag.

2.2.3 Alleen *Internationale Wedstrijden* mogen deel uitmaken van een *Internationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie.

2.2.4 Een *Internationale Wedstrijd*, meetellend voor een *Internationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie welke de naam van de FIA draagt, wordt onder het sportieve toezicht van de FIA geplaatst.

2.2.5 Voor alle andere *Internationale Wedstrijden*, zijn de ASN's verantwoordelijk voor de toepassing in haar land van de internationale regels vastgesteld door de *Code* samen met de reglementen van de ASN en de reglementen die van toepassing zijn voor de *Wedstrijd*.

2.2.6 Geen *Rijder*, *Deelnemer* of andere *Licentiehouder* mag deel nemen aan een *Internationale Wedstrijd* of *Internationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie dat niet is geregistreerd op de internationale Sportkalender of niet is geregeld door de FIA of haar ASN's.

2.2.7 Een *Internationale Wedstrijd* kan worden omschreven als "beperkt open", wanneer *Deelnemers* of *Rijders* die deelnemen aan de *Wedstrijd* moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden. *Wedstrijden* door uitnodiging vallen onder "beperkt open" *Wedstrijden*. In bepaalde uitzonderlijke omstandigheden, mag de FIA autorisatie verlenen voor "beperkt open" *Internationale Wedstrijden*, die op grond van hun specifieke karakter als een uitzondering op Appendix O georganiseerd kunnen worden en door een ASN op de Internationale Sportkalender geplaatst kunnen worden.

ARTIKEL 2.3 NATIONALE WEDSTRIJDEN

2.3.1 Een *Nationale Wedstrijd* staat uitsluitend onder de sportautoriteit van een ASN, die de bevoegdheid tot regelgeving en organisatie uitvoert (ondermeer via haar *Nationale Wedstrijdreglementen*) onder erkenning van de algemene voorwaarden van de geldende *Code*.

2.3.2 Behalve zoals hieronder bepaald is een *Nationale Wedstrijd* alleen toegankelijk voor *Deelnemers* en *Rijders* in het bezit van een *Licentie* uitgegeven door de ASN van het land waarin deze *Wedstrijd* plaatsvindt.

2.3.3 Een *Nationale Wedstrijd* kan niet meetellen voor een *Internationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie, noch kan het in aanmerking komen voor het opstellen van een algemeen klassement na verscheidene *Internationale Wedstrijden*.

2.3.4 Een *Nationale Wedstrijd* kan, ter beoordeling van de autoriserende ASN, de deelname door licentiehouders van andere ASN's toestaan.

2.3.5 Elke *Nationale Wedstrijd* moet zijn opgenomen op de nationale kalender van de autoriserende ASN.

2.3.6 *Nationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie open voor buitenlandse licentiehouders

2.3.6.a.i Indien de *Nationale Wedstrijd* deel uit maakt van een *Nationaal Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie zullen *Deelnemers* en *Rijders*, die buitenlandse licentiehouders zijn, in aanmerking komen voor het behalen van punten in het klassement van het bedoelde *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie. Het toewijzen van punten in de stand van het genoemde *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie moet worden uitgevoerd door de buitenlandse licentiehouders mee te tellen.

2.3.6.a.ii Voor *Nationale Wedstrijden* die deel uitmaken van een FIA zone *Kampioenschap*, zullen artikel 7.2 en 7.3 van appendix Z van toepassing zijn.

2.3.6.a.iii Voor *Wedstrijden* die meetellen voor een F4 Kampioenschap gecertificeerd door de FIA, zal artikel 2.3.6.a.i hierboven van toepassing zijn.

2.3.6.b De ASN die de *Wedstrijd* waarbij de deelname van licentiehouders van andere ASN's wordt toegestaan, moet toezien op de verplichting om de FIA en de *Deelnemers* en *Rijders* te voorzien van ten minste het volgende, te verschijnen op alle officiële documenten (in het bijzonder het inschrijfformulier):

2.3.6.b.i eenduidige informatie over de vraag of het *Circuit* in het bezit is van een geldige internationale homologatie door de *FIA* of een nationale homologatie afgegeven door de bevoegde *ASN*, die overeenkomen met de categorieën van de wedstrijd *Auto's* in aanmerking komen om deel te nemen aan de *Wedstrijd*;

2.3.6.b.ii informatie over de categorieën van *Auto's* die geautoriseerd zijn om deel te nemen aan de *Wedstrijd* volgens de homologatie van het *Circuit*;

2.3.6.b.iii informatie over de hoogte van de *Rijders*licentie die nodig is om deel te nemen aan de *Wedstrijd*;

2.3.7 *Deelnemers* en *Rijders* die willen deelnemen aan een *Nationale Wedstrijd* in het buitenland kunnen dit alleen met voorafgaande toestemming van hun eigen *ASN*.

2.3.7.a Deze autorisatie zal worden afgegeven door de betreffende *ASN* in de vorm die zij geschikt acht.

2.3.7.b Indien een *Organisator* de *Inschrijving* van een buitenlandse *Deelnemer* en/of *Rijder* aanvaardt die niet in het bezit is van een autorisatie van de *ASN* die de *Licentie(s)* heeft uitgegeven, zal dit een overtreding zijn van de *Organisator*, die, wanneer dit onder de aandacht gebracht wordt van de *ASN* die de *Nationale Wedstrijd* machtigt, wordt gestraft met een boete of door elke andere straf, overgelaten aan het oordeel van de *ASN* die de *Nationale Wedstrijd* toestemming heeft gegeven.

2.3.7.c Er wordt aan herinnerd dat autorisaties alleen door *ASN's* gegeven mogen worden aan haar licentiehouders voor *Wedstrijden* die zijn opgenomen in de nationale kalender van de *ASN*.

2.3.8 Een *Nationale Wedstrijd* kan "beperkt open" worden genoemd, indien *Deelnemers* of *Rijders*, die aan de *Wedstrijd* deelnemen, aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. *Wedstrijden* op uitnodiging vallen onder "beperkt open" *Wedstrijden*.

2.3.9 Een *Besloten Wedstrijd* moet door de *ASN* worden geautoriseerd, die in bijzondere omstandigheden zijn toestemming aan verschillende clubs kan geven die dit promoten.

ARTIKEL 2.4 KAMPIOENSCHAP, CUP, TROPHY, CHALLENGE EN SERIES

2.4.1 Internationale kampioenschappen

2.4.1.a Alleen de *FIA* mag een *Internationaal Kampioenschap* autoriseren.

2.4.1.b *Internationale Kampioenschappen* mogen alleen worden georganiseerd door de *FIA*, of door een ander orgaan met schriftelijke toestemming van de *FIA*. In dit geval heeft de *Organisator* van een *Kampioenschap* dezelfde rechten en plichten als de *Organisator* van een *Wedstrijd*.

2.4.1.c *International Kampioenschappen* welke de naam van de *FIA* dragen zijn eigendom van de *FIA* en mogen alleen een titel dragen met het woord "World" (of elk ander woord met een zelfde strekking of afleiding van "World" in iedere andere taal) als hun toegepaste reglementen ten minste voldoen aan de voorwaarden van Artikel 2.4.3 van de *Code* en met de aanvullende voorwaarde dat het gaat om de deelname van ten minste een gemiddelde van vier auto merken over een héél seizoen.

2.4.2. Internationale cup, trophy, challenge of series

2.4.2.a Een internationale cup, trophy, challenge of serie mag uit een aantal *Internationale Wedstrijden* bestaan, onderworpen aan dezelfde reglementen of uit een afzonderlijke *Internationale Wedstrijd*.

2.4.2.b Alleen *Internationale Wedstrijden* mogen een internationale cup, trophy, challenge of series vormen.

2.4.2.c Geen internationale cup, trophy, challenge of serie mag worden georganiseerd zonder dat de *ASN* die deze cup, trophy, challenge of serie voorstelt vooraf schriftelijke toestemming van de *FIA* heeft verkregen welke betrekking heeft in het bijzonder op de volgende punten:

2.4.2.c.i goedkeuring van de sportieve en technische reglementen in het bijzonder wat betreft veiligheid;

2.4.2.c.ii goedkeuring van de kalender;

2.4.2.c.iii autorisatie vooraf, inclusief de voorgestelde data, van alle *ASN's* van het grondgebied die één of meer *Wedstrijden* organiseren die mee-tellen voor de cup, trophy, challenge of serie;

2.4.2.c.iv verificatie voor een *Circuit Race* dat de homologatie van de *Circuits* van toepassing is voor de categorieën *Auto's* en, voor alle *Wedstrijden*, eerbiediging van alle *FIA* voorschriften voor veiligheid en medische voorzieningen;

2.4.2.c.v verificatie dat de naam van de cup, trophy, challenge of serie in overeenstemming staat met de geografische strekking en de technische en sportieve criteria.

2.4.2.d Internationale cups, trophies, challenges of series welke de naam van de *FIA* dragen zijn eigendom van de *FIA* en mogen alleen worden georganiseerd door de *FIA*, of door een ander orgaan met schriftelijke toestemming van de *FIA*. In dit geval heeft de *Organisator* van cups, trophies, challenges of series dezelfde rechten en plichten als de *Organisator* van een *Wedstrijd*.

2.4.3 Gebruik van het woord "World"

2.4.3.a International cups, trophies, challenges of series welke de naam van de *FIA* dragen mogen alleen een titel dragen met het woord "World" (of elk ander woord met een zelfde strekking of afleiding van "World" in iedere andere taal) als hun toegepaste reglementen ten minste voldoen aan de onderstaande en met de aanvullende voorwaarde dat het gaat om de deelname van ten minste een gemiddelde van vier auto merken over een héél seizoen.

2.4.3.b International cups, trophies, challenges of series welke de naam van de *FIA* niet draagt mogen in de titel het woord "World" (of elk ander woord met een zelfde strekking of afleiding van "World" in iedere andere taal) niet toepassen zonder autorisatie van de *FIA*. Als algemene regel geldt dat de *FIA* deze machtiging zal verlenen mits aan de volgende eisen wordt voldaan en dat de *FIA* van mening dat het in het belang van de sport is om dit te doen. De *FIA* kan de machtiging in geval van niet-naleving van deze eisen intrekken.

2.4.3.b.i De kalender van de cup, trophy, challenge of serie moet *Wedstrijden* bevatten welke plaatsvinden op ten minste drie continenten gedurende het zelfde seizoen.

2.4.3.b.ii Wanneer de cup, trophy, challenge of serie uit slechts één enkele *Wedstrijd* bestaat moeten de heats, *Wedstrijden* of andere series, welke dienen ter kwalificatie van de *Deelnemers* die in deze ene *Wedstrijd* deelnemen, plaatsvinden op ten minste drie continenten en moeten die *Wedstrijden* volgens de regels op de Internationale Sportkalender geplaatst zijn.

2.4.3.b.iii De *Organisator* moet accepteren en bevestigen dat de *FIA*, in aanvulling op alle rechten en plichten omschreven in de *Code* of elders, het recht voorbehoudt om inspecties uit te voeren bij iedere *Wedstrijd* van de cup, trophy, challenge of serie welke het woord "World" in de titel heeft aangevraagd of gebruikt, om te controleren of de principes van de *Code* en de hiertoe geldende reglementen volledig worden nageleefd. De *Organisator* moet voorzieningen treffen voor zulke inspecties, door de *FIA* voor dit doel toegang te verschaffen tot het gehele *Circuit* en alle relevante documenten.

2.4.3.b.iv De *Organisator* van de desbetreffende cup, trophy, challenge of serie moet voor elke *Wedstrijd* tenminste één sportcommissaris aanstellen, uit een door de *FIA* opgestelde en regelmatig geüpdate lijst, welke als voorzitter van het college van sportcommissarissen zal fungeren, en die elke serieuze overtreding zal noteren van de *Code* of elke andere onregelmatigheid tijdens de *Wedstrijd*, en aan de *FIA* zal rapporteren, en aan de *ASN* welke het heeft voorgesteld en aan de *ASN* op wiens grondgebied de *Wedstrijd* wordt gehouden.

2.4.3.c De *FIA* kan in uitzonderlijke gevallen een dispensatie verlenen aan een cup, trophy, challenge of serie die een lang gevestigd gebruik van het begrip "World" kan aantonen.

2.4.4 Nationale Kampioenschappen

2.4.4.a Alleen de juiste *ASN's* mogen een *Nationaal Kampioenschap* toestaan.

2.4.4.b *Nationale Kampioenschappen* mogen alleen georganiseerd worden door de ASN of door een ander orgaan met schriftelijke toestemming van de ASN.

2.4.4.c Maximaal één *Wedstrijd* van een *Nationaal Kampioenschap* mag worden verreden buiten het nationale grondgebied op voorwaarde dat het wordt verreden in een land met een gemeenschappelijke grens en dat in het geval van een maritieme grens de FIA er van uit gaat dat het land in kwestie de benodigde geografische relatie heeft met het land dat het *Nationale Kampioenschap* organiseert.

2.4.4.d Als uitzondering, uitsluitend voor *Nationale karting Kampioenschappen*, mag elke ASN die, naar tevredenheid de FIA, de ontoereikendheid van de *Circuits* op het nationale grondgebied voor het organiseren van *Nationale karting Wedstrijden* aantoot, gebruik maken van de *Nationale Wedstrijden* van een of meerdere landen met een gemeenschappelijke grens (mits, in het geval van een zee-grens de FIA oordeelt dat het andere land de juiste geografische relatie heeft) om zijn eigen *Nationale Kampioenschap* te organiseren met de voorafgaande toestemming van zijn betreffende ASN's.

2.4.4.e Als uitzondering mag een ASN die geen deel uit maakt van een Zone, maximaal twee *Wedstrijden* van een *Nationaal kampioenschap* organiseren buiten het nationale grondgebied, onder naleving van de volgende voorwaarden:

2.4.4.e.i dat ze worden verreden in landen met een gemeenschappelijke grens (op voorwaarde dat in het geval van een maritieme grens de FIA er van uit gaat dat het land in kwestie de benodigde geografische relatie heeft) met het land dat het *Nationale Kampioenschap* organiseert;

2.4.4.e.ii dat het betreffende *Nationale kampioenschap* uitsluitend bestaat uit *Wedstrijden* die zijn gereserveerd voor auto's met een prestatieniveau:

- groter dan 3 kg/pk voor *Wedstrijden* die plaats vinden op circuits;
- groter dan 4 kg/pk voor *Wedstrijden* die plaats vinden op afgesloten wegen.

2.4.4.f Daarnaast kan de FIA, naar eigen goeddunken, een *Nationaal Kampioenschap* uitsluitend gevormd door *Gesloten Wedstrijden*, met meer dan één *Wedstrijd* buiten het grondgebied van de ASN, toestaan.

2.4.5 Nationale cup, trophy, challenge of serie

2.4.5.a Alleen de juiste ASN's mogen een nationale cup, trophy, challenge of series toestaan.

2.4.5.b Een nationale cup, trophy, challenge of serie kan meerdere *Wedstrijden* bevatten, beheerst door dezelfde reglementen, of een enkele *Wedstrijd*.

ARTIKEL 2.5 PARC FERME

2.5.1 Binnen het *Parc Fermé*, mag uitsluitend door de bevoegde officials worden betreden. Afstelling, controle, aanpassing of reparatie is verboden tenzij toegestaan door dezelfde bevoegde officials of door de toegepaste reglementen.

2.5.2 Het *Parc Fermé* is verplicht voor alle *Wedstrijden* waarbij een technische keuring is voorzien.

2.5.3 In de toegepaste reglementen van de *Wedstrijd* moeten de plaats waar het (de) *Parc(s) Fermé(s)* zich zal(zullen) bevinden, zijn aangegeven.

2.5.4 Voor *Wedstrijden* gehouden op een gesloten *Baan*, moet het *Parc Fermé* zijn in de nabijheid van de *Finishlijn* (of aan de *Startlijn*, indien deze is voorzien).

2.5.5 Aan het einde van een specifieke *Wedstrijd*, zal het gebied tussen *Finishlijn* en de ingang van het *Parc Fermé* onder de *Parc Fermé* regels worden geplaatst.

2.5.6 Het *Parc Fermé* moet voldoende afmetingen hebben en goed worden afgesloten om ervoor te zorgen dat geen onbevoegde personen toegang kunnen krijgen als zich daarin *Auto's* bevinden.

2.5.7 Het toezicht wordt uitgevoerd door officials die door de *Organisator* zijn aangewezen, die verantwoordelijk zijn voor de werking van het *Parc Fermé* en alleen zij zijn bevoegd om opdrachten te geven aan de *Deelnemers*.

2.5.8 Bij *Rally's* en *Cross-Country Rally's*, zullen de controle- en hergroeperingsgebieden worden beschouwd als *Parc Fermé*. Geen reparaties of hulp mag binnen deze controle gebieden plaatsvinden, tenzij anders vermeld in de geldende reglementen.

ARTIKEL 2.6 LICENTIE

2.6.1 Algemene bepalingen

2.6.1.a De licentiehouder wordt geacht bekend te zijn met de tekst van de *Code*, en moet voldoen aan de bepalingen ervan.

2.6.1.b Het principe dat voor alle gevallen zal gelden is dat de aanvrager die voor een *Licentie* in aanmerking komt, binnen de gegevens van de *Code*, de toe te passen sportieve en technische reglementen en de *FIA* regels van goed gedrag heeft recht op een licentie.

2.6.1.c Niemand mag aan een *Wedstrijd* deelnemen als hij niet in het bezit is van een licentie die is afgegeven door zijn eigen ASN, of een *Licentie* afgegeven door een andere ASN dan zijn eigen ASN met toestemming van zijn eigen ASN.

2.6.1.d Een *Internationale Licentie* moet jaarlijks worden vernieuwd vanaf 1 januari van elk jaar.

2.6.1.e Elke ASN zal de licenties uitgeven conform de *FIA* reglementen.

2.6.1.f De *Licentie* kan onder een pseudoniem worden afgegeven, maar niemand mag gebruik maken van twee pseudoniemen.

2.6.1.g Voor afgifte of vernieuwing van een licentie kan een bepaald bedrag worden berekend.

2.6.1.h Elke ASN moet, op het moment van zijn toetreding tot de *FIA*, de *Licenties* erkennen en hiervan een register bijhouden.

2.6.2. Superlicentie

2.6.2.a Alle kandidaten voor een *Superlicentie* moeten hiervoor een speciaal aanvraagformulier invullen en ondertekenen. De aanvraag moet jaarlijks worden vernieuwd.

2.6.2.b De *FIA* heeft het recht de afgifte van een *Superlicentie* te weigeren, in het bijzonder indien de kandidaat niet voldoet aan de regels van goed gedrag in de zin van de *FIA Code* van goed gedrag als bijlage bij de *Code*, en zal dit met redenen omkleden.

2.6.2.c Het document *Superlicentie* blijft eigendom van de *FIA*, die zij zal leveren aan elke houder.

2.6.2.d *Schorsing* of intrekking van een *Superlicentie* door een sanctie sluit de licentiehouder uit van de *FIA kampioenschappen* voor de duur van de *Schorsing* of intrekking.

2.6.2.e Het plegen van een verkeersovertreding, officieel vastgesteld door de nationale politie autoriteiten, zullen de grondslag geven tot een overtrekking van de *Code* indien deze overtrekking serieus is, anderen in gevaar heeft gebracht of afbreuk doet aan het imago van de autosport of de waarden die door de *FIA* worden uitgeroepen.

2.6.2.f Een houder van een *Superlicentie* die een dergelijke verkeersovertreding heeft gepleegd kan:

2.6.2.f.i een waarschuwing van de *FIA* ontvangen;

2.6.2.f.ii veroordeeld worden tot het uitvoeren van een taakstraf in het belang van de samenleving of de *Superlicentie* kan tijdelijk of definitief worden ingetrokken door Internationaal Tribunaal.

2.6.3 EU Profesionele Deelnemer of Rijder

2.6.3.a Het zal elke *EU Professional Deelnemer* of *Rijder* worden toegestaan om deel te nemen aan *Zone Wedstrijden* die plaatsvinden in EU-landen (of door besluit van de *FIA* vergelijkbare landen) overeenkomstig artikel 7.3 van *Appendix Z*.

2.6.3.b Deze nationale *Licenties* moeten zijn voorzien van de EU vlag.

2.6.3.c Elke *EU-ASN* of *ASN* van een vergelijkbaar land volgens besluit van de *FIA* moet er voor zorgen dat in de afspraken met de verzekering met deze regeling rekening wordt gehouden.

2.6.3.d Elke *EU Professional Deelnemer* of *Rijder* is onderworpen aan de jurisdictie van de *ASN* van het land waarin aan een *Wedstrijd* wordt deelgenomen en van de *ASN* die zijn licentie verstrekt.

2.6.3.e Elke beslissing tot het schorsen van een dergelijke *Licentie* zal in het officiële *FIA Motor Sport* bulletin worden gepubliceerd en/of op de *FIA* website www.FIA.com.

2.6.4 Bewijs van inschrijving voor het personeel van Deelnemers ingeschreven in de FIA Wereldkampioenschappen

2.6.4.a Bij *FIA Wereldkampioenschappen* zijn de ondergenoemde leden van de *Deelnemer* verplicht zich bij de *FIA* te registreren.

2.6.4.b Ieder persoon die alle of een deel van de volgende taken namens de *Deelnemer* ingeschreven in een *FIA Wereldkampioenschap* moet op tijd inschreven zijn bij de *FIA*:

2.6.4.b.i Team Principal: de persoon belast met de meest belangrijke beslissingen van de *Deelnemer*;

2.6.4.b.ii Sporting Director: de persoon die verantwoordelijk is voor zekerstellen dat de *Deelnemer* voldoet aan de *Wereldkampioenschap* sportieve reglementen;

2.6.4.b.iii Technical Director: de persoon die verantwoordelijk is voor zekerstellen dat de *Deelnemer* voldoet aan de *Wereldkampioenschap* technische reglementen;

2.6.4.b.iv Team Manager: de persoon belast met de operationele verantwoordelijkheid bij de *Deelnemer* tijdens de *Wedstrijden*;

2.6.4.b.v Race engineer of gelijkwaardig: de persoon verantwoordelijk voor een van de *Deelnemers Auto's*.

2.6.4.c In het *FIA Formule 1 Wereldkampioenschap* is het minimum aantal personen dat geregistreerd moet worden 6 per deelnemer. In de andere *FIA Wereldkampioenschappen* zal de verantwoordelijke *FIA Sporting Commissions* dit aantal aanpassen afhankelijk van de karakteristieken van elk kampioenschap.

2.6.4.d Elk tijdig geregistreerd lid van een *Deelnemers* personeel moet worden beschouwd als een *Participant*.

2.6.4.e Bij het aanvragen om toe te treden tot een *FIA Wereldkampioenschap* moet de *Deelnemer* de lijst met personeelsleden die als lid geregistreerd moet worden, communiceren middels een formulier dat hiervoor speciaal is opgesteld.

2.6.4.f Elk naar behoren geregistreerd lid van het personeel van een *Deelnemer* ontvangt, via de *Deelnemer*, een bewijs van inschrijving bij de *FIA*, een document dat wordt opgesteld en uitgegeven door de *FIA* en dat eigendom blijft van de *FIA*.

2.6.4.g De registratie moet jaarlijks vanaf de eerste januari van elk jaar worden vernieuwd.

2.6.4.h De *FIA* heeft het recht de registratie van elk persoon in te trekken of te annuleren die niet voldoet aan de regels van goed gedrag zoals gedefinieerd in de *FIA Code* van goed gedrag als bijlage bij de *Code* en zal dit met met redenen omkleeden.

2.6.4.i De *FIA* heeft het recht ieder naar behoren geregistreerd lid van het personeel van een *Deelnemer* de toegang tot het beperkte gebied tijdelijk of definitief te ontnemen bij *Wedstrijden* die deel uit maken van een *FIA Wereldkampioenschap*.

2.6.4.j Als een wijziging in de organisatie van de *Deelnemer* leidt tot een aanpassing in de lijst met leden of haar personeel die moet zijn geregistreerd bij de *FIA*, moet de *Deelnemer* de *FIA* binnen 7 dagen hiervan op de hoogte brengen en voorzien van een nieuwe lijst binnen dezelfde tijds-limiet en dienen de certificaten van registratie van de personen die zijn vertrokken geretourneerd te worden.

ARTIKEL 2.7 SPECIFIEKE CONDITIES

2.7.1 Auto's toegelaten in internationale Rally's

2.7.1.a 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*, behalve degene die meetellen voor het *FIA World Rally Championship*. De *FIA* zal te allen tijde en onder alle omstandigheden alle noodzakelijke maatregelen nemen voor de handhaving van deze vermogensrestrictie.

2.7.1.b Alleen de volgende *Auto's* mogen deelnemen aan internationale *Rally's*:

2.7.1.b.i *Toerwagens* (Groep A) behalve als er een aanwijzing is op het homologatieformulier dat bepaalde evoluties zijn uitgesloten;

2.7.1.b.ii *Productiewagens* (Groep N, R en RGT).

2.7.1.c Behalve als er een aanwijzing is op het homologatieformulier dat bepaalde evoluties zijn uitgesloten, is het Groep A, N, R en RGT *Auto's* toegestaan gedurende een verdere periode van vier acht jaren volgend op het vervallen van de homologatie, deel te nemen aan andere internationale *Rally's* dan voor het *Wereldkampioenschap Rally's* onder de volgende voorwaarden:

2.7.1.c.i de *FIA* homologatiepapieren worden voorgelegd tijdens de documenten en technische controle;

2.7.1.c.ii de *Auto's* zijn conform de technische reglementen (*Appendix J*), geldig op de dag van het vervallen van de homologatie en in een goede conditie om deel te nemen, ter beoordeling van de technische commissarissen.

2.7.1.d De grootte van de turbo restrictoren die gebruikt worden op deze *Auto's* en het minimum gewicht moeten voldoen aan de huidige voorschriften.

2.7.2 Cross-Country Rally's en Baja Cross-Country Rally's

Alleen terrein*Auto's* (Groep T) zoals gedefinieerd in de *FIA* technische reglementen mogen worden toegelaten, dus uitgezonderd iedere andere *Auto*.

2.7.3 Marathon Cross-Country Rally's

2.7.3.a Alle *Marathon Cross-Country Rally's* moeten zijn ingeschreven in de internationale sportkalender.

2.7.3.b Slechts één *Marathon Cross-Country Rally* mag per continent ieder jaar worden georganiseerd, behalve na speciale goedkeuring door de *FIA*.

2.7.3.c De *Wedstrijd* mag niet langer duren dan eenentwintig dagen (technische keuring en super special stage inbegrepen).

2.7.3.d Alleen *TerreinAuto's* (Groep T) zoals gedefinieerd in de *FIA* technische reglementen mogen worden toegelaten, dus uitgezonderd iedere andere *Auto*.

2.7.4 Record Pogingen

2.7.4.a Houder van het record

2.7.4 .a.i Wanneer het *Record* werd gerealiseerd tijdens een individuele poging, dan is de recordhouder de *Deelnemer* die formele toestemming tot die poging aanvraag en verkreeg.

2.7.4.a.ii Wanneer het *Record* werd gerealiseerd tijdens een *Evenement*, dan is recordhouder de *Deelnemer* op wiens naam de *Auto* waarmee de resultaten zijn gerealiseerd, was ingeschreven.

2.7.4.b Rechtsgebied

2.7.4.b.i Een *ASN* zal uitspraak doen over alle aanspraken op records die zich op haar grondgebied voordoen.

2.7.4.b.ii De *FIA* zal beslissen over alle aanspraken op *Wereldrecords*, die door de bevoegde *ASN* aan haar zullen worden voorgelegd.

2.7.4.c *Auto's* gerechtigd voor het vestigen van een *Record*
Elk *Record* kan alleen worden gevestigd door een *Auto*.

2.7.4.d Erkende records

2.7.4.d.i De enige *Records* die zullen worden erkend zijn *Nationale Records*, *Wereldrecords*, *Absoluut wereldrecord* en het *Absoluut Wereldsnelheidsrecord* op land.

2.7.4.d.ii Eenzelfde *Record* kan worden erkend in verschillende bovengenoemde categorieën.

2.7.4.e *Auto Records* beperkt tot hun eigen klasse

Een *Auto* dat in zijn eigen klasse een *Wereldrecord* heeft gevestigd of verbeterd mag ook het *Absoluut wereldrecord* verbeteren, maar kan hetzelfde *Record* in een hogere klasse niet aanvallen.

2.7.4.f Erkende tijden en afstanden

2.7.4.f.i Voor *Nationale Records* en *Wereldrecords* zullen alleen tijden en afstanden worden erkend zoals die zijn vastgelegd in *Appendix D*.

2.7.4.f.ii Een *ASN* kan elke vorm van een *Plaatselijk Record* erkennen.

2.7.4.g *Records* gevestigd tijdens een race

Tijd- of afstands*Records* gevestigd tijdens een race worden niet erkend. Een *Ronderecord* kan alleen worden gevestigd tijdens een race.

2.7.4.h *Recordpogingen*

De voorwaarden waaronder *Recordpogingen* moeten plaatsvinden zijn in detail genoemd in *Appendix D*.

2.7.4.i Voorwaarden voor erkenning van *Wereldrecords*

2.7.4.i.i Een *Wereldrecord* kan niet worden erkend, tenzij de poging plaats vond in een land dat in de *FIA* is vertegenwoordigd, of bij uitzondering in een land dat niet is vertegenwoordigd, maar een *Organisatie Permit* uitgegeven door de *FIA* verkreeg.

2.7.4.i.ii Een *Wereldrecord* mag alleen worden erkend indien de poging plaatsvond op een *Baan* die werd goedgekeurd door de *FIA*.

2.7.4.j Registratie van *Records*

2.7.4.j.i Elke *ASN* zal een register bijhouden van alle gevestigde of gebroken *Records* binnen haar grondgebied en zal op aanvraag certificaten afgeven van *Nationale* of *Plaatselijke Records*.

2.7.4.j.ii De *FIA* zal een register bijhouden van *Wereldrecords* en zal op aanvraag certificaten afgeven van deze *Records*.

2.7.4.k Publicatie van *Records*

2.7.4.k.i Hangende de aanvraag tot formele erkenning van een *Record* mag het resultaat van de poging niet bekend gemaakt worden, tenzij de volgende tekst wordt toegevoegd in duidelijk leesbare letters "Onder voorbehoud van goedkeuring".

2.7.4.k.ii Overtreding van deze regel houdt automatisch in dat het *Record* niet wordt erkend met voorbehoud tot verdere bestraffing door de bevoegde *ASN*.

2.7.4.l *Recordpoging* vergoedingen

2.7.4.l.i De bevoegde *ASN* kan een vergoeding voor het toezicht en het beheer van *Lokale* of *Nationale Recordpogingen* vaststellen. De hoogte van

het te betalen bedrag aan de *ASN* zal jaarlijks worden vastgesteld door de *ASN*.

2.7.4.l.ii De *FIA* kan een vergoeding voor het toezicht en het beheer van *Wereldrecord pogingen* vaststellen. De hoogte van het te betalen bedrag aan de *FIA* zal jaarlijks worden vastgesteld door de *FIA*.

ARTIKEL 3 WEDSTRIJDEN – ORGANISATIE DETAILS

ARTIKEL 3.1 NOODZAKELIJKE ORGANISATIE PERMIT

Een *Wedstrijd* moet een *Organisatie Permit* hebben, uitgegeven door de *ASN* van het betreffende land of gehouden in een land dat niet is aangesloten bij de *FIA*, waarvoor de *FIA* haar toestemming heeft verleend.

ARTIKEL 3.2 AANVRAAG VAN DE ORGANISATIE PERMIT

3.2.1 Elke aanvraag voor een *Organisatie Permit* moet bij de *ASN* worden ingediend in overeenstemming met de geldende termijnen, vergezeld van de volgende gegevens: een concept van de *Bijzondere Reglementen* voor elke *Wedstrijd* van het *Evenement*, met uitzondering van *Recordpogingen*.

3.2.2 In geval de *ASN* vooraf een bedrag heeft vastgesteld voor de afgifte van een *Organisatie Permit* dan moet een aanvraag vergezeld worden door dit bedrag, dat terugbetaald wordt als de *Organisatie Permit* niet wordt verstrekt.

ARTIKEL 3.3 AFGIFTE VAN EEN ORGANISATIE PERMIT

3.3.1 In elke land waar een *ASN* is, heeft deze *ASN* het recht om een *Organisatie Permit* af te geven in een formaat naar eigen keuze.

3.3.2 Een *Organisator* die een aanvraag doet voor een *Organisatie Permit* heeft het recht op de *Organisatie Permit* indien hij voldoet aan de in de *Code* neergelegde criteria en de toepasselijke sportieve en technische reglementen van de *FIA* en, indien van toepassing, van de desbetreffende *ASN*.

ARTIKEL 3.4 RESPECT VOOR WETTEN EN REGLEMENTEN

3.4.1 Ongeacht waar een *Wedstrijd* plaats vindt (weg, *Circuit* of elke andere *Gereserveerd gebied*), zal er door de *ASN* geen *Organisatie Permit* worden afgegeven voordat het *Organisatiecomité* de van toepassing zijnde toestemming van de bevoegde lokale autoriteiten heeft verkregen.

3.4.2 De delen van de *Wedstrijden* op openbare wegen open voor normaal weggebruik moeten worden verreden conform de *Wegenverkeerswet* van het land waarin deze worden gehouden.

3.4.3 *Wedstrijden* op een *Speedway* zijn onderworpen aan de regels van de *Code* maar moeten bovendien voldoen aan de speciaal voor dat doel opgestelde *Bijzondere Reglementen* voor het rijden van *raceAuto's* op een *Speedway*.

3.4.4 Publicatie van de reglementen: de reglementen van de verschillende *Wedstrijden* voor *FIA kampioenschappen* moeten op het *FIA* secretariaat zijn ontvangen in overeenstemming met het toegepaste sportieve reglementen.

ARTIKEL 3.5 INFORMATIE DIE IN BIJZONDERE REGLEMENTEN MOET ZIJN OPGENOMEN (niet van toepassing op het FIA Formule One World Championship)

3.5.1 De naam van de *Organisator(en)*;

3.5.2 Naam, aard en omschrijving van de *Wedstrijd(en)*;

3.5.3 Een verklaring dat het *Evenement* is onderworpen aan de bepalingen van de *Code* en de nationale reglementen, indien deze reglementen bestaan;

3.5.4 De samenstelling van het *Organisatiecomité*, waarin de namen van de personen die het *Organisatiecomité* vormen moeten worden opgenomen, en het adres van het comité;

3.5.5 Plaats en datum van het *Evenement*;

3.5.6 Een volledige beschrijving van de voorgestelde *Wedstrijden* (lengte en rijrichting van de *Baan*, klassen en categorieën van toegestane *Auto's*, toegestane brandstof, eventuele beperking van het aantal *Inschrijvingen* als dergelijke beperking bestaat, en/of in het aantal *Auto's* dat mag starten (overeenkomstig de Appendix O), etc.);

3.5.7 Alle nodige informatie over de *Inschrijving* (het inschrijfadres, datum, uur van openstelling en sluiting) inschrijfgeld indien van toepassing;

3.5.8 Alle relevante informatie over de verzekering;

3.5.9 Datum, tijd, soort *Starts* en vermelding van eventuele handicaps;

3.5.10 Herinnering aan de voorschriften van de *Code*, speciaal t.a.v. de verplichte *Licenties*, de signalen (zie Appendix H);

3.5.11 De wijze waarop het klassement zal worden opgemaakt;

3.5.12 De plaats en tijd van de publikatie van de *Voorlopige* en *Definitieve klassementen*. Mocht het onmogelijk zijn voor de organisatoren om de klassementen te publiceren op aangegeven tijd en plaats, zullen ze op de aangegeven tijd en plaats, nauwkeurige details uitgeven betreffende de maatregelen die zij van plan zijn te nemen met betrekking tot de klassementen.

3.5.13 Een gedetailleerde opgave van prijzen;

3.5.14 Een herinnering aan de bepalingen in de *Code* voor wat betreft protesten;

3.5.15 De namen van de sportcommissarissen en van de andere officials.

3.5.16 De locatie van de officiële publikatieborden;

3.5.17 Een voorziening voor uitstel of annulering van een *Wedstrijd*, indien van toepassing.

ARTIKEL 3.6 WIJZIGINGEN IN HET BIJZONDERE REGLEMENTEN

Zodra de inschrijving is geopend mogen de *Bijzondere Reglementen* niet meer gewijzigd worden, tenzij met toestemming van alle reeds ingeschreven *Deelnemers* of door een beslissing van de sportcommissarissen.

ARTIKEL 3.7 INFORMATIE DIE IN HET OFFICIELE PROGRAMMA MOET ZIJN OPGENOMEN

3.7.1 Een verklaring dat het *Evenement* wordt gehouden onder de *Code* en de nationale reglementen, indien deze bestaan;

3.7.2 Plaats en datum van het *Evenement*;

3.7.3 Een korte beschrijving en tijdschema van de voorgestelde *Wedstrijden*;

3.7.4 Namen van *Deelnemers* en *Rijders* met de nummers toegewezen aan de *Auto's*;

3.7.5 De eventuele *Handicaps*;

3.7.6 Gedetailleerde lijst van prijzen;

3.7.7 De namen van de sportcommissarissen en van de andere officials.

ARTIKEL 3.8 INSCHRIJVINGEN

3.8.1 Een *Inschrijving* verplicht de *Deelnemer* deel te nemen aan een *Wedstrijd* waarvoor hij werd ingeschreven, tenzij in geval van te constateren overmacht.

3.8.2 Het verplicht de *Organisator* ten aanzien van de *Deelnemer* de specifieke inschrijvingsvoorwaarden na te komen onder de enige voorwaarde dat *Deelnemer* alle inspanning deed om deel te nemen aan de *Wedstrijd*.

ARTIKEL 3.9 ONTVANGST VAN INSCHRIJVINGEN

3.9.1 Nadat de bevoegde *ASN* een *Organisatie Permit* heeft afgegeven voor een *Evenement*, kan het *Organisatiecomité* inschrijvingen ontvangen.

3.9.2 Formaat van Inschrijvingen

De definitieve *Inschrijvingen* zullen schriftelijk moeten gebeuren in het formaat dat door het *Organisatiecomité* nodig wordt geacht, waarop namen en adressen van de *Deelnemers* en de aangewezen *Rijders*, indien noodzakelijk, met de *Licentienummers* van de *Deelnemers* en *Rijders*. De *Bijzondere Reglementen* kunnen echter voorzien in een extra tijdslimiet voor de inschrijving van de *Rijders*.

3.9.3 Betalen van het Inschrijfgeld

Als in de *Bijzondere Reglementen* inschrijfgeld is voorzien, dan is elke *Inschrijving* die niet vergezeld gaat van dat inschrijfgeld ongeldig en heeft geen waarde.

3.9.4 Autorisaties door ASN's verleend om deel te nemen aan Internationale Wedstrijden in het buitenland

3.9.4.a *Deelnemers* en *Rijders* die willen deelnemen aan een *Internationale Wedstrijd* in het buitenland kunnen dat alleen met toestemming van hun eigen *ASN*.

3.9.4.b Deze autorisatie kan gebeuren op een wijze die deze betreffende *ASN* geschikt acht.

3.9.4.c Als een *Organisator* een *Inschrijving* accepteert van een buitenlandse *Deelnemer* en/of *Rijder* die geen autorisatie heeft van de *ASN* die hem zijn *Licentie(s)* verstrekte, dan begaat deze *Organisator* een overtreding die, zodra bekend bij de *FIA*, tot gevolg heeft dat een straf wordt opgelegd met een zodanige omvang als de *FIA* van toepassing acht.

3.9.4.d Een *ASN* mag deze autorisatie alleen verlenen aan hun *Licentiehouders* als de betreffende *Wedstrijden* op de Internationale Sportkalender is geplaatst.

ARTIKEL 3.10 RESPECT VOOR DE INSCHRIJVINGEN

3.10.1 Elk geschil tussen een *Deelnemer* en het *Organisatiecomité* aangaande een *Inschrijving* wordt beoordeeld door de *ASN* die het *Organisatiecomité* goedkeurde.

3.10.2 Indien het oordeel niet kan worden uitgesproken voor de *Wedstrijd*-datum, zal iedere ingeschreven *Deelnemer*, of elke *Rijder*, die geaccepteerd heeft deel te nemen, onmiddellijk internationaal geschorst worden (voorlopige intrekking van de *Licentie*) als hij niet deelneemt aan de betreffende *Wedstrijd*, tenzij hij een borgsom stort zoals vastgesteld in elk land door de bevoegde *ASN*.

3.10.3 Het storten van de borgsom betekent niet dat de *Deelnemer* of *Rijder* de ene *Wedstrijd* mag vervangen door een andere *Wedstrijd*.

ARTIKEL 3.11 SLUITING VAN DE INSCHRIJVING

3.11.1 De datum en tijd waarop de *Inschrijving* wordt gesloten, moet zijn opgenomen in de *Bijzondere Reglementen*.

3.11.2 Voor internationale *Wedstrijden* zal de *Inschrijving* minstens zeven dagen vóór aanvang van het *Evenement* sluiten. Voor andere *Wedstrijden* mag dit worden teruggebracht naar de keuze van de betreffende *ASN* of de *FIA*.

ARTIKEL 3.12 ELECTRONISCHE INSCHRIJVING

3.12.1 *Inschrijven* kan door middel van elektronische communicatiemiddelen gebeuren mits het bericht is verzonden vóór de sluitingstijd van de *Inschrijving* en indien nodig, dan wordt het benodigde *Inschrijfgeld* gelijk-tijdig ingediend.

3.12.2 De tijd van verzending als vermeld op de elektronische communicatie (bijv. email) zal worden gebruikt als sluitend bewijs van het tijdstip van indiening van de *Inschrijving*.

ARTIKEL 3.13 INSCHRIJVING MET VALSE VERKLARING

3.13.1 Elke *Inschrijving* die een valse verklaring bevat, heeft geen waarde.

3.13.2 De indiening van een dergelijke *Inschrijving* zal worden gezien als een overtreding van de *Code*. Bovendien kan zijn inschrijfgeld verbeurd worden verklaard.

ARTIKEL 3.14 WEIGEREN VAN EEN INSCHRIJVING

3.14.1 Als het *Organisatiecomité* van een *Internationale Wedstrijd* een *Inschrijving* weigert, zal zij dit aan de aanvrager uiterlijk 2 dagen na sluiten van de *Inschrijving* en niet minder dan 5 dagen voor de *Wedstrijd* bekendmaken met opgaaf van redenen voor deze weigering.

3.14.2 Voor andere *Wedstrijden* kan in het nationale reglement een andere termijn voor het bekendmaken van een weigering worden vastgesteld.

ARTIKEL 3.15 VOORWAARDELIJKE INSCHRIJVINGEN

3.15.1 De *Bijzondere Reglementen* kunnen bepalen dat *Inschrijvingen* slechts onder speciale condities aanvaard zullen worden, bijv. wanneer bij beperking van het aantal *Rijders* er een plaats openvalt van reeds ingeschreven *Deelnemers*.

3.15.2 Een voorwaardelijke *Inschrijving* dient als zodanig bekendgemaakt te worden aan de belanghebbende via een brief of een elektronische communicatie niet later dan de dag volgend op de sluitingsdatum van *Inschrijving*, doch de voorwaardelijk ingeschreven *Deelnemer* is niet onderworpen aan de bepalingen om ongeoorloofd vervanging van een *Wedstrijd* voor een ander.

ARTIKEL 3.16 PUBLICATIE VAN DE INSCHRIJVINGEN

3.16.1 Geen *Inschrijving* mag worden gepubliceerd, tenzij de *Organisatoren* een naar behoren ingevuld *Inschrijfformulier* hebben ontvangen, vergezeld van het *Inschrijfgeld* voor zover van toepassing.

3.16.2 De voorwaardelijk ingeschreven *Deelnemers* moeten als zodanig worden vermeld bij de publicatie van de *Inschrijvingen*.

ARTIKEL 3.17 SELECTIE VAN DEELNEMERS

3.17.1 Indien de geldende reglementen voorzien in een beperking van het aantal *Inschrijvingen* en/of *Auto's* toegelaten tot de start, dan moet de procedure voor de selectie van de geaccepteerde *Inschrijvingen* worden gespecificeerd in de van toepassing zijnde reglementen.

3.17.2 Waar het niet is, zal de selectie worden gedaan door middel van stemming of zoals bepaald door de *ASN*.

ARTIKEL 3.18 BENOEMEN VAN RESERVES

Mocht een *Inschrijving* worden verwijderd op grond van artikel 3.17 van de *Code*, dan kan deze als reserve worden geaccepteerd door het *Organisatiecomité*.

ARTIKEL 3.19 INSCHRIJVEN VAN EEN AUTO

3.19.1 Eenzelfde *Auto* kan slechts éénmaal worden ingeschreven voor dezelfde *Wedstrijd*.

3.19.2 In uitzonderlijke omstandigheden kan een *ASN* op haar grondgebied, meer dan één *Inschrijving* van dezelfde *Auto* toestaan voor dezelfde *Wedstrijd*, zolang deze *Auto* slechts éénmaal door dezelfde *Rijder* wordt bestuurd.

ARTIKEL 3.20 OFFICIELE LIJST VAN DEELNEMERS

Het *Organisatiecomité* moet uiterlijk 48 uur voor het begin van het *Evenement* de officiële lijst van geaccepteerde *Inschrijvingen* aan de *ASN* sturen en ter beschikking stellen aan elke *Deelnemer*, behalve wanneer *Inschrijvingen* sluiten na deze tijd, in welk geval de officiële lijst beschikbaar gemaakt moet worden voor iedere *Deelnemer* voor het begin van de *Wedstrijd*.

ARTIKEL 3.21 GERESERVEERDE GEBIEDEN

Om toegang te krijgen tot Gereserveerde Gebieden, moet een persoon in het bezit zijn van een specifieke toestemming of een pas.

ARTIKEL 4 TOERTOCHTEN

ARTIKEL 4.1 ROUTEBESCHRIJVING

De route(s) van een *Toertocht* mag (mogen) verplicht zijn, maar alleen met eenvoudige routecontroles en zonder dat enige gemiddelde snelheid aan de participanten wordt opgelegd gedurende de tocht.

ARTIKEL 4.2 ALGEMENE BEPALINGEN

4.2.1 Eén of meer aanvullende motorsport activiteiten, uitgezonderd snelheidsproeven, kunnen in het programma van een *Toertocht* worden opgenomen, maar deze aanvullende motorsportactiviteiten mogen alleen plaatsvinden aan de finish.

4.2.2 Aan *Toertochten* mag geen prijzengeld zijn verbonden.

4.2.3 Een *Toertocht* is vrijgesteld van opname in de Internationale Sportkalender zelfs als de participanten van verschillende nationaliteit zijn, maar kan niet worden georganiseerd in een land zonder de toestemming van de *ASN* die de reglementen moet goedkeuren.

4.2.4 Ten aanzien van de organisatie, moeten de reglementen in dezelfde geest zijn opgezet als die voor *Wedstrijden* in de *Code*.

4.2.5 Als de route(s) van een *Toertocht* over het grondgebied van slechts één *ASN* loopt (lopen), zijn de participants aan deze *Toertocht* niet verplicht een licentie te hebben.

4.2.6 In het tegenoverstaande geval moet de *Toertocht* voldoen aan de beschrijvingen van Internationale Route en de participants hieraan moeten over de noodzakelijke licenties beschikken.

ARTIKEL 5 PARADE

ARTIKEL 5.1 BEPALINGEN

De volgende voorwaarden moeten in acht worden genomen:

5.1.1 een official auto leidt de *Parade* en een andere sluit deze af;

5.1.2 deze 2 official auto's moeten worden bereden door ervaren rijders onder controle van de *Wedstrijdleider*;

5.1.3 inhalen is ten strengste verboden;

5.1.4 tijdopname is verboden;

5.1.5 binnen het raamwerk van een *Evenement*, moet iedere *Parade* vermeld staan in de *Bijzondere Reglementen* en de deelnemende *Auto's* moeten zijn genoemd in het officiële *Programma*.

ARTIKEL 5.2 AUTORISATIE

Parades kunnen niet georganiseerd worden zonder uitdrukkelijke toestemming van de *ASN* van het organiserende land.

ARTIKEL 6 DEMONSTRATIE

ARTIKEL 6.1 BEPALINGEN

De volgende voorwaarden moeten in acht worden genomen:

6.1.1 *Demonstraties* staan altijd onder de supervisie van een wedstrijdleider;

6.1.2 *Demonstraties* van meer dan 5 auto's moeten te allen tijde worden gecontroleerd door een 'safety car', gereden op de kop van het veld door een ervaren rijder onder controle van de wedstrijdleider;

6.1.3 alle baanposten moeten aanwezig zijn op hun posten (binnen het raamwerk van het *Evenement*) en baanposten en rescue marshalls zijn verplicht;

6.1.4 Voorzieningen om de veiligheid van het publiek te waarborgen moeten aanwezig zijn;

6.1.5 *Rijders* moeten van toepassing zijnde veiligheidskleding dragen, (*FIA* goedgekeurde kleding en helmen worden ten sterkste aanbevolen). *Organisatoren* mogen minimum kledingvoorschriften specificeren;

6.1.6 de *Auto's* moeten op veiligheidsgronden technisch worden gekeurd;

6.1.7 een exacte *Inschrijverlijst* moet worden gepubliceerd na de technische controle;

6.1.8 er zijn geen passagiers toegestaan behalve indien de *Auto's* daar oorspronkelijk voor ontworpen en uitgerust zijn voor het vervoer van passagiers onder dezelfde veiligheidsvoorwaarden als de *Rijder*, en vooropgesteld dat zij de toepasselijke veiligheidskleding dragen (de kleding en helmen goedgekeurd door de *FIA* worden sterk aanbevolen). De *Organisator* kan de minimum kledingvoorschriften specificeren;

6.1.9 inhalen is ten strengste verboden, behalve op instructies van de baanposten die een blauwe vlag tonen;

6.1.10 tijdopname is verboden;

6.1.11 Binnen het raamwerk van het *Evenement* moet iedere *Demonstratie* in de *Bijzondere Reglementen* vermeld staan en de *Auto's* die deelnemen dienen in het officiële *Programma* vermeld te worden.

ARTIKEL 6.2 AUTORISATIE

Demonstraties kunnen niet georganiseerd worden zonder uitdrukkelijke autorisatie van de *ASN* van het organiserende land.

ARTIKEL 7 ROUTES EN CIRCUITS

ARTIKEL 7.1 INTERNATIONALE ROUTES

7.1.1 Wanneer de *Route* van een *Wedstrijd* over het grondgebied van verschillende landen gaat, moet de *ASN* van de *Organisator* van deze *Wedstrijd* voorafgaand aan het verzoek om registratie op de *International Sport kalender* toestemming hebben van iedere *ASN* van de landen waar de *Route* doorheen gaat en van de *FIA* voor die niet zijn vertegenwoordigd in de *FIA*.

7.1.2 De *ASN* van de landen waar de *Route* van de *Wedstrijd* doorheen gaat, behouden de sportieve controle over het gedeelte van de *Route* dat binnen hun grenzen valt, met dien verstande dat het vaststellen van de resultaten van de *Wedstrijd* gebeurt door de *ASN* aan wie de *Organisatoren* verantwoording schuldig zijn.

ARTIKEL 7.2 GOEDKEURING VAN DE ROUTES

De keuze van elke *Route* moet door de *ASN* worden goedgekeurd en de aanvraag voor de goedkeuring moet vergezeld gaan van een gedetailleerde routebeschrijving met de exacte afstanden van het af te leggen traject.

ARTIKEL 7.3 AFSTANDBEPALING

Voor *Wedstrijden*, anders dan *Recordpogingen*, zullen de afstanden tot maximaal 10 km direct over het midden van de *Route* door een bevoegde landmeter worden gemeten. Afstanden langer dan 10 km worden bepaald aan de hand van de officiële wegmarkeringen of door een officiële kaart met een schaal van niet minder dan 1:250,000.

ARTIKEL 7.4 INTERNATIONALE BAANLICENTIE VOOR EEN CIRCUIT OF ROUTE

7.4.1 De aanvraag moet gedaan worden door een *ASN*, bij de *FIA*, van een internationale licentie voor een permanent of tijdelijk *Circuit* of *Route*, als een race of een *Recordpoging* wordt overwogen.

7.4.2 De *FIA* kan een baanlicentie afgeven voor een *Circuit* voor autoraces of een *Route* voor *Recordpogingen* en zal een inspecteur aanstellen om ervoor te zorgen het *Circuit* of *Route* voldoet aan de vereiste normen.

7.4.3 De *FIA* kan, na overleg met de *ASN* en zijn inspecteur, een *Licentie* weigeren of intrekken maar zal haar beslissing voor weigeren of intrekken met redenen omkleeden.

7.4.4 Informatie op *Routes* en *Circuit Licenties* (Baanlicenties)

7.4.4.a Een door de *FIA* afgegeven baanlicentie moet de lengte van de baan (*Circuit*) of *Route* aangeven, en in het geval van een race *Circuit* een gradatie welke de raceautoklassen aangeeft waarvoor het *Licentie* geldig is (zie *Appendix O*).

7.4.4.b Indien van toepassing, zal worden aangegeven of de *Route* of *Circuit* is goedgekeurd voor *Wereldrecords*.

ARTIKEL 7.5 NATIONALE LICENTIE VOOR CIRCUIT OF ROUTE (BAANLICENTIE)

Een *ASN* kan op dezelfde wijze een nationale baanlicentie afgeven voor een *Circuit* of voor een *Route* onder de condities gespecificeerd onder Artikel 7.5.1 en 7.5.2 van de *Code*.

7.5.1 Een door de *ASN* afgegeven baanlicentie moet de baanlengte aangeven van de *Route* of de baan (*Circuit*), evenals of zij werd goedgekeurd voor *Nationale Recordpogingen*.

7.5.2 Het bevat ook specifieke regels met betrekking tot de *Route* en de baan (*Circuit*) die *Rijders* moeten weten en moeten opvolgen.

ARTIKEL 7.6 VOORWAARDEN WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN VOOR ZOWEL PERMANENTE ALS TIJDELIJKE ROUTES EN BANEN (CIRCUITS)

De voorwaarden waaraan permanente en tijdelijke *Routes* en banen (*Circuits*) moeten voldoen, worden regelmatig door de *FIA* vastgelegd.

ARTIKEL 7.7 UITHANGEN VAN EEN BAANLICENTIE

De *Baanlicentie* zal tijdens haar geldigheidsduur op een goed zichtbare plaats bij de baan worden opgehangen.

ARTIKEL 8 STARTS EN MANCHES (HEATS)

ARTIKEL 8.1 START

8.1.1 Er zijn twee *Startmethoden*:

8.1.1.a de rollende *Start*;

8.1.1.b de staande *Start*.

8.1.2 Zodra het startsein is gegeven, wordt iedere *Auto* geacht te zijn gestart, ongeacht welke methode wordt gebruikt. Dit startsein wordt nooit herhaald.

8.1.3 Voor alle *Wedstrijden* uitgezonderd *Recordpogingen*, moet de manier van *Starten* in de *Sportieve* of *Bijzondere Reglementen* zijn opgenomen.

8.1.4 Als de timing wordt toegepast, zal deze beginnen bij de *Start*.

ARTIKEL 8.2 STARTLIJN

8.2.1 Bij alle *Wedstrijden* met een rollende *Start* is de *Startlijn* de lijn waar, als deze lijn gepasseerd wordt, de tijdwaarneming begint;

8.2.2 Bij *Wedstrijden* met staande *Start*, is de *Startlijn* de lijn die de plaats aangeeft die voor elk *Auto* (en indien nodig voor iedere *Rijder*) voor de start is vastgelegd.

8.2.3 De betreffende *Sportieve* of *Bijzondere Reglementen* moeten de startpositie van de *Auto's* voor de *Start* aangeven, evenals de wijze waarop die posities worden bepaald.

ARTIKEL 8.3 ROLLENDE START

8.3.1 Een rollende *Start* doet zich voor wanneer de *Auto* in beweging is op het moment dat de tijdwaarneming begint.

8.3.2 Tenzij anders in de betreffende sportieve of *Bijzondere Reglementen* opgegeven, worden de *Auto's* van de startstreep weggeleid door een official car, waarbij de startvolgorde wordt behouden, die ofwel in lijn of naast elkaar kunnen zijn zoals in sportieve of *Bijzondere Reglementen* zijn opgegeven, hierin wordt ook de procedure bepaald indien een *Auto* niet *Start* vanuit zijn toegewezen positie.

8.3.3 Wanneer de official car de baan verlaat, vervolgt het veld in startvolgorde achter de leidende *Auto*. Het startsein zal gegeven worden. Echter, tenzij anders is bepaald in de sportieve of *Bijzondere Reglementen*, wordt de race niet geacht te zijn begonnen totdat de *Auto's* de *Startlijn* zijn gepasseerd en de tijdwaarneming zal beginnen zodra de leidende *Auto* die lijn is gepasseerd.

ARTIKEL 8.4 STAANDE START

8.4.1 Start waarbij het *Auto's* stilstaat op het ogenblik waarop het startsein wordt gegeven.

8.4.2 Voor een *Recordpoging* met staande *Start* staat de *Auto* stil met dat deel dat de tijdwaarneming in werking stelt, niet meer dan 10 cm achter de *Startlijn*. De motor moet draaien voor de *Start*.

8.4.3 Voor alle andere *Wedstrijden* met staande *Start* bepalen de *Bijzondere Reglementen* of de motor moet draaien of zijn gestopt voordat het startsein wordt gegeven.

8.4.4 Voor *Auto's* die alleen of per lijn vertrekken

8.4.4.a Als de tijden met automatische apparatuur worden opgenomen, zal de *Auto* of zullen de *Auto's* zich opstellen zoals hiervoor aangegeven voor *Recordpogingen* met staande start;

8.4.4.b Als de tijden handmatig worden geklokt of zonder apparatuur dat automatisch wordt gestart, dan zal de *Auto* of zullen de *Auto's* voor de *Start* zodanig worden opgesteld dat het deel van de voorwielen dat contact heeft met de grond op de startlijn staat.

8.4.5 Voor *Auto's* startende vanuit grid formatie

8.4.5.a Hoe de startopstelling ten opzichte van de *Startlijn* in de sportieve of *Bijzondere Reglementen* ook bepaald is, steeds zal de tijdwaarneming beginnen als het startsein is gegeven.

8.4.5.b Vanaf dat moment, als de race op een gesloten *Circuit* plaatsvindt, zal elke *Auto* vanaf het eind van de eerste ronde worden geklokt op de *Controlelijn*, tenzij anders in bovenstaande reglementen is bepaald.

8.4.6 Zodra de startopstelling officieel is gepubliceerd, blijft de startplaats van de rijder die niet deelneemt, open, de andere *Auto's* behouden hun oorspronkelijke plaats op de grid.

ARTIKEL 8.5 STARTER

In elke internationale snelheidswedstrijd zal de *Wedstrijdleader* of de race director starter zijn tenzij een van beide een andere official benoemt om deze taak uit te voeren.

ARTIKEL 8.6 VALSE START

8.6.1 Er is sprake van een valse *Start* als een *Auto*:

8.6.1.a niet op de juiste positie is bij de *Start* (zoals beschreven in de betreffende sportieve of *Bijzondere Reglementen*), of;

8.6.1.b vanuit zijn toegewezen startplaats in voorwaartse richting beweegt voordat het startsignaal is gegeven;

8.6.1.c beweegt wanneer het startsignaal wordt gegeven tijdens een staande *Start*, of;

8.6.1.d vroeg of ongelijkmatig versnelt tijdens een rollende *Start* of niet de voorgeschreven formatie behoudt (alles zoals beschreven in het betreffende sportieve of *Bijzondere Reglementen*, of zoals aangegeven door de race director of de wedstrijdleader).

8.6.2 Elke valse *Start* wordt geacht een schending van deze regels te zijn.

ARTIKEL 8.7 HEATS (Manches)

8.7.1 Een *Wedstrijd* kan bestaan uit heats waarvan de samenstelling wordt bepaald door het *Organisatiecomité* en gepubliceerd in het *Officiële Programma*.

8.7.2 De samenstelling van deze heats kan, indien noodzakelijk, worden gewijzigd, maar alleen door de sportcommissarissen.

ARTIKEL 8.8 EX-AEQUO

In geval van een ex-aequo zullen de *Deelnemers* de bij hun plaats in het klassement behorende prijs en de volgende beschikbare prijs of prijzen gelijkmatig delen, of, als alle *Deelnemers* daarmee akkoord gaan, kunnen de

sportcommissarissen besluiten tot een nieuwe *Wedstrijd* voor alleen de betrokken *Deelnemers* en hiervoor regels vaststellen, doch in geen geval zal de eerste *Wedstrijd* worden overgereden.

ARTIKEL 9 DEELNEMERS EN RIJDERS

ARTIKEL 9.1 REGISTRATIE VAN DEELNEMERS EN RIJDERS

9.1.1 Elke persoon die als *Deelnemer* of *Rijder* wenst te worden erkend, moet een officiële aanvraag voor een *Licentie* indienen bij de *ASN* van het land waarvan hij een burger is.

9.1.2 Als er geen *Deelnemer* wordt genoteerd op de Inschrijverslijst, wordt de eerste *Rijder* geacht ook de *Deelnemer* te zijn en moet de twee betreffende *Licenties* bezitten.

ARTIKEL 9.2 UITGIFTE VAN LICENTIES

9.2.1 Een *ASN* kan een registratiecertificaat overeenkomstig een door de *FIA* erkend model dat de naam van de *ASN* draagt met de vermelding "*Competitor's Licence*", "*Driver's Licence*" of "*Licences for participants with special abilities*" afgeven, zoals gedefinieerd in *Appendix L*.

9.2.2 Er zijn drie verschillende *Internationale Licenties* te weten:

9.2.2.a *Deelnemers Licentie* ("*Competitor's licence*");

9.2.2.b *Rijders Licentie* ("*Driver's licence*");

9.2.2.c *Licenties* voor deelnemers met speciale vaardigheden ("*Licences for participants with special abilities*").

9.2.3 Elke *ASN* is gerechtigd *Internationale Licenties* af te geven.

9.2.4 Een *ASN* mag ook nationale *Licenties* afgeven volgens een model dat zij zelf kan kiezen. Zij mag voor dat doel ook de *Internationale Licentie* gebruiken door het toevoegen van een opschrift dat de geldigheid is beperkt tot dat land of voor een speciale categorie *Wedstrijden*.

ARTIKEL 9.3 RECHT TOT UITGIFTE VAN LICENTIES

9.3.1 Elke *ASN* is gerechtigd om *Licenties* uit te geven aan haar eigen landgenoten;

9.3.2 Elke *ASN* is gerechtigd om *Licenties* uit te geven aan onderdanen van een ander land dat vertegenwoordigd is in de *FIA*, in overeenstemming met de verplichte voorwaarden:

9.3.2.a dat hun eigen *ASN* vooraf toestemming verleent tot afgifte die slechts éénmaal per jaar en in speciale gevallen mag plaatsvinden;

9.3.2.b dat zij een verklaring kunnen overleggen aan de eigen *ASN* (het land van hun paspoort) dat zij hun permanente verblijfplaats hebben in het andere land (ieder persoon jonger dan 18 jaar op de dag van het verzoek, moet ook zorgen voor een getuigenis dat fulltime onderwijs wordt gevolgd in het andere land);

9.3.2.c dat hun eigen *ASN* een reeds uitgegeven *Licentie* terug heeft gekregen.

9.3.3 Niemand die toestemming kreeg van zijn eigen *ASN* voor een *Licentie* van een andere *ASN* mag voor het lopende jaar een geldige *Licentie* hebben van zijn eigen *ASN*.

9.3.4 Een licentiehouder, die om hele bijzondere redenen, van licentienationaliteit wenst te wisselen gedurende het lopende jaar, kan dit uitsluitend doen met toestemming van zijn *Eigen ASN* en nadat zijn oude licentie is ingenomen door zijn *Eigen ASN*.

9.3.5 Een *ASN* kan ook een *Licentie* afgeven aan een buitenlander die behoort tot een land dat nog niet in de *FIA* is vertegenwoordigd, met voorafgaande toestemming van de *FIA*. De *ASN* moet de *FIA* adviseren over de afwijzing van hun kant van een dergelijke aanvraag.

9.3.6 Als uitzondering mogen bonafide studenten aan een *ASN*-erkende competitie rijdschool deelnemen aan maximaal twee *Nationale Wedstrijden*

georganiseerd door die school, op de strikte voorwaarde dat zij de instemming van zowel hun eigen ASN en de gastheer ASN. In dergelijke gevallen moet de oorspronkelijke *Licentie* worden ingeleverd bij de gastheer ASN, die vervolgens een geschikte *Licentie* zal uitgeven voor de *Wedstrijd*. Deze *Licentie* zal worden omgeruild voor hun oorspronkelijke *Licentie* aan het einde van de *Wedstrijd(en)*.

ARTIKEL 9.4 NATIONALITEIT VAN DE DEELNEMER OF RIJDER

9.4.1 Volgens de toepassing van de *Code* krijgt elke *Deelnemer* of *Rijder* die van een ASN een *Licentie* kreeg de nationaliteit van deze ASN voor de geldigheidsduur van de *Licentie*.

9.4.2 Alle *Rijders*, ongeacht de nationaliteit van hun *Licentie*, die deelnemen aan enig *FIA-Wereldkampioenschap*, behouden de nationaliteit van hun paspoort in alle officiële documenten, publicaties en prijsuitreikingen.

ARTIKEL 9.5 WEIGEREN VAN DE LICENTIE

9.5.1 Een ASN of de *FIA* mag de uitgifte van een *Licentie* weigeren aan een aanvrager die niet voldoet aan de nationale of internationale criteria die van toepassing zijn op de aangevraagde *Licentie*.

9.5.2 De redenen van weigering zullen bekend gemaakt worden.

ARTIKEL 9.6 GELDIGHEIDSDUUR VAN DE LICENTIE

Licenties zullen verlopen op 31 december van elk jaar, tenzij, in het geval van een nationale *Licentie*, de ASN anders beslist.

ARTIKEL 9.7 LICENTIEKOSTEN

9.7.1 Een ASN mag voor de afgifte van een *Licentie* een bedrag in rekening brengen, dat jaarlijks wordt vastgesteld.

9.7.2 De *FIA* moet worden geïnformeerd door de ASN van de bedragen voor *Internationale Licenties*.

ARTIKEL 9.8 GELDIGHEID VAN DE LICENTIE

9.8.1 Een *Deelnemers* of *Rijders Licentie*, afgegeven door een ASN, is geldig in alle bij de *FIA* aangesloten landen en geeft recht om in te schrijven of deel te nemen aan alle *Wedstrijden* georganiseerd onder toezicht van die ASN die de *Licentie* heeft uitgegeven, alsook aan alle *Wedstrijden* die voorkomen op de Internationale Sportkalender onder de condities vermeld in de *Code* betreffende de goedkeuring van de ASN.

9.8.2 Bij beperkt open *Wedstrijden* zal de licentiehouder zich echter moeten houden aan de speciale bepalingen in desbetreffende sportieve of *Bijzondere Reglementen*.

ARTIKEL 9.9 TONEN VAN DE LICENTIE

Een *Deelnemer* of *Rijder* betrokken bij een *Evenement* moet de *Licentie* kunnen tonen aan een daartoe bevoegde official voor dat *Evenement*.

ARTIKEL 9.10 DEELNEMEN AAN NIET ERKENDE WEDSTRIJDEN

9.10.1 Elke licentiehouder die deelneemt aan een niet erkende *Wedstrijd* kan onderworpen worden aan de sancties zoals benoemd in de *Code*.

9.10.2 In geval van een *Schorsing*, waarbij de niet erkende *Wedstrijd* plaatsvond of plaats zal vinden buiten het grondgebied van de zodanige ASN, zullen beide betrokken ASN's overeenstemming moeten bereiken over de duur van de *Schorsing* en indien geen akkoord wordt bereikt, zal de zaak worden overgedragen aan de *FIA*.

9.10.3 Alleen die *Internationale wedstrijden*, met uitzondering van *Recordpogingen*, die staan vermeld op de Internationale Sportkalender zoals geplaatst op de internet site www.fia.com zijn officieel erkend.

ARTIKEL 9.11 MEDISCHE CONTROLE

Elke *Rijder* die deelneemt aan *Internationale Wedstrijden* moet op verzoek een medische verklaring van geschiktheid kunnen tonen, die is verstrekt in overeenstemming met de voorschriften van *Appendix L*.

ARTIKEL 9.12 PSEUDONIEM

9.12.1 Als een *Licentie* wordt aangevraagd onder een pseudoniem, zal een speciale aanvraag bij de ASN die de *Licentie* afgeeft, worden gedaan.

9.12.2 De *Licentie* zal in dit geval het erkende pseudoniem vermelden.

9.12.3 Zolang de licentiehouder onder een pseudoniem is geregistreerd mag hij aan geen enkele andere *Wedstrijd* onder een andere naam deelnemen.

9.12.4 Een verandering van een pseudoniem vraagt dezelfde procedure als gevolgd voor de originele naam.

9.12.5 Een persoon die onder pseudoniem is geregistreerd, zal zijn eigen naam niet gebruiken totdat er van de ASN een nieuwe *Licentie* is verkregen onder zijn eigen naam.

ARTIKEL 9.13 WISSELING VAN EEN INGESCHREVEN RIJDER

9.13.1 Een verandering van een ingeschreven *Rijder* mag voor het sluiten van *Inschrijftermijn* mits dit volgens het toegepaste reglement niet is verboden.

9.13.2 Een verandering van een ingeschreven *Rijder* mag na het sluiten van *Inschrijftermijn* alleen met de toestemming van het Organisatiecomité en alleen als het geen verandering van *Deelnemer* betreft.

ARTIKEL 9.14 IDENTIFICATIENUMMERS

Tijdens een *Wedstrijd* zal elke *Auto* op een duidelijk zichtbare plaats één of meer nummers of markeringen dragen, conform de voorschriften van de *Code*, tenzij anders is bepaald in de van toepassing zijnde reglementen.

ARTIKEL 9.15 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DEELNEMER

9.15.1 De *Deelnemer* is verantwoordelijk voor alle handelingen en nalatigheden van ieder persoon die deelneemt in, of een dienst levert in verband met een *Wedstrijd* of *Kampioenschap* voor rekening van de deelnemer, in het bijzonder hun personeel, direct of indirect, *Rijders*, monteurs, adviseurs, dienstverleners of passagiers, net zoals elk persoon waarvoor de *Deelnemer* toegang heeft verleend tot *Gereserveerde Gebieden (Reserved Areas)*.

9.15.2 Daarnaast is elk van deze personen in gelijke mate verantwoordelijk voor elke overtreding van de *Code* of de nationale reglementen van de betrokken ASN.

9.15.3 Op verzoek van de *FIA*, moet de *Deelnemer* de *FIA* voorzien van de volledige lijst van personen die namens hen deelnemen aan, of die een dienst verlenen in verband met een *Wedstrijd* of een *Kampioenschap*.

ARTIKEL 9.16 VERBOD OP VERANDERING VAN WEDSTRIJD

9.16.1 Elke *Deelnemer* die zichzelf of een andere *Rijder* die ingeschreven heeft, respectievelijk heeft toegezegd deel te nemen aan een *Internationale of Nationale Wedstrijd* en niet deelneemt aan deze *Wedstrijd* en deelneemt aan een andere *Wedstrijd* op dezelfde dag en op een andere plaats, zal geschorst worden (tijdelijk intrekking van de *Licentie*), ingaand op de dag van deze laatste *Wedstrijd* en voor de tijd die de ASN gepast vindt.

9.16.2 Als de twee *Wedstrijden* plaatsvinden in verschillende landen dan zullen beide ASN's overeenstemming moeten bereiken over de schorsingsduur en, indien geen akkoord wordt bereikt, zal de zaak worden overgedragen aan de *FIA* wiens beslissing hierover definitief is.

ARTIKEL 10 AUTO'S

ARTIKEL 10.1 INDELING VAN AUTO'S

Auto's voor zowel *Recordpogingen* als andere *Wedstrijden*, kunnen worden ingedeeld naar elk type en/of motorvermogen, van welke aard dan ook, en *Recordpogingen* en *Wedstrijden* kunnen worden beperkt door de relevante reglementen of classificatie van records, voor *Auto's* die aan deze beperkingen voldoen.

ARTIKEL 10.2 GEVAARLIJKE CONSTRUCTIES

De sportcommissarissen kunnen een *Auto* diskwalificeren waarvan verondersteld wordt dat de constructie gevaar is.

ARTIKEL 10.3 HOMOLOGATIE VAN AUTO'S

10.3.1 Voor *Auto's* kan het nodig zijn om te worden gehomologeerd in overeenstemming met de relevante technische of sportieve reglementen.

10.3.2 Zodra afgerond en goedgekeurd door de *FIA* of de betreffende *ASN*, zal het homologatieformulier worden gebruikt, in overeenstemming met de reglementen, voor de technische keuring van de *Auto*.

10.3.3 *Auto's* moeten voldoen (conform zijn) aan hun respectievelijke homologatiedocumenten.

10.3.4 Eventuele fouten of omissies die gemaakt zijn door de entiteit die de homologatie heeft ingediend, betekent niet een vrijstelling voor het naleven van deze reglementen.

ARTIKEL 10.4 DISKVALIFICATIE, SCHORSING OF UITSLUITING VAN EEN BEPAALDE AUTO

10.4.1 Een *ASN* of de *FIA* mag een bepaalde *Auto* voor één of meer *Wedstrijden* diskwalificeren, schorsen of uitsluiten bij een overtreding van de *Code* of het *Nationale Wedstrijdreglement* door de *Deelnemer*, de *Rijder*, de fabrikant van de *Auto* of hun gevolmachtigde vertegenwoordiger.

10.4.2 Een *ASN* kan een bepaald *Auto* schorsen of uitsluiten bij een overtreding van de *Code* of het *Nationale Wedstrijdreglement* door de *Deelnemer*, de *Rijder*, de fabrikant of hun gevolmachtigde vertegenwoordiger.

10.4.3 De *Schorsing*, indien internationaal, of de *Uitsluiting* moeten door de *ASN* worden gemeld aan de *FIA* die dit dan bekend maakt aan alle andere *ASN's*. Deze andere *ASN's* moeten het betreffende *Auto* weigeren in alle door hen geregelde *Wedstrijden* gedurende de periode van de straf.

10.4.4 In gevallen waarin de beslissing wordt genomen door een *ASN* tegen een *Auto* dat tot een andere *ASN* behoort, kan beroep worden aangetekend bij de *FIA* wiens oordeel dan definitief zal zijn.

ARTIKEL 10.5 SCHORSING OF UITSLUITING VAN EEN AUTOMERK

10.5.1 Een *ASN* kan op haar grondgebied een *Automerk* schorsen bij overtreding van de *Code* of het *Nationale Wedstrijdreglement* door de fabrikant of diens gevolmachtigde vertegenwoordiger.

10.5.2 Als de *ASN* de straf internationaal wil doen gelden of het betreffende merk wil uitsluiten, moet zij hiervoor een verzoek indienen bij de *President* van de *FIA*, die de zaak voor het Internationaal Tribunaal kan brengen.

10.5.3 Indien het Internationaal Tribunaal besluit tot internationale uitbreiding van de straf, zal deze beslissing onmiddellijk door de *FIA* aan alle *ASN's* worden meegedeeld, die het betreffende automerk moeten beletten gedurende de periode van de straf deel te nemen aan elke door hen geregelde *Wedstrijd*.

10.5.4 Tegen de beslissing van het Internationaal Tribunaal kan door het merk bij de *FIA* beroep worden aangetekend bij het 'International Court of Appeal' via de *ASN* van het land, waartoe het merk behoort, onder de voorwaarden van de *Code* of door de *ASN* die verzocht dat de straf internationaal uit te breiden.

10.5.5 Als de *ASN* waartoe het merk behoort, dezelfde is als de *ASN* die internationale uitbreiding van de straf heeft verzocht dan kan de *ASN* het verzoek tot behandeling van het beroep bij de *FIA* van het merk niet weigeren.

ARTIKEL 10.6 RECLAME OP AUTO'S

10.6.1 Reclame op de *Auto's* is vrij, onder voorbehoud van de in de *Code* gestelde voorwaarden.

10.6.2 *Deelnemers* die deelnemen aan *Internationale Wedstrijden* mogen geen reclame aanbrengen op hun *Auto* van politieke of religieuze aard of die schadelijk is voor de belangen van de *FIA*.

10.6.3.a De *ASN's* moeten voor de door haar gecontroleerde *Wedstrijden* de speciale voorwaarden aangeven.

10.6.3.b De *Bijzondere Reglementen* van de *Wedstrijd* moeten deze speciale voorwaarden vermelden, evenals alle andere wetten en voorschriften van toepassing in het land waar de *Wedstrijd* wordt gehouden.

ARTIKEL 10.7 MISLEIDENDE RECLAME

10.7.1 Elke *Deelnemer* of bedrijf die de resultaten van een *Wedstrijd* bekend maakt, moet de juiste omstandigheden aangeven waaronder de prestatie werd geleverd, alsook de aard van de *Wedstrijd*, de categorie en klasse enz. van een *Auto* en de plaats in het klassement.

10.7.2 Elke twijfelachtige toevoeging of weglating is strafbaar voor de verantwoordelijke auteur van de betreffende publicatie.

10.7.3 Geen enkele publicatie over het winnen van een *FIA Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie mag plaats vinden voordat de laatste *Wedstrijd* van dit *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie is beëindigd, tenzij daarin de regel is opgenomen: "Afhankelijk van de officiële publicatie van de *FIA*".

10.7.4 Deze regeling geldt tevens voor een overwinning in een *Wedstrijd* voor een *FIA Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie.

10.7.5 Het *FIA* logo voor het betreffende *FIA Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie moet in deze publicatie zijn opgenomen.

10.7.6 Elke overtreding van deze regeling door een *Deelnemer*, autofabrikant, *Rijder*, *ASN* of firma die verantwoordelijk is voor de publicatie kan door de *FIA* worden bestraft.

10.7.7 Elk protest of dispuut over de naamgeving van een *Auto* dat bestaat uit onderdelen van verschillende fabrikanten zal worden beslist door de *ASN*, indien die fabrikanten behoren tot dezelfde *ASN* of bij de *FIA*, indien deze behoren tot verschillende *ASN's*.

ARTIKEL 11 OFFICIALS

ARTIKEL 11.1 LIJST VAN OFFICIALS

De benaming "official" omvat de volgende personen die ook assistenten kunnen hebben:

- 11.1.1.a** de sportcommissarissen;
- 11.1.1.b** de race director;
- 11.1.1.c** de wedstrijdleider;
- 11.1.1.d** de wedstrijdsecretaris;
- 11.1.1.e** tijdwaarnemers;
- 11.1.1.f** technisch commissarissen;
- 11.1.1.g** medical officer (bevoegdheden dienen te worden gedefinieerd in de betreffende sportieve reglementen);
- 11.1.1.h** safety officer (bevoegdheden dienen te worden gedefinieerd in de betreffende sportieve reglementen);
- 11.1.1.i** baancommissarissen (track or road marshals);
- 11.1.1.j** vlaggenisten (flag marshals);
- 11.1.1.k** finishrechters;
- 11.1.1.l** feitenrechters (judges of fact);
- 11.1.1.m** starters;
- 11.1.1.n** milieu official (bevoegdheden dienen te worden gedefinieerd in de betreffende sportieve reglementen).

11.1.2 De volgende officials kunnen worden aangewezen voor *FIA Kampioenschapswedstrijden* en hun functies zullen gedefinieerd worden in de betreffende sportieve reglementen:

- 11.1.2.a** Sporting delegate;
- 11.1.2.b** Safety delegate;
- 11.1.2.c** Medical delegate;
- 11.1.2.d** Technical delegate;
- 11.1.2.e** Media delegate.

ARTIKEL 11.2 RECHT VAN TOEZICHT

Naast de bovengenoemde officials, mag elke ASN aan gekwalificeerde personen het recht verlenen persoonlijk toezicht te houden op haar landgenoten bij elke *Wedstrijd* in welk land dan ook en geregeld door de *Code*. Zij hebben het recht, indien nodig, hun belangen tegenover de *Organisatoren* van *Wedstrijden* te ondersteunen.

ARTIKEL 11.3 ORGANISATIESTRUCTUUR VAN DE OFFICIALS

11.3.1 Tijdens een *Internationale Wedstrijd* zullen tenminste drie sportcommissarissen en een wedstrijdleider aanwezig zijn en in geval van *Wedstrijden* die geheel of gedeeltelijk worden bepaald door tijden, ook één of meer tijdwaarnemers.

11.3.2 De sportcommissarissen fungeren als een college onder leiding van een voorzitter en moeten in de *Bijzondere Reglementen* of ander van toepassing zijnde reglement worden genoemd.

11.3.3 De voorzitter van het college van sportcommissarissen is, in het bijzonder, verantwoordelijk voor het plannen van de vergaderingen en zorgt er voor dat de afspraken worden gerespecteerd. Hij is tevens verantwoordelijk voor het opstellen van de agenda en het maken van notulen van de vergaderingen.

11.3.4 In geval van staken der stemmen, heeft de voorzitter de beslissende stem.

11.3.5 Tenzij anders bepaald, zijn de sportcommissarissen in dienst tijdens de gehele duur van de *Wedstrijd* zoals omschreven in de *Code*.

11.3.6 De wedstrijdleider moet gedurende het *Evenement* in nauw contact staan met de sportcommissarissen om een goed verloop te verzekeren.

11.3.7 Voor een *Wereldrecordpoging* is alleen een enkele sportcommissaris, aangewezen door de ASN, vereist. Deze sportcommissaris voert dezelfde rol als de voorzitter van het college van sportcommissarissen.

11.3.8 Voor een *Absolute Wereldrecordpoging* of een *Absolute Wereldrecordpoging over land* zal een college van twee sportcommissarissen benoemd worden door de FIA. Eén van de sportcommissarissen mag worden voorgesteld door de ASN. De FIA zal de voorzitter van het college van sportcommissarissen benoemen. In geval van een geschil tussen de sportcommissarissen, zal de voorzitter van het college van sportcommissarissen de definitieve beslissing hebben.

ARTIKEL 11.4 BENOEMING VAN OFFICIALS

11.4.1 Tenminste één van de sportcommissarissen zal worden benoemd door de ASN die het *Evenement* promoot of de *Organisatie Permit* vertrekt.

11.4.2 De andere officials worden benoemd door de *Organisator*, na goedkeuring door de ASN.

ARTIKEL 11.5 BELANGENVERSTRENGELING

In overeenstemming met artikel 2.2 van de FIA Code of Ethics, mag geen enkele official, in het bijzonder sportcommissarissen, race directors, wedstrijdleiders, technisch commissarissen, wedstrijdsecretarissen, hoofd tijdwaarnemers en, waar van toepassing, de Technical Delegates geen enkele financieel of persoonlijk belang hebben of de schijn hebben te hebben, dat afbreuk kan doen aan zijn vermogen om zijn taken op integere en onafhankelijke en zorgvuldige wijze uit te voeren.

ARTIKEL 11.6 AFBAKENING VAN FUNCTIES

11.6.1 Een official mag op een *Evenement* geen andere functie uitoefenen dan die waarvoor hij werd benoemd.

11.6.2 Zij zullen niet deelnemen aan welke *Wedstrijd* dan ook, van welk *Evenement* dan ook, waarbij zij als official optreden.

ARTIKEL 11.7 BELONING VAN OFFICIALS

11.7.1 Behalve in het geval van een specifieke beslissing genomen door de FIA of een ASN hebben de sportcommissarissen een onbezoldigde functie.

11.7.2 De andere officials mogen voor hun diensten een beloning ontvangen volgens een door de ASN vastgestelde schaal.

ARTIKEL 11.8 PLICHTEN VAN DE SPORTCOMMISSARISSEN

11.8.1 De sportcommissarissen zullen op geen enkele wijze verantwoordelijk zijn voor de organisatie van het *Evenement* en zullen in verband daarmee geen enkele uitvoerende taak mogen hebben.

11.8.2 Hieruit volgt, dat zij om hun taken te kunnen vervullen, derhalve geen andere verantwoordelijkheid dragen dan uitsluitend aan de ASN en FIA, onder wiens reglementen zij functioneren.

11.8.3 Als uitzondering hierop, en alleen als een *Evenement* direct door de ASN wordt uitgeschreven, mogen de sportcommissarissen hun taken combineren met die van de *Organisator*.

11.8.4 Met uitzondering van *FIA Kampioenschapsevenementen*, moeten de sportcommissarissen zo spoedig mogelijk na afloop van het evenement hun eindrapport opsturen aan de ASN. Dit rapport bevat de resultaten van elke *Wedstrijd*, de bijzonderheden over ingediende protesten en *Diskwalificaties* die zijn opgelegd met hun aanbevelingen over elke genomen beslissing die kunnen leiden tot *Schorsing* of *Uitsluiting*.

11.8.5 In een *Evenement* met meerdere *Wedstrijden* kunnen er verschillende sportcommissarissen voor elke *Wedstrijd* zijn.

11.8.6 In het geval van tegenstrijdigheden in beslissingen uitgegeven door verschillende sportcommissarissen aangewezen voor het zelfde *Evenement*, zal de volgende hiërarchie gelden:

- 1) *FIA Kampioenschapswedstrijd*;
- 2) *FIA cup, trophy, challenge of Series Wedstrijd*
- 3) *Internationale serie Wedstrijd*
- 4) *Nationale Kampioenschapswedstrijd*
- 5) *Nationale cup, trophy, challenge of serie Wedstrijd*

ARTIKEL 11.9 BEVOEGDHEDEN VAN DE SPORTCOMMISSARISSEN

11.9.1 De sportcommissarissen zullen het hoogste gezag hebben voor de handhaving van de *Code*, van de reglementen van de FIA in voorkomende gevallen, van de nationale en *Bijzondere Reglementen* en het *officiële Programma* in het kader van het evenement waarvoor zij zijn benoemd, onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen van de artikelen 11.9.3.t en 14.1.

11.9.2.a Zij kunnen iedere zaak die tijdens een *Evenement* ontstaat afhandelen, onder voorbehoud van het recht op beroep zoals vastgelegd in de *Code*.

11.9.2.b Zij mogen ook uitspraak doen over elke vermeende overtreding van de van toepassing zijn de reglementen, die plaatsvonden buiten het kader van het *Evenement*, op voorwaarde dat het evenement waarvoor ze zijn benoemd, onmiddellijk volgt op de ontdekking van deze vermeende inbreuk.

11.9.3 In het kader van hun taak, zullen / mogen zij met name:

11.9.3.a beslissen welke straf wordt opgelegd in geval van overtreding van de reglementen;

11.9.3.b de *Bijzondere Reglementen* wijzigen;

11.9.3.c de samenstelling of het aantal manches wijzigen;

11.9.3.d een nieuwe *Start* toestaan in geval van ex-aequo's;

11.9.3.e elke, door een feitenrechter (judge of fact) voorgestelde wijziging accepteren of weigeren, met dien verstande dat de sportcommissarissen de feitenrechters mogen overstemmen;

11.9.3.f straffen en boetes opleggen;

11.9.3.g de straf *Diskwalificatie* uitspreken;

11.9.3.h de klasseminten aanpassen;

11.9.3.i de start verbieden van elke *Rijder* of elke *Auto*, die zij als gevaarlijk beschouwen of die door de wedstrijdleider als gevaarlijk aan hen is gerapporteerd;

11.9.3.j elke *Deelnemer* of *Rijder* diskwalificeren van iedere *Wedstrijd* of voor de duur van het *Evenement*, die zij als niet startgerechtigd beschouwen of die door de wedstrijdleider of door het *Organisatiecomité* is gerapporteerd om niet in aanmerking te komen om deel te nemen of die zij schuldig achten aan wangedrag of onsportiviteit;

11.9.3.k opdracht geven, elke *Deelnemer* of *Rijder*, die weigert de orders van een verantwoordelijke official te volgen, van de *Gereserveerde gebieden* te verwijderen;

11.9.3.l een *Wedstrijd* uitstellen in geval van *Overmacht (Force Majeure)* of om ernstige veiligheidsredenen;

11.9.3.m het *Officiële Programma* aanpassen, indien verzocht door de wedstrijdleider of de *Organisator*, in het belang van de veiligheid;

11.9.3.n één, of indien nodig meer vervangers benoemen, in geval van de afwezigheid van één of meer van de sportcommissarissen in het bijzonder wanneer de aanwezigheid van drie sportcommissarissen noodzakelijk is;

11.9.3.o beslissen, tijdelijk of definitief, alle of een deel van de *Wedstrijden (Competitions)* te stoppen;

11.9.3.p de classificaties en resultaten definitief (final) verklaren;

11.9.3.q opdracht geven tot het uitvoeren van technische controles;

11.9.3.r op verzoek van de FIA (of van de ASN) of op hun eigen initiatief, verzoeken dat alcoholcontroles worden uitgevoerd, het aantal rijders dat getest moet gaan worden bepalen en de Rijders selecteren die zo een test moeten ondergaan, in overeenstemming met de van toepassing zijnde reglementen.

11.9.3.s in *Kampioenschappen*, cups, trophies, challenges en series, waarbij een race director fungeert, in zaken die door de race director aan hen worden voorgelegd, bovengenoemde sancties opleggen;

11.9.3.t In gevallen waarbij een beslissing ná het *Evenement* moet worden genomen, om welke reden dan ook, mogen de sportcommissarissen hun autoriteit delegeren aan het volgende college van sportcommissarissen van een van de volgende *Evenementen* voor hetzelfde *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of series of als alternatief aan een college van sportcommissarissen die voor dit doel samengesteld is en welke zal worden geselecteerd door de autoriteit die verantwoordelijk is voor de selectie van het oorspronkelijke college. Wanneer een nationale sportcommissaris deel uitmaakt van het college van sportcommissarissen, mag de ASN die de oorspronkelijke sportcommissaris aanwees, een sportcommissaris aanwijzen voor een van de volgende *Evenementen*, of mag de autoriteit delegeren aan de nationale sportcommissaris van een van de volgende *Evenementen*;

11.9.3.u De sportcommissarissen mogen ieder video of elektronisch systeem gebruiken om te helpen tot een beslissing te komen.

11.9.4 Alle uitslagen en resultaten, alsmede alle besluiten uitgegeven door de officials, zullen worden geplaatst op de officiële publicatiebord, samen met het moment van publicatie, en ook op het digitale publicatiebord (indien aanwezig). Het plaatsen van bekendmakingen op het officiële publicatiebord moet in alle gevallen worden gehandhaafd, zelfs wanneer de beslissingen, uitslagen of andere officiële documenten worden gepubliceerd op het digitale publicatiebord of op de website van de organisator.

ARTIKEL 11.10 PLICHTEN VAN DE RACE DIRECTOR (ALLEEN VAN TOEPASSING VOOR CIRCUIT RACES)

11.10.1 Een race director mag voor de gehele duur van een *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of series worden benoemd.

11.10.2 De wedstrijdleider zal in permanent overleg werken met de race director.

11.10.3 De race director zal een dwingende autoriteit hebben in de volgende gevallen en de wedstrijdleider mag alleen opdrachten geven ten aanzien daarvan alleen met zijn uitdrukkelijke toestemming:

11.10.3.a De controle over training en race, het volgen van het tijdschema en, indien hij dit nodig vindt, het maken van elk voorstel aan de sportcommissarissen om het tijdschema aan te passen in overeenstemming met de *Code* of de sportieve reglementen.

11.10.3.b Het laten stoppen van elke *Auto* in overeenstemming met de *Code* of de sportieve reglementen.

11.10.3.c Het stoppen van de training of opschorten van de race in overeenstemming met de sportieve reglementen wanneer hij het onveilig acht door te gaan en verzekeren dat de correcte herstartprocedure wordt uitgevoerd.

11.10.3.d De startprocedure

11.10.3.e Het gebruiken van de safety car

11.10.4 Indien het noodzakelijk is dat de taken en verantwoordelijkheden afwijken van het hierboven beschreven, zullen deze taken in de betreffende sportieve reglementen worden vermeld.

ARTIKEL 11.11 PLICHTEN VAN DE WEDSTRIJDELEIDER

11.11.1 De wedstrijdleider mag ook wedstrijdsecretaris zijn en meerdere assistenten hebben.

11.11.2 In een *Evenement* met meerdere *Wedstrijden* kan er voor iedere *Wedstrijd* een andere wedstrijdleider zijn.

11.11.3 De wedstrijdleider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het *Evenement* in overeenstemming met de van toepassing zijnde reglementen.

11.11.4 In het bijzonder moet hij, in voorkomende gevallen en in samenspraak met de race director:

11.11.4.a over het algemeen de orde houden, in samenwerking met dergelijke militaire en politie-autoriteiten die zich hebben verplicht om een evenement te controleren en die meer onmiddellijk verantwoordelijk zijn voor de openbare veiligheid;

11.11.4.b zich ervan verzekeren dat alle officials zich op hun post bevinden.

11.11.4.c zich ervan verzekeren dat alle officials in het bezit zijn van de benodigde informatie om hun taken te kunnen vervullen.

11.11.4.d toezicht houden op *Deelnemers* en hun *Auto's* en te verhinderen dat een gediskwalificeerde, geschorste of uitgesloten *Deelnemer* of *Rijder* deelneemt aan *Wedstrijden* waartoe hij niet bevoegd is.

11.11.4.e zich ervan verzekeren dat op iedere *Auto* en, indien nodig, op iedere *Deelnemer*, de identificatienummers zijn bevestigd overeenkomstig het *Officiële Programma*.

11.11.4.f zich ervan verzekeren dat elke *Auto* wordt bestuurd door de juiste *Rijder* en dat de *Auto's* zijn ingedeeld volgens hun categorieën en klassen.

11.11.4.g er op toezien dat de *Auto's* in de voorgescreven startvolgorde naar de startlijn komen en, zo nodig, het startsein geven.

11.11.4.h ieder voorstel tot wijziging van het *Officiële Programma* voorleggen aan de sportcommissarissen evenals wangedrag of overtreding van een *Deelnemer*.

11.11.4.i mogelijke protesten in ontvangst nemen en deze direct overhandigen aan de sportcommissarissen die de noodzakelijke acties zullen treffen.

11.11.4.j de verslagen verzamelen van tijdwaarnemers, technische commissarissen en baancommissarissen, samen met de noodzakelijke officiële informatie die nodig is om de uitslagen op te maken.

11.11.4.k de gegevens verzamelen, of de wedstrijdsecretaris vragen dit te doen, van de *Wedstrijd(en)* waarvoor zij verantwoordelijk waren, voor het opmaken van het eindrapport van de sportcommissarissen.

11.11.4.l binnen het kader van *Internationale Wedstrijden*, toezicht houden op de toegang tot de beperkte gebieden, om er zeker van te zijn dat geen persoon die, zoals bepaald door de *FIA*, de Code van goed gedrag niet respecteert, toegang heeft tot deze beperkte gebieden.

ARTIKEL 11.12 PLICHTEN VAN DE WEDSTRIJDSECRETARIS

11.12.1 De wedstrijdsecretaris zal verantwoordelijk zijn voor de organisatie van het *Evenement* en alle noodzakelijke aankondigingen in relatie hiermee en is belast met alle controles van alle documenten in relatie met *Deelnemers* en *Rijder*.

11.12.2 Hij zal ervoor zorgen dat de betrokken officials de voor de uitvoering van hun functie noodzakelijke informatie en hulpmiddelen krijgen.

11.12.3 Zo nodig assisteert hij de wedstrijdleider met de voorbereidingen voor het eindrapport van elke *Wedstrijd*.

ARTIKEL 11.13 PLICHTEN VAN DE TIJDWAARNEMERS

De voornaamste plichten van de tijdwaarnemers zijn:

11.13.1 bij het begin van het *Evenement* zich melden bij de wedstrijdleider die hen de noodzakelijke instructies geeft.

11.13.2 De *Wedstrijd* te starten wanneer hiervoor een opdracht heeft gekregen van de wedstrijdleider.

11.13.3 Voor de tijdwaarneming alleen die apparatuur te gebruiken, die door de *ASN* is goedgekeurd of waarbij de tijden tot 1/1000 seconde nodig zijn, goedgekeurd door de *FIA*.

11.13.4 De tijd vast te stellen van iedere *Auto* om het traject te volbrengen.

11.13.5 In overeenstemming met hun verantwoordelijkheid de gerealiseerde tijden in een verslag vastleggen en dit, ondertekend en vergezeld van de nodige documenten te zenden aan de wedstrijdleider.

11.13.6 Het op aanvraag overhandigen van de originele tijdwaarnemingslijsten aan de sportcommissarissen of aan de *ASN*.

11.13.7 Zich te onthouden van mededelingen over tijden of resultaten anders dan aan de sportcommissarissen of de wedstrijdleider tenzij anders bepaald door de officials.

ARTIKEL 11.14 PLICHTEN VAN DE TECHNISCHE COMMISSARISSSEN

11.14.1 De technisch commissarissen zijn belast met de controle van *Auto's* en kunnen hun taken delegeren aan assistenten.

11.14.2 Zij zullen:

11.14.2.a deze controles uitoefenen vóór het *Evenement* op verzoek van de *ASN* of het *Organisatiecomité* of tijdens of na het *Evenement* op verzoek van de wedstrijdleider en/of de sportcommissarissen, tenzij anders bepaald in de van toepassing zijnde sportieve reglementen.

11.14.2.b meetinstrumenten gebruiken zoals gespecificeerd en goedgekeurd door de *ASN*.

11.14.2.c zich onthouden van officiële uitspraken anders dan aan de *ASN*, het *Organisatiecomité*, sportcommissarissen en aan de wedstrijdleider.

11.14.2.d schriftelijk, ondertekend en onder eigen verantwoordelijkheid verslag doen van hun bevindingen en deze te overhandigen aan de gezaghebbende personen als boven genoemd, die hen de opdracht hebben verstrekt.

ARTIKEL 11.15 PLICHTEN VAN BAANCOMMISSARISSSEN EN VLAGGENISTEN

11.15.1 Baancommissarissen bezetten langs de baan de posten die hun zijn

aangewezen door het *Organisatiecomité*.

11.15.2 Zodra het evenement begint, staat iedere baancommissaris onder gezag van de wedstrijdleider aan wie hij direct rapport moet uitbrengen (per telefoon, signalen, koerier etc.) van alle incidenten of ongevallen, die zich voordoen in het baanvak waarop hun post het toezicht heeft.

11.15.3 De vlaggenisten zijn speciaal belast met het geven van de vlagsignalen (zie *Appendix H*). Zij kunnen tegelijkertijd baancommissaris zijn.

11.15.4 De baancommissarissen moeten schriftelijk rapport uitbrengen aan de wedstrijdleider over alle incidenten en ongevallen die zij hebben vastgesteld.

ARTIKEL 11.16 PLICHTEN VAN DE FEITENRECHTERS (JUDGES OF FACT)

11.16.1 Startlijnrechters

11.16.1.a Het *Organisatiecomité* kan één of meer rechters benoemen die toezicht houden op de *Start*.

11.16.1.b Startrechters zullen onmiddellijk elke valse start die zij hebben waargenomen rapporteren aan de wedstrijdleider.

11.16.2 Finishrechters (*Finish line judge*)

In een *Wedstrijd* waarin beslist moet worden in welke volgorde de *Auto's* een *Finishlijn* passeren, zal hiervoor een finishrechter worden benoemd om deze beslissing te nemen. Voor een *Wedstrijd* die geheel of gedeeltelijk bepaald wordt door tijd, zal dit de hoofd tijdwaarnemer zijn.

11.16.3 Andere rechters

In een *Wedstrijd* waarin beslist moet worden of een *Auto's* wel of niet een bepaalde lijn heeft geraakt of overschreden, of over in de *Bijzondere Reglementen* of in alle van toepassing zijnde reglementen voor de *Wedstrijd* vastgelegde feiten, kunnen één of meer feitenrechter(s) (*Judges of fact*) worden goedgekeurd door de sportcommissarissen op voordracht van de *Organisator*, die verantwoordelijk zijn voor het nemen van één of meer van deze beslissingen.

11.16.4 Voor elke van de hierboven genoemde rechters mag een assistent rechter benoemd worden, of in geval van uiterste noodzaak een vervanger te benoemen, maar bij verschil van mening wordt de uiteindelijke beslissing genomen door de feitenrechters zelf.

11.16.5 Vergissingen

Indien een feitenrechter meent een vergissing te hebben begaan, dan mag hij deze herstellen, onder voorbehoud dat deze correcties wordt geaccepteerd door de sportcommissarissen.

11.16.6 Te beoordelen feiten

De van toepassing zijnde reglementen voor de *Wedstrijd* moet aangeven welke feiten door de feitenrechters moeten worden beoordeeld.

11.16.7 De feitenrechters moeten worden benoemd en hun namen moeten worden gepubliceerd op het officiële publicatiebord.

ARTIKEL 12 STRAFFEN

ARTIKEL 12.1 OVERTREDING VAN DE REGLEMENTEN

12.1.1 Elke van de volgende overtredingen, in aanvulling op iedere specifiek eerder genoemde overtreding, wordt geacht een schending van deze regels te zijn:

12.1.1.a Het, direct of indirect, omkopen of pogen om te kopen van iedere persoon die op één of andere manier een officiële functie vervult bij een *Wedstrijd*; de official of medewerker die ingaat op een voorstel tot omkopen of daar aan meewerkt is eveneens schuldig.

12.1.1.b Elke handeling met het doel in te schrijven of deel te nemen aan een *Wedstrijd* met een *Auto*, waarvan bekend is dat deze hiervoor niet toegelaten zal worden.

12.1.1.c Elke frauduleuze of bedrieglijke handeling tegen de belangen van een *Wedstrijd* of de belangen van de autosport in het algemeen.

12.1.1.d Elke uitoefening van een doel strijdig of anders dan die van de *FIA*.

12.1.1.e Elke weigering of het uitblijven om beslissingen van de *FIA* toe te passen.

12.1.1.f Alle woorden, daden of geschriften die hebben geleid tot morele schade of verlies aan de *FIA*, haar organen, haar leden of haar leidinggevenden.

12.1.1.g Het niet mee werken aan een onderzoek.

12.1.1.h Elke onveilige handeling of het nalaten van redelijk te nemen maatregelen, leidend tot een onveilige situatie.

12.1.1.i Niet opvolgen van de instructies van de betreffende official voor het veilig en ordelijk verloop van het *Evenement*.

12.1.1.j Niet opvolgen van de *FIA Code of Driving conduct on Circuits* (*Appendix L*).

12.1.2 Tenzij anders aangegeven, zijn overtredingen of inbreuken strafbaar, ongeacht of deze met opzet zijn veroorzaakt of door nalatigheid.

12.1.3 Pogingen om overtredingen of inbreuken te plegen zijn ook strafbaar.

12.1.4 Ieder natuurlijk of rechtspersoon die deelneemt aan een overtreding of inbreuk, zowel als initiatiefnemer of als medeplichtige, is ook strafbaar.

12.1.5 De verjaringstermijn van de vervolging van een overtreding is vijf jaar.

12.1.5.a Vervolging start:

12.1.5.a.i vanaf de dag waarop een persoon de overtreding of inbreuk begaat;

12.1.5.a.ii vanaf de dag van de laatste handeling, in het geval van opeenvolgende of herhaalde overtredingen;

12.1.5.a.iii vanaf de dag dat het stopt, indien de overtreding of inbreuk een continue karakter had.

12.1.5.b Echter, in gevallen waar de overtreding of inbreuk is verborgen voor de sportcommissarissen of de aanklager van de *FIA*, loopt de vervolging vanaf de dag waarop de feiten van de overtreding of inbreuk bekend werd bij de sportcommissarissen of de aanklager van de *FIA*.

12.1.5.c Vervolging wordt onderbroken door elke strafrechterlijke vervolging of onderzoek in het kader van hoofdstuk 1 van de *FIA* Gerechtelijke en Disciplinaire regels.

ARTIKEL 12.2 STRAFFEN

12.2.1 Elke overtreding van de *Code*, de nationale reglementen en zijn appendices of enige *Bijzondere Reglementen* begaan door een *Organisator*, official, *Deelnemer*, *Rijder*, *Participant*, andere licentiehouder of elke andere persoon of organisatie, kan worden bestraft of beboet.

12.2.2 Straffen en boetes kunnen worden opgelegd door de sportcommissarissen en door *ASN's* zoals aangegeven in de volgende artikelen.

12.2.3 De beslissing van de sportcommissarissen wordt onmiddellijk van kracht ondanks een beroep als de beslissing betrekking heeft op veiligheid (inclusief inbreuken op de reglementen voor alcoholtesten), regels van goed gedrag of een onregelmatigheid door een *Deelnemer* bij de inschrijving of indien tijdens dezelfde *Wedstrijd* een verdere overtreding is begaan, die de *Diskwalificatie* van dezelfde *Deelnemer* rechtvaardigt.

12.2.3.a De beslissing van de sportcommissarissen moet het bestaan van de mogelijkheid vermelden, zoals hierboven beschreven, waarbij de bestraffing onmiddellijk van kracht wordt, ongeacht een beroep.

12.2.3.b Niettemin zal, als zekerheid, indien een *Deelnemer* beroep aantekent, met uitzondering van de hiervoor aangeduide gevallen, de straf

worden opgeschort, in het bijzonder om te bepalen of een *Handicapregel* zal worden toegepast, die van invloed is op deelname aan in een latere *Wedstrijd*.

12.2.3.c Het opschortende effect als gevolg van een beroep, staat de *Deelnemer* en *Rijder* niet toe deel te nemen aan de prijsuitreiking of de podi-umceremonie, noch kunnen zij worden opgenomen in het voorlopige en/of definitieve klassement van de *Wedstrijd* op een andere plaats dan die resulterend uit de toepassing van de straf. De rechten van de *Deelnemer* en de *Rijder* zullen worden hersteld, als zij hun beroep hebben gewonnen, tenzij dit niet mogelijk is door het tijdsverloop.

12.2.4 Tegen bepaalde beslissingen is geen beroep mogelijk. Hieronder vallen beslissingen om een drive-through of een stop-and-go op te leggen of andere straffen zoals gespecificeerd in de van toepassing zijnde sportieve reglementen als zijnde niet ontvankelijk voor beroep.

12.2.5 In zaken die verband houden met het gevecht tegen doping moeten de straffen genoemd in de antidopingreglementen zoals uitgewerkt in *Appendix A* vallen binnen de bevoegdheid van het *FIA* Anti Doping Disciplinair Comité.

12.2.6 Bovendien en onafhankelijk van de volgende artikelen kan het vervolgende lichaam van de *FIA* op voorstel en verslag van de *FIA* waarnemer of een gezamenlijk verslag van de twee door de *FIA* aangewezen internationale sportcommissarissen, of op eigen initiatief op grond van de *FIA* Gerechtelijke en disciplinaire regels, een zaak voorleggen aan het Internationale Tribunaal om onmiddellijk een straf op te leggen aan elk van bovengenoemde partijen, welke straf elke door de sportcommissarissen opgelegde straf vervangt.

12.2.6.a De gevolgde procedure voor het Internationale Tribunaal is beschreven in de *FIA* Gerechtelijke en disciplinaire regels.

12.2.6.b Als het Internationale Tribunaal een sanctie oplegt, is een beroep mogelijk voor het International Court of Appeal en de betrokken *ASN* kan niet weigeren beroep aan te tekenen namens de betrokken partij.

ARTIKEL 12.3 SOORTEN STRAFFEN

12.3.1 De straffen die kunnen worden opgelegd:

12.3.1.a waarschuwing (reprimande / blaam);

12.3.1.b boete;

12.3.1.c de verplichting om werk te verrichten in het algemeen belang;

12.3.1.d het schrappen van de *Rijder* zijn kwalificatieronde(n);

12.3.1.e naar achter plaatsen op de startopstelling;

12.3.1.f verplichting voor de *Rijder* om de race te starten vanuit de pitstraat;

12.3.1.g tijdstraf of strafonden;

12.3.1.h plaatsen terugzetten in de klassering van een *Wedstrijd*;

12.3.1.i drive-through penalty/straf;

12.3.1.j stop and go;

12.3.1.k *Diskwalificatie*;

12.3.1.l *Schorsing*;

12.3.1.m *Uitsluiting*.

12.3.2 Een tijdstraf betekent een straf uitgedrukt in minuten en/of seconden.

12.3.3 Straffen mogen worden opgelegd voor volgende *Wedstrijden* van hetzelfde *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie.

12.3.4 Elk van de bovengenoemde straffen kan alleen worden opgelegd na bestudering van de beschikbare bewijsmateriaal en, indien het één van de

laatste drie genoemde straffen betreft, moet de betrokken partij worden opgeroepen om hen de gelegenheid te geven hun verdediging te voeren.

12.3.5 Voor alle *FIA Kampioenschappen*, cups, challenges, trophies en series, kunnen de sportcommissarissen ook besluiten de volgende straffen op te leggen: schorsing voor 1 of meer *Wedstrijden*, verlies van punten voor het *Kampioenschap*, cup challenge, trophy of serie.

12.3.5.a Behalve in uitzonderlijke omstandigheden kunnen deze punten niet apart worden afgetrokken voor *Rijders* en *Deelnemers*.

12.3.6 De straffen zoals genoemd in de artikelen 12.3.1 en 12.3.5 hierboven, kunnen, indien gepast, worden gecumuleerd of opgelegd met uitstel van de straf.

12.3.7 Het internationale Tribunaal kan ook een direct verbod opleggen op het deelnemen aan of het uitoefenen van een functie, direct of indirect, aan *Wedstrijden*, *Evenementen* of *Kampioenschappen*, georganiseerd direct of indirect namens of door de *FIA*, of onderworpen aan de verordeningen en besluiten van de *FIA*.

ARTIKEL 12.4 BOETES

12.4.1 Een boete kan worden opgelegd aan elke *Deelnemer* alsook aan elke *Rijder*, *Passagier*, persoon of organisatie zoals vermeld in artikel 12.2.1 van de *Code* die zich niet heeft gehouden aan de voorschriften van de reglementen of aan een instructie van de officials van het *Evenement*.

12.4.2 Het opleggen van een boete kan gebeuren door een *ASN* of door de sportcommissarissen.

12.4.3 Indien deze boetes worden opgelegd door de sportcommissarissen, dan mogen deze niet het bedrag te boven gaan dat elk jaar door de *FIA* wordt vastgesteld.

ARTIKEL 12.5 MAXIMUM BOETE OP TE LEGGEN DOOR DE SPORTCOMMISSARISSEN

Tot nader bericht, zoals hier gepubliceerd of in het *FIA* Officiële Motor Sport Bulletin, is de maximum boete € 250.000,- (tweehonderd vijftigduizend Euro).

ARTIKEL 12.6 VERANTWOORDELIJKHEID VOOR HET BETALEN VAN BOETES

Een *Deelnemer* is aansprakelijk voor de boetes die zijn opgelegd aan zijn *Rijders*, helpers, passagiers, etc.

ARTIKEL 12.7 BETALING VAN DE BOETES

12.7.1 Boetes moeten binnen 48 uur nadat de uitspraak is bekend gemaakt, worden betaald, door middel van alle wijzen van betaling, elektronisch inbegrepen.

12.7.2 Elke vertraging van de betaling, kan *Schorsing* betekenen zolang de boete niet is betaald.

12.7.3 Boetes opgelegd tijdens een *Wedstrijd* moet als volgt worden betaald:

Boetes opgelegd tijdens:	Ontvanger:
Een <i>FIA</i> kampioenschap, cup, challenge, trophy of serie wedstrijd	<i>FIA</i>
Internationale serie wedstrijd	<i>Eigen ASN</i> van de internationale serie
<i>Wedstrijd</i> verreden over het grondgebied van meerdere landen	<i>ASN</i> die de <i>Wedstrijd</i> geregistreerd heeft op de Internationale Sporting kalender
<i>Zone Kampioenschap Wedstrijd</i>	<i>ASN</i> die de zone <i>Wedstrijd</i> organiseert
Een Nationaal kampioenschapswedstrijd	<i>ASN</i> die het <i>Nationale Kampioenschap</i> regelt / organiseert
Een Nationale wedstrijd	<i>ASN</i> die de <i>Nationale Wedstrijd</i> regelt / organiseert

ARTIKEL 12.8 DISKWALIFICATIE

12.8.1 Het vonnis van *Diskwalificatie* mag worden opgelegd door de sportcommissarissen.

12.8.2 *Diskwalificatie* van een gehele *Wedstrijd* betekent verlies van het *Inschrijfgeld* dat aan de *Organisator* vervalt.

ARTIKEL 12.9 SCHORSING

12.9.1 In aanvulling op dat voorzien in de *Code* en de *FIA* Gerechtelijke en disciplinaire regels mag een vonnis tot *Schorsing* ook uitgesproken worden door een *ASN* en zal worden gereserveerd voor grove overtredingen.

12.9.2 Zolang de *Schorsing* van kracht is, verliest betrokkene het recht op deelname in welke hoedanigheid dan ook, aan elke *Wedstrijd* op het grondgebied van de *ASN* die de *Schorsing* uitsprak of op de grondgebieden van door de *FIA* erkende landen, afhankelijk of het een nationale of internationale *Schorsing* betreft.

12.9.3 *Schorsing* betekent annulering van alle reeds gedane inschrijvingen voor *Wedstrijden* die plaatsvinden gedurende de periode van *Schorsing* en het verlies van de inschrijfgelden voor deze *Wedstrijden*.

ARTIKEL 12.10 VOORLOPIGE SCHORSING

12.10.1 Als de bescherming van de *Participants (deelnemers)* aan een *Evenement* georganiseerd onder auspiciën van de *FIA* vereist, om redenen van openbare orde of in het belang van de autosport, kan het Internationale Tribunaal, op verzoek van de *FIA* president, in het bijzonder autorisatie, *Licentie* of goedkeuring uitgegeven door de *FIA*, voorlopig opschorten, binnen het kader van een race, *Wedstrijd* of ander evenement georganiseerd door de *FIA*. Deze maatregel kan niet langer zijn dan een periode van drie maanden, eenmaal verlengbaar.

12.10.2 Elke voorlopige *Schorsing* moet worden uitgesproken in overeenstemming met de bepalingen van de *FIA* gerechtelijke en tuchtrechtelijke regels.

12.10.3 De persoon die zijn autorisatie, *Licentie* of goedkeuring voorlopig geschorst heeft gekregen, moet zich onthouden van elke handeling die is bedoeld om de maatregel tot *Schorsing* te omzeilen.

ARTIKEL 12.11 INTREKKEN VAN EEN LICENTIE

12.11.1 Nationale Schorsing

12.11.1.a Elke nationaal geschorste *Deelnemer* of *Rijder* moet zijn *Licentie* bij zijn *ASN* inleveren die daarop duidelijk door een vet gedrukt stempel de woorden "Not valid for(name of country)" of "Niet geldig voor ... (naam van het land)" aanbrengt.

12.11.1.b Na afloop van de periode van nationale *Schorsing* zal de gestempelde *Licentie* vervangen worden door een nieuwe schone *Licentie*.

12.11.2 Internationale schorsing

Elke internationaal geschorste *Deelnemer* of *Rijder* moet zijn *Licentie* bij zijn *ASN* inleveren die deze niet eerder zal teruggeven dan na afloop van de internationale *Schorsing*.

12.11.3 In beide bovenstaande gevallen zal elke vertraging bij het inleveren van de *Licentie* bij de *ASN* worden toegevoegd aan de periode van *Schorsing*.

ARTIKEL 12.12 GEVOLGEN VAN DE SCHORSING

12.12.1 De gevolgen van elke door een *ASN* uitgesproken *Schorsing* zullen beperkt blijven tot het grondgebied van die *ASN*.

12.12.2 Echter, indien de *ASN* wenst dat een *Schorsing*, uitgesproken tegen een van haar licentiehouders (*Inschrijvers*, *Rijders*, officials, *Organisatoren*, etc.) ook internationaal wordt erkend, moet zij dit zonder vertraging melden aan het Secretariaat van de *FIA* die dit ter kennis zal brengen aan alle andere *ASN's*. De uitspraak van de *Schorsing* zal door elke *ASN* onmiddellijk worden geregistreerd en de bij de *Schorsing* behorende beperkingen zullen daarmee van kracht zijn.

12.12.3 De erkenning van deze *Schorsing* door alle ASN's zal geplaatst worden op de website www.fia.com en/of in het *FIA Official Motor Sport Bulletin*.

ARTIKEL 12.13 UITSLUITING

12.13.1 Behalve in de gevallen bedoeld in de *FIA* gerechtelijke en disciplinaire regels, kan een straf van *Uitsluiting* alleen door een ASN worden uitgesproken, en zal worden gereserveerd voor overtredingen van buitengewoon ernstige aard.

12.13.2 De uitspraak tot *Uitsluiting* zal altijd internationaal zijn. Het zal aan alle ASN's bekendgemaakt worden en zal door hen worden geregistreerd in overeenstemming met de voorwaarden van internationale *Schorsing*.

ARTIKEL 12.14 BEKENDMAKING VAN STRAFFEN AAN INTERNATIONALE SPORTFEDERATIES

12.14.1 Een *Schorsing*, indien internationaal van toepassing, en *Uitsluiting* zullen aan door de *FIA* aangewezen internationale federaties worden bekendgemaakt die, op basis van wederkerigheid, de straffen van de *FIA* toepassen.

12.14.2 Elke *Schorsing* of *Uitsluiting* die door deze federaties bij de *FIA* is aangemeld, zal op dezelfde wijze voor de *FIA* van kracht zijn.

ARTIKEL 12.15 MEDEDELING VAN DE REDENEN VOOR SCHORSING OF UITSLUITING

Bij het bekendmaken van de uitspraak tot *schorsing* of *Uitsluiting* aan het Secretariaat van de *FIA*, is de ASN verplicht de redenen voor het opleggen van een dergelijke straf bekend te maken.

ARTIKEL 12.16 SCHORSING OF UITSLUITING VAN EEN AUTO

Een uitspraak tot *Schorsing* of *Uitsluiting* van een *Auto* kan gelden voor een bepaalde *Auto* of een bepaald *Automer*.

ARTIKEL 12.17 VERLIES VAN PRIJZEN

Elke *Deelnemer* die is gediskwalificeerd, geschorst of uitgesloten gedurende een *Wedstrijd*, verliest het recht om de aan die *Wedstrijd* verbonden prijzen te verkrijgen.

ARTIKEL 12.18 KLASSEMENTSWIJZIGING EN PRIJZEN

In gevallen van *Diskwalificatie*, *Schorsing* of *Uitsluiting* van een *Deelnemer* tijdens een *Wedstrijd*, zullen de sportcommissarissen de wijziging van het klassement en de toekenning van de prijzen bekendmaken en beslissen of de volgende geklasseerde *Deelnemer* zullen poschuiven in het klassement.

ARTIKEL 12.19 PUBLICATIE VAN DE STRAFFEN

12.19.1 De *FIA* of elke betrokken ASN heeft het recht tot het (laten) publiceren van een verklaring dat zij een straf heeft opgelegd aan een persoon, *Auto* of *Automer*.

12.19.2 Onverminderd enig recht van beroep, elke beslissing personen betreffend zoals genoemd in de verklaring, zullen geen recht hebben gerechtelijke stappen te ondernemen tegen de *FIA* of de ASN of tegen enig persoon betrokken bij de publicatie van de betreffende verklaring.

ARTIKEL 12.20 VERMINDERING VAN STRAF

Een ASN heeft het recht de resterende periode van de *Schorsing* kwijt te schelden of een *Uitsluiting* op te heffen onder de condities die zij zal vaststellen onder voorwaarde dat deze straf door dezelfde ASN is opgelegd.

ARTIKEL 13 PROTESTEN

ARTIKEL 13.1 RECHT TOT PROTESTEREN

13.1.1 Het recht om te protesteren berust uitsluitend bij de *Deelnemer*.

13.1.2 Meerdere *Deelnemers* kunnen geen gezamenlijk protest indienen.

13.1.3 Een *Deelnemer* die wenst te protesteren tegen meer dan één mede-*Deelnemer* moet net zoveel protesten indienen als er *Deelnemers* zijn die betrokken zijn bij de betreffende actie.

ARTIKEL 13.2 ONDERWERP VAN EEN PROTEST

13.2.1 Een protest kan worden ingediend tegen:

- De *Inschrijving* van een *Deelnemer* of een *Rijder*,
- De lengte van de *Route*,
- Een *Handicap*,
- Het opmaken van een heat of finale,
- Elke beweerde fout, onregelmatigheid of schending van de reglementen voorgekomen tijdens een *Wedstrijd*,
- De beweerde niet-conformiteit van *Auto's* met de reglementen, of
- De uitslag behaalt aan het einde van de wedstrijd

ARTIKEL 13.3 PROTEST TIJDLIMIET

Protest tegen	Tijdlimiet
<i>Inschrijving</i> van een <i>Deelnemer</i> of een <i>Rijder</i>	Niet later dan 2 uur na de sluitingstijd van de technische controle van de <i>Auto's</i> voor het evenement.
lengte van de <i>Route</i>	
Handicap	Niet later dan 1 uur voor de start van de <i>Wedstrijd</i> of zoals gespecificeerd in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of de <i>Bijzondere Reglementen</i>
Samenstelling van een heat of finale	Niet later dan 30 minuten na de publicatie van de samenstelling van een heat of finale, tenzij anders gespecificeerd in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of de <i>Bijzondere Reglementen</i>
Elke beweerde fout, onregelmatigheid of schending van de reglementen voorgekomen tijdens een <i>Wedstrijd</i>	Niet later dan 30 minuten na de publicatie van de officiële (provisional) resultaten, behalve in omstandigheden waarbij nkomen van de 30 minuten tijdlimiet door de sportcommissarissen als onmogelijk wordt beschouwd of tenzij anders vermeld in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of <i>Bijzondere Reglementen</i> .
Protesten met betrekking tot de niet-conformiteit van <i>Auto's</i> met de reglementen	
De uitslag bepaald aan het einde van de wedstrijd	

ARTIKEL 13.4 INDIENEN VAN EEN PROTEST

13.4.1 Elk protest moet schriftelijk worden ingediend en moet specificeren:

- De relevante reglementen,
- Het probleem dat is opgeworpen door de partij die de klacht indient, en
- Tegen wie het protest wordt ingediend, indien relevant.

Wanneer het meerdere deelnemers betreft, moet een apart protest ingediend worden tegen elke betrokken deelnemer.

Wanneer het meerdere *Auto's* van dezelfde *Deelnemer* betreft, moet een apart protest ingediend worden tegen elke betrokken *Auto*.

13.4.2 Elk protest moet vergezeld zijn van een waarborgsom, de hoogte daarvan zal jaarlijks worden bepaald door de ASN van het land waar de beslissing zal worden genomen, of indien van toepassing:

- de Eigen ASN van de internationale series;
- De ASN die het Nationale kampioenschap organiseert als de wedstrijd wordt georganiseerd in overeenstemming met artikel 2.4.4.c of 2.4.4.e van de Code; of
- Door de *FIA* voor haar Kampioenschappen, cups, trophies, challenges of series,

en gespecificeerd in de sportieve reglementen of de *Bijzondere reglementen* van de wedstrijd. Deze waarborgsom mag alleen worden teruggegeven als het protest wordt erkend, tenzij rechtvaardigheid anders vereist.

ARTIKEL 13.5 AAN WIE GEADRESSEERD

13.5.1 Protesten voortvloeiende uit een *Wedstrijd* dienen te worden geadresseerd aan de voorzitter van de sportcommissarissen.

13.5.2 Ze zullen worden afgeleverd bij de wedstrijdleider of zijn assistenten indien deze er zijn. Bij afwezigheid van de wedstrijdleider of zijn assistent, dient het protest afgeleverd te worden aan de voorzitter van de sportcommissarissen.

13.5.3 Als de technische keuring plaatsvindt in een ander land dan dat van de *Organisator*, dan is elke official van de *ASN* van dat land gerechtigd het protest te accepteren om dit zo spoedig mogelijk aan de sportcommissarissen te bezorgen met, indien dit nodig wordt geacht, hun onderbouwde mening.

13.5.4 De ontvangst van het protest zal schriftelijk worden bevestigd, en het tijdstip van ontvangst zal worden genoteerd.

ARTIKEL 13.6 VERHOOR

13.6.1 Zo spoedig mogelijk na het indienen van het protest moet het verhoor van reclamant en alle betrokken partijen plaatsvinden.

13.6.2 De betrokkenen zullen worden opgeroepen om op de zitting te verschijnen waar zij vergezeld mogen zijn door getuigen.

13.6.3 De sportcommissarissen moeten zich er van overtuigen dat de oproep door alle betrokkenen persoonlijk is ontvangen.

13.6.4 Bij afwezigheid van een betrokken partij of zijn getuigen, kan bij verstek uitspraak worden gedaan.

13.6.5 Als niet onmiddellijk na het horen van de partijen uitspraak kan worden gedaan, moeten de betrokkenen worden geïnformeerd over plaats en tijd van de bekendmaking van de uitspraak.

ARTIKEL 13.7 NIET-ONTVANKELIJKE PROTESTEN

13.7.1 Protesten tegen beslissingen van feitenrechters (judges of fact) genomen tijdens het uitoefenen van hun functie, zijn niet ontvankelijk.

13.7.2 De beslissingen van deze rechters zijn definitief tenzij deze beslissing wordt verworpen door de sportcommissarissen, maar zij zullen niet op zichzelf de uitslag vormen, omdat zij geen rekening houden met de omstandigheden waaronder de *Deelnemers* de *Wedstrijd* hebben volbracht.

13.7.3 Een enkel protest tegen meer dan één *Deelnemer* zal niet worden geaccepteerd.

13.7.4 Een gezamenlijk protest ingediend door meerdere *Deelnemers* zal niet worden geaccepteerd.

ARTIKEL 13.8 PUBLICATIE VAN DE PRIJZEN EN PRIJSUITRIJKING

13.8.1 Een prijs, gewonnen door een *Deelnemer* waartegen een protest is ingediend, moet worden achtergehouden totdat een beslissing is genomen over het onderwerp van het protest.

13.8.2 Bovendien moeten de *Organisatoren* in het geval van een protest dat mogelijk het klassement kan beïnvloeden, slechts een voorlopige (provisional) uitslag publiceren en de prijzen achter houden tot een definitieve uitspraak over het protest (inclusief de beroepen) is gedaan.

13.8.3 Echter, indien een protest slechts een deel van het klassement betreft, kan het deel dat niet beïnvloed wordt door een protest als definitief worden gepubliceerd en kunnen de hieraan verbonden prijzen worden uitgereikt.

ARTIKEL 13.9 UITSPRAAK

Alle betrokken partijen moeten zich onderwerpen aan de genomen beslissing, uitgezonderd de in de *Code* genoemde beroepsmogelijkheden, maar noch de sportcommissarissen noch de *ASN* hebben het recht een *Wedstrijd* opnieuw te laten verrijden.

ARTIKEL 13.10 ONGEGROND PROTEST

13.10.1 Indien een protest is afgewezen of na indiening is teruggetrokken zal geen enkel deel van de waarborgsom worden terugbetaald.

13.10.2 Wordt het protest deels terecht bevonden dan kan een deel van de waarborgsom worden terugbetaald en in zijn geheel indien het protest is toegekend.

13.10.3 Echter, als blijkt dat de indiener van het protest te kwader trouw heeft gehandeld, kan de *ASN* één van de in de *Code* voorziene straffen opleggen.

ARTIKEL 14 RECHT VAN HERZIENING

14.1.1 Als bij *Wedstrijden*, die een onderdeel vormen van een *FIA Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie, of van een internationale serie een significant en relevant nieuw element wordt ontdekt, die niet beschikbaar was voor de partijen die om de herziening vroegen ten tijde van de betreffende *Wedstrijd*, ongeacht of de sportcommissarissen tot een uitspraak zijn gekomen, moeten deze sportcommissarissen, of als dit niet gebeurt degenen die zijn aangewezen door de *FIA*, bijeenkomen (persoonlijk of op andere wijze) op een door henzelf vastgestelde datum waarop zij de betreffende partij of partijen sommen te komen, om de relevante verklaringen te horen, om dan recht te spreken op basis van deze nieuwe feiten.

14.1.2 De betrokken partij of partijen kunnen schriftelijk afstand doen van hun recht op een hoorzitting.

14.2 Een herziening heeft geen opschortend effect op de uitvoering van de originele beslissing van de sportcommissarissen als ze al een uitspraak hebben gedaan.

14.3 De sportcommissarissen zijn de enige die kunnen bepalen of een significant en relevant nieuw element bestaat. Tegen de beslissing van de sportcommissarissen of een element wel of niet bestaat, is geen onderwerp om tegen in beroep te gaan bij het nationale of internationale hof van beroep.

14.4.1 De periode waarbinnen een verzoek tot herziening kan worden ingesteld, verstrijkt 14 kalenderdagen na de publicatie van de *Definitieve Uitslag* van de betreffende *Wedstrijd*.

14.4.2 Bovendien, in het kader van een *FIA* kampioenschap, cup, trophy, challenge of serie, mag een verzoek tot herziening, in ieder geval, niet later dan 4 kalenderdagen voor de datum van de betreffende prijsuitreiking worden ingebracht.

14.5 Het recht van beroep tegen deze nieuwe beslissing, onverminderd artikel 12.2.4 van de *Code*, is voorbehouden aan de betrokken partij(en) in overeenstemming met artikel 15 van de *Code*.

14.6 Indien de eerste beslissing reeds onderwerp van beroep was voor het nationaal of internationale Hof van Beroep of successievelijk voor beide colleges, zal de zaak wettelijk aan hen worden voorgelegd voor een mogelijke herziening van hun eerdere beslissing.

14.7 Het internationale Hof van Beroep mag een zaak waarover zij heeft beslist oppakken, enerzijds op eigen initiatief of na een herzieningsverzoek aangedragen door de *FIA* president of door een van de betrokken partijen en/of door een partij die beïnvloed zijn door de eerdere uitspraak.

ARTIKEL 15 BEROEPEN

ARTIKEL 15.1 JURISDICTIE

Beroep binnen het raamwerk van een wedstrijd	Competent beroepscollege
15.1.1 Nationaal <i>Kampioenschap</i> , cup, trophy, challenge of serie (artikel 2.4.4 en 2.4.5)	Nationaal hof van beroep van de organiserende <i>ASN</i> (laatste instantie)
15.1.2 Wedstrijd verreden over het grondgebied van meerdere landen (artikel 7.1)	Nationale hof van beroep van de <i>ASN</i> dat verzocht tot registratie op de internationale sporting kalender

15.1.3 Zone Kampioenschap	Nationaal hof van beroep van de ASN van het land waar de beslissing is genomen.
15.1.4 Internationale serie	Nationale hof van beroep van de <i>Eigen ASN</i> van de internationale serie
15.1.5 FIA cup, trophy, challenge of serie	Nationale hof van beroep van de ASN van het land waar de beslissing is genomen.
15.1.6 FIA Kampioenschap of Wereld Cup	Internationale hof van beroep (in overeenstemming met de <i>FIA</i> Gerechtelijke en disciplinaire regels)

Het internationale hof van beroep heeft ook rechtsbevoegdheid over een beroep tegen een beslissing van een nationaal hof van beroep in overeenstemming met artikel 15.1.2 tot en met 15.1.5 van de *Code* (in overeenstemming met de *FIA* Gerechtelijke en disciplinaire regels).

15.1.7 Beroepen tegen het besluit van de *FIA* Anti Doping Disciplinair Comité alleen worden ingesteld bij het Court of Arbitrage for Sport.

ARTIKEL 15.2 NATIONAAL HOF VAN BEROEP

15.2.1 Elke ASN zal een bepaald aantal personen benoemen, die al dan niet lid van de betreffende ASN zijn, die tezamen het nationale Hof van Beroep vormen.

15.2.2 Geen van de leden van dit Hof van Beroep kan zitting hebben in een zaak, indien zij betrokken zijn geweest op een of andere manier als *Deelnemer*, *Rijder* of official in de overwogen *Wedstrijd*, of als zij hebben deelgenomen aan een eerdere beslissing over of betrokken zijn geweest bij, direct of indirect, in de te behandelen zaak.

ARTIKEL 15.3 BEROEPSPROCEDURE VOOR HET NATIONALE HOF VAN BEROEP

15.3.1 *Deelnemers*, ongeacht hun nationaliteit, hebben het recht beroep in te stellen tegen uitspraken of andere door de sportcommissarissen genomen beslissingen bij de ASN van het land waarin die beslissingen zijn genomen, of, indien van toepassing:

- de Eigen ASN van de internationale series; of
- de ASN die het *Nationale Kampioenschap* organiseert indien de *Wedstrijd* wordt georganiseerd in overeenstemming met artikel 2.4.4.c of 2.4.4.e van de *Code*.

15.3.2.a Zij moeten echter op straffe van verlies van het beroepsrecht, hun intentie tot beroep schriftelijk kenbaar maken bij de sportcommissarissen binnen één uur na de publicatie van de beslissing.

15.3.2.b In het geval van een beslissing volgens artikel 11.9.3.t of 14.1 hierboven of in omstandigheden waar de sportcommissarissen het onmogelijk beschouwen om de tijdlimiet van één uur na te komen, mogen zij een andere tijdlimiet vaststellen voor het kenbaar maken van de intentie van beroep. Deze tijdlimiet wordt dan schriftelijk vastgelegd in hun beslissing en mag niet langer zijn dan 24 uur na de publicatie van de beslissing. De tijdlimiet voor het instellen van beroep bij een ASN en de betaling van de beroepswaarborgsom wordt dienovereenkomstig uitgesteld.

15.3.3 Het recht beroep aan te tekenen bij een ASN verloopt 96 uur vanaf het moment dat de sportcommissarissen op de hoogte zijn van de intentie van beroep, onder de voorwaarde dat de intentie tot beroep schriftelijk is gemeld aan de sportcommissarissen van dat evenement binnen één uur na de publicatie van de beslissing.

15.3.4 Dit beroep mag worden ingebracht door elk elektronische vorm van communicatie met ontvangstbevestiging. Bevestiging door een brief van dezelfde datum is noodzakelijk.

15.3.5 De ASN moet zijn beslissing geven binnen een maximum van 30 dagen.

15.3.6 Alle betrokken partijen zullen op adequate wijze op de hoogte gesteld worden van de behandeling voor een beroep. Zij hebben het recht getuigen op te roepen, maar hun afwezigheid bij een behandeling zal de procesgang niet onderbreken.

ARTIKEL 15.4 VORM VAN BEROEP VOOR HET NATIONALE HOF VAN BEROEP

15.4.1 Elke aankondiging tot beroep bij een ASN moet schriftelijk gebeuren en ondertekend zijn door de appellant of zijn wettelijke vertegenwoordiger.

15.4.2 Een beroepswaarborgsom is verschuldigd direct nadat de intentie tot beroep bij de sportcommissarissen bekendgemaakt wordt en blijft verschuldigd zelfs als betrokkene de aangegeven intentie tot beroep niet doorzet. De hoogte van de beroepswaarborgsom wordt jaarlijks bepaald door de ASN van het land waar de beslissing is genomen of, indien van toepassing:

- de Eigen ASN van de internationale series; of
- de ASN die het *Nationale Kampioenschap* organiseert indien de *Wedstrijd* wordt georganiseerd in overeenstemming met artikel 2.4.4.c of 2.4.4.e van de *Code*.

15.4.3 Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 15.3.2.b hierboven, de (beroeps)waarborgsom moet betaald worden binnen 96 uur tellend vanaf het moment waarop de sportcommissarissen op de hoogte gebracht zijn van de intentie tot een beroep. Indien niet, zal de *Licentie* van de appellant automatisch geschorst worden totdat de betaling is gedaan.

15.4.4 Indien een beroep is verworpen of na indiening is teruggetrokken dan zal geen enkel deel van de beroepswaarborgsom worden terugbetaald.

15.4.5 Wordt het beroep deels terecht bevonden dan kan een deel van de waarborgsom worden terugbetaald en geheel indien het beroep wordt bevestigd.

15.4.6 Bovendien, als is bewezen dat de auteur van het beroep te kwader trouw heeft gehandeld, kan de ASN één van de in deze *Code* voorziene straffen opleggen.

ARTIKEL 15.5 UITSpraak VAN HET NATIONAAL HOF VAN BEROEP

15.5.1 Het nationaal Hof van Beroep kan beslissen over het al dan niet annuleren van een straf, alsook indien noodzakelijk over het vermindering of uitbreiding van een straf, maar ze kan nooit beslissen dat een *Wedstrijd* moet worden overgereden.

15.5.2 Uitspraken van het nationaal Hof van Beroep moeten worden onderbouwd.

ARTIKEL 15.6 KOSTEN

15.6.1 Bij de beslissing over de beroepen die bij hen zijn ingediend zal het nationale Hof van Beroep in overeenstemming met de uitspraak, het bedrag van de kosten vaststellen. Deze kosten zullen door de secretariaten worden berekend op basis van de onkosten van voorbereiding van de zaak en de zitting van het Hof.

15.6.2 De kosten zullen alleen worden gevormd door deze uitgaven, met uitsluiting van door de betrokkenen gemaakte onkosten of de kosten van verdediging.

ARTIKEL 15.7 PUBLICATIE VAN DE UITSpraak

15.7.1 De *FIA*, of elke ASN, heeft het recht de uitspraak op het beroep te (laten) publiceren inclusief de namen van de betrokken partijen.

15.7.2 Onverminderd enig recht van beroep zullen genoemde personen waaraan gerefereerd wordt in de kennisgevingen geen recht hebben actie te ondernemen tegen de *FIA* of de betrokken ASN of tegen een persoon die genoemde kennisgeving publiceerde.

ARTIKEL 15.8

Om twijfel te voorkomen; niets in de *Code* verhindert enige partij om welke actie dan ook te ondernemen die hij/zij rechtens heeft bij een rechtbank of tribunaal, echter altijd rekening houdend met eventuele verplichtingen die betrokken partij reeds elders heeft geaccepteerd om andere oplossingen of alternatieve conflict bemiddelende mechanismen als eerste te gebruiken.

ARTIKEL 16 REGELS VOOR WEDSTRIJDNUMMER EN RECLAME OP AUTO'S

ARTIKEL 16.1

Tenzij anders gespecificeerd, zullen de cijfers voor de *Wedstrijdnummers* zwart zijn op een witte rechthoekige achtergrond. Voor licht gekleurde *Auto's* moet er een zwarte lijn van 5 cm dikte om de witte rechthoekige achtergrond zijn.

ARTIKEL 16.2

Tenzij anders gespecificeerd, zullen de cijfers van een klassiek type zijn als hieronder aangegeven:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

ARTIKEL 16.3

Tenzij anders gespecificeerd, zullen de *Wedstrijdnummers* op elke *Auto* op de volgende plaatsen worden aangebracht:

16.3.1 Op de voordeuren of ter hoogte van de bestuurderszitplaats aan beide zijden van de *Auto*.

16.3.2 Op de neus of motorkap van de *Auto*, van voren leesbaar.

16.3.3 Voor éénzitters

16.3.3.a De minimum hoogte van de cijfers moet 23 cm zijn met een breedte van 4 cm.

16.3.3.b De witte achtergrond moet tenminste 45 cm breed zijn en 33 cm hoog.

16.3.4 Op alle overige *Auto's*

16.3.4.a De minimum hoogte van de cijfers moet 28 cm zijn met een breedte van 5 cm.

16.3.4.b De witte achtergrond moet tenminste 50 cm breed zijn en 38 cm hoog.

16.3.5 Op geen enkel punt mag de afstand tussen de rand van de figuren en de rand van de achtergrond minder zijn dan 5 cm.

ARTIKEL 16.4

16.4.1 Op beide voorschermen moet een afbeelding van de nationale vlag(en) van de Rijder(s) en de na(a)m(en) van deze laatste worden weergegeven.

16.4.2 De minimum hoogte van zowel vlag(en) als na(a)m(en) is 4 cm.

ARTIKEL 16.5

16.5.1 Boven of onder de witte achtergrond is een strook van 12 cm hoogte en ter breedte van de witte achtergrond ter beschikking van de *Organisatoren* die dit mogen gebruiken voor reclamedoelinden.

16.5.2 Op *Auto's* waarop deze strook niet beschikbaar is (sommige éénzitters bijvoorbeeld) moet de *Deelnemer* een ruimte vrij houden van reclame van een gelijkwaardige oppervlakte in de onmiddellijke nabijheid van de witte achtergrond.

16.5.3 Behalve als een ASN anders beslist, is reclame op de overige delen van de carrosserie vrij.

ARTIKEL 16.6

Noch het wedstrijdnummer, noch de reclame mag buiten de carrosserie uitsteken.

ARTIKEL 16.7

Op de voorruit en ramen mag geen reclame worden aangebracht, met uitzondering van een strook van maximaal 10 cm op het bovenste gedeelte van de voorruit en, er van uitgaande dat het niet van invloed is op het zicht van de *Rijder*, een strook van 8 cm hoogte op de achterruit.

ARTIKEL 16.8

Het reglement betreffende de reclame en de *Wedstrijdnummers* welke op historische *Auto's* kunnen voorkomen zijn gedefinieerd in *Appendix K*.

ARTIKEL 17 COMMERCIELE VRAAG VERBODEN MET DE AUTOSPORT

ARTIKEL 17.1

Zonder schriftelijke toestemming van de *FIA* vooraf, mag geen *Organisator* of groep *Organisatoren* waarvan de *Wedstrijd(en)* onderdeel uitmaakt/uitmaken van een *FIA Kampioenschap*, cup, trophy challenge of serie indiceren dat genoemd kampioenschap, cup, trophy, challenge of serie wordt gesubsidieerd of financieel ondersteund, direct of indirect, door een commercieel bedrijf of organisatie.

ARTIKEL 17.2

Het recht de naam van een commercieel bedrijf, organisatie of merk te verbinden aan een *FIA Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of serie is exclusief gereserveerd voor de *FIA*.

ARTIKEL 18 STABILISERING VAN *FIA* BESLUITEN

ARTIKEL 18.1 PUBLICATIE VAN DE KALENDER VAN *FIA KAMPIOENSCHAP-PEN, CUPS, TROPHIES, CHALLENGES OF SERIES*

18.1.1 De lijst van de *FIA Kampioenschappen*, cups, trophies, challenges of series en de *Wedstrijden*, die deze omvatten, wordt ieder jaar niet later dan 15 oktober gepubliceerd.

18.1.2 Iedere *Wedstrijd*, dat van de kalender wordt afgehaald, verliest zijn internationale status voor het betreffende jaar.

ARTIKEL 18.2 WIJZIGINGEN IN REGELGEVING

De *FIA* mag reglementen wijzigen als dit nodig lijkt. Dergelijke wijzigingen worden gepubliceerd en worden van kracht met de volgende voorzieningen.

18.2.1 Veiligheid

Wijzigingen, die de *FIA* uit veiligheidsoverwegingen aanbrengt, mogen zonder aanzegging of vertraging worden toegepast.

18.2.2 Technisch ontwerp van de *Auto*

Wijzigingen van de technische reglementen, *Appendix J* of *Appendix K*, aangenomen door de *FIA*, zullen uiterlijk 30 juni van elk jaar gepubliceerd en niet eerder dan 1 januari van het op de publicatie volgende jaar van kracht worden, tenzij de *FIA* in aanmerking neemt, dat de betreffende wijzigingen een wezenlijke invloed op het technische ontwerp van de *Auto* en/of de prestatie van de *Auto's* onderling hebben, in welk geval zij niet eerder dan 1 januari van het 2^e jaar volgend op de publicatie van kracht worden.

18.2.3 Sportieve en andere reglementen

18.2.3.a Veranderingen van de sportieve reglementen en alle reglementen, behalve de hierboven genoemde, worden uiterlijk 20 dagen voor de openingsdatum voor inschrijvingsfaciliteiten voor het betreffende *Kampioenschap*, cup, trophy challenge of serie gepubliceerd, echter niet later dan 15 december van elk jaar.

18.2.3.b Dergelijke wijzigingen kunnen niet worden toegepast vóór 1 januari van het op de publicatie volgend jaar, behalve indien de *FIA* overweegt, dat de betreffende wijzigingen aanmerkelijk een wezenlijke invloed op het technische ontwerp van de *Auto* en/of het evenwicht van de prestaties tussen de *Auto's* hebben, in dit geval worden zij niet eerder dan 1 januari van het 2^e jaar volgend op de publicatie van kracht.

18.2.4 Kortere aankondigingsperioden dan hierboven genoemd mogen worden toegepast, indien ervoor gezorgd wordt, dat er unanieme overeenstemming van alle betrokken *Deelnemers*, op de juiste wijze ingeschreven voor het *Kampioenschap*, cup, trophy, challenge of series, is verkregen.

ARTIKEL 18.3

Publicatie van de kalender van *FIA Kampioenschappen*, cups, trophies, challenges of series en de wijzigingen op de bovengenoemde reglementen worden officieel en van toepassing zodra zij zijn geplaatst op de internetsite www.fia.com en/of gepubliceerd in het *FIA Official Motor Sport Bulletin*.

ARTIKEL 19 TOEPASSING VAN DE CODE

ARTIKEL 19.1 NATIONALE INTERPRETATIE VAN DE REGLEMENTEN

Elke ASN kan beslissingen nemen over zaken op haar grondgebied en over de interpretatie van de *Code* en haar eigen nationale reglementen, met in

achtnaam van de beroepsmogelijkheden zoals uiteengezet in artikel 15.1 van de *Code*, er vanuitgaande dat deze interpretaties niet in tegenspraak zijn met een interpretatie of verklaring die al door de *FIA* is gegeven.

ARTIKEL 19.2 WIJZIGINGEN VAN DE CODE

De *FIA* behoudt zich het recht voor op elk ogenblik wijzigingen aan te brengen in deze *Code* en periodiek haar *Appendices* (bijlagen) te herzien.

ARTIKEL 19.3 OPMERKINGEN

Elke door deze *Code* noodzakelijke communicatie van een *ASN* naar de *FIA*, moet worden gezonden aan het hoofdkantoor van de *FIA* of een ander adres dat van tijd tot tijd bekend kan worden gemaakt.

ARTIKEL 19.4 INTERNATIONALE INTERPRETATIE VAN DE CODE

19.4.1 De *Code* is opgesteld in de Franse en Engelse taal. Het mag in andere talen worden gepubliceerd.

19.4.2 In geval van verschil in interpretatie zal bij de *FIA* of bij het internationaal Hof van Beroep alleen de Franse tekst gelden als de officiële tekst.

ARTIKEL 20 DEFINITIES

De volgende definities zullen worden gebruikt in de *Code*, in alle nationale reglementen en appendixes (bijlagen), in alle *Bijzondere Reglementen* en voor algemeen gebruik.

Absoluut wereldrecord (Absolute World Record): Een *Record* door de *FIA* erkend als beste prestatie voor een erkende afstand of tijd, gerealiseerd door een *Auto* ongeacht de categorie, klasse, of groep.

Absoluut Wereldsnelheidsrecord (Outright World Record): Een *Record* erkend door de *FIA* als het beste resultaat over een kilometer of mijl met vliegende start behaald met een *Auto*, geen rekening houdend met de klasse of groep van de *Auto*.

Appendix: appendix van de *Code*

ASN (Autorité Sportive Nationale / National Sporting Authority): Nationale Club, associatie of federatie erkend door de *FIA* als enige houder van de sportautoriteit in een land, in overeenstemming met artikel 3.3 van de *FIA* Statuten. Een *ASN*, zoals aangeduid in de *Code*, kan ook een ACN (Automobile Club National / National Automobile Club) zoals gedefinieerd in artikel 3.1 van de *FIA* Statuten.

Auto (Automobile): Een door eigen middelen aangedreven voertuig rijdend op minstens vier, niet in één lijn liggende, wielen die steeds in contact zijn met de grond (of ijs), waarvan minstens twee wielen gebruikt worden voor besturing en twee wielen voor aandrijvingen; de aandrijving en besturing worden constant en alleen gecontroleerd door de *Rijder* aan boord van het voertuig (andere termen inclusief maar niet beperkt tot auto, truck en kart mogen door elkaar worden gebruikt met *Auto*, afhankelijk van de type competitie/*Wedstrijd*).

Baja Cross-Country Rally: Cross-country rally die gereden moet worden in één dag (maximum afstand afgelegd: 600 km) of twee dagen (maximum afstand afgelegd: 1000 km met een rustperiode van minimaal 8 uur en maximaal 20 uur tussen de twee etappes). Een Super Special Stage kan worden georganiseerd op een extra dag. De minimale gemiddelde afstand van de geselecteerde secties is 300 km. Geen geselecteerde sectie mag meer dan 800 km zijn.

Besloten wedstrijd (Closed competition): Een Nationale *Wedstrijd* kan “besloten” worden genoemd indien deze uitsluitend is voorbehouden aan leden van een club die *Licenties (Deelnemer of Rijder)* hebben, uitgegeven door de *ASN* van het desbetreffende land.

Bewijs van inschrijving voor het personeel van deelnemers ingeschreven in de FIA Wereldkampioenschappen: Bewijs van inschrijving uitgegeven door de *FIA* aan leden van de personele staf van een *Deelnemer* in de *FIA Wereldkampioenschappen* volgens de voorwaarden zoals omschreven in de *Code*.

Bijzondere Reglementen (Supplementary Regulations): Officieel document, uitgegeven door het *Organisatiecomité*, van een *Wedstrijd* met als doel de details van een *Wedstrijd* vast te leggen.

Circuit: Gesloten parcours (baan), met inbegrip van alle faciliteiten die hier integraal deel van uitmaken, die begint en eindigt op hetzelfde punt, speciaal gebouwd of aangepast voor autoracen. Een *Circuit* kan tijdelijk, semi-permanent of permanent zijn, afhankelijk van de aard van de installaties en beschikbaarheid voor wedstrijden.

Circuit race: Een *Wedstrijd* op een gesloten circuit tussen twee of meer *Auto's*, gelijktijdig rijdend over hetzelfde parcours (baan) waarbij de snelheid of de afgelegde afstand in een gegeven tijd de beslissende factor is.

Code: De *FIA Internationale Sporting Code (Code Sportif International)* en haar appendixes (bijlagen).

Controlelijn (Control line): De lijn waarop een *Auto* bij het passeren wordt geklokt.

Cilinderinhoud: Volume gegenereerd in een cilinder (of cilinders) door het op- en neerwaarts bewegen van de zuigers. Dit volume wordt uitgedrukt in kubieke centimeters, en voor alle berekeningen met betrekking tot de cilinderinhoud, zal het symbool Pi worden beschouwd al gelijkwaardig aan 3,1416.

Cross-Country Rally: Een *Wedstrijd* met een totale afstand van tussen 1200 en 3000 km. De lengte van iedere geselecteerde sectie mag niet meer dan 500 km zijn.

Deelnemer (Competitor): Persoon of rechtspersoon geaccepteerd voor een *Wedstrijd*, en noodzakelijk in het bezit van een *Inschrijfflicentie* uitgegeven door zijn *ASN*.

Demonstratie (Demonstration): Presentatie van de mogelijkheden van een of meerdere *Auto's*.

Definitief klassement (Final Classification): uitslag getekend door de sportcommissarissen en gepubliceerd na completering van de technische keuring en/of alle beslissingen van de sportcommissarissen (in geval van een beroep of aanvullende technische controles, kan een voorbehoud worden toegevoegd).

Diskwalificatie (Disqualification): Diskwalificatie betekent dat een persoon of personen niet verder mag / mogen deelnemen in een *Wedstrijd*. De Diskwalificatie mag voor een deel van de *Wedstrijd* (bijv. heat, finale, vrije training, kwalificatietraining, race, etc.), de hele *Wedstrijd* of meerdere *Wedstrijden* binnen hetzelfde *Evenement* naar goeddunken van de sportcommissarissen, en mag tijdens of na afloop van de *Wedstrijd* of deel van de *Wedstrijd* worden uitgesproken, te bepalen door de sportcommissarissen. De resultaten of tijden van de uitgesloten persoon zijn ongeldig.

Dragrace: Een acceleratiewedstrijd met staande start tussen twee *Auto's* over een recht en nauwkeurig afgemeten parcours (baan), waarbij het eerste *Auto* die de finishlijn (zonder straf) passeert de betere prestatie levert.

Eigen ASN (Parent ASN) (in relatie tot licentiehouder): *ASN* van het land waarvan de *Licentiehouder* de nationaliteit (het land van zijn/haar paspoort) heeft. In het geval van een *EU Professionele Deelnemer of Rijder*, mag de *Eigen ASN* ook de *ASN* van een Europese Unie land zijn, waar de licentiehouder een bonafide permanente inwoner is.

Eigen ASN (Parent ASN) (in relatie tot internationale series): De *ASN* die toestemming vroeg voor goedkeuring van de serie en, als er in de serie reglementen wordt verwezen naar haar nationale reglementen, verantwoordelijk is voor het aanmelden van deze nationale reglementen.

EU Professionele Deelnemer: Professionele *Deelnemer*, houder van een *Licentie* uitgegeven door elk EU land, of door vergelijkbare landen aangewezen als zodanig door de *FIA*. Binnen deze context is deze professionele *Deelnemer* iemand die verklaart aan de bevoegde autoriteiten dat het geld dat hij ontvangt via salaris of sponsoring voor deelname in motorsport en bewijs levert of zo'n verklaring in een acceptabele vorm voor de *ASN* die zijn *Licentie* uitgeeft, of wie anderszins de *FIA* overtuigt van zijn professionele status, inclusief door te refereren naar genoten voordelen, maar niet verplicht te worden verklaard aan de relevante autoriteiten.

EU Professionele Rijder: Professionele *Rijder*, houder van een *Licentie* uitgegeven door elk EU land, of door vergelijkbare landen aangewezen als zodanig door de *FIA*. Binnen deze context is deze professionele *Rijder* iemand die verklaart aan de bevoegde autoriteiten dat het geld dat hij ontvangt via salaris of sponsoring voor deelname in motorsport en bewijs levert of een dergelijk verklaring in een acceptabele vorm voor de *ASN* die zijn *Licentie* uitgeeft, of wie anderszins de *FIA* overtuigt van zijn professionele status, inclusief door te refereren naar genoten voordelen, maar niet verplicht te worden verklaard aan de relevante autoriteiten.

Evenement (Event): Een *Evenement* is samengesteld uit een of meerdere: *Wedstrijden, Parades, Demonstraties of Touring Assemblies*

FIA: De Fédération Internationale de l'Automobile

Finishlijn (Finish Line): Laatste *Controlelijn*, met of zonder tijdregistratie.

Force Majeure: Onvoorspelbare, niet te voorkomen en van buitenaf komende gebeurtenis.

Gereserveerde gebieden: gebieden waar een *Wedstrijd* plaats vindt. Zij omvatten, maar zijn niet beperkt tot:

- de route (*Course*),
- het *Circuit*,
- de paddock,
- het *Parc Fermé*,
- de service park of zones,
- de wachtparken,
- de pitstraat,
- de zones verboden voor publiek,
- de controle zone,
- de zone gereserveerd voor de media
- de tank zone.

Handicap: Methode vastgelegd in de Bijzondere Reglementen van de *Wedstrijd* met het doel zo veel mogelijk gelijke kansen voor de Deelnemers te scheppen.

Heuvelklim (Hill Climb): *Wedstrijd* waarin *Auto's* een individuele start nemen om dezelfde baan af te leggen eindigend met een *Finishlijn*, welke meestal op een hogere hoogte ligt dan de *Startlijn*. De tijd nodig voor het afleggen van de afstand tussen *Start-* en *Finishlijn* is de beslissende factor voor het bepalen van het klassement.

Inschrijving (Entry): Een inschrijving is een contract tussen de *Deelnemer* en de *Organisator* betreffende de deelname van de voornoemde *Deelnemer* in een bepaalde *Wedstrijd*. Het kan door beide partijen getekend worden of het resultaat zijn van een uitwisseling van correspondentie.

Internationaal kampioenschap: *Kampioenschap* gevormd enkel uit *Internationale Wedstrijden* en welke is georganiseerd door de *FIA* of door een ander lichaam met schriftelijke toestemming van de *FIA*.

Internationale Licentie: *Licentie* afgegeven door een *ASN* namens de *FIA* en die geldig is voor *Internationale wedstrijden* waarvoor dergelijke *Licentie* is vereist en die zijn vermeld in de internationale sportkalender.

Internationale wedstrijd: *Wedstrijd* die een standaard niveau van Internationale veiligheid teweeg brengt, volgens de voorschriften, die door de *FIA* zijn opgelegd in de huidige *Code* en haar *Appendices*.

Kampioenschap: Een kampioenschap kan bestaan uit een serie van *Evenementen* of een afzonderlijk *Evenement*.

Klasse (Classification): Groepering van *Auto's* volgens hun cilinderinhoud of door een andere wijze van onderscheid (zie *Appendix D* en *J*).

Licentie: Een registratiebewijs afgegeven aan een natuurlijk- of rechtspersoon (*Rijders*, *Deelnemers*, fabrikanten, teams, officials, *Organisatoren*, *Circuits* (banen), etc.) die, in welke hoedanigheid dan ook, wil deelhebben of deelnemen aan *Wedstrijden* die door deze *Code* worden geregeld.

Licentiehoudersregister: Door een *ASN* bijgehouden lijst van die personen aan wie deze *ASN* een *Deelnemers-* of *Rijderslicentie* heeft verstrekt.

Licentienummer: nummer dat jaarlijks door een *ASN* wordt toegewezen aan de *Deelnemer* of *Rijder* ingeschreven in haar register.

Marathon Cross-Country Rally: *Cross-Country Rally* met een totale afstand van ten minste 5000 km. De totale afstand van een sectie dient ten minste 3000 km te zijn.

Mijl en Kilometer: Voor het omrekenen van Engelse naar metrische maten, en vice versa, staat één *Mijl* gelijk aan 1,609344 *Kilometer*.

Nationaal Kampioenschap: *Kampioenschap* georganiseerd door een *ASN*, of door een ander lichaam met goedkeuring van de *ASN*.

Nationaal record: *Record* gevestigd of verbeterd in overeenstemming met de regels van een *ASN* op het eigen grondgebied of op dat van een andere *ASN* die daartoe vooraf toestemming gaf. Een *Nationaal Record* wordt een klasserecord als het resultaat is bereikt in een bepaalde klasse waarin de *Auto's* zijn ingedeeld of van een absoluut *Record* wanneer het gaat om de beste prestatie zonder rekening te houden met klassen.

Nationale wedstrijd: Elke *Wedstrijd* die niet voldoet aan elke van de eisen van een *Internationale Wedstrijd*.

Oefensessies (Trial): *Wedstrijd* bestaand uit een aantal testen van afstand of vaardigheid.

Officieel Programma: Een verplicht officieel document, opgesteld door het *Organisatiecomité* van een *Wedstrijd*, dat het publiek alle nodige informatie geeft over het wedstrijdverloop.

Organisator (Organiser): *ASN*, Automobiellclub of een andere gekwalificeerde sportgroep.

Organisatiecomité (Organising Committee): Een groep, goedgekeurd door de *ASN*, benoemd door de *Organisatoren* van een *Wedstrijd* die de nodige bevoegdheden hebben om een *Evenement* te organiseren en *Bijzondere Reglementen* toe te passen.

Organisatie Permit (Organising Permit): Document uitgegeven door de *ASN* die het organiseren van een *Wedstrijd* autoriseert.

Parade: Een presentatie van een groep *Auto's* rijdend met gematigde snelheid.

Parc Fermé: Plaats waar de *Deelnemers* verplicht zijn hun *Auto's* naar toe te brengen volgens de toepasselijke reglementen.

Participant: Een persoon die toegang heeft tot de *Gereserveerde gebieden*.

Passagier (Passenger): Persoon, anders dan de *Rijder*, vervoert in een *Auto* en die inclusief persoonlijke uitrusting niet minder dan 60 kg weegt.

Rally: Wegwedstrijden met een vastgestelde gemiddelde snelheid die geheel of gedeeltelijk op wegen open voor normaal verkeer worden verreden. Een *Rally* bestaat uit of een enkelvoudige route die gevolgd moet worden door alle *Deelnemers*, of uit verschillende routes die samenkomen op een vooraf vastgesteld verzamelpunt, en al dan niet gevolgd door een gezamenlijke route. De route kan één of meer klassementsproeven bevatten, dit zijn *Wedstrijden* gehouden op wegen gesloten voor normaal verkeer en welke gezamenlijk het algemeen klassement van de rally bepalen. De routes niet in gebruik als klassementsproef worden wegsecties genoemd. Snelheid mag nooit een factor vormen die de uitslag op deze wegvakken bepaalt. *Wedstrijden* waar gedeeltelijk gebruik gemaakt wordt van wegen open voor het normale verkeer, maar inclusief klassementsproeven op permanente of semi-permanente circuits voor meer dan 20% van de totale afstand van de rally, moeten worden beschouwd als snelheidswedstrijden.

Record (ook snelheidsRecord op land): Beste resultaat behaalt onder bepaalde condities zoals voorgeschreven in de *Code*.

Recordpoging: Poging tot het breken van een *nationaal record*, *Wereldrecord*, *Absoluut Wereldrecord* of *absoluut wereldrecord*, in overeenstemming met de *Code*.

Rijder (Driver): Bestuurder van een *Auto* tijdens wat voor *Wedstrijd* dan ook en die noodzakelijk in het bezit is van een rijderlicentie, afgegeven door zijn *Eigen ASN*.

Ronderecord: de snelste tijd gerealiseerd in een enkele ronde tijdens een race.

Route (Course): Route die gevolgd moet worden door de Deelnemers.

Schorsing (Suspension): Een natuurlijk- of rechtspersoon zal zijn geschorst wanneer er voor een bepaalde periode een verbod is voor degene die het betreft tot deelname aan elke *Wedstrijd* op zowel het grondgebied van de *ASN* die de schorsing uitsprak of in ieder ander land die de autoriteit van de *FIA* erkent.

Slalom (ook wel Gymkhana, Motorkhana of soortgelijke betekenissen genoemd): competitie gehouden op gesloten baan, waarbij één auto tegelijkertijd door vooraf opgestelde obstakels rijdt en waarbij bekwaamheid en de bereikte tijd de bepalende factoren zijn.

Speciale auto's (Special Automobiles): Voertuigen op ten minste vier wielen, die worden voortbewogen op een andere wijze dan door de wielen.

Speedway: Permanent *Circuit*, met niet meer dan 4 bochten, die allen dezelfde kant op draaien.

Start: Het moment waarop het sein tot vertrek wordt gegeven aan een *Deelnemer* of aan een groep *Deelnemers* die gelijktijdig starten.

Startlijn: De eerste *Controlelijn*, met of zonder tijdregistratie.

Super Licentie: Een *Licentie*, aangemaakt en uitgegeven door de FIA aan die kandidaten die deze aanvragen, vooropgesteld dat deze reeds een nationale *Licentie* bezitten in overeenstemming met de *Appendix L* en is verplicht voor bepaalde *internationale FIA Kampioenschappen* onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de reglementen.

Test: Een gereguleerde *Wedstrijd* waarin elke *Deelnemer* zelf het moment van uitvoering mag kiezen binnen een door het reglement vastgestelde periode.

Toertochten (Touring Assembly): Autosportactiviteiten georganiseerd met als enige doel het samenbrengen van *Participants (deelnemers)* op een vooraf bepaald punt.

Uitsluiting (Exclusion): Een natuurlijk- of rechtspersoon zal worden uitgesloten wanneer deze een definitief verbod heeft tot deelname aan welke *Wedstrijd* dan ook. Het maakt iedere voorafgaande *Inschrijving* gedaan door de uitgesloten persoon ongeldig en de inschrijfgelden zullen verbeurd worden verklaard.

Voorlopig klassement (Provisional Classification): resultaten gepubliceerd aan het einde van de betreffende sessie of *Wedstrijd*. Deze uitslag mag worden aangepast door een beslissing van de sportcommissarissen.

Wereldrecord: Beste prestatie bereikt in een bepaalde klasse of groep. Er zijn *Wereldrecords* voor *Auto's* en *Speciale Auto's*.

Wedstrijd (Competition): Enkele autosportactiviteit met zijn eigen resultaat. Het mag manches (heat(s)) en een finale, vrije training, kwalificatiesessies en resultaten van verschillende categorieën of zijn verdeeld in soortgelijke wijze, maar moet afgerond zijn aan het einde van het *Evenement*. De volgende worden beschouwd als een *Wedstrijd*: *Circuitraces*, *Rally's*, *Cross-Country Rally's*, *Drag races*, *Heuvelklims*, *Recordpoging*, *Testen*, *Oefensessies*, *driften*, *Slalom* en andere vormen van *Wedstrijden* naar keuze van de FIA.

2. Reglement vlagsignalen

XV. REGLEMENT VLASSIGNALEN

(Artikel 1 t/m 4 zijn een uittreksel van Annexe H art. 2.5, de officiële Engelse tekst is bindend. Artikel 5 bevat de uitzonderingen per sectie bij wedstrijden in Nederland)

1. ALGEMEEN

Voor de baanbeveiliging moeten de wedstrijdleider (of zijn assistent) en de baanposten zich voornamelijk bedienen van signalen om bij te dragen aan de veiligheid van de rijders en ter handhaving van de reglementen.

Signalen worden overdag gegeven d.m.v. verschillend gekleurde vlaggen, die mogen worden aangevuld of vervangen door lichten.

Zwart en witte signaalborden van gelijke afmetingen als de vlaggen mogen ook gebruikt worden voor bepaalde signalen: deze dienen duidelijk gespecificeerd te zijn in het Bijzonder reglement van de betreffende competitie. 's Nachts mogen de vlaggen vervangen worden door lichten en reflecterende panelen, maar aan alle rijders moet een dergelijke maatregel van tevoren in de rijdersbriefing bekend worden gemaakt. Gele lichten zijn op iedere post verplicht voor alle evenementen die gedurende de nacht worden gehouden.

Als meerdere manieren van signaleren worden gebruikt, zal in het Bijzonder reglement aangegeven moeten worden welke signalen leidend zijn.

De start dient gecontroleerd te worden vanaf een positie dicht bij de startlijn, waar vandaan de starter de complete startopstelling tussen de vangrails kan zien en die zichtbaar dient te zijn voor alle rijders, in open en gesloten auto's. De positie dient bescherming te bieden tegen onderdelen die uit de richting van de startopstelling komen.

Voor verdere specificaties van de vlagsignalen, zie Annexe H art. 2.5.2.

Voor verdere specificaties van de lichtsignalen, zie Annexe H art. 2.5.3.

2. VLAGGEN GEBRUIKT DOOR DE WEDSTRIJDELEIDER OF ZIJN ASSISTENT

Nationale vlag: Deze vlag kan worden gebruikt om de race te starten. Het startsignaal moet worden gegeven door het naar beneden bewegen van de vlag, die voor evenementen met een staande start, pas boven het hoofd geheven mag worden nadat alle wagens stilstaan en in geen geval langer dan 10 seconden. De start kan ook gegeven worden door middel van lichten (zie Annexe H artikel 2.5.6).

Rode vlag: Deze vlag wordt bewogen gegeven bij de start/finishlijn, wanneer er is besloten om een training of race te stoppen. Tegelijkertijd tonen ook alle baanposten een bewogen rode vlag. Als de rode vlag is getoond:

1. tijdens de training: dienen alle auto's onmiddellijk de snelheid te verlagen en langzaam door te rijden naar hun pits.
2. Tijdens de race: dienen alle auto's onmiddellijk de snelheid te verlagen en langzaam door te rijden naar de rode vlaglijn.
3. Inhalen is verboden en rijders moeten er rekening mee houden dat er race- en servicevoertuigen op de baan kunnen rijden, de baan kan volledig geblokkeerd zijn als gevolg van een ongeval en door weerscondities kan de baan onberijdbaar op racesnelheid zijn geworden.
4. Als de race is gestopt, worden rijders er aan herinnerd dat te snel rijden zinloos is, omdat:
 - De uitslag van de race of de volgorde van de herstart wordt bepaald op een moment vóór het geven van de rode vlag en volgens de reglementen van het evenement.
 - De uitgang van de pitstraat gesloten is.

Alle auto's dienen op volgorde te stoppen voor de rode vlag lijn totdat ze geïnformeerd worden of de race wordt hervat of beëindigd en de betreffende aanwijzingen van de officials krijgen in overeenstemming met de reglementen.

De rode vlag mag ook door de wedstrijdleider gebruikt worden om het circuit te sluiten.

Zwart/wit geblokte vlag: Deze vlag wordt bewogen gegeven en geeft het einde van een training of de race aan.

Zwarte vlag: Deze vlag wordt gebruikt om de betrokken rijder te informeren dat hij bij de eerstvolgende doorkomst de pitstraat in moet rijden en

moet stoppen bij zijn pits of op de in de bijzondere of kampioenschapsreglementen aangegeven plaats. Indien een rijder om welke reden dan ook nalaat om hieraan te voldoen, zal deze vlag niet langer dan gedurende vier opeenvolgende ronden worden getoond.

De beslissing om deze vlag te tonen berust uitsluitend bij de Sportcommissarissen en het betrokken team zal onmiddellijk op de hoogte worden gesteld van de beslissing.

Zwarte vlag met oranje schijf: De vlag zal wordt gebruikt om aan de betrokken rijder te informeren dat zijn wagen mechanische problemen heeft, die mogelijk gevaar voor hemzelf of anderen kunnen opleveren, en betekent dat hij bij de eerstvolgende doorkomst moet stoppen bij zijn pits. Wanneer het mechanische probleem vervolgens in zijn pit is verholpen tot tevredenheid van het Hoofd van de Technische Commissie, mag de wagen de race hervatten.

Zwart en witte vlag, diagonaal verdeeld: Deze vlag wordt slechts eenmaal getoond en is een waarschuwing aan de betrokken rijder, dat er melding is gemaakt dat hij zich schuldig heeft gemaakt aan onsportief gedrag.

Deze laatste drie vlaggen worden onbewogen getoond, samen met het wagennummer van de rijder, voor wie het bedoelde vlagsignaal bestemd is. De vlag en nummer mogen gecombineerd worden in een enkel bord.

Deze vlaggen mogen ook getoond worden op andere plaatsen dan de start/finishlijn, indien de wedstrijdleider dit noodzakelijk acht.

Gewoonlijk berust de beslissing om de twee laatstgenoemde vlaggen te tonen bij de wedstrijdleider. De beslissing kan echter ook worden genomen door de sportcommissarissen, indien dit is aangegeven in de bijzondere of kampioenschapsreglementen. Het betrokken team zal onmiddellijk van de beslissing op de hoogte worden gesteld.

Lichtsignalen van de wedstrijdleider

Lichten of verlichte borden mogen worden gebruikt om de bovengenoemde signalen visueel te vervangen, wat in de Bijzondere reglementen van de competitie moet zijn opgenomen.

Als het signaal tot het stoppen van de race wordt gegeven met een rode lamp of bord, zal dit volledig onder het gezag van de wedstrijdleider moeten gebeuren.

3. VLAGGEN GEBRUIKT OP DE BAANPOSTEN

Rode vlag: deze wordt uitsluitend in opdracht van de wedstrijdleider getoond, wanneer het noodzakelijk wordt om een training of race voortijdig te stoppen.

Gele vlag: dit is een aanduiding van gevaar. De gele vlag wordt op twee manieren aan de rijders getoond, die respectievelijk de volgende betekenissen hebben:

Enkel bewogen: snelheid verminderen; niet inhalen; wees erop voorbereid om van richting te veranderen. Er is een gevaarlijke situatie naast of deels op de baan. Het moet duidelijk zijn dat een rijder snelheid heeft vermindert; een rijder wordt verwacht eerder te hebben geremd en/of een waarneembaar verminderde snelheid in die sector te hebben.

Dubbel bewogen: snelheid aanzienlijk minderen; niet inhalen; wees erop voorbereid om van richting te veranderen of te stoppen. Er is een gevaarlijke situatie, waardoor de baan geheel of gedeeltelijk geblokkeerd is en/of baancommissarissen werken op of naast de baan. Tijdens vrije training en kwalificatie moet het duidelijk zijn dat een rijder geen poging gedaan heeft een zinvolle rondetijd te zetten; een rijder zal die ronde moeten afbreken (wat niet betekent dat de rijder de pitstraat in moet want de baan kan vrij zijn de volgende ronde).

De gele vlag(gen) wordt (worden) gewoonlijk alleen getoond op de baanpost direct vóór de gevaarsituatie.

In bepaalde gevallen kan de wedstrijdleider echter bepalen dat de vlag(-gen) op meer dan één baanpost vóór de gevaarsituatie wordt (worden) getoond.

Inhalen is verboden tussen de eerste gele vlag en de groene vlag die getoond wordt na de gevaarsituatie.

In de pitstraat worden geen gele vlaggen getoond, tenzij er sprake is van een ongeval, waarvan de rijders op de hoogte gebracht moeten worden. De wedstrijdleider of de race director mogen een snelheidsbeperking opleggen op de gehele baan of elke sectie van de baan als dubbel bewogen

gele vlaggen worden getoond tijdens training, kwalificatie of wedstrijden.

- Wanneer één snelheidsbeperking is afgekondigd op de gehele baan, zal dit worden aangegeven met een enkele gele vlag en een bord met de tekst **FCY (Full Course Yellow)**. Indien noodzakelijk, zullen dubbel bewogen gele vlaggen blijven gezwaaid bij de baanpost voorafgaand aan het incident.
- Bij wedstrijden waar een variabele snelheidsbeperking kan worden afgekondigd op de gehele baan, zal dit worden aangegeven met een enkele gele vlag en een bord met de tekst **VSC (Virtual Safety Car)**. Indien noodzakelijk, zullen dubbel bewogen gele vlaggen blijven gezwaaid bij de baanpost voorafgaand aan het incident.
- Bij races waarbij een snelheidsbeperking kan worden afgekondigd voor een deel van de baan, zal het begin en einde van de sectie duidelijk worden aangegeven aan de zijkant van de baan met een dubbel bewogen gele vlag en een bord met de tekst **SLOW** (betekend: "slow down"). Zij zullen op elke baanpost in die sectie getoond worden. Een enkel bewogen gele vlag zal worden getoond op de baanpost voorafgaand aan de SLOW situatie.

In alle gevallen zal het einde van de snelheidsbeperking worden aangegeven door een groene vlag bij de volgende baanpost of op elke baanpost waar dat nodig is. De sportieve reglementen van de races of kampioenschappen zullen de toepassing van deze signalen moeten aangeven.

Gele vlag met rode strepen: Deze vlag wordt onbewogen getoond om de rijders te informeren dat er sprake is van verminderde grip als gevolg van olie of water op de baan in het baanvak na de vlag. Deze vlag wordt gedurende tenminste (afhankelijk van de omstandigheden) vier ronden getoond, tenzij de gladheid van het wegdek al eerder is verdwenen. Het is niet nodig dat op de baanpost na het baanvak waar deze vlag wordt getoond, een groene vlag wordt getoond.

Blauwe vlag: deze wordt gewoonlijk bewogen gegeven, als aanduiding voor een rijder dat hij op het punt staat om te worden ingehaald. Deze vlag heeft verschillende betekenissen tijdens de training en de race.

Te allen tijde: aan een rijder die de pits verlaat wordt een onbewogen blauwe vlag getoond, indien er op de baan andere wagens naderen.

Tijdens de training: een snellere wagen is vlak achter je, die op het punt staat om je in te halen.

Tijdens de race: de vlag wordt gewoonlijk getoond aan een wagen, die op het punt staat om op een volle ronde achterstand te worden gezet, als de rijder blijkbaar geen goed gebruik maakt van zijn achteruitkijkspiegels. Wanneer de vlag wordt getoond, moet de betrokken rijder de hem volgende wagen de gelegenheid geven om hem bij de eerste de beste mogelijkheid te passeren.

Witte vlag: deze vlag wordt gezwaaid en wordt gebruikt om aan de rijder aan te geven dat er zich een veel langzamer voertuig bevindt in het baanvak volgend op de baanpost waar de vlag wordt getoond.

Groene vlag: deze wordt gebruikt om aan te geven dat de baan vrij is en wordt bewogen gegeven op de baanpost onmiddellijk na een ongeval dat het gebruik van één of meer gele vlaggen nodig maakte.

Deze vlag kan, als de wedstrijdleader dat nodig acht, ook worden gebruikt om de start van een warm-up ronde of de start van een training aan te geven.

4. ANDERE SIGNALLEN

Bijzonderheden betreffende Karting (CIK General Regulations art. 2.15)

Blauw/rode vlag (diagonaal gescheiden): de rijder moet stoppen voordat hij op een ronde wordt gezet of als hij op een ronde is gezet. Deze vlag mag alleen gebruikt worden als het wordt genoemd in de sportieve of bijzondere reglementen van het kampioenschap.

5. BIJZONDERHEDEN PER SECTIE

Bijzonderheden betreffende Karting

Groen/gele chevrons: start afgebroken, opnieuw formeren.

Rode vlag: Alle rijders zijn verplicht om onmiddellijk vaart te minderen en langzaam naar een door de WL aangegeven plaats te rijden.

De rijders dienen hierbij de uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig te stoppen.

De rijders dienen te allen tijde de aanwijzingen van de officials op te volgen.

Zwarte vlag met Oranje schijf (Onbewogen getoond met kartnummer):

De rijder moet bij de eerstvolgende doorkomst stoppen op een door een official aangegeven plaats of reparatie zone.

Na 2 x negeren van de materiaalvlag volgt een zwarte vlag.

Verklaring lichtsignalen:

- geel licht: gelijke betekenis als gele vlag
- groen licht: gelijke betekenis als groene vlag
- rood licht: gelijke betekenis als rode vlag

De volgende vlaggen kunnen ook aangegeven worden door middel van een bord:

a. zwart (met nummer)

b. zwart met oranje schijf (met nummer)

c. zwart/wit diagonaal (met nummer)

Bijzonderheden betreffende Autorensport

Paarse vlag / Code 60

Alleen inzetbaar bij breedtesport autorace-evenementen zoals Zomeravond Competitie, Endurance wedstrijden en het Winter Endurance Kampioenschap of indien dit in de Bijzondere Reglementen van het evenement is aangegeven.

Indien het noodzakelijk is een race te neutraliseren geeft de wedstrijdleader op de start/finishlijn de bewogen paarse vlag en tonen de baanposten eveneens de bewogen paarse vlag. Wanneer alle rijders de 60-km snelheid hebben bereikt, kunnen de baanposten de code 60-vlag stil houden.

Alle rijders zijn verplicht om onmiddellijk snelheid te minderen door het gas los te laten (remmen wordt afgeraden) en hun snelheid terug te brengen tot 60 km per uur. Inhalen is niet toegestaan tenzij het een deelnemer betreft die mogelijk ten gevolge van mechanische of andere problemen zeer duidelijk langzamer dan 60 km per uur rijdt. Inhalen in de baanvakken waar de gele vlag wordt getoond blijft te allen tijde verboden. Tijdens de Code 60 periode volgt na een gele vlag geen groene vlag.

De (maximum) snelheid van 60 km per uur dient onverminderd te worden aangehouden tot het moment dat de paarse vlaggen op start/finish en de baanposten (gelijktijdig) worden ingetrokken. Vanaf het moment dat de paarse vlag wordt ingetrokken wordt op start/finish en op alle baanposten de groene vlag getoond, tot het veld op racesnelheid is terug gekeerd.

Zodra de groene vlag wordt getoond, is de race hervat, d.w.z. dat er stond op racesnelheid kan worden verder gereden en inhalen weer is toegestaan. Het is daarbij voldoende om de groene vlag in het zicht te hebben en dus niet nodig om te wachten met het opvoeren van de snelheid en/of inhalen totdat start/finish of de baanpost met de groene vlag gepasseerd is.

Op overtreding van de Code 60 voorschriften, vastgesteld aan de hand van waarnemingen van baanposten, andere officials en/of officiële tijdwaarneming, volgt automatisch een tijdstraf. De snelheid-/tijdovertreding wordt bestraft door het aftrekken van de te snel gereden tijd en het straffen met dezelfde tijd. Opleggen van de straf vindt plaats door aanzegging aan het team of de rijder. De wijze van inlossen van de tijdstraf wordt aangegeven in de Bijzondere Reglementen. De tijdstraffen kunnen ook na afloop in de einduitslag worden verrekend. Voor inhalen tijdens een paarse vlag-situatie geldt een tijdstraf van 1 minuut.

Bijzonderheden betreffende Rally

Zie ook het 2019 Standaard Reglement Rally artikel 40.5.

Rode vlag:

Bij het tonen van een rode vlag door officials en/of het Rallytracking systeem moet de rijder direct snelheid verminderen en deze aanzienlijk verlaagde snelheid tot het eind van de klasmentsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van officials of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op alle posten getoond bij de gemarkeerde radioposten. De rode vlag kan vergezeld worden door een rode LED lamp. De rode vlag kan ook op het Rallytracking systeem worden getoond. De klasmentsproef is stilgelegd. Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd.

Equipes die een rode vlag hebben gekregen zullen een passende rijtijd worden toegekend, conform artikel 39 (Standaard Reglement Rally).

Gele vlag:

Officials en/of het Rallytracking systeem kunnen equipes met gele vlaggen 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.

Een equipe welke de gele vlag is getoond kan een passende rijtijd worden toegekend volgens artikel 39 (Standaard Reglement Rally), na ontvangst van een rapport van een official.

Bijzonderheden betreffende Rallycross

Geel (bewogen): opgepast, verminder snelheid, baan gedeeltelijk geblokkeerd, inhalen aldaar verboden tot men het obstakel waar de vlag voor gegeven wordt volledig is gepasseerd.

Dubbel geel (bewogen): opgepast, verminder snelheid, baan praktisch geheel geblokkeerd, inhalen aldaar verboden tot men het obstakel waar de vlag voor gegeven wordt volledig is gepasseerd.

Rode vlag:

Bij een rode vlag in een manche zal de betreffende rit indien mogelijk direct herstarten of op een later tijdstip herhaald worden. De beslissing hiervoor ligt bij de wedstrijdleider. Bij de 2CV Cross is dit percentage 50%.

Bij een rode vlag in een semi-finale of finale waarbij ten minste 75% van de raceafstand is afgelegd wordt de uitslag van de race bepaald op een moment voor de rode vlag.

Bijzonderheden betreffende Autocross

Zie ook Algemeen Reglement Sectie Autocross artikel 9.

De vlaggen moeten een minimale afmeting van 50 x 50 centimeter hebben.

Start vlag:

Normaal gesproken de nationale vlag. Indien dit niet het geval is, moet de kleur van de vlag, die geen verwarring met reeds bestaande vlaggen mag geven, gespecificeerd zijn in het Bijzonder Reglement. Het startsignaal moet worden gegeven door het laten vallen van de vlag, die voor evenementen met een staande start, pas boven het hoofd geheven mag worden nadat alle deelnemende voertuigen stilstaan en in geen geval langer dan 10 seconden. De start kan ook gegeven worden door middel van lichten.

Finish vlag - Zwart/wit geblokte vlag:

Deze vlag wordt bewogen gegeven en geeft het einde van een wedstrijd aan.

Witte vlag:

Opgepast, het direct volgende baanvak is gedeeltelijk versperd, inhalen toegestaan. Bij een niet gewijzigde situatie wordt deze bewogen of onbewogen vlag na twee ronden ingetrokken. Zodra de betreffende stilstaande deelnemende voertuig(en) weer gaan rijden, wordt de witte vlag direct ingetrokken. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen, dit op straffe van artikel 19.2 (Algemeen Reglement Sectie Autocross).

Rode vlag:

Wanneer deze vlag wordt getoond moet men onmiddellijk ophouden met racen en uiterst langzaam uit rijden en voorbereid zijn om te stoppen. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen, dit op straffe van artikel 19.2 (Algemeen Reglement Sectie Autocross).

Zwarte vlag

Uitsluiting van betreffende rijder voor de manche/finaal: Wie zwart krijgt, krijgt in de manches 0 punten en in de Kleine en Grote Finale de punten van de laatste mogelijke plaats van de aan de start verschenen rijders. Alle bestraffingen in de manches, Kleine en Grote finale vinden tijdens of na afloop van die betreffende manche plaats door de (assistent) wedstrijdleider.

Zwarte vlag met oranje schijf:

Deze vlag wordt gebruikt om aan te geven dat een rijder een wagen met een ernstig mechanisch gebrek heeft of in brand staat waardoor men zich-

zelf en anderen in gevaar kan brengen. De rijder moet via de kortst mogelijke route de baan verlaten dan wel stoppen bij een baanpost voorzien van brandblusser, dit op straffe van artikel 19.2 (Algemeen Reglement Sectie Autocross).

Blauwe vlag:

U moet uw lijn houden en er rekening mee houden dat u wordt ingehaald door een snellere rijder. Het gebruik van deze vlag is vrij en zal dus incidenteel, indien de aard van het circuit dit mogelijk maakt, gebruikt worden. Negeren van een blauwe vlag kan bestraft worden conform artikel 19.3 (Algemeen Reglement Sectie Autocross).

Bijzonderheden betreffende Terreinsport

Geel (onbewogen): opgepast, de baan is gedeeltelijk versperd, inhalen aldaar is verboden.

Geel (bewogen): opgepast, de baan is praktisch versperd, inhalen aldaar is verboden.

3. Reglement licenties

Afkortingen:

FIA	- Fédération Internationale de l'Automobile
CIK	- Commission Internationale de Karting - FIA
ASN	- Nationale Autosport Autoriteit
KNAF	- Knac Nationale Autosport Federatie
BSK	- Bestuur Sectie Karting
BSA	- Bestuur Sectie Autorensport
BSR	- Bestuur Sectie Rally
BSHR	- Bestuur Sectie Historische Rally's
BSRC	- Bestuur Sectie Rallycross
BSAC	- Bestuur Sectie Autocross
BST	- Bestuur Sectie Terreinsport
CSI	- Code Sportif International (uitgegeven door de FIA)
AdK	- Annuaire du Sport Karting (uitgegeven door de CIK-FIA)
ASJ	- Autosport Jaarboek (uitgegeven door de KNAF)

1. DOEL

- 1.1 Het uitgeven van licenties heeft ten doel controle te kunnen uitoefenen op de reglementenkennis, de rijvaardigheid, de relevante ervaring en het gedrag van de licentiehouders.
- 1.2 Het is licentiehouders verboden in te schrijven voor, deel te nemen aan of medewerking te verlenen aan de organisatie van een niet door de KNAF dan wel een buitenlandse ASN geautoriseerde kart- of autosportwedstrijd. Uitgezonderd zijn wedstrijden die op openbare indoor- en outdoor-kartcircuiten gehouden worden met karts en alle daarbij behorende onderdelen die door dat kartcircuit aangeschaft zijn met het doel om deze karts dagelijks en zonder beperkingen aan recreanten te verhuren.
- 1.3. De sanctie op overtreding van het in artikel 1.2. bepaalde wordt door het KNAF Bestuur vastgesteld, middels algemene normstelling dan wel besluitvorming in concrete gevallen.

2. AUTORISATIE

De vereiste autorisatie om aan wedstrijden deel te nemen staat op de achterkant van de licentie afgedrukt.

3. ALGEMENE BEPALINGEN

- 3.1 De licentie moet bij elk evenement worden getoond.
- 3.2 Niet door het Federatiebureau goedgekeurde veranderingen etc. maken een licentie ongeldig.
- 3.3 Licenties blijven eigendom van de KNAF. De houder van een licentie is verplicht deze op eerste vordering van het KNAF Bestuur in te leveren.
- 3.4 Het KNAF Bestuur kan een licentie weigeren of intrekken na ingewonnen advies van het betreffende Sectiebestuur. Indien een licentiehouder op een naar de mening van het KNAF Bestuur onwenselijke wijze:
 - in woord of daad het eigen belang nastreeft zonder acht te slaan op de belangen van derden (zoals andere rijders, officials, organisatoren en de KNAF als geheel),
 - zich schuldig maakt aan het fors bekritisieren van (het functioneren van) de KNAF, haar bestuur alsmede voor de KNAF optredende personen.
 - handelt of nalaat op een wijze (in het dagelijks leven dan wel in het kader van enig evenement) die een KNAF licentiehouder niet betaamt.

Handelen of nalaten van (een) gemachtigde(n) van een licentiehouder of andere namens hem acterende derden (rijder(s), monteur(s), helper(s), genodigde(n) etc.) worden hierbij gezien als een handelen of nalaten van de betreffende licentiehouder.

Voorafgaand aan het nemen van een besluit zal - behoudens zeer evidente overtredingen van vorenstaande normen - betrokken licentiehouder schriftelijk van het voornemen hiertoe op de hoogte worden gebracht en in de gelegenheid worden gesteld binnen 10 werkdagen schriftelijk op dit voornemen te reageren.

Een besluit tot het intrekken van een licentie kan genomen worden als onderdeel van een tuchtzaak als bedoeld het reglement betreffende de autorechtspraak doch uitdrukkelijk ook zonder dat van een dergelijke tuchtzaak sprake is. Het betreft hier uitdrukkelijk een vrije bevoegdheid van het KNAF Bestuur waarbij men als goede mannen/vrouwen naar billijkheid zal besluiten.

Tegen een besluit tot het intrekken van een licentie is uitsluitend beroep mogelijk bij het College van Beroep zoals beschreven in artikel 3.5. onder f. van het reglement betreffende de autorechtspraak. Een dergelijk besluit geeft de (voormalig) licentiehouder geen enkel recht of aanspraak op de KNAF, haar leden of namens haar optredende personen, ook niet indien het College van Beroep het betreffende besluit

zou vernietigen.

Een voormalig licentiehouder zal gedurende een in het besluit tot het intrekken van zijn/haar licentie opgenomen periode geen nieuwe licentie worden verstrekt. Verzoeken tot verlening hiervan zullen zonder nadere motivering buiten behandeling worden gesteld. Het vorenstaande kent enkel uitzondering in bijzondere situaties van zwaarwegende aard, e.e.a. ter uitdrukkelijke beoordeling van uitsluitend het KNAF Bestuur.

- 3.5 Geschillen over licenties zullen door het KNAF Bestuur worden beslecht na ingewonnen advies van het betreffende Sectiebestuur.
- 3.6 In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het KNAF Bestuur.

4. ERKENNING VAN LICENTIES BINNEN DE EUROPESE UNIE

Met een EU/Nationaal licentie is het eveneens mogelijk deel te nemen aan nationale evenementen die voorkomen op de nationale autosportkalender van de ASN's van de lidstaten van de Europese Unie. Dergelijke nationale licenties zijn voorzien van een EU vlag.

5. TOEKENNING, AFGIFTE EN GELDIGHEID

- 5.1 Rijderslicenties worden namens de KNAF toegekend door het bestuur van de betreffende Sectie, dan wel bij disfunctioneren hiervan door het KNAF Bestuur. Een Sectiebestuur volgt daarbij de richtlijnen van de CIK/FIA, vastgelegd in de Code Sportif International (CSI) van de FIA.
- 5.2 Alle licenties worden afgegeven door het KNAF Federatiebureau.
- 5.3 De procedure voor het aanvragen van een licentie staat beschreven op de website van de KNAF. Hier kunnen ook de benodigde formulieren worden gedownload.
- 5.4 Rijderslicenties moeten voorzien zijn van een recente pasfoto, de naam, voornaam en geboortedatum.
- 5.5 De kosten van de licenties worden jaarlijks door het KNAF Bestuur vastgesteld. Zie hiervoor en voor de in de rijderslicenties begrepen ongevallenverzekering respectievelijk de Prijslijst en de rubriek Ongevallen Verzekering in het KNAF Autosport Jaarboek.
- 5.6 Licenties zijn uitsluitend geldig in het op de licentie vermelde jaar.
- 5.7 Eenmaal afgegeven licenties kunnen door het Federatiebureau voor het nieuwe jaar in dezelfde klasse worden verlengd, zulks bijzondere omstandigheden voorbehouden. Indien een licentiehouder(ster) echter in het afgelopen jaar niet aan wedstrijden heeft deelgenomen, kan het KNAF Bestuur besluiten (in algemene zin dan wel in individuele gevallen) dat beoordeling van de verlenging door Licentiecommissie moet plaatsvinden. e.e.a. conform de richtlijnen van de sectie. Dit geldt ook voor promotie.

6. RECHT TOT UITGIFTE VAN LICENTIES

Elke ASN is gerechtigd om licenties uit te geven:

1. Aan een ieder die beschikt over dezelfde nationaliteit als de betreffende ASN;
2. Aan een ieder die niet beschikt over dezelfde nationaliteit als de betreffende ASN maar wel zijn domicilie heeft binnen de landsgrenzen van betreffende ASN. Dit uitsluitend onder de volgende voorwaarden:
 - a. dat hun eigen ASN vooraf toestemming verleent tot afgifte die slechts in speciale gevallen éénmaal per jaar mag plaatsvinden;
 - b. dat zij op verzoek van hun eigen ASN een bewijs kunnen overleggen dat aantoonde dat zij een permanente verblijfplaats hebben in het andere land dan dat van de ASN van hun paspoort;
 - c. dat hun eigen ASN een reeds uitgegeven licentie heeft teruggenomen.

7. ALGEMENE RIJDERSLICENTIE VOORWAARDEN

Voor een rijderslicentie moet de aanvrager:

- a. een geldig autorijbewijs bezitten (geldt niet voor Kart-, Juniorklassen in de Autocross en Rallycross, Autorensport licentiehouders, Rally Aspirant licentie Navigator, Rally Nationaal Navigator en Clublicentie Navigator Cross Country);
- b. naar het oordeel van het betreffende Sectiebestuur (dan wel bij disfunctioneren hiervan door het KNAF Bestuur) voldoende reglementskennis en rijvaardigheid hebben;
- c. medisch zijn goedgekeurd als beschreven in artikel 8.

8. MEDISCHE KEURING

- 8.1 Voor het verkrijgen of vernieuwen van een rijderslicentie is een medische keuring verplicht. Deze keuring moet plaatsvinden:
 - a. op één van de KNAF licentiedagen of -avonden of;

- b. bij een Sport Medisch Adviescentrum (SMA);
 - c. bij een medicus, niet zijnde de eigen huisarts van aanvrager.
- 8.2 Na (ziekenhuisopname wegens) ziekte of letsel van invloed zijnde op de rijvaardigheid moet een door een arts opgestelde gezondheidsverklaring aan de Medische Commissie worden voorgelegd. De Medische Commissie kan een herkeuring verlangen.
- 8.3 Medische keuringen voor internationale licenties kunnen ook op de licentiedagen/avonden plaatsvinden, met dien verstande dat rijders die in aanmerking komen voor een (inspanning-) ECG deze voorafgaand hieraan elders moeten verzorgen en de uitslag hiervan mee dienen te nemen naar de medische keuring. Een ECG is verplicht voor internationale licentiehouders altijd bij de eerste aanvraag en daarna om het jaar. (Tot 45 jaar een rust ECG, vanaf het bereiken van de 45-jarige leeftijd een inspannings ECG).
- 8.4 Rijders met een ernstige zichtstoornis in één oog, zoals bij een lui oog, die in aanmerking wensen te komen voor een internationale licentie, dienen voorafgaand aan de medische keuring een uitgebreid onderzoek bij een oogarts te laten verrichten, waarbij met name een uitspraak moet worden gedaan over het stereozien. Het rapport van de oogarts dient bij de medische keuring aan de keuringsarts te worden overhandigd.
- 8.5 Rijders die aan één oog volledig blind zijn kunnen - conform FIA richtlijnen - niet in aanmerking komen voor een internationale licentie.
- 8.6 De Medische Commissie adviseert - gevraagd of ongevraagd - het KNAF Bestuur inzake het toekennen van rijderslicenties.

9. GEHANDICAPTE RIJDERS

Indien een gehandicapt persoon een rijderslicentie aanvraagt dient artikel 10 van de Annexe L gevolgd te worden (art. 9.11 CSI).
Ten aanzien van gehandicapte personen geldt derhalve het volgende:

- A. De aanvraag moet op drie punten worden getoetst:**
- Rijvaardigheid in de tak van autosport waarvoor hij de licentie aanvraagt. Hiervoor dient een test of examen te worden afgelegd onder toezicht van een lid van de Licentiecommissie (c.q. een bevoegd sectievertegenwoordiger indien de sectie geen licentiecommissie heeft ingesteld) en een lid van de Medische Commissie.
 - In overleg met het Hoofd van de Technische Commissie van de betreffende sectie (c.q. het sectiebestuur) dient te worden bepaald welke modificaties de auto van de betreffende rijder moet ondergaan.
 - Voorts wordt een aantal fysieke eisen gesteld, zoals hierna vermeld.
- B. Fysieke eisen:**
- De aanvrager dient te worden onderzocht door een lid van de Medische Commissie van de KNAF.
 - Tijdens de onder A genoemde rijvaardigheidstest of examen worden zijn vaardigheden m.b.t. tot het zo snel als mogelijk verlaten van de auto beoordeeld.
 - De aanvrager moet zich van een zittende in een staande positie kunnen verplaatsen.
 - De aanvrager moet voorover gezeten makkelijk van links naar rechts kunnen rollen.
 - De aanvrager moet in staat zijn zich verticaal met één arm te bevrijden via de zijkant van de auto.
- C. Deelname aan wedstrijden:**
- Gehandicapte rijders mogen alleen deelnemen aan evenementen waarbij deelnemers apart worden gestart. Van deze regel mag worden afgeweken indien de deelnemer heeft laten zien (tijdens een opleiding aan een erkende school) dat hij gelijkwaardig kan presteren ten opzichte van niet gehandicapte rijders.

Uiteindelijk wordt over elke aanvraag beslist door het KNAF Bestuur in samenspraak met de betrokken sectie.

10. SOORTEN LICENTIES

Onderscheiden worden de volgende licenties:

- A. deelnemer(/team) licentie (competitor's licence);
- B. rijderslicentie (driver's licence);
- C. baanlicentie.

A. Deelnemerslicentie

Wanneer een rijder zich wil laten inschrijven door een sponsor of een team, dan dient hij te beschikken over een Commerciële- of Teamlicentie. Zie hiervoor het Reglement Teamlicentie in art. 12 van dit Reglement. In alle andere gevallen is de rijder tevens de inschrijver.

De houder van een persoonlijke inschrijverlicentie mag per evenement één rijder/equipe inschrijven. De houder van het bewijs moet deel uitmaken van deze equipe.

Minderjarige deelnemers dienen altijd ingeschreven te worden door de houder van een deelnemerslicentie. Voor ouders of voogd geeft de KNAF hiertoe een speciale Deelnemerslicentie (Ouder-Kind Inschrijfbewijs) uit waarop zowel de naam van ouder/voogd als de naam van de minderjarige worden vermeld.

B. Rijderslicentie

Rijderslicenties kennen de volgende onderscheidingen: (een en ander overeenkomstig de voorwaarden van de betreffende Sectie)

Evenement Registratiebewijs

Met een Evenement Registratiebewijs kan bij een beperkt aantal Secties en bepaalde klassen worden deelgenomen aan evenementen binnen Nederland.

Clublicentie

Met een Clublicentie kan uitsluitend worden deelgenomen aan evenementen binnen Nederland en aan evenementen georganiseerd door een Nederlandse organisator (met Nederlandse wedstrijdleiding) in een direct aangrenzend buurland.

EU/Nationaal

Met een EU/Nationaal licentie kan, behalve aan evenementen als voor de Clublicentie, tevens worden deelgenomen aan nationale evenementen in andere EU lidstaten.

Internationaal Grade C

Met een internationale licentie Grade C kan, behalve aan evenementen als voor Club- en de EU/Nationaal licentie, tevens worden deelgenomen aan alle evenementen die op de internationale kalender van de FIA staan vermeld met uitzondering van de evenementen waarvoor een Grade B of hogere licentie is vereist.

Internationaal Grade B

Met een internationale licentie Grade B kan, behalve aan evenementen als voor de Club, EU/Nationaal of Grade C licentie, tevens worden deelgenomen aan alle evenementen die meetellen voor een FIA kampioenschap alsmede de overige evenementen die op de internationale kalender van de FIA staan vermeld waarvoor door de ASN van het organiserende land een Grade B of hogere licentie wordt geëist.

Internationaal Grade A

Een Grade A licentie wordt door de FIA (Appendix L) resp. CIK-FIA toegevoerd.

C. Baanlicentie

Een Baanlicentie betreft de goedkeuring van een permanent circuit waarbij de geldigheid zich beperkt tot de op de licentie vermelde periode, de Sectie, aangevuld met eventuele restricties t.a.v. de diverse klassen. De baanlicentie betreft een feitelijke situatie op het moment van de inspectie. Iedere wijziging van het circuit, de directieomgeving hiervan (voor zover relevant voor de baanveiligheid) en/of de bestaande veiligheidsvoorzieningen heeft tot gevolg dat de licentie haar geldigheid verliest. Ieder circuit dat beschikt over een KNAF Baanlicentie, wordt geacht zijn accommodatie onder objectief vergelijkbare voorwaarden ter beschikking te stellen aan alle bij de KNAF aangesloten organisatoren.

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
KARTING	Minimum leeftijd	Vanaf 12 jaar	Vanaf 6 jaar	Niet van toepassing	Vanaf 7 jaar	Vanaf jaar waarin rijder 12 jaar wordt
	Voorwaarden licentie:	Rijder dient op de hoogte te zijn van de geldende reglementen	Cursus via KNAF erkende kartschool. Vervolgens theorie- en praktijk examen		Cursus via KNAF erkende kartschool. Vervolgens theorie- en praktijk examen	Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden
		Wedstrijdleader bepaalt of rijder over voldoende rijkwaliteiten beschikt om te mogen starten	OF: Insturen CV met aantoonbaar wedstrijdervaring achterliggende 24 maanden. CV ter beoordeling KNAF karting licentiecommissie		OF: Houder clublicentie met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden.	
	Toegestaan voor	Clubwedstrijden	Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	Slechts geldig voor één competitie. Competitie moet op licentie worden vermeld
	Medische keuring verplicht	Alleen deel A	Ja		Ja	Ja
	ECG nodig?	Nee	Nee		Nee	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
AUTORENSPORT	Minimum leeftijd	Niet van toepassing	Vanaf 15 jaar	Vanaf 14 jaar	Vanaf 15 jaar	
	Voorwaarden licentie:		Minimaal 2-daagse cursus via KNAF erkende raceschool. Vervolgens theorie- en praktijk examen	Minimaal 3-daagse cursus via KNAF erkende raceschool. Vervolgens theorie- en praktijk examen	Minimaal 3-daagse cursus via KNAF erkende raceschool. Vervolgens theorie- en praktijk examen	Houder van de EU licentie, krijgt de licentie voorwaardelijk en moet succesvol deelnemen in tenminste 5 wedstrijden over een periode van 24 maanden.
					Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	
	Toegestaan voor		Club en NK wedstrijden. Raadpleeg klassereglement of bijzonder reglement voor benodigde licentie.	Met de testlicentie mag alleen deel worden genomen aan de officiële testdagen in Nederland en dus niet aan wedstrijden.	Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU. Raadpleeg klassereglement of bijzonder reglement voor benodigde licentie	Verplicht voor all voertuigen met een gewicht / PK verhouding groter dan 3 kg/pk en voor alle Club en Bronze International Series geregistreerd bij de FIA. *
					Geldig voor slechts één competitie, welke specifiek op de licentie staat vermeld. Voor alle historische voertuigen in autorensport. Ongeacht of gewicht /pk verhouding minder dan 3 kg/pk is. *	
	Medische keuring verplicht		Ja	Ja	Ja	Ja
	ECG nodig?		Nee	Nee	Nee	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
DRAGRACING	Minimum leeftijd	Niet van toepassing	Vanaf 8 jaar (junior dragster), vanaf 10 jaar (modified junior dragster, vanaf 13 jaar modified advanced junior dragster, vanaf 16 jaar (street machine ET)		Vanaf 8 jaar (junior dragster), vanaf 10 jaar (modified junior dragster, vanaf 13 jaar modified advanced junior dragster, vanaf 16 jaar (street machine ET of hoger)	
	Voorwaarden licentie:		Praktijk-examen voor iedere beginnende rijder in de Junior Dragster onder toezicht van KNAF dragrace licentiecommissie		Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	
	Toegestaan voor		Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	
	Medische keuring verplicht		Ja		Ja	
	ECG nodig?		Nee		Nee	

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Niet van toepassing	Vanaf jaar waarin rijder 12 jaar wordt t/m jaar waarin rijder 14 jaar wordt	Vanaf jaar waarin rijder 14 jaar wordt t/m jaar waarin rijder 15 jaar wordt	Vanaf jaar waarin rijder 15 jaar wordt. Vanaf 18 jaar voor superkarts.	Vanaf jaar waarin rijder 15 jaar wordt. Vanaf 18 jaar voor superkarts.	Vanaf jaar waarin rijder 15 jaar wordt. Vanaf 18 jaar voor superkarts.
	Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 (inter) nationale wedstrijden afgelopen 24 maanden	Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 (inter) nationale wedstrijden afgelopen 24 maanden	Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 (inter) nationale wedstrijden afgelopen 24 maanden	Voor upgrade van een C naar B licentie, moet de rijder in de top 10 zijn geëindigd in 3 (inter)nationale wedstrijden.	Alleen te verkrijgen met goedkeur CIK-FIA. Voor voorwaarden zie reglement "CIK-FIA International Karting Licences for drivers & code of driving conduct"
	Upgrade van C Junior naar C Restricted of C Senior of hoger is onomkeerbaar	Upgrade van C Restricted naar C Senior of hoger is onomkeerbaar	C Senior houders kunnen niet (terug) naar een C Restricted of C Junior licentie	Insturen CV met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 (inter)nationale wedstrijden afgelopen 24 maanden.	
	Internationale wedstrijden in Junior klassen op CIK-FIA kalender	Internationale wedstrijden in senioren klassen op CIK-FIA kalender (alleen niet-schakel klassen)	Internationale wedstrijden vermeld op CIK-FIA kalender	Internationale wedstrijden vermeld op CIK-FIA kalender. Controleer klasse reglement voor benodigde licentie	Internationale wedstrijden vermeld op CIK-FIA kalender. Controleer klasse reglement voor benodigde licentie
	Ja, minimaal gewicht inclusief riddersuitrusting moet 35 kg zijn	Ja, minimaal gewicht inclusief riddersuitrusting moet 40 kg zijn	Ja, minimaal gewicht inclusief riddersuitrusting moet 40 kg zijn	Ja, minimaal gewicht inclusief riddersuitrusting moet 40 kg zijn	Ja, minimaal gewicht inclusief riddersuitrusting moet 40 kg zijn
	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 16 jaar	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Zie onderstaand!	Vanaf 17 jarige leeftijd
Houder van de EU licentie of Internationaal D, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden				Houder van EU licentie en succesvol deel hebben genomen in tenminste 10 (inter)nationale wedstrijden over een periode van 24 maanden en 18 jaar of ouder zijn.	Houder van de Internationale Grade B licentie
				Houder van de Grade C licentie en succesvol deel hebben genomen in tenminste 7 (inter)nationale wedstrijden over een periode van 24 maanden en 16 jaar of ouder zijn.	Zes evenementen voltooid hebben in Grade C kampioenschappen.
				In top 3 zijn geëindigd in CIK-FIA Wereldkampioenschap of Cup en 16 jaar of ouder zijn.	In totaal minimaal 14 punten hebben behaald, in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag. Voor meer informatie aanvullende voorwaarden zie Appendix L van de FIA Code Sportive International.
Verplicht voor alle voertuigen met een gewicht / PK verhouding tussen de 2 en 3 kg/pk. *					
Verplicht voor Historic Formula One cars (vanaf Periode G), Formula Two cars (vanaf Periode H), Indy Cars (vanaf Periode G), Formula 5000 en Formula A cars (all), Group C cars (all), CanAm cars (all), Hill Climb cars in Groupen CN, D en E2 van Categorië II beschreven in art. 251.1.1 van Appendix J, en Sports Prototypes groter dan 2 liter (vanaf Periode G) ongeacht gewichts pk/verhouding. *					FIA wereldkampioenschappen *
Ja					Ja
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar

Internationaal C	C Junior	C Restricted	C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 16 jaar					
Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Aspirant / Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
RALLY	Minimum leeftijd	Niet van toepassing	Navigator vanaf 16 jaar, rijder vanaf 18 jaar		Navigator vanaf 16 jaar, rijder vanaf 18 jaar	
	Voorwaarden / soort licentie:		Rijder moet in het bezit zijn van geldig rijbewijs B		In bezit van geldig rijbewijs B	
			Cursus via KNAF erkende rallyschool. Vervolgens theorie- en/of praktijk examens. Een navigator hoeft alleen theorie-examen te doen. De rijder theorie en praktijk		Navigator: in het bezit te zijn van een geldig Rally Nationale Licentie Navigator en in het lopende of voorafgaande jaar te zijn gestart in 6 short-rally's of 3 rally's in Nederland.	
			De beginnende navigator krijgt de rally aspirant navigator licentie. Na in het lopende jaar te zijn gefinished in 2 short-rally's of 1 rally in Nederland mag navigator opwaarderen naar de rally club/nationale navigator licentie		Rijder: in het bezit te zijn van een geldig Rally Nationale Licentie Rijder en in het lopende of voorafgaande jaar gestart te zijn in 6 Nederlandse short-rally's en/of 3 rally's in Nederland en/of een combinatie hiervan.	
			De beginnende rijder de rally aspirant rijder licentie. Na in het lopende jaar te zijn gefinished in 2 short-rally's of 1 rally in Nederland mag rijder opwaarderen naar de rally club/nationale rijder licentie			
			De Rally Aspirant licentie Rijder is geldig voor deelname, als rijder of navigator aan (short) rally's in Nederland. Kijk voor toegestande klasse in het SRR 2019, art. 4.6.2.		De Rally EU/Nationale Licentie Rijder is geldig voor deelname, als navigator, aan alle rally's en short-rally's in Nederland en aan uitsluitend nationale rally's en short-rally's in de lidstaten van de Europese Unie.	
	Toegestaan voor:		De Rally Aspirant Licentie Navigator is geldig voor deelname, als navigator aan (short) rally's in Nederland. Kijk voor toegestande klasse in het SRR 2019, art. 4.6.2.		De Rally EU/Nationale Licentie Navigator is geldig voor deelname, als rijder of navigator, aan alle rally's en short-rally's in Nederland en aan uitsluitend nationale rally's en short-rally's in de lidstaten van de Europese Unie.	
			Het BSR kan een Rally Beperkte Licentie afgegeven voor 1 of meerdere met name genoemde evenementen.			
			Ja		Ja	
			Nee		Nee	
Medische keuring verplicht						
ECG nodig?						
Degradatieregeling		4 jaar aansluitend niet actief deelgenomen aan rally's en/of short-rally's in Nederland, degradatie naar Rally Aspirant Rijder of Rally Aspirant Navigator. Deze licenties vervallen nimmer. Het BSR kan bepalen dat de aanvrager een KNAF theorie rallyexamen met goed gevolg dient af te leggen.	4 jaar aansluitend niet actief deelgenomen aan rally's en short-rally's in Nederland en/of aan uitsluitend nationale rally's en short-rally's in lidstaten van de Europese Unie, degradatie naar Rally Nationale Licentie Rijder of Rally Nationale Licentie Navigator			

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
HISTORISCHE RALLYSPORT	Minimum leeftijd	Navigator vanaf 16 jaar, rijder vanaf 18 jaar	Navigator vanaf 16 jaar, rijder vanaf 18 jaar		Navigator en rijder vanaf 18 jaar	
	Voorwaarden licentie:	Rijder en navigator dienen op de hoogte te zijn van de geldende reglementen	Rijder (club rijder) en navigator (club navigator) dienen op de hoogte te zijn van de geldende reglementen		Ophoging van Historic Rallypas of Clublicentie naar Historic Eu dient de rijder zijn CV ter goedkeur voor te leggen aan het BSHR. De rijder krijgt de Historic EU rijders licentie en de navigator de Historic EU navigator licentie	
		Rijder dient in het bezit te zijn van een rijbewijs B	Rijder dient in het bezit te zijn van een rijbewijs B		Rijder dient in het bezit te zijn van een rijbewijs B	
	Toegestaan voor	Geldig gedurende één regularity rally georganiseerd door KNAF aangesloten organisator	Geldig voor regularity rally's georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle regularity rally's binnen gehele EU.	
	Medische keuring verplicht	Alleen deel A	Alleen deel A		Ja	
	ECG nodig?	Nee	Nee		Nee	

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Navigator vanaf 16 jaar, Rijder vanaf 18 jaar					
In bezit van geldig rijbewijs B					
Rally EU/Nationale licentie Rijder Rally te bezitten en in het lopende en voorafgaande jaar te zijn gefinisht in tenminste 2 buitenlandse rally's.					
De Rally Full International is geldig als rijder en navigator voor deelname aan alle rally's en short-rally's in Nederland, aan die nationale rally's en short-rally's in de lidstaten van de Europese Unie en aan alle internationale rally's in het buitenland die op de internationale FIA autosportkalender voorkomen.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					
4 jaar aansluitend niet actief deelgenomen aan internationale rally's in het buitenland die op de internationale FIA autosportkalender voorkomen, en/of niet deelgenomen aan rally's en short-rally's in de lidstaten van de Europese Unie en in Nederland, degradatie naar Rally EU/Nationale Licentie Rijder.					

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 18 jaar					
Voor ophoging van Historic Club of EU licentie naar Historic International Rally licentie dient de rijder zijn CV ter goedkeur voor te leggen aan het BSHR. De rijder krijgt de Historic International rijders licentie en de navigator de Historic International navigator licentie					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
RALLYCROSS	Minimum leeftijd	Niet van toepassing	Vanaf 14 jaar		Vanaf 15 jaar	Junior D-Offroad: Vanaf jaar waarin rijder 14 jaar wordt en jonger dan 17 jaar op moment van afgifte licentie
	Voorwaarden licentie:		Rijders van 14 tot 18 jaar oud moeten een theorie- en praktijkexamen doen.		Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden
			Rijders vanaf 18 jaar oud moeten in het bezit zijn van minimaal rijbewijs B			
			Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren			
	Toegestaan voor		Ja		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	FIA Rallycross
	Medische keuring verplicht		Ja		Ja	Ja
ECG nodig?	Nee	Nee	Nee	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG		

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
AUTOCROSS	Minimum leeftijd	Vanaf 18 jaar	Mini Buggy klasse: Vanaf 6 jaar t/m jaar waarin rijder 12 jaar wordt		Vanaf 18 jaar	Junior D-Offroad: Vanaf jaar waarin rijder 13 jaar wordt en jonger dan 16 jaar op moment van afgifte licentie
			Junior klasse: Vanaf 13 jaar t/m jaar waarin rijder 18 jaar wordt			
			Junior Buggy klasse: Vanaf 13 jaar t/m jaar waarin rijder 21 jaar wordt			
			Overige klassen: Vanaf 18 jaar of 17 jaar met een geldig rijbewijs			
	Voorwaarden licentie:	Rijder dient op de hoogte te zijn van de geldende reglementen	Voor het aanvragen van een licentie voor de Mini Buggy en Juniorklasse geldt dat de rijder eerst theorie- en praktijkexamen moet doen.		Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	Houder van de Club licentie of EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden
		Dient in het bezit te zijn van een rijbewijs B	Voor het aanvragen van een licentie voor de Junior Buggy klasse geldt dat de rijder theorie- en praktijkexamen moet doen, indien niet in het bezit van minimaal rijbewijs B			
			Alle andere rijders dienen bij de eerste aanvraag minimaal een rijbewijs B kunnen overleggen			
	Toegestaan voor	Clubwedstrijden (Junior klasse, mini buggy klasse en junior buggy klasse uitgesloten)	Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	FIA JuniorBuggy Cup
	Medische keuring verplicht	Alleen deel A	Ja		Ja	Ja
	ECG nodig?	Nee	Nee		Nee	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
OVAL RACING	Minimum leeftijd	Niet van toepassing	Vanaf 15 jaar		Vanaf 16 jaar	
	Voorwaarden licentie:		De rijder dient een rookie test in goed gevolgd te hebben afgelegd.		Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	
	Toegestaan voor		Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	
	Medische keuring verplicht		Ja		Ja	
	ECG nodig?		Nee		Nee	

		Evenement Registratie Bewijs (ERB)	Club	Testlicentie	EU/nationaal	Internationaal D
TERREINSPOORT	Minimum leeftijd	Vanaf 18 jaar	Vanaf 18 jaar. Voor Trial registratiebewijs dient de rijder minimaal 12 (voor proto klasse 16) jaar te zijn.		Vanaf 18 jaar	Vanaf 18 jaar
	Voorwaarden licentie:	Rijder dient op de hoogte te zijn van de geldende reglementen	Rijders dienen in het bezit te zijn van een rijbewijs B		Houder van de Club licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden	Houder van de EU licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden
		Dient in het bezit te zijn van een rijbewijs B			In het bezit te zijn van geldig rijbewijs	In het bezit te zijn van geldig rijbewijs
	Toegestaan voor	Clubwedstrijden	Club en NK wedstrijden georganiseerd door KNAF aangesloten organisatoren		Alle club en nationale wedstrijden binnen gehele EU.	Slechts geldig voor één competitie. Competitie moet op licentie worden vermeld
	Medische keuring verplicht	Alleen deel A	Ja		Ja	Ja
	ECG nodig?	Nee	Nee		Nee	Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 16 jaar					
Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 16 jaar					
Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 16 jaar					
Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

Internationaal C	Internationaal C Junior	Internationaal C Restricted	Internationaal C Senior	Internationaal B	Internationaal A
Vanaf 18 jaar					
Houder van de EU/Nationaal licentie, met aantoonbaar wedstrijdervaring in 5 wedstrijden afgelopen 24 maanden					
Alle wedstrijden vermeld op de internationale kalender van de FIA.					
Ja					
Ja, 1 x in 2 jaar. Rust ECG tot 45 jaar, Inspannings ECG vanaf 45 jaar					

4. Reglement doping

Elk lid van een sportbond kan in principe gecontroleerd worden op doping. In Nederland wordt binnen de sport de dopingregelgeving van WADA gehanteerd.

Stel je voor: je bent een 14-jarige karter en doet mee aan een clubwedstrijd in Berghem. Na de finish komt er plotseling iemand naar je toe met de mededeling dat je bent geselecteerd voor een dopingcontrole. Huh!? Dat wist ik niet! Mag dat zomaar? – Jazeker! Een weigering van deze controle levert je doorgaans een schorsing op van twee jaar en misschien wel vier jaar.

Een handig hulpmiddel om inzicht te krijgen in de dopingregels en hoe je risico's op dopingovertredingen kunt voorkomen is de gratis Dopingwaaier App. Als je een vraag hebt kun je bovendien altijd contact opnemen met de Dopingautoriteit, via dopingvragen@dopingautoriteit.nl.

Lees het volledige Dopingreglement op:
www.knaf.nl/reglementen/algemeen/dopingreglement

Medicijnen en voedingssupplementen controleren

Wanneer je om medische redenen medicijnen gebruikt die op de dopinglijst staan, kan je daar dispensatie voor aanvragen. In de praktijk komt het het vaakst voor dat het gaat over:

- anti-astmamiddelen als fenoterol en terbutaline;
- methylfenidaat (bijv. Concerta of Ritalin) voor ADHD;
- insuline (in het geval van diabetes); of
- bloeddrukmedicijnen (zoals diuretica en in sommige takken van sport bètablokkers).

Er zijn verschillende manieren om te controleren of medicijnen of voedingssupplementen doping bevatten en op de dopinglijst staan:

- Dopinglijst:

www.dopingautoriteit.nl/wat_is_doping/dopinglijst

- Dopingwaaier App:

www.dopingautoriteit.nl/voorlichting/topsporters/app

- Gecontroleerde supplementen:

www.dopingautoriteit.nl/NZVT

Dispensatie aanvragen

In principe kan voor elk geneesmiddel dispensatie worden aangevraagd. Dispensaties kunnen worden verstrekt door de Nationale Dopingautoriteit. Ga naar gds.dopingautoriteit.nl om dispensatie aan te vragen.

Internationale licentiehouders:

Heeft u een internationale licentie en gebruikt u medicatie die op de internationale Dopinglijst staat? Dan moet u het Therapeutic Use Exemptions formulier door uw huisarts laten invullen en opsturen naar de FIA (tue@fia.com). De medische keuring voor de internationale licentie moet wel door een andere arts dan uw huisarts gedaan worden.

Prohibited List: <https://www.wada-ama.org/en/prohibited-list>

FIA TUE application form: <https://www.fia.com/anti-doping>

Contactgegevens Dopingautoriteit

Postbus 5000

2900 EA Capelle aan den IJssel

Tel: 010-201 01 50

Fax: 010-2170190

www.dopingautoriteit.nl/dopingvragen@dopingautoriteit.nl

info@dopingautoriteit.nl

Vertrouwenspunt Sport

Het Vertrouwenspunt Sport is er voor alle vragen en meldingen over zaken die mogelijk in strijd zijn met de regels, waarden en normen in de sport. Bijvoorbeeld over doping, matchfixing, eetstoornissen, pesten, discriminatie en (seksuele) intimidatie. Dus zie je grensoverschrijdend gedrag van anderen of heb je een persoonlijk dilemma? Neem contact op met het Vertrouwenspunt Sport. Deskundige vertrouwenspersonen staan je bij en helpen je verder.

www.vertrouwenspuntssport.nl

vertrouwenspuntssport@nocnsf.nl

0900 – 2025590 (€0,10 per minuut)



5. Annexe C - Alcohol

Inleiding

Artikel 1	Strekking
Artikel 2	Testprocedure
Artikel 3	Consequenties van een overtreding van de reglementen door een Rijder
Artikel 4	Definities

Inleiding

De KNAF, net zoals de FIA, zet zich in voor het verbeteren van de veiligheid in de auto- en kartsport, met name door stoffen te verbieden, zoals alcohol, die het gedrag, het beoordelings- en rijvermogen van mensen beïnvloeden en/of verminderen. De KNAF heeft de volgende alcoholreglementen (hierna de “Reglementen”) geïmplementeerd om de testprocedure en de sancties in het geval van een positieve test te beschrijven.

ART. 1 STREKKING

- 1.1** Het Reglement is van toepassing op alle Wedstrijden geregistreerd op de KNAF kalender.
- 1.2** De aanwezigheid van alcohol in het lichaam van een Rijder tijdens een Wedstrijd is verboden.
- 1.3** Rijders die deelnemen aan een wedstrijd zijn gebonden aan de reglementen, moeten voldoen aan de voorschriften en kunnen tijdens de wedstrijd aan testen worden onderworpen.
- 1.4** Op grond van artikel 11.9.3.r van de FIA Code kunnen de KNAF en / of de Sportcommissarissen ter plaatse verzoeken dat de testprocedure wordt uitgevoerd tijdens een wedstrijd. De selectie (willekeurig en / of gericht) en het aantal te testen Rijders wordt bepaald door de KNAF en / of de sportcommissarissen ter plaatse.
- 1.5** Het testen kan plaatsvinden tijdens de volgende periode:
- drie uur vóór de eerste rijactiviteit;
- tot dertig minuten na het einde van de rijactiviteit.
- 1.6** Als een Rijder, aangewezen om getest te worden, deelneemt aan een podiumceremonie, zal de Ademanalist doorgaan met de testprocedure voor die ceremonie, behalve in omstandigheden waarin de Sportcommissarissen menen dat de Testprocedure onmogelijk te organiseren zou zijn vóór die ceremonie.

ART. 2 TESTPROCEDURE

- 2.1 Bekendmaking**
- 2.1.1** De Ademanalist identificeert zichzelf aan de Rijder(s) die voor testen zijn geselecteerd.
- 2.1.2** Zodra een Rijder op de hoogte is gesteld dat hij voor testen is geselecteerd, moet hij onmiddellijk naar de aangewezen locatie voor de screeningstest gaan. Het is de Rijder niet toegestaan om iets te eten, te drinken of te kauwen (bijvoorbeeld kauwgom) vóór het einde van de Testprocedure.
- 2.1.3** Elke weigering van een Rijder om zich aan de Testprocedure te onderwerpen, wordt beschouwd als een overtreding van het Reglement en de Ademanalist moet de zaak onmiddellijk doorverwijzen naar de Sportcommissarissen.

2.2 Screeningstest

- 2.2.1** De Rijder kiest een geseald mondstuk uit de selectie van mondstukken die wordt aangeboden door de Ademanalist en de Rijder of de Ademanalist zal het in het testapparaat plaatsen.
- 2.2.2** De Ademanalist zal vervolgens de Rijder instrueren om in een vloeiende beweging en krachtig in het mondstuk te blazen totdat voldoende adem is verkregen. Elke opzettelijke niet-naleving van de instructies gegeven door de Ademanalist zal worden beschouwd als een overtreding van de Reglementen en de Ademanalist zal de zaak onmiddellijk doorverwijzen naar de Sportcommissarissen.
- 2.2.3** De Ademanalist zal de Rijder het resultaat van de test tonen.
- 2.2.4** Als de Screeningstest een Negatieve Waarde laat zien, zal de Ademanalist de Rijder informeren dat de testprocedure is afgelopen.
- 2.2.5** Als de Screeningstest een Positieve Waarde laat zien, zal de Ademanalist het resultaat invullen op het Testformulier en de Rijder informeren dat een Bevestigingstest zal worden uitgevoerd. De Rijder ondertekent het Testformulier en mag schriftelijk opmerkingen maken die hij in verband met de testprocedure wenst te maken. De weigering van een Rijder om het Testformulier te ondertekenen wordt door de Ademanalist vermeld op het Testformulier, maar maakt de test niet ongeldig.

2.3 Bevestigingstest

- 2.3.1** De Bevestigingstest zal niet eerder dan 15 minuten na de screeningstest worden uitgevoerd. Tijdens deze wachttijd mag de Rijder niets eten, drinken of kauwen (bijvoorbeeld kauwgom) en moet hij onder toezicht staan van een Chaperone of van de Ademanalist.
- 2.3.2** De Bevestigingstest zal plaatsvinden in een Controleruimte met een ander testapparaat dan degene die werd gebruikt voor de screenings-test.
- 2.3.3** De Rijder kiest een geseald mondstuk uit de selectie van mondstukken die wordt aangeboden door de Ademanalist en de Rijder of de Ademanalist zal het in het testapparaat plaatsen.
- 2.3.4** De Ademanalist zal vervolgens de Rijder instrueren om in een vloeiende beweging en krachtig in het mondstuk te blazen totdat voldoende adem is verkregen. Elke opzettelijke niet-naleving van de instructies gegeven door de Ademanalist zal worden beschouwd als een overtreding van de Reglementen en de Ademanalist zal de zaak onmiddellijk doorverwijzen naar de Sportcommissarissen.
- 2.3.5** De Ademanalist zal de Rijder het resultaat van de test tonen en het resultaat invullen op het Testformulier.
- 2.3.6** De Rijder ondertekent het Testformulier en mag schriftelijk opmerkingen maken die hij in verband met de Testprocedure wenst te maken. De weigering van een Rijder om het Testformulier te ondertekenen wordt door de Ademanalist vermeld op het Testformulier, maar maakt de test niet ongeldig.
- 2.3.7** Als de Bevestigingstest een Negatieve Waarde laat zien, zal de Ademanalist de Rijder informeren dat de testprocedure is afgelopen.
- 2.3.8** Als de Bevestigingstest een Positieve Waarde laat zien, zal de Ademanalist dit onmiddellijk rapporteren aan de Sportcommissarissen.
- 2.3.9** Het Testformulier dient via de Sportcommissarissen gemaild te worden naar de KNAF.

2.4 Endogene ethanolproductie

Rijders met gezondheidsstoornissen met betrekking tot endogene ethanolproductie moeten ervoor zorgen dat ze een passend dieet / behandeling volgen om een Negatieve waarde te garanderen in geval van een test. Als dit resultaat niet kan worden bereikt, wordt er ten minste 30 dagen vóór de volgende wedstrijd waar de Rijder van plan is deel te nemen, een verklaring van afstand aangevraagd bij de KNAF. Het verzoek moet een volledig medisch dossier bevatten dat zal worden ingediend bij de medische commissie van de KNAF.

ART. 3 CONSEQUENTIES VAN EEN OVERTREDING VAN DE REGLEMENTEN DOOR EEN RIJDER

3.1 Automatische Diskwalificatie

Een overtreding van de Reglementen (Bevestigingstest met een Positieve Waarde, weigering om zich aan de testprocedure te onderwerpen, opzettelijk nalaten de instructies van de Ademanalist te volgen) leidt tot de automatische en onmiddellijke diskwalificatie van de Rijder (zoals gedefinieerd in artikel 21 van de FIA Code).

3.2 Sancties voor de Rijders

3.2.1 Naast de automatische diskwalificatie van de Rijder voor de Wedstrijd, passen de Sportcommissarissen de volgende sancties toe:

	Waarde	1 ^e overtreding	2 ^e overtreding	3 ^e overtreding	4 ^e overtreding
Resultaat van de bevestigingstest	< 0.10 mg/L	Geen schorsing	Schorsing van 2 maanden	Schorsing van 3 maanden	Schorsing van 4 jaar
	>= 0.1 mg/L < 0.25 mg/L	Schorsing van 1 maand	Schorsing van 2 maanden en Boete van 1.000 euro	Schorsing van 6 maanden en Boete van 5.000 euro	
	>= 0.25 mg/L < 0.40 mg/L	Schorsing van 2 maanden en Boete van 1.000 euro	Schorsing van 4 maanden en Boete van 2.000 euro	Schorsing van 12 maanden en Boete van 10.000 euro	
	>= 0.4 mg/L	Schorsing van 3 maanden en Boete van 2.000 euro	Schorsing van 6 maanden en Boete van 3.000 euro	Schorsing van 24 maanden en Boete van 15.000 euro	
Weigeren om mee te werken aan de testprocedure					
Instructies niet opvolgen van de Ademanalist					

- 3.2.2 De sancties voor de tweede, derde en vierde overtreding moeten worden opgelegd ongeacht de sanctie(s) die voor de vorige overtreding(en) zijn opgelegd.
- 3.2.3 Voor het opleggen van sancties volgens artikel 3.2 wordt een overtreding van de Reglementen alleen als een tweede (of derde) overtreding beschouwd als de Rijder de vorige overtreding beging tijdens de drie jaar voorafgaand aan een nieuwe Positieve Waarde van de Bevestigingstest.
- 3.3 Beslissingen gemaakt op grond van deze reglementen:
- worden onmiddellijk bindend, ongeacht een beroep op grond van artikel 12.2.3 van de FIA Code,
 - staan open voor beroep overeenkomstig artikel 15 van de FIA Code.

ART. 4 DEFINITIES

Alcoholconcentratie: de alcohol in een ademvolume, uitgedrukt in milligrammen per liter (mg/L).

Ademanalist: De official die is benoemd door de organisator om de Test-procedure uit te voeren.

Testapparaat: een apparaat dat wordt verstrekt, onderhouden en gekalibreerd door de KNAF, dat het vermogen heeft om een kwantitatieve meting van de alcoholconcentratie te leveren met behulp van een ademmonster.

Chaperone: elke persoon die is benoemd door de organisator om bepaalde taken uit te voeren tijdens de testprocedure, zoals, naast andere taken, het begeleiden en observeren van de Rijder tussen de screeningstest en de bevestigingstest.

FIA Code: the FIA International Sporting Code (ISC) / Code Sportif International (CSI).

Bevestigingstest: Een tweede test door een Testapparaat, uitgevoerd na een positieve Screeningtest.

Wedstrijd: Zoals beschreven in artikel 21 van de FIA Code.

Controleruimte: de beveiligde locatie waar de bevestigingstest wordt uitgevoerd, met beperkte toegang en gegarandeerde vertrouwelijkheid.

Rijder: elke rijder of navigator die deelneemt in een wedstrijd.

Rijactiviteit: de periode waarin een Rijder zijn auto mag besturen tijdens een Wedstrijd.

Negatieve waarde: een waarde die gelijk is aan 0,0 mg/L.

Positieve waarde: Een waarde die hoger is dan 0,0 mg/L.

Screeningtest: een eerste test met behulp van een Testapparaat die kwantitatieve gegevens verschaft over de alcoholconcentratie.

Testprocedure: het proces dat wordt uitgevoerd met behulp van een Testapparaat om een kwantitatieve meting van de alcoholconcentratie te verkrijgen.

Testformulier: formulier verstrekt door de KNAF om te worden aangevuld door de Ademanalist en te worden gebruikt in het geval de screeningstest een positieve waarde laat zien. Het geeft met name de tijd en plaats van de test aan, de naam van de Rijder, de resultaten van de Screening- en Bevestigingstests, de handtekeningen van de Rijder, de Ademanalist en mogelijk de Chaperone, en opmerkingen van een van hen.

6. Reglement protesten

Art. 1

Op protesten bij kart- en autosportwedstrijden zijn de bepalingen van de Code Sportif International (CSI, artikel 13), de specifieke reglementen van de verschillende secties en het Algemeen Reglement Technische Protesten van toepassing.

Art. 2

Het recht tot het indienen van protesten is uitsluitend voorbehouden aan de deelnemer dan wel zijn schriftelijk gemachtigde (zie ook art. 13.1 CSI). Bij minderjarigen moet dit de ouder/voogd/wettelijk vertegenwoordiger betreffen.

Art. 3

1. Een protest dient schriftelijk, gemotiveerd, vermelding van de indiener van het protest, tegen wie/wat het protest wordt ingediend en betreffend reglementsartikelen en vergezeld van de vastgestelde waarborgsom te worden ingediend (zie art. 13.4 CSI).

2. De waarborgsom bedraagt:
€ 250,- bij nationale evenementen en
€ 500,- bij alle internationale evenementen en autoren-sport evenementen type A.

Art. 4

Protesten dienen te worden geadresseerd aan de voorzitter van de sportcommissarissen. Ze zullen worden afgeleverd bij de wedstrijdleader of zijn assistent(en) indien deze er zijn. Bij afwezigheid van de wedstrijdleader of zijn assistent(en), dient het protest afgeleverd te worden aan de voorzitter van de sportcommissarissen (CSI art. 13.5)

Art. 5

Protesttijden (CSI art. 13.3):

Protest tegen:	Tijdlimiet
<i>Inschrijving van een Deelnemer of een Rijder</i>	Niet later dan 2 uur na de sluitingstijd van de technische controle van de <i>Auto's</i> voor het evenement.
<i>lengte van de Route</i>	
Handicap	Niet later dan 1 uur voor de start van de <i>Wedstrijd</i> of zoals gespecificeerd in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of de <i>Bijzondere Reglementen</i>
Samenstelling van een heat of finale	Niet later dan 30 minuten na de publicatie van de samenstelling van een heat of finale, tenzij anders gespecificeerd in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of de <i>Bijzondere Reglementen</i>
Elke beweerd fout, onregelmatigheid of schending van de reglementen voorgekomen tijdens een <i>Wedstrijd</i>	Niet later dan 30 minuten na de publicatie van de officiële (provisional) resultaten, behalve in omstandigheden waarbij na-komen van de 30 minuten tijdlimiet door de sportcommissarissen als onmogelijk wordt beschouwd of tenzij anders vermeld in de van toepassing zijnde sportieve reglementen of <i>Bijzondere Reglementen</i> .
Protesten met betrekking tot de niet-conformiteit van <i>Auto's</i> met de reglementen	
De uitslag bepaald aan het einde van de wedstrijd	

Art. 6

Protesten zijn niet mogelijk tegen de beslissingen van finishrechters en "Judges of facts" (zie art. 13.7.1 CSI).

Art. 7

Ingeval een protest ongegrond wordt verklaard, zal de waarborgsom vervallen aan de KNAF. Bij gedeeltelijke gegrond verklaring, kan een gedeelte worden gerestitueerd. Ingeval een protest gegrond wordt verklaard, wordt de waarborgsom geheel gerestitueerd.

De KNAF kan de indiener van een te kwader trouw ingediend protest één of meer sancties opleggen (zie art. 13.10.3 CSI).

Art. 8

1. Indien tijdens een evenement geen sportcommissarissen aanwezig zijn, beslist de wedstrijdleader op het protest.
2. Indien tijdens een evenement geen sportcommissarissen aanwezig zijn, kan geen protest worden ingediend tegen een besluit van de wedstrijdleader. Wel staat tegen een dergelijke beslissing de mogelijkheid van beroep open conform artikel 3.5b van het Reglement voor de Autosport Rechtspraak.

Art. 9

De indiener van een protest alsmede degene waar het protest tegen is gericht, dienen zich tot nader order ter beschikking te houden van de Sportcommissarissen c.q. de wedstrijdleader.

Art. 10

Tegen de beslissing op het protest staat beroep open. Zie hiervoor de handleiding voor het instellen van beroepen en het Reglement voor de Autosport Rechtspraak.

7. Reglement technische protesten

Art. 1

Op protesten bij kart- en autosportwedstrijden zijn de bepalingen van de Code Sportif International (artikel 13), het Reglement Protesten, dit reglement, alsmede de Regelingen betreffende de Autosport Rechtspraak van toepassing.

Bij een technisch protest kan slechts tegen één onderwerp per technisch protest geprotesteerd worden. Indien er tegen meerdere onderwerpen geprotesteerd wordt, dienen er even zoveel technische protesten te worden ingediend.

Art. 2

Technische protesten tegen een kart of auto worden onderscheiden in protesten tegen:

- a. Ophanging, wielen, stuurinrichting, chassis, carrosserie, remmen, gewicht.
- b. Overbrengingsverhoudingen, versnellingsbak, differentieel, aandrijving.
- c. Cilinderkop, kleppen, nokkenas, inlaatsysteem, uitlaatsysteem, brandstof en brandstofvoorziening (waaronder carburatie, inspuiting e.d.), cilinderinhoud, diverse hulpsystemen, zoals koeling, elektrische voorzieningen e.d.
- d. Zuigers, drijfstangen, motorblok, krukas, oliepompe.

Art 3 WAARBORG SOM

Behoudens de voor protesten verschuldigde waarborgsom is daarnaast een extra "waarborgsom voor onderzoek" verschuldigd zoals nader omschreven in Artikel 4.

Art. 4 WAARBORG SOM VOOR ONDERZOEK

- a. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.a.: € 95,-- (voor alle groepen/formules).
- b. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.b.: 95,-- (voor alle groepen/formules).
- c. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.c.: voor de groepen N, A, (of vergelijkbare toerwagens of GT klassen) en Formule auto's € 185,-- en voor alle overige groepen € 365,--. Waarborgsom voor onderzoek tegen brandstof in alle gevallen € 185,--.
- d. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.d.: voor de groepen N, A, (of vergelijkbare toerwagens of GT klassen) en Formule auto's € 460,-- en voor alle overige groepen € 910,--.

Art. 4.1 WAARBORG SOM VOOR ONDERZOEK BIJ SECTIE AUTORENSPORT

- a. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.a.: € 450,-- (voor alle groepen/formules).
- b. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.b.: € 675,-- (voor alle groepen/formules).
- c. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.c.: € 1.350,--. Waarborgsom voor onderzoek tegen brandstof in alle gevallen € 350,--.
- d. Bij protesten tegen punten, genoemd onder 2.d.: € 1.800,--.

Art. 4.2 WAARBORG SOM VOOR ONDERZOEK BIJ SECTIE KARTING

- a. Bij protesten tegen punten genoemd onder 2.a.: € 150,--.
- b. Bij protesten tegen het inlaatsysteem of uitlaatsysteem: € 150,--.
- c. Bij protesten tegen de motor: € 250,--.
- d. Bij protesten tegen de brandstof: € 350,--.

Art. 5 DEMONTAGE

De demontage zal in principe geschieden door de bestuurder en/of zijn monteur(s) eventueel met medewerking van en altijd onder toezicht van de Technische Commissie.

Art. 6 WAARBORG SOMMEN

- a. Het protest wordt toegewezen:
 1. De waarborgsom en waarborgsom voor onderzoek worden terugbetaald aan de indiener van het protest.
 2. De deelnemer/rijder, wiens kart of auto onreglementair is bevonden betaalt een bedrag gelijk aan de helft van de waarborgsom voor onderzoek met een minimum van € 45,-- aan de KNAF.
- b. Het protest wordt afgewezen:
 1. Het waarborgsom vervalt aan de KNAF.
 2. De waarborgsom voor onderzoek vervalt aan de KNAF.
- c. Het protest wordt niet-ontvankelijk verklaard:

Indien een protest niet-ontvankelijk wordt verklaard en om die reden niet tot onderzoek van de auto is overgegaan, vervalt de waarborgsom aan de KNAF en wordt de waarborgsom voor onderzoek aan de indiener van het protest gerestitueerd.
- d. Indien een protest wordt ingetrokken, vindt geen restitutie van de waarborgsommen plaats.

Art. 7 TECHNISCHE CONTROLE VANWEGE DE ORGANISATIE

Een kart of auto wordt onreglementair bevonden: De deelnemer/rijder van de betreffende kart of auto betaalt aan de KNAF een bedrag, gelijk aan de helft van de waarborgsom, als vastgesteld onder Art. 4, voor de categorie, bedoeld onder Art. 1, met een minimum van € 45,--.

8. Handleiding voor het instellen van beroep

Deze handleiding is bedoeld als richtlijn bij beroepsprocedures. Het beoogt geenszins een uitputtende regeling te zijn noch komt het in de plaats van de oorspronkelijke artikelen. Aan deze tekst kan dan ook geen enkel recht worden ontleend.

Voor het instellen van beroep bij autosportwedstrijden zijn van toepassing de bepalingen van de Code Sportif International (Artikel 15.3) alsmede het Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak. De tekst van deze bepalingen is bindend.

- Bij nationale evenementen heeft iedere deelnemer ook het recht beroep in te stellen tegen een straf of enige andere beslissing die door de wedstrijdleader tegen hem is uitgesproken, resp. is genomen, indien en voor zover bij dat evenement geen Sportcommissarissen aanwezig zijn.
- Het beroep moet zijn ondertekend door de deelnemer of zijn schriftelijk gemachtigde. Indien een eenmaal ingediend beroep wordt ingetrokken bestaat alleen onder bepaalde voorwaarden recht op teruggaaf van de beroepswaarborgsom (zie verder art. 15.4 CSI en Art. 38 van het Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak).
- Het recht tot het instellen van beroep verstrijkt 96 uur nadat de intentie tot het instellen van het beroep aan de Sportcommissarissen en/of de Wedstrijdleader, op de wijze als hierboven omschreven, is medegedeeld.
- Beroep wordt ingesteld bij het College van Beroep, Postbus 357, 2400 AJ Alphen a/d Rijn.
- Een beroep dient schriftelijk en gemotiveerd te worden ingediend, vergezeld van de verschuldigde beroepswaarborgsom.
- De beroepswaarborgsom bedraagt:
 - € 1000,-- met betrekking tot wedstrijden tijdens nationale evenementen;
 - € 1750,-- met betrekking tot wedstrijden tijdens nationale autoren-sport evenementen en alle internationale evenementen.

9. Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak

I. ALGEMENE BEPALINGEN

- par. 1. Definities en grondslag (Artikel 1 en 2)
par. 2. Instellingen en rechtsmacht (Artikel 3 t/m 5)
par. 3. Inrichting en samenstelling van het Tuchtcollege en het College van Beroep (Artikel 6 t/m 13)

II. TUCHTRECHTSPRAAK

- par. 1. Algemene bepalingen (Artikel 14)
par. 2. De wijze van procederen (Artikel 15 t/m 20)
par. 3. Openbare behandeling en uitspraak (Artikel 21 t/m 30)

III. RECHTSPRAAK IN BEROEP

- par. 1. Algemene bepalingen (Artikel 31)
par. 2. Het beroep (Artikel 32 t/m 40)
par. 3. Gevolgen van het instellen van beroep (Artikel 41 en 42)

IV. SLOTBEPALINGEN (Artikel 43 en 44)

I. ALGEMENE BEPALINGEN

par. 1. Definities en grondslag

Art. 1

In dit reglement wordt verstaan onder:

FIA: Fédération Internationale de l'Automobile
CSI: Code Sportif International, zoals vastgesteld door de FIA
KNAF: Knac Nationale Autosport Federatie
Sectie: een sectie als bedoeld in de statuten van de KNAF
Autosport: kart- en autosport
Sportcommissarissen: de als zodanig benoemde officials, die voor een autosportevenement fungeren overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de CSI en overeenkomstig vanwege de KNAF gegeven aanvullende regels.
Licenties: certificaten van registratie als gedefinieerd in Art. 9 van de CSI
Aanklager: Een door het KNAF Bestuur benoemd persoon, aan wie de bevoegdheid is gedelegeerd tot het aanhangig maken van een (tucht-) zaak als bedoeld in art. 3.4.

Art. 2

De instelling overeenkomstig dit reglement van de rechtsprekende colleges als bedoeld in Art. 3.1 strekt mede ter voldoening aan de verplichtingen die de KNAF heeft in haar functie van Nationale Autosport Autoriteit (ASN) in de zin van de CSI.

par. 2. Instellingen en rechtsmacht

Art. 3

- 3.1 Er is een Tuchtcollege en een College van Beroep. Dit laatste College zijnde een College als bedoeld in Art. 15.2 van de CSI. Van beide colleges is het secretariaat gevestigd te Alphen a/d Rijn, Postbus 357, 2400 AJ Alphen a/d Rijn tel: 0172-244446, fax: 0172-442028.
- 3.2 Het Tuchtcollege is belast met het treffen van disciplinaire maatregelen en het opleggen van straffen aan organisatoren, deelnemers, rijders en andere licentiehouders wier handelen of nalaten in strijd is met de regels van de autosport of het aanzien van de autosport in de ruimste zin van het woord kan schaden. Een overtreding van enige bepaling van het geldende dopingreglement wordt geacht een gedraging te zijn waardoor het aanzien van de autosport wordt geschaad.
- 3.3 Een zaak als bedoeld in het volgende lid wordt bij het Tuchtcollege aanhangig gemaakt door het KNAF Bestuur of de door het KNAF Bestuur benoemde aanklager, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van een persoon of organisator als bedoeld in het tweede lid, hetzij op verzoek van een buitenlandse ASN.
- 3.4 In het kader van het gestelde in Art. 3.2 beoordeelt het Tuchtcollege desgevraagd gedragingen, activiteiten, c.q. besluiten van:
- alle KNAF licentiehouders, alsmede alle deelnemers en rijders met een buitenlandse licentie, die hebben deelgenomen aan een onder auspiciën van de KNAF gehouden evenement.
 - onder de gedragingen, activiteiten en besluiten als onder a bedoeld worden ten deze mede verstaan de gedragingen, activiteiten en besluiten van door deze ingeschakelde monteurs, helpers of (andere) assistenten.

- alle leden van de KNAF.
- 3.5 Het College van Beroep is belast met het behandelen van beroepen overeenkomstig artikel 15 van de CSI tegen:
- beslissingen van sportcommissarissen
 - beslissingen van de wedstrijdleider, voor zover deze beslissingen zijn genomen tijdens een nationaal evenement waarbij geen sportcommissarissen aanwezig zijn geweest;
 - beslissingen van het Tuchtcollege;
 - beslissingen van het KNAF Bestuur als bedoeld in Art. 17.1.;
 - beslissingen van het KNAF Bestuur, houdende een weigering een besluit tot tussentijdse reglementswijziging van een sectiebestuur te vernietigen of aanvaarden;
 - besluiten en handelingen van het KNAF Bestuur, doch slechts indien het een besluit betreft, waarbij het betreffende reglement expliciet aangeeft dat tegen dit besluit beroep kan worden aangetekend.
- 3.6 Ingevolge het bepaalde in Art. 15.1 CSI staat hoger beroep bij het internationale hof van beroep open tegen beslissingen van het nationale College van Beroep in overeenstemming met artikel 15.1.2 tot en met 15.1.5 CSI (in overeenstemming met de FIA Gerechtelijke en disciplinaire regels).
- 3.7 De in het tweede lid bedoelde personen en instanties aanvaarden dat het Tuchtcollege en het College van Beroep bij uitsluiting bevoegd zijn om alle geschillen tussen hem/haar en de KNAF, zulks met inachtneming van de van toepassing zijnde KNAF reglementen, te beslechten. Deze aanvaarding blijkt o.m. uit inschrijving voor of deelname aan een evenement waarvoor die reglementen gelden en uit acceptatie van enige licentie, uitgegeven door of namens de KNAF.

Art. 4

- 4.1 Het Tuchtcollege zal de KNAF in een verzoek tot het aanhangig maken van een tuchtzaak niet-ontvankelijk verklaren, indien dit verzoek een zaak betreft waarbij meer dan 6 maanden zijn verstreken sinds de feiten, die aanleiding zijn tot het verzoek zich hebben voorgedaan.
- 4.2 Het College van Beroep zal in aangelegenheden die, nadat meer dan 6 maanden of langer zijn verstreken sinds de feiten waarop de zaken betrekking hebben zich hebben voorgedaan, voor de eerste maal aan dit College worden voorgelegd de niet-ontvankelijk verklaring uitspreken.

Art. 5

Zowel het College van beroep als het Tuchtcollege spreken recht met inachtneming van:

- de door of vanwege de FIA vastgestelde internationale reglementen, voorschriften en besluiten;
- meer specifiek Art. 12.1 van de CSI met betrekking tot het toetsen van de gedragingen van personen en organisaties;
- de door of vanwege de KNAF vastgestelde reglementen, voorschriften en besluiten inzake autosport, behoudens voor zover deze - anders dan op grond van toegestane nationale overwegingen - afwijken van een hogere regeling;
- de door of vanwege de organisatoren van een autosportevenement vastgestelde algemene en bijzondere reglementen, voorschriften en besluiten.

par. 3. Inrichting en samenstelling van het Tuchtcollege en het College van Beroep

Art. 6

- 6.1 Het Tuchtcollege bestaat uit tenminste 7 leden. Per zitting zal uit deze leden een kamer worden gevormd. Degene die het College presideert is bij voorkeur een persoon als bedoeld onder lid 5 van dit artikel.
- 6.2 Om tot lid van het Tuchtcollege te kunnen worden benoemd, dient men de Nederlandse nationaliteit te bezitten en de leeftijd van 25 jaar hebben bereikt.
- 6.3 Het KNAF Bestuur, gehoord het Tuchtcollege, benoemt de leden van het Tuchtcollege en wijst een voorzitter, alsmede een of meer plaatsvervangende voorzitters, aan. De benoeming geldt voor de duur van een jaar en kan door het KNAF Bestuur telkens voor de duur van een jaar worden verlengd. Van de benoeming, de verlenging(en) en de beëindiging van het lidmaatschap van het Tuchtcollege wordt schriftelijk mededeling gedaan aan de betrokkene, alsmede aan de leden van het Tuchtcollege.
- 6.4 De voorzitter van het College wijst per zaak de voorzitter van de behandelende kamer aan.

- 6.5 De voorzitter van het College zal bij voorkeur iemand zijn die aan een Nederlandse universiteit met goed gevolg het doctoraal examen in een der studierichtingen van de faculteit der rechtsgeleerdheid heeft afgelegd.

Art. 7

- 7.1 Het College van Beroep bestaat uit tenminste 7 leden. Per zitting zal uit deze leden een kamer worden gevormd. Degene die het College presideert is bij voorkeur een persoon als bedoeld onder lid 5 van dit artikel.
- 7.2 Om tot lid van het College van Beroep te kunnen worden benoemd, dient men de Nederlandse nationaliteit te bezitten en de leeftijd van 25 jaar hebben bereikt.
- 7.3 Het KNAF Bestuur, gehoord het College van Beroep, benoemt de leden van het College van Beroep en wijst een voorzitter, alsmede een of meer plaatsvervangende voorzitters, aan. De benoeming geldt voor de duur van een jaar en kan door het bestuur telkens voor de duur van een jaar worden verlengd. Van de benoeming, de verlenging(en) en de beëindiging van het lidmaatschap van het College van Beroep wordt schriftelijk mededeling gedaan aan de betrokkene, alsmede aan de leden van het College van Beroep.
- 7.4 De voorzitter van het College wijst per zaak de voorzitter van de behandelende kamer aan.
- 7.5 De voorzitter van het College kan uitsluitend iemand zijn die aan een Nederlandse Universiteit met goed gevolg het doctoraal examen in een der studierichtingen van de faculteit der rechtsgeleerdheid heeft afgelegd.

Art. 8

- 8.1 De leden van het College van Beroep en het Tuchtcollege worden telkens voor een periode van één jaar benoemd door het KNAF Bestuur; na afloop van elk jaar is herbenoeming voor een zelfde periode mogelijk. Deze herbenoeming dient jaarlijks geformaliseerd te worden tijdens de laatste vergadering van het KNAF Bestuur van het betreffende jaar. In de notulen van de betreffende vergadering zullen wijzigingen in de lijst van leden van het Tuchtcollege of College van Beroep expliciet worden vermeld.
- 8.2 Degene die als lid van het Tuchtcollege belast is geweest met de behandeling van een zaak in eerste aanleg, neemt op straffe van nietigheid geen deel aan de behandeling van die zaak door het College van Beroep.
- 8.3 Omtrent een voorgenomen benoeming in het Tuchtcollege en in het College van Beroep wordt het Tuchtcollege respectievelijk het College van Beroep zelf door het KNAF Bestuur gehoord.

Art. 9

- 9.1 Degene die direct of indirect bij een zaak, waarover moet worden geoordeeld, betrokken is geweest of ten aanzien waarvan zich andere feiten of omstandigheden voordoen die het vormen van een onpartijdig oordeel kunnen bemoeilijken, kan niet tot lid van het behandelend college worden benoemd.
- 9.2 Voor de aanvang van de openbare behandeling van een zaak kunnen belanghebbenden een beroep doen op het eerste lid.
- 9.3 In het geval dat het lid van het College waartegen het verzoek als in het tweede lid bedoeld zich richt, zich daarbij neerlegt, zal dit lid niet aan de behandeling van de zaak deelnemen en de behandeling van de zaak door het College in afwachting van de samenstelling van een nieuwe kamer, worden aanhouden tot een nader te bepalen datum tenzij het College na terugtreden van het gewraakte lid nog bestaat uit ten minste drie leden. De mondelinge mededeling van het College van de nieuwe datum waarop de zaak zal worden behandeld, geldt als oproep als bedoeld in Art. 19.1 c.q. 39.3.
- 9.4 Indien het lid van het College, waartegen het verzoek als in het tweede lid bedoeld zich richt, niet in het verzoek berust, zal het College waarvan het lid deel uitmaakt, buiten deelname van het betreffende lid, het verzoek beoordelen en bij toewijzing de behandeling van de zaak in afwachting van de samenstelling van een nieuwe kamer, aanhouden tot een nader door het College te bepalen datum. De mondelinge mededeling van het College van de nieuwe datum waarop de zaak zal worden behandeld, geldt als oproep als bedoeld in Art. 19.1 c.q. 39.3. Indien het verzoek wordt afgewezen zal de behandeling van de zaak terstond door het College worden voortgezet.

Art. 10

Het Tuchtcollege en het College van Beroep oefenen hun taak uit in vol-

komen onafhankelijkheid van het KNAF Bestuur en de Sectiebesturen van de KNAF en kan van deze geen opdrachten ontvangen.

Art. 11

De leden van het Tuchtcollege en het College van Beroep zijn onbezoldigd. Aan hen kan door de KNAF een tegemoetkoming in gemaakte reis-, verblijf- en administratiekosten worden verleend.

Art. 12

Het Tuchtcollege en het College van Beroep hebben een secretariaat, dat aan de voorzitter en de overige leden van het Tuchtcollege en het College van Beroep de administratieve bijstand verleent die zij voor de uitoefening van hun functie behoeven. Het adres van het secretariaat is: Postbus 357, 2400 AJ Alphen a/d Rijn, tel: 0172-244446, fax: 0172-442028.

Art. 13

- 13.1 De kamers van zowel het Tuchtcollege als het College van Beroep houden zitting met tenminste drie leden, die door de voorzitter van het betreffende college worden aangewezen. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met deskundigheid in de relevante takken van autosport.
- 13.2 Het College van Beroep zal bij een beroep tegen een beslissing van de sportcommissarissen, de betreffende voorzitter van het college van sportcommissarissen ter zitting horen en kennis nemen van de wijze waarop zij tot hun beslissing zijn gekomen. Het college van sportcommissarissen kan in onderling overleg beslissen dat het zich door de één van hen, in plaats van de voorzitter, laat vertegenwoordigen.

II. TUCHTRECHTSPRAAK

par. 1. Algemene bepalingen

Art. 14

- 14.1 Het Tuchtcollege is belast met de behandeling van:
- a. zaken als genoemd in Art. 3.2 t/m 3.4;
 - b. overtredingen, waarvan de bestraffing de bevoegdheid van sportcommissarissen te boven gaat ingevolge het bepaalde in Art. 12.5, 12.9 en 12.13 van de CSI.
- 14.2 In gevallen als bedoeld in het vorige lid, onder sub a, is het Tuchtcollege bevoegd reeds getroffen maatregelen van sportcommissarissen of andere bevoegde instanties geheel of ten dele te verlichten, te verzwaren of te vernietigen, al dan niet onder vervanging van die maatregelen door andere.

par. 2. De wijze van procederen

Art. 15

- 15.1 Een zaak als bedoeld in Art. 14 wordt aanhangig gemaakt door het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van een persoon of organisator als bedoeld in Art. 3, tweede lid; hetzij op verzoek van een buitenlandse ASN.
- 15.2 Een verzoek als bedoeld in het eerste lid wordt ingediend binnen 14 dagen nadat de feiten waarop het betrekking heeft zich hebben voorgedaan dan wel zo spoedig als dit redelijkerwijs verlangd kon worden.
- 15.3 Het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager kan degene die een ongemotiveerd verzoek heeft ingediend in de gelegenheid stellen dit verzuim binnen een bepaalde termijn te herstellen. Indien het verzuim niet binnen de gestelde termijn wordt hersteld wijst het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager het verzoek af.

Art. 16

Het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager beslist zo spoedig mogelijk op een aan de KNAF gericht verzoek tot het aanhangig maken van een zaak. Het geeft van zijn beslissing schriftelijk kennis aan verzoeker en, in geval van afwijzing onder opgave van redenen en met vermelding van de wijze waarop en de termijn waarbinnen ingevolge Art. 17 beroep kan worden ingesteld.

Art. 17

- 1.1 Tegen een beslissing van het KNAF Bestuur of de door het KNAF

bestuur benoemde aanklager, houdende afwijzing van een verzoek als bedoeld in Art. 15, kan de verzoeker, behoudens in het geval bedoeld in Art. 15.3, tweede volzin, binnen zeven dagen na de dag van verzending van de beslissing van het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager, houdende een afwijzing van het verzoek, bij gemotiveerd geschrift bij het College van Beroep in beroep komen.

1.2 Art. 35 t/m 38 zijn van overeenkomstige toepassing.

17.3 Het College van Beroep beslist zo spoedig mogelijk op het beroep. Zij stelt de verzoeker en het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager van zijn beslissing schriftelijk in kennis.

17.4 Tegen een beslissing als bedoeld in het derde lid staat geen verdere voorziening open.

Art. 18

18.1 Een zaak wordt door het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager bij het Tuchtcollege aanhangig gemaakt door een daartoe strekkende schriftelijke mededeling, welke wordt gericht aan het Tuchtcollege en wordt ingezonden aan het secretariaat van het Tuchtcollege.

18.2 Ingeval van aanhangig making uit eigen beweging doet het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager opgave van de redenen die daartoe hebben geleid.

18.3 In geval van het aanhangig maken van een zaak op verzoek van de personen als bedoeld in Art. 3.2 kan het KNAF Bestuur of de door het KNAF bestuur benoemde aanklager zijn zienswijze met betrekking tot de zaak en de overige opmerkingen die het dienstig mocht achten, bijvoegen.

18.4 Het KNAF Bestuur kan bij het aanhangig maken van een zaak op verzoek van de personen als bedoeld in Art. 3.2 besluiten dat de inhoudelijke toelichting op de zaak c.q. op het verzoek ter zitting door de betreffende verzoeker zelf moet worden verzorgd. Tegen dit besluit staat geen beroep of andere voorziening open.

18.5 Het KNAF Bestuur stelt het tuchtcollege bij het aanhangig maken van een zaak van haar besluitvorming als bedoeld in artikel 18.4. schriftelijk in kennis.

Art. 19

19.1 Het Tuchtcollege stelt, na ontvangst van de mededeling bedoeld in Art. 18, degene wie de zaak betreft, hierna te noemen de beklaagde, bij aangetekend schrijven of bij poststuk met ontvangstbevestiging in kennis van het feit dat een zaak tegen hem/haar aanhangig is gemaakt en doet aan de beklaagde mededeling van datum, tijd en plaats waarop de behandeling van de zaak door het Tuchtcollege zal plaatsvinden. De beklaagde wordt door het Tuchtcollege voor deze mondelinge behandeling opgeroepen.

1.2 Bij de kennisgeving bedoeld in het eerste lid wordt mededeling gedaan van hetgeen ten laste wordt gelegd.

1.3 Tot zeven dagen vóór de datum van de mondelinge behandeling, kunnen door of vanwege partijen en/of anderen die hiertoe door het Tuchtcollege schriftelijk zijn uitgenodigd, stukken in het geding worden gebracht. Videobanden/dvd's die partijen ter terechtzitting willen tonen, dienen tenminste zeven dagen vóór de datum van de mondelinge behandeling op het secretariaat te worden gedeponereerd. Op stukken of videobanden/dvd's die laten worden ingebracht, zal door het Tuchtcollege geen acht meer worden geslagen. Van het inbrengen van stukken en/of deponeren van videobanden/dvd's wordt door het secretariaat mededeling gedaan aan de partijen.

Art. 20

De op de zaak betrekking hebbende stukken liggen voor de belanghebbenden en hun gemachtigden ter inzage bij het secretariaat als bedoeld in Art. 12. Op hun verzoek worden daarvan tegen betaling van de kosten eenmalig afschriften van de stukken ter beschikking gesteld. De ingevolge Art. 19.2 gedeponeerde videobanden/dvd's kunnen door partijen en/of anderen die hiertoe door het Tuchtcollege schriftelijk zijn uitgenodigd na voorafgaande afspraak ter secretariaat worden bekeken.

par. 3. Openbare behandeling en uitspraak

Art. 21

21.1 Het Tuchtcollege kan hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van degene die de zaak aanhangig heeft gemaakt, hetzij op verzoek van

beklaagde, bepaalde personen als getuigen of deskundigen horen. Hij die ingevolge dit artikel als getuige of deskundige door het Tuchtcollege is opgeroepen en behoort tot een der categorieën van personen, genoemd in Art. 3.4 is verplicht aan die oproeping gevolg te geven. Het Tuchtcollege kan straffen en maatregelen opleggen aan licentiehouders die, behoudens overmacht, geen gehoor geven aan de oproeping als getuige of deskundige bij een zitting te verschijnen, dan wel die klaarblijkelijk welbewust hun verklaringen in strijd met de waarheid hebben afgelegd.

21.3 Tot zeven dagen voor de mondelinge behandeling kunnen partijen aan het secretariaat schriftelijk opgave doen van getuigen en/of deskundigen die zij ter terechtzitting wensen te doen of laten horen. Deze getuigen en deskundigen dienen door de partij die hen wenst te horen te worden opgeroepen. Getuigen en/of deskundigen die niet met inachtnaam van de voorgeschreven termijn aan het secretariaat zijn opgegeven, als ook getuigen en/of deskundigen waarvan het verhoor naar het oordeel van het Tuchtcollege niet kan bijdragen aan de beoordeling van de zaak, zullen niet door het Tuchtcollege worden gehoord.

Art. 22

1.1 Behoudens ingeval toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in het tweede lid van dit artikel wordt de zaak behandeld in een openbare zitting.

1.2 Indien naar het oordeel van de voorzitter een mondelinge behandeling niet kan bijdragen aan de afdoening van de zaak, kan de voorzitter bepalen dat een mondelinge behandeling achterwege blijft. Alsdan zal de voorzitter op grond van de stukken uitspraak doen.

1.3 Indien gelijktijdig aan elkaar verknochte zaken voor het College aanhangig zijn, kan de voorzitter ambtshalve of op verzoek van één van partijen of partijen gezamenlijk een gevoegde behandeling van die zaken gelasten.

22.4 Het tijdstip van de zitting wordt niet vroeger bepaald dan tenminste 14 dagen na de datum van verzending van de in Art. 19.1 bedoelde kennisgeving aan de beklaagde en niet later dan 28 dagen. De voorzitter van het Tuchtcollege kan, indien hij dit gelet op de zaak noodzakelijk acht, ambtshalve een kortere termijn vaststellen. Alsdan zal de voorzitter tevens een nieuwe termijn vaststellen voor het indienen van stukken en het doen van opgave van te horen getuigen en/of deskundigen als bedoeld in Art. 19.3 en 21.3.

Art. 23

23.1 De beklaagde wordt ter zitting door het College gehoord. De beklaagde kan zich ter zitting door een raadsman doen vertegenwoordigen of bijstaan.

23.2 Indien de beklaagde noch in persoon noch bij gemachtigde verschijnt kan niettemin tot behandeling van de zaak worden besloten.

Art. 24

24.1 Getuigen en deskundigen kunnen worden ondervraagd door het Tuchtcollege. Op verzoek kan de voorzitter van de behandelende kamer ondervraging van de bij het geding betrokkenen toestaan, voor zover zulks een goede procesorde niet in de weg staat.

24.2 Na afloop van het verhoor van getuigen en deskundigen wordt de beklaagde dan wel zijn gemachtigde of raadsman in de gelegenheid gesteld naar aanleiding van hetgeen door de getuigen en deskundigen is verklaard, het woord te voeren.

24.3. Het in Art. 24.2. bepaalde geldt ook voor de personen als bedoeld in Art. 3.2 op wiens verzoek de zaak aanhangig is gemaakt, waarbij het echter niet is toegestaan feiten, omstandigheden en/of stellingen naar voren te brengen die niet zijn terug te voeren op het verzoek als bedoeld in Art. 3.3.. Het Tuchtcollege kan enkel op zwaarwegende gronden een uitzondering hierop toestaan.

Art. 25

Het Tuchtcollege draagt er zorg voor dat er aantekening wordt gehouden van de hoofdzaken van het verhandelde ter zitting. Deze aantekeningen zijn niet openbaar.

Art. 26

Het Tuchtcollege beraadslaagt en beslist niet in het openbaar.

Art. 27

- 1.1 Het Tuchtcollege doet zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval niet later dan veertien dagen na de datum van de mondelinge behandeling schriftelijk uitspraak.
- 1.2 De uitspraak bevat de gronden waarop zij berust.
- 1.3 Zij vermeldt wanneer en door welke leden van het Tuchtcollege zij is vastgesteld.
- 1.4 Bij de uitspraak kunnen door het Tuchtcollege één of meer van de navolgende disciplinaire maatregelen en straffen hetzij (geheel) voorwaardelijk hetzij (geheel) onvoorwaardelijk, worden opgelegd:
 - a. Waarschuwing;
 - b. Een geldboete met een maximum van € 250.000,--;
 - c. Diskwalificatie van één of meer in de uitspraak aan te wijzen evenementen;
 - d. Intrekking van de licentie;
 - e. Uitsluiting als bedoeld in Art. 12.13 CSI;
 - f. Ongeldigverklaring van een race of evenement met bepaling dat de daarbij behaalde punten buiten beschouwing worden gelaten voor het betreffende kampioenschap.
- 1.5 Het secretariaat is bevoegd aan een ieder afschriften van uitspraken te verstrekken.

Art. 28

- 28.1 Afschrift van de schriftelijke uitspraak wordt gezonden aan:
 - a. het KNAF Bestuur;
 - b. het betrokken Sectiebestuur;
 - c. degene op wiens verzoek de zaak bij de KNAF aanhangig was gemaakt;
 - d. de persoon of rechtspersoon op wie de uitspraak betrekking heeft.
- 28.2 Bij de toezending ingevolge het eerste lid wordt mededeling gedaan van de wijze waarop, de termijn waarbinnen en het College waarbij ingevolge Art. 32.2 tegen de uitspraak beroep openstaat.

Art. 29

Tenzij in de uitspraak anders is bepaald treedt deze in werking met ingang van de eerste dag na het verstrijken van de termijn waarbinnen beroep tegen de beslissing kan worden ingesteld.

Art. 30

Het Tuchtcollege kan bij haar uitspraak de beklagde veroordelen in de kosten van het geding, waaronder de kosten van getuigen, deskundigen en deskundigenonderzoek. Het bedrag van de kosten wordt bij de uitspraak door het College vastgesteld en kan maximaal € 2500,-- bedragen. Het maximum van de kosten wordt jaarlijks door het KNAF Bestuur vastgesteld tijdens de laatste vergadering van het KNAF Bestuur.

III RECHTSPRAAK IN BEROEP

par. 1. Algemene bepalingen

Art. 31

Het College van Beroep is belast met de behandeling van zaken als genoemd in Art. 3.5.

par.2. Het beroep

Art. 32

- 32.1 Beroep tegen een beslissing van sportcommissarissen c.q. de wedstrijdleider kan worden ingesteld door:
 - a. de deelnemer jegens wie of jegens wiens rijder de beslissing is genomen.
 - b. Deelnemers, die getroffen worden door een jegens andere rijders door de sportcommissarissen genomen beslissing.
- 32.2 Beroep tegen een uitspraak van het Tuchtcollege kan worden ingesteld door:
 - a. KNAF Bestuur;
 - b. Degene jegens wie de uitspraak is gedaan;
 - c. Degene op wiens verzoek de zaak bij het Tuchtcollege aanhangig was gemaakt;
 - d. Andere personen of instanties, als bedoeld in Art. 15.1 voor zover deze door de uitspraak rechtstreeks in hun belang zijn getroffen.

Art. 33

- 33.1 Het beroep wordt ingesteld bij een tot het College van Beroep gericht geschrift, dat aan het secretariaat van het College van Beroep wordt toegezonden.
- 33.2 Het beroepsschrift is gemotiveerd en gaat voor zoveel mogelijk vergezeld van de op de zaak betrekking hebbende stukken, waaronder in elk geval een afschrift van de beslissing of uitspraak waar tegen het beroep is gericht.
- 33.3 Het College van Beroep zal degene die een ongemotiveerd beroepsschrift heeft ingediend in de gelegenheid stellen dit verzuim binnen een bepaalde termijn te herstellen. Hij die niet binnen de gestelde termijn het verzuim heeft hersteld kan in zijn beroep niet-ontvankelijk worden verklaard.

Art. 34

- 34.1
 - a. Het beroep tegen een beslissing van de sportcommissarissen c.q. de wedstrijdleider moet worden ingesteld binnen 96 uur na de dag waarop die beslissing de betrokkene is medegedeeld, mits het voornemen om in beroep te gaan binnen een uur na de beslissing, schriftelijk aan de sportcommissarissen is medegedeeld. In geval het voornemen om in beroep te gaan niet is kenbaar gemaakt binnen een uur na de beslissing van de sportcommissarissen, kan het College van Beroep het beroep - mits de daarvoor geldende termijn in acht is genomen - niettemin ontvankelijk verklaren indien blijkt dat tijdige aankondiging fysiek onmogelijk was, zoals het geval zou kunnen zijn wanneer de beslissing van de sportcommissarissen wegens nader onderzoek niet op de dag, waarop het evenement werd gehouden, kon worden genomen.
 - b. Het beroep tegen een beslissing van de sportcommissarissen, genomen naar aanleiding van een onderzoek dat zich heeft uitgestrekt tot na afloop van het evenement, moet, op de wijze als voorzien in Art. 33, worden ingesteld binnen vijf werkdagen na dagtekening van het schrijven waarin die beslissing de betrokkene is medegedeeld.
- 1.2 Een beroep tegen een beslissing van het Tuchtcollege, moet worden ingesteld binnen veertien dagen na de dag waarop de bestreden beslissing of uitspraak aan de betrokkene is medegedeeld, uitgereikt of verzonden.
- 1.3 Een beroep tegen de beslissingen, als bedoeld in Art. 3.5 sub e en f dient te worden ingesteld binnen zeven dagen na de dag van verzending van de bestreden beslissing.
- 34.4 Degene die beroep instelt (hierna te noemen: appellant) na de in voormelde leden gestelde termijn zal niet-ontvankelijk worden verklaard, tenzij hij/zij ten genoegen van het College van Beroep aantoonde dat hem/haar ter zake de overschrijding van de beroepstermijn redelijkerwijs geen verwijt treft.

Art. 35

- 35.1 Voor de behandeling van het beroep als bedoeld in Art. 32.1 en 32.2 is een beroepswaarborgsom verschuldigd, waarvan de hoogte door het KNAF bestuur wordt vastgesteld.
- 35.2 Het bedrag van het beroepswaarborgsom bedraagt:
€ 1000,-- met betrekking tot wedstrijden tijdens nationale evenementen;
€ 1750,-- met betrekking tot wedstrijden tijdens nationale autotransport evenementen en alle internationale evenementen.
- 35.3 Het KNAF Bestuur is geen beroepswaarborgsom verschuldigd.

Art. 36

Appellant wordt door het College van Beroep niet-ontvankelijk verklaard in geval de verschuldigde beroepswaarborgsom niet binnen de in Art. 17.1 en Art. 34.1 t/m 34.3, gestelde termijnen is ontvangen door het secretariaat van het College, het Federatiebureau, de organisator of door de sportcommissarissen.

Art. 37

Bij gehele of gedeeltelijke gegrondverklaring van een beroep kan het College van Beroep gehele of gedeeltelijke teruggaaf van het gestorte beroepswaarborgsom gelasten.

Art. 38

- 38.1 In geval van intrekking van een ingesteld beroep blijft de beroepswaarborgsom verschuldigd, behoudens zwaarwegende belan-

- 38.2 gen, een en ander ter beoordeling aan het College van Beroep.
Recht op teruggaaf bestaat niet:
- a. Indien de deelnemer in beroep is gegaan tegen een straf en dit beroep de straf (voorlopig) ongedaan heeft gemaakt. In dit geval moet de deelnemer overigens ook onmiddellijk na het aantekenen van het beroep zijn beroepswaarborgsom betalen en mag dat niet achteraf gebeuren. De deelnemer/rijder mag niet starten zolang de beroepswaarborgsom niet is voldaan.
 - b. Wanneer het evenement op de internationale kalender van de FIA vermeldt staat. In dit geval moet de deelnemer altijd onmiddellijk betalen bij het instellen van een beroep.

Art. 39

- 1.1 Het beroep wordt behandeld in een openbare zitting.
- 1.2 De voorzitter van het College van Beroep bepaalt tijd en plaats van de zitting.
- 1.3 Het tijdstip van de zitting wordt niet vroeger bepaald dan tenminste 14 dagen na de datum van het instellen van het beroep als bedoeld in Art. 34.1 en niet later dan 28 dagen. De voorzitter van het College van Beroep kan, indien hij dit gelet op de zaak noodzakelijk acht, ambtshalve een kortere termijn vaststellen. Alsdan zal de voorzitter tevens een nieuwe termijn vaststellen voor het indienen van stukken en het doen van opgave van te horen getuigen en/of deskundigen als bedoeld in Art. 19.3 en 21.3.
- 1.4 Art. 19 t/m 28 en 30 zijn voor zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

Art. 40

Onverminderd het bepaalde in de onderhavige paragraaf, zijn op het beroep voorts van toepassing de bepalingen van Artikel 15 van de CSI en de reglementen die voor de verschillende secties van de KNAF zijn vastgesteld.

par. 3. Gevolgen van het instellen van beroep

Art. 41

- 41.1 Het beroep schort de werking van de beslissing of de uitspraak waartegen het is gericht op, tenzij de deelnemer is bestraft wegens wangedrag of om veiligheidstechnische redenen dan wel het een uitspraak van het Tuchtcollege betreft tot schorsing of uitsluiting. Indien de deelnemer tijdens een evenement in beroep gaat tegen een hem opgelegde straf en dit beroep de straf (voorlopig) ongedaan heeft maakt, moet de deelnemer ook onmiddellijk na het aantekenen van het beroep zijn beroepswaarborgsom betalen en mag dat niet achteraf gebeuren. De deelnemer/rijder mag in dit geval niet starten zolang de beroepswaarborgsom niet is voldaan.
- 41.2 Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing ingeval van een kennisgeving van het voornemen beroep in te stellen, gedaan overeenkomstig het bepaalde in Artikel 15 van de CSI.

Art. 42

- 42.1 Onverminderd het bepaalde in Art. 41 kan degene die beroep heeft ingesteld tegen een uitspraak tot schorsing als bedoeld in Art. 12.9 en 12.11 van de CSI, tegelijk met het beroep bij het College van Beroep bij gemotiveerd geschrift verzoeken de schorsing, hangende de uitspraak op het beroep, op te heffen.
- 42.2 Op een verzoek als bedoeld in het vorige lid wordt zo spoedig mogelijk beslist, zonder dat hiervoor een openbare zitting nodig is. Tegen een dergelijke beslissing staat geen verdere voorziening open.
- 42.3 Opheffing van de schorsing als bedoeld in dit artikel kan plaatsvinden op de grond, dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de opgelegde straf van schorsing voor appellant een onevenredig nadeel met zich mee zou brengen in verhouding tot het door de directe tenuitvoerlegging van de schorsing te dienen belang.

IV SLOTBEPALINGEN

Art. 43

Over wijzigingen van dit reglement wordt vooraf advies ingewonnen van de voorzitters van het Tuchtcollege en het College van Beroep. De wijzigingen moeten worden vastgesteld door het KNAF Bestuur.

Art. 44

- 44.1 Dit reglement treedt in werking met ingang van publicatie hiervan op de website van de KNAF.
- 44.2 Op het moment van inwerking treden vervalt de vorige versie van het Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak.

10. Milieu reglement

Dit Milieureglement omvat algemene regels en richtlijnen voor deelnemers en organisatoren. Gezien de grote verscheidenheid aan types voertuigen en de uiteenlopende technische aspecten per soort kart- en autosport zijn tevens aanvullende bijzonderheden per Sectie vermeld.

1. ALGEMEEN

Dit reglement vloeit voort uit de wens van de KNAF om, ten aanzien van het milieu, voor licentiehouders minimumregels en aanbevelingen op te stellen. Voor een optimaal milieubewust bedrijven van de sport wordt hierbij vooral een beroep op de vrijwillige inzet van deelnemers en organisatoren gedaan.

ALGEMENE VERPLICHTINGEN

2. GELUIDSNIVEAU

- Het is verboden het geldende maximum geluidsniveau te overschrijden. Het maximum geluidsniveau kan aangegeven worden per met name genoemde klasse, groep of categorie en wordt aangegeven in dB(A) waarden. De door de overheid opgelegde geluidsniveaus gemeten middels een door de overheid aangelegde of verstrekte meetmethode prevaleert boven elke andere (technische) geluidsbeperking.
- Het voertuig dient over de gehele duur van het evenement aan de bepalingen van het geluidsniveau te voldoen; controle vindt plaats gedurende het gehele evenement, afhankelijk van de vergunningverlener zo mogelijk statisch als wel dynamisch.

3. METING GELUIDSNIVEAU IN dB(A)

KARTING

Zie Algemeen Reglement Karting.

AUTORENSPORT

- Geluidsmetingen zullen tijdens ieder evenement permanent worden uitgevoerd langs de baan op de in de betreffende reglementen aangegeven wijze. Per klasse zal/zullen in het betreffende technisch reglement een maximum geluidsniveau en/of voorzieningen daartoe worden aangegeven, bijv. een specifiek voorgeschreven uitlaat.
- Het geluidsniveau mag niet meer dan 90 dB(A) bedragen, tenzij voor een bepaalde klasse een andere (hogere of lagere) waarde wordt voorgeschreven.
- Uitzondering op deze regel wordt gevormd voor uitsluitend die evenementen waar het circuit en de organiserende vereniging beschikken over de goedkeuring van overheidswege inzake het mogen produceren van meer geluid dan normaal. Deelnemers zullen hierover tevoren schriftelijk worden geïnformeerd.
- Waar technisch haalbaar zullen organiserende verenigingen hun leden en/of klassen verzoeken zoveel mogelijk gebruik te maken van katalysatoren en de daarbij behorende loodvrije benzine. Deelnemers zullen in die gevallen verplicht worden de door de organisator en/of voor de klasse voorgeschreven katalysator te gebruiken en te zorgen voor blijvend optimaal functioneren van deze katalysator. Tussentijdse veranderingen aan katalysatoren die de werking en/of doorstroming beïnvloeden, van welke aard dan ook, zijn ten strengste verboden.

RALLYCROSS

Bij nationale rallycross wedstrijden bedraagt het maximum geluidsniveau 85 dB(A) bij 4000 omw/min, gemeten op een afstand van 10 meter in het verlengde van de uitlaatpijp.

ALLE OVERIGE VORMEN VAN AUTOSPORT

a. Meetvoorwaarden (statisch)

De metingen moeten worden uitgevoerd in een ontruimde en voldoende stille omgeving (omgeving- en windgeluid moet tenminste 10 dB(A) minder zijn dan het te meten geluid). De omgeving van de meting mag niet bedekt zijn door hoog gras, losse grond, sneeuw, e.d. Voor enige meting te verrichten moet de motor op bedrijfstemperatuur worden gebracht. De geluidsmeter moet ingesteld worden op stand A en Slow. De geluidsmeter dient regelmatig gekalibreerd te worden, indien mogelijk voor ieder meetserie (-sessie).

b. Plaatsing van de geluidsmeter

Het punt van de geluidsmeting dient op een afstand van 50 cm. van de opening van de uitlaatpijp en in een hoek van 45 graden op de middellijn van de pijp te liggen. (zie tekening) De microfoon dient op een hoogte van 50 cm. (+/- 10 cm.) boven de grond te worden geplaatst.

c. Voertuig testcondities

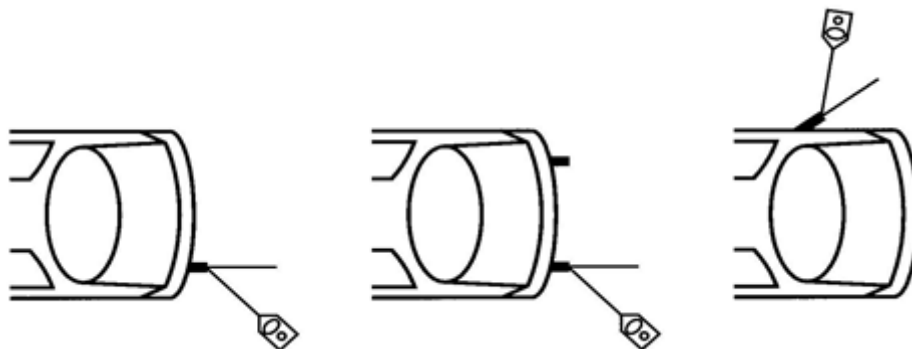
Het voertuig moet stilstaan met de motor op het aangegeven toerental draaiend. Het toerental wordt gemeten door gebruik te maken van een toerenteller, die gekalibreerd dient te worden met een onafhankelijk instrument. De aangegeven maximumwaarde zal als resultaat van de meting worden beschouwd. Het geluidsniveau wordt gemeten bij 3500 omw./min voor benzine motoren en 2500 omw./min voor diesel motoren, met een buiten het voertuig geplaatste toerenteller van de TC.

d. Interpretatie van het verkregen resultaat

De metingen worden als geldig beschouwd, indien het verschil tussen twee opeenvolgende metingen 2 dB(A) niet overschrijdt. De te registreren waarde is die van het hogere geluidsniveau. Indien deze waarde het maximaal toegelaten geluidsniveau met meer dan 1 dB(A) overschrijdt, zal dit een tweede serie van metingen tot gevolg hebben. Drie van de vier verkregen resultaten moeten dan binnen de voorgeschreven limieten liggen. De onnauwkeurigheid van het meetinstrument in aanmerking nemend, moeten de tijdens de meting afgelezen waarden met 1 dB(A) worden verminderd.

e. Bevoegdheid tot uitvoering van metingen

Tenzij in het wedstrijdreglement anders is aangegeven, zijn uitsluitend door de wedstrijdleiding en/of Sportcommissarissen aangewezen personen, waaronder de TC, bevoegd tot het meten van het geluidsniveau.



4. AFVAL

Het is ten strengste verboden olie, benzine en andere (koel-)vloeistoffen met de bodem in aanraking te laten komen. Afval moet zonder sporen achter te laten door de deelnemer meegenomen worden om op daartoe bestemde plaatsen te worden gedeponeerd.

De organisatie voorziet het rennerskwartier en de pits/paddock van voldoende afvalbakken voor papier, plastic, etc. Deelnemers en deelnemende teams zijn verplicht de door hen tijdens het evenement ingenomen ruimte bij vertrek schoon en opgeruimd op te leveren, voorts al het nodige te ondernemen om vorming van zwerfvuil tegen te gaan.

Voor afvoer van olie en olieverpakkingen zijn speciaal daarvoor bestemde olietanks op het rennerskwartier geplaatst.

Geknoei met olie/benzine/koelvloeistof op het wedstrijdterrein is ten strengste verboden. Daarom dient iedere deelnemer erop toe te zien, dat alle (technische) maatregelen zijn genomen om wegglekken/weglopen van deze vloeistoffen te voorkomen.

Het schoonspuiten van auto's, motoren en motoronderdelen op het wedstrijdterrein met benzine en/of chemische middelen is te allen tijde verboden, tenzij gezorgd is voor niet-vloeistofdoorlatende folie onder de auto en/of het onderdeel bij het schoonmaken. De deelnemer is verplicht de folie na afloop van het reinigen schoon te maken en de daarop gemorste vloeistoffen te deponeren in de daarvoor bestemde olie opvangbakken of deze in eigen jerrycans na afloop van het evenement mee te nemen. Ook de folie dient na het evenement door de deelnemer te worden meegenomen.

Bij het verwisselen van olie in het rennerskwartier is het verplicht een olie opvangbak van voldoende afmetingen onder de auto te plaatsen en de afgewerkte olie in de speciaal daarvoor geplaatste olie opvangtanks te deponeren.

RALLYCROSS

Alvorens in de paddock te repareren, dien elke deelnemer er voor zorg te dragen dat de grond onder de betreffende auto wordt voorzien van een niet vloeistofdoorlatende bekleding van min. 3 x 5 meter. Deze bekleding dient na afloop van het evenement meegenomen te worden.

Op het circuit is een speciale autowasplaats voorzien van hogedruk reinigers. Deze wasplaats dient geheel conform de algemene milieu eisen voor een dergelijke voorziening te zijn ingericht. Het is ten strengste verboden anders dan op deze speciale plaats, op wat voor manier dan ook, auto's te reinigen.

STRAFBAARSTELLING EN SANCTIES

5. BEVOEGDHEID VASTSTELLEN OVERTREDINGEN

Met inachtneming van de reglementen zijn in beginsel alle vanuit de organisatie hiertoe benoemde officials bevoegd overtredingen vast te stellen. Nader aan te geven overtredingen, welke een specifieke deskundigheid vereisen, zoals overtreden van het bepaalde geluidsniveau, kunnen slechts worden vastgesteld door specifiek daartoe benoemde officials en op grond van geconstateerde overschrijding middels de aangebrachte geluidmeetapparatuur.

Tenzij in reglementen anders aangegeven, kan overeenkomstig de FIA regels, een sanctie opgelegd worden, welke varieert van een berisping tot en met uitsluiting van het evenement. Overtreding van de in het algemeen en aanvullend milieureglement opgenomen regels, kan worden bestraft met een geldboete, waarvan de hoogte zal worden bepaald door de Sportcommissarissen of, bij diens afwezigheid, door de Wedstrijdleider. Voor specifieke overtredingen kan een vooraf bepaalde sanctie worden vastgesteld.

Overtreding van het maximum geluidniveau wordt in beginsel bestraft met het niet opnemen in het klassement en het niet meer mogen voortzetten van wedstrijd of training.

Een ernstige vorm van vervuiling door olie, benzine of andere (koel-) vloeistoffen met de bodem in aanraking te brengen, kan in ernstige gevallen leiden tot een besluit van het KNAF Bestuur tot intrekking van de licentie voor bepaalde of onbepaalde tijd. Voorts dient een ieder (deelnemer en teamleden) in deze gevallen rekening te houden met de mogelijkheid dat hij/zij aansprakelijk gesteld kan/kunnen worden door de organisator, beheerder en/of eigenaar van circuit en/of terrein of derden voor de gevolgen van de schade.

FORCE MAJEURE

In die gevallen waar sprake is van force majeure/overmacht aan de zijde van deelnemers en/of teamleden, als zodanig nader te bepalen door officials of eventueel in te roepen deskundigen, kunnen Sportcommissarissen of

de Wedstrijdleiding besluiten af te zien van strafmaatregelen. Te allen tijde zal echter van de deelnemer en/of diens teamleden worden geëist, dat hij/zij al het mogelijke heeft/hebben gedaan om deze gevallen te voorkomen. Ten aanzien van deze gevallen blijft de rijder en/of diens teamleden altijd verantwoordelijk voor eigen handelen, een mogelijke aansprakelijkheidsstelling van de zijde van de organisator, beheerder en/of eigenaar of derden is daarbij uitdrukkelijk inbegrepen.

TOEREKENBARE VERANTWOORDELIJKHEDEN

6. INSCHRIJVER / RIJDER

De inschrijver/rijder is verantwoordelijk voor al het handelen en nalaten van de rijder(s), monteur(s), helper(s), genodigde(n) en kan als zodanig wegens handelingen van voornoemde personen worden bestraft.

Onder omstandigheden kunnen verantwoordelijkheden van de inschrijver de rijder worden toegerekend en als zodanig worden bestraft. In geval op voornoemde grond een sanctie wordt opgelegd, is met inachtneming van alle regels, de inschrijver bevoegd in beroep te gaan.

De inschrijver/rijder kan zich bij overtredingen niet beroepen op door de organisator aangebrachte voorzieningen of ontbrekende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een te beperkt aantal afvalvaten.

RECHTSVERVOLGING MILIEURECHT / CIVIELRECHT

7. MILIEURECHT / CIVIELRECHT

Het al dan niet opleggen van sancties krachtens KNAF reglementen houdt geen verband met rechtsvervolging op grond van milieurecht of civiel recht. Op milieudelicten is het Nederlands recht van toepassing.

8. UITSLUITINGSCLAUSULE

Elke licentiehouder is zich bewust van het feit, dat deelneming aan trainingen en/of wedstrijden zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen en/of goederen van derden, risico's voor schade - letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen - inhoudt. De licentiehouder neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. De KNAF, haar Sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de licentiehouder in verband met deelname aan trainingen en/of wedstrijden lijdt, dan wel door opzettelijk toedoen of nalatigheid veroorzaakt of doet veroorzaken, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens KNAF. De licentiehouder 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 de trainingen en/of wedstrijden geleden, dan wel door eigen toedoen of nalatigheid veroorzaakte schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen.

BEVOEGDHEID REGELGEVING

9. BEVOEGDHEID SECTIES / KNAF BESTUUR

Voor zover niet strijdig met dit reglement, is de Sectie bevoegd in haar Milieu Reglement, dan wel in de desbetreffende Wedstrijdreglementen, (aanvullende) bepalingen op te stellen.

Aandachtspunten voor regelgeving (aanbevelingen/verplichtingen) kunnen ondermeer betrekking hebben op: deelnemende voertuigen, servicewagens, deelnemers, publiek en voorzieningen door de organisatie.

VI. RICHTLIJNEN MILIEUBEWUST CIRCUITBEHEER

In deze paragraaf richt de KNAF zich met name tot al diegenen die zich bezighouden met het organiseren van evenementen, ofwel de circuiteigenaren, -directies en -beheerders, alsmede de organiserende verenigingen.

1. VOORWAARDEN SCHEPPEN

Milieubewust gedrag stimuleren bij deelnemers en hun teamleden is een primaire zorg van de KNAF : een beter milieu begint bij jezelf. De daarbij nagestreefde gedragsverbetering valt of staat echter met de mogelijkheden die aan deelnemers en teamleden worden geboden op en rond de plaatsen waar zij met hun sport bezig zijn. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan afvaltonnen, olie opvang mogelijkheden, gescheiden afvaldepots, wasplaatsen etc. Het is duidelijk dat circuiteigenaren, -beheerders en directies, alsook de organiserende verenigingen een belangrijke voorwaarden scheppende rol in dit geheel spelen. Zij zullen er immers voor moeten zorgen, dat de voorzieningen aanwezig zijn, dat ze regelmatig worden schoongemaakt en

dat deelnemers deze ook kunnen vinden.

In deze paragraaf wordt u een aantal mogelijkheden en adviezen aangeleerd. In geval van vragen en problemen kunt u bovendien een beroep doen op de KNAF. Van de elders opgedane ervaringen kunt u immers weer een hoop wijzer worden!

2. MILIEUBEWUST CIRCUITBEHEER

Beheerders van een kart- of autosportcircuit kunnen veel doen aan een milieubewust beheer en onderhoud van hun baan:

- Pleeg regelmatig onderhoud aan de bebouwing en zorg dat de baan er netjes uitziet.
- Gebruik schutkleuren voor materiaalberging en clubhuis en zorg voor passende beplanting er omheen.
- Herstel zo spoedig mogelijk van buitenaf zichtbare gebreken aan daken, dakgoten, windveren, enz.
- Zorg voor goede afvoer van sanitaire voorzieningen.
- Zorg voor een goed verharde plaats van voldoende afmetingen met een goede waterafvoer en olie afscheider voor schoonspuiten van voertuigen en geef deze wasplaats duidelijk aan m.b.v. verwijsborden.
- Ga bij aanpassingen aan terrein en gebouwen zorgvuldig te werk en pleeg vooraf overleg met bevoegde instanties.
- Let bij aanleg van het startveld op akoestische effecten.
- Zorg voor een omroepinstallatie met een voldoende aantal luidsprekers. Zorg er voor dat deze luidsprekers goed gericht staan op het publiek, zodat het geluidsniveau zo laag mogelijk kan blijven. Let er ook op dat de speaker niet aan één stuk door aan het woord is: een te hard, voortdurend "speaker geweld" is voor omwonenden vaak een - terechte - bron van ergernis en geeft onvermijdelijk geluidsoverlast problemen, terwijl dat technisch niet nodig is.
- Ontzie gebieden met natuurlijke waarden en sluit deze zo nodig af voor publiek.
- Gebruik geen bouwafval en puinresten voor aanleg van bijvoorbeeld geluidwerende wallen.
- Laat, van elders aangevoerde, grond/zand vooraf bemonsteren op mogelijke verontreinigingen. Dit achterwege laten kan grote financiële gevolgen hebben als naderhand vervuiling wordt geconstateerd en sanering van de vervuilde grond door de overheid wordt voorgeschreven.
- Voorzie baancommissarissen van voldoende middelen (emmers, scheppen, bezems, olie absorberende middelen, olie opvangbakken) opdat zij bij calamiteit eventueel weglekkende olie en/of benzine terstond in voldoende mate kunnen verwijderen.
- Zorg voor voldoende duidelijkheid naar de gebruikers van het circuit en/of gebied t.a.v. milieugedragregels door bijv. milieu bulletins uit te reiken en borden met aanwijzingen op goed zichtbare plaatsen op te hangen.

3. MILIEUBEWUST BAANGEBRUIK

Ook de deelnemers (rijders) kunnen milieubewuster sporten. Organisatoren en circuitbeheerders hebben de taak om dit te bevorderen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Laat voertuigen niet onnodig stationair draaien.
- Controleer het geluid en let op goede handhaving van de normen.
- Controleer ook regelmatig bij clubtrainingen.
- Treedt onverbiddelijk op bij overtreding van maximum geluid.
- Controleer samenstelling van uitlaatgassen. Deze moeten in overeenstemming zijn met de door de FIA/KNAF gestelde normen.
- Zorg voor een goed ingericht rennerskwartier met voldoende afvalbakken, vuilcontainers, speciale vaten voor afgewerkte olie, olieverpakkingen en vuile poetsdoeken en andere vloeistoffen en zorg ervoor dat deze middelen voldoende herkenbaar zijn.
- Gebruik de aangegeven plaats voor het schoonspuiten van de voertuigen.
- Geef aan iedere deelnemer bij binnenkomst een vuilniszak om eigen afval in te doen.
- Wijs deelnemers en helpers erop dat het absoluut ontoelaatbaar is om bij het olie verversen de afgewerkte olie, de koelvloeistof, en/of bij het reinigen van onderdelen de oplosmiddelen en/of welke andere vloeistof dan ook in de bodem te laten wegvloeden.
- Verplicht deelnemers om kunststoffolie onder de auto's te leggen bij het sleutelen; verplicht ze gebruik te maken van goede olie en vloeistof opvangbakken, welke na het sleutelen op de daarvoor bestemde plekken gelegd dienen te worden.
- Let erop dat de voertuigen worden afgespoten met schoon water zonder toevoeging van zeep, ontvettingsmiddel enz.

4. MILIEUBEWUST PUBLIEKSGEDRAG

Ook het publiek kan er in grote mate aan bijdragen dat tijdens een kart- of autosportevenement de omgeving en/of accommodatie er netjes bij ligt en milieuvriendelijk is. Enkele tips:

- Kies in overleg met politie voor routes die zo weinig mogelijk overlast bezorgen aan de omgeving.
- Laat niet parkeren op kwetsbare plaatsen (bermen, bospaden).
- Reguleer spreiding van publiek zodanig dat gebieden met natuurlijke waarden worden ontzien.
- Zorg voor voldoende afvalbakken, het regelmatig legen daarvan en goede sanitaire voorzieningen
- Geef het publiek voorlichting over een goed gedrag op het terrein en zie hierop toe.
- Maak sluitende contracten met het cateraars, alsmede andere standhouders over het gebruik van milieuvriendelijke verpakking, het plaatsen van voldoende afvalbakken in de omgeving van het verkooppunt en het schoonhouden van dit gebied. Geen afvalstoffen achterlaten.
- Geef het publiek voorlichting over een goed en veilig gedrag tijdens of na afloop van het evenement. Wijs het publiek op de noodzaak rekening te houden met anderen, zoals omwonenden en medeweggebruikers in het belang van henzelf, het milieu en van hun sport.

5. ALGEMENE TIPS

Als accommodatiebeheerder en wedstrijdorganisator kunt u daarnaast nog veel doen aan een milieubewuster gebruik van diverse zaken op en rond uw circuit of terrein en de organisatie van een evenement. Enkele algemene tips:

- Belast een bestuurslid of medewerker specifiek met de zorg voor milieu aspecten rond het beheer en gebruik van de accommodatie. Laat deze persoon ook als centraal aanspreekpunt inzake milieu aangelegenheden fungeren en geef hem/haar verantwoordelijkheden om in voorkomende gevallen in te grijpen (milieu ongevallen, calamiteiten en milieudelicten).
- Zorg voor een draaiboek/logboek met milieumaatregelen en zorg dat dit wordt bijgehouden en nageleefd.
- Zorg voor een sluitende administratie inzake de afvoer van afgewerkte olie en andere vloeistoffen en ander vuil. Laat olie etc. ook alleen afvoeren door een onderneming die daartoe over de vereiste vergunningen van overheidswege beschikt.
- Stel milieu gedragsregels en -richtlijnen op voor de eigen medewerkers, medebestuurders, organisatoren en officials.
- Stel vaste procedures op voor de be- en afhandeling van milieu ongevallen en zorg ervoor dat alle betrokkenen van deze procedures op de hoogte zijn.
- Zorg voor een zorgvuldige afstemming tussen de toegekende vergunningen en het feitelijk gebruik van de accommodatie.

6. OVERHEID

- Zorg voor opbouw van relaties met plaatselijke en/of provinciale overheden, overheidsinstanties en ambtenaren en werk aan de instandhouding van die relaties.
- Houd strekking en omvang van uw vergunningen in de gaten.
- Breng de relevante overheidscontacten in kaart in de zin van pro en contra.
- Verzamel jurisprudentie inzake vergunningen en het vergunningenbeleid in uw regio/provincie.

7. OMWONENDEN EN GROEPEN

- Zorg voor de opbouw van relaties en het onderhoud daarvan met omwonenden en andere relevante personen en groepen van personen.
- Breng voor- en tegenstanders van uw sport/accommodatie in kaart en stel een plan op hoe daarmee in het belang van de sport en uw accommodatie om te gaan.
- Zorg voor goede voorlichting vooraf, tijdens en na een evenement aan deze personen.
- Schakel de lokale/regionale pers in om uw voorlichting in de media geplaatst te krijgen en zodoende meer personen te bereiken.

8. AANSPRAKELIJKHEID

- Zorg voor een milieuparagraaf in gebruikersovereenkomsten voor de accommodatie waarin de aansprakelijkheid inzake milieuschade is geregeld.
- Zorg ook voor een dergelijke aansprakelijkheidsregeling richting deelnemers, helpers en teams/teamleden.
- Zorg voor een bedrijfsverzekering m.b.t. de milieuaansprakelijkheid.

II. Reglement reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden

Op grond van de bevoegdheid haar verleend ingevolge de bepalingen van de FIA Code Sportif internationaal (CSI art. 10.6, 10.7 en 16) heeft ten aanzien van reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden het navolgende te gelden :

- 1.**
Het aanbrengen van reclame is toegestaan met inachtneming van het onderstaande.
- 2.**
Plaatsing, afmetingen, kleuren en uitvoering van de reclame zijn vrij, behoudens de hierna beschreven beperkingen.
- 3.**
Reclame mag op geen enkele wijze een verband leggen tussen roken en het beoefenen van sport.
- 4.**
Reclame voor alcoholhoudende drank mag niet worden gevoerd op een individuele sporter of sportploeg, noch op vervoermiddelen die door de sporter of sportploeg bij het beoefenen van snelheidssporten worden gebruikt.
- 5.**
Verboden is het voeren van reclame, waardoor het publiek wordt bedrogen of misleid, het reclame wezen of de autosport schade wordt berokkend.
- 6.**
Indien onder een naam kennelijk de deelnemer en/of rijder dient te worden begrepen, moet dit duidelijk blijken uit de tekst die geheel in overeenstemming moet zijn met de vermelding op de deelnemerslicentie (competitor licence) c.q. de rijderlicentie van de KNAF.
- 7.**
Het is de rijder en/of deelnemer verboden reclame aan te brengen op de ruiten van de deelnemende automobielen, met uitzondering van reclame op een strip met een maximale hoogte van 10 centimeter aan de bovenzijde van de voorruit en 8 centimeter aan de bovenzijde van de achterraut, mits deze strip, zulks ter beoordeling van de Technische Commissarissen, op geen enkele wijze de veiligheid (het uitzicht) in gevaar brengt.
- 8.**
Het is de rijder en/of deelnemer verboden reclame aan te brengen op de plaatsen, die traditioneel bestemd zijn voor de wedstrijdnummers. De organisatoren kunnen zich het recht voorbehouden collectieve reclame aan te (doen) brengen, al dan niet in combinatie met het wedstrijdnummer.
- 9.**
De reclame dient aangebracht te worden door middel van schilderwerk, zelfklevende transfers of andere nagenoeg vlakke middelen. Driedimensionale reclame is verboden.
- 10.**
Door het voeren van reclame mag de veiligheid nimmer in gevaar worden gebracht.
- 11.**
Bij wedstrijden met internationale deelneming zijn de buitenlandse deelnemers gerechtigd reclame te voeren volgens de voor hun land vastgestelde regelingen en de Nederlandse deelnemers volgens de regels van dit besluit.
- 12.**
Het KNAF Bestuur kan dit reglement te allen tijde wijzigen of intrekken, ofwel bepalen dat het in bijzondere gevallen niet van toepassing is.

12. Verzekeringen

De KNAF heeft in haar verzekeringsaanbod drie soorten verzekeringen:

1. Collectieve Ongevallenverzekering
2. Aansprakelijkheidsverzekering
3. Rechtsbijstandverzekering

In het hier navolgende probeert de KNAF zo goed mogelijk uit te leggen waar welke verzekering voor bedoeld is, hoe een lid / licentiehouders hiervan gebruik kan maken en hoe een mogelijke claim ingediend moet worden. Onderstaande is dus een uitleg, daar waar de polisvoorwaarden bindend zijn.

De KNAF adviseert haar licentiehouders om te kijken hoe hij/zij persoonlijk verzekerd is, bijvoorbeeld of zijn of haar ziektekostenverzekering en/of arbeidsongeschiktheidsverzekering kosten voor herstel respectievelijk voor vervanging van het inkomen ten gevolge van kart- en/of autosport dekt.

1. COLLECTIEVE ONGEVALLENVERZEKERING

De collectieve ongevallenverzekering is de verzekering die een uitkering verzorgt in geval van blijvende invaliditeit of overlijden ten gevolge van een ongeval. Verzekerd is, een eenmalig bedrag, afhankelijk van de ernst van de invaliditeit. Voor overlijden geldt een apart bedrag. De dekking op hoofdlijnen bestaat uit:

- 1.1 Onder de Collectieve Ongevallenverzekering van de KNAF vallen alle ingeschreven en geregistreerde licentiehouders.
- 1.2 De verzekerde bedragen per persoon, zijn:
 - In geval van overlijden 25.000 euro;
 - In geval van algehele blijvende invaliditeit 100.000 euro;
- 1.3 Voor kinderen tot 14 jaar, zijn de verzekerde bedragen als volgt:
 - In geval van overlijden 10.000 euro;
 - In geval van algehele blijvende invaliditeit 115.000 euro;
- 1.4 Deze verzekering is uitsluitend van kracht tijdens alle trainingen, wedstrijden, vergaderingen etc., mits georganiseerd door of goedgekeurd door of ten behoeve van de organisatie/sportbond en/of vereniging, alsmede tijdens het komen van en het gaan naar eerder genoemde activiteiten een en ander in de ruimste zin des woords.
- 1.5 Ongevallen ten gevolge van beroepssport, waaronder wordt verstaan een sportbeoefenaar die in zijn levensonderhoud voorziet, zijn niet gedekt. Hieronder wordt niet verstaan een gesponsorde sporter die naast zijn sportbeoefening nog een beroep uitoefent.
- 1.6 Melding bij blijvende invaliditeit of tijdelijke arbeidsongeschiktheid: De official licentiehouders is/zijn verplicht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf dagen daarna, het Federatiebureau van de KNAF op de hoogte te stellen van een ongeval, waaruit een recht op uitkering wegens blijvende invaliditeit zou kunnen ontstaan.

2. AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

De aansprakelijkheidsverzekering geeft dekking voor schade toegebracht aan "derden". Iedereen die een actieve rol vervult in de autosport kan bij een ander schade veroorzaken. Het is belangrijk dat deze schade verzekerd is, daar dit bijvoorbeeld in geval van letsel al snel over heel grote bedragen gaat.

VERPLICHTINGEN VERENIGINGEN / ORGANISATOREN

- 2.1 Alle betrokkenen bij kart- en autosportactiviteiten, en speciaal bij evenementen, dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van dergelijke activiteiten voor derden en van het feit dat zij door deze laatste aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de door hen geleden schade, indien deze schade een direct of indirect gevolg vormt van die activiteiten.
- 2.2 Het is verplicht bovengenoemd risico af te dekken door middel van een deugdelijke aansprakelijkheidsverzekering.
- 2.3 De verantwoordelijkheid tot het sluiten van een dergelijke verzekering ligt voor wat betreft de evenementen bij het rechtspersoon/licid dat zorg draagt voor de organisatie van het evenement en voor wat betreft de overige activiteiten bij het KNAF Bestuur.

COLLECTIVITEIT

- 2.4 Indien een door de KNAF geïnitieerde collectieve verzekering voorhanden is, is deelname hieraan met inachtneming van het volgende lid en het volgende artikel verplicht.
- 2.5 Als verzekeringnemer/contractant heeft de KNAF de bevoegdheid om onder meer in verband met het collectief belang, enig lid als bedoeld in artikel 1 lid 3 van deelname aan de collectieve verzekering

uit te sluiten. Het KNAF Bestuur zal het betrokken lid daarvan tenminste tien weken voor diens eerste evenement in het nieuwe kalenderjaar schriftelijk op de hoogte stellen. Noch het betrokken lid noch de betrokkenen bij diens activiteiten/evenement(en) kunnen in een dergelijk geval aanspraak maken op verzekeringsdekking onder de collectieve verzekering.

- 2.6 Indien een door de KNAF geïnitieerde collectieve verzekering voorhanden is en men hieraan niet wenst deel te nemen, dient men minimaal tien weken voor het evenement een schriftelijk gemotiveerd verzoek daartoe te richten aan het KNAF Bestuur. Dit geldt niet in geval van permanente circuits met een doorlopende polis.
- 2.7 Het KNAF Bestuur zal bij zijn oordeel tenminste het belang van het in stand houden van de collectiviteit met het oog op de verhouding premievolume / schadepotentieel in acht nemen.
- 2.8 Bij een positief besluit van het KNAF Bestuur zal verzekerster naast de polis een verklaring van zijn assuradeur(en) moeten overleggen, waarin deze op ondubbelzinnige wijze verklaart dat zijn verzekering voldoet aan de eisen van artikel 2 van dit reglement.
- 2.9 Het KNAF federatiebureau zal deze verklaring voor gezien tekenen en aan verzekerster retourneren. Aan deze ondertekening kunnen geen rechten worden ontleend.

DEKKING KNAF AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

De dekking op hoofdlijnen van de KNAF aansprakelijkheidsverzekering is als volgt:

- 2.10 Onder de aansprakelijkheidsverzekering van de KNAF vallen:
 - alle activiteiten die behoren bij de kart- en autosport, waaronder het al dan niet via de leden van de KNAF organiseren van wedstrijden;
 - Alle aan de KNAF gedelegeerde FIA taken;
- 2.11 De verzekerde bedragen zijn als volgt:
 - Bedrijfs- en werkgeversaansprakelijkheid**
 - 7.500.000 euro per aanspraak;
 - 15.000.000 euro per verzekeringsjaar;
 - Milieuaansprakelijkheid**
 - 7.500.000 euro per aanspraak;
 - 15.000.000 euro per verzekeringsjaar;
 - Zaken in huur of bruikleen**
 - 100.000 euro per aanspraak
- 2.12 Dekkingsgebied van de verzekering is Nederland en incidenteel België en Duitsland. Voor de historische rallysport gelden de landen als opgenomen in de Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (WAM).
- 2.13 Het eigen risico per aanspraak is:
 - Rallysport of autorennsport met publiek: 2.500 euro per aanspraak;
 - 500 euro per aanspraak.

MOTORRIJTUIGEN

- 2.14 Onder deze verzekering zijn gedekt zijn aanspraken voor schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig, waarmee:
 - Wordt deelgenomen aan een door een lid van de KNAF georganiseerd evenement;
 - Met toestemming van de wedstrijdleider / organisator gebruik wordt gemaakt van het wedstrijdtraject behorend tot het door het lid van de KNAF georganiseerd evenement. Zulks zonder dat actief wordt deelgenomen aan een wedstrijd, zoals bij voorrij auto's, voertuigen ter demonstratie, safety cars en rescue auto's.
- 2.15 De dekking in deze clausule geldt alleen als en voor zover geen schadevergoeding wordt verleend door een andere aansprakelijkheidsverzekering of door een WAM-verzekering. Verzekerden zijn verplicht de schade in eerste instantie op deze andere verzekering te melden, waarbij een eventueel eigen risico niet onder de onderhavige verzekering is gedekt. Deze verplichting bestaat tenminste voor zover de schade is ontstaan op wegen of terreinen die zonder door of vanwege de organisator geplaatste fysieke of andersoortige belemmeringen openstaan voor het openbaar gemotoriseerd verkeer.
- 2.16 Niet gedekt zijn aanspraken wegens materiele-, letsel- en gevolgschade veroorzaakt door voertuigen en/of deelnemers in competitie, training of demo aan voertuigen en/of deelnemers in competitie, training of demo. Een derde die ter demonstratie als passagier in een competitievoertuig meereijdt is geen deelnemer in competitie, training of demo in de zin van deze uitsluiting.
- 2.17 Niet gedekt zijn aanspraken wegens schade aan bestrating / wegdek en aan inrichtingen van permanente circuits zoals wegdek, tribunes, baanafscheidings, hekken en dergelijke.

DEKKING VOOR PERMANENTE CIRCUITS

- 2.18 Wedstrijden, trainingen en andere activiteiten die plaatsvinden op een permanent circuit dat het risico van aansprakelijkheid elders heeft ondergebracht vallen slechts de dagen onder de dekking waarvoor de organisator aantoonbaar volledig premie aan de KNAF heeft afgedragen.
- 2.19 Organisatoren in de autosport die, al dan niet contractueel verplicht, gebruik maken van de verzekeringsdekking van een permanent circuit, hebben de mogelijkheid tegen 50% van de premie op basis van DIC/DIL deel te nemen aan deze polis. Deze polis biedt dan dekking in gevallen deze uitgebreider is dan de dekking van de polis van het circuit. De schade dient eerst gemeld en (terecht) afgewezen te zijn alvorens aan deze polis dekking ontleend kan worden. Deze polis biedt geen dekking voor een verschil in eigen risico's, tenzij nadrukkelijk en schriftelijk tevoren overeengekomen. Organisatoren kunnen gebruik maken van deze dekking na overleg van een bewijs van dekking onder de circuit polis.

DEMONSTRATIES EN RANDACTIVITEITEN

- 2.20 Het is mogelijk dat een lid van de KNAF in het kader van een KNAF wedstrijd activiteiten organiseert die breder zijn dan de eigen wedstrijddiscipline toelaat. Hiervoor bestaat dekking wanneer de aard van de extra activiteiten zich verdraagt met de veiligheid van publiek, deelnemer en official. Een en ander vooraf ter beoordeling aan de KNAF veiligheidsfunctionaris, tenzij sprake is van gemotoriseerde activiteiten met voertuigen uit de (historie van de) eigen wedstrijddiscipline. De KNAF / Verzekeraar behoudt zich het recht voor activiteiten te weigeren, dan wel een aanvullende premie te vragen. Het voorgaande geldt ook voor volledig separate evenementen mits na overleg met de KNAF / Verzekeraar premie is afgedragen.

ADMINISTRATIEVE VOORWAARDEN

- 2.21 Het KNAF federatiebureau verstrekt aan de deelnemende leden aan de collectieve verzekering een verklaring van verzekering.
- 2.22 Deze verklaring van verzekering wordt verstrekt terstond nadat de (voorschot)premie aan de KNAF is voldaan.
- 2.23 In geval een evenement geen doorgang kan vinden, vindt volledige premierestitutie plaats.
- 2.24 Een organisatielicentie is slechts geldig in combinatie met verklaring van verzekering.

UITSLUITING VAN DEKKING

- 2.25 Verzekeraars hebben de mogelijkheid om op indicatie van en in samenspraak met de KNAF geen dekking te verlenen, indien de schade te wijten is aan het niet naleven van door de KNAF uitgevaardigde reglementen door diegene(n) die aanspraak maakt op verzekeringsdekking.
- 2.26 Van de in 2.25 bedoelde sanctie zal geen gebruik worden gemaakt, indien blijkt dat door laatstgenoemde(n) te goeder trouw is gehandeld en de reglementen niet opzettelijk of structureel zijn overtreden. Deze opsomming is niet limitatief.
- 2.27 De beslissing assuradeur(en) te verzoeken geen dekking te verlenen is voorbehouden aan het KNAF Bestuur.
- 2.28 Tegen de in het voorgaande lid genoemde beslissing staat beroep open bij het College voor Autosport Rechtspraak.

3. RECHTSBIJSTAND

Deze verzekering zorgt voor juridische bijstand in natura en onder voorwaarden, juridische bijstand in de vorm van een advocaat. Deze bijstand voorziet voornamelijk op een tweetal situaties:

1. Rechtsbijstand in geval van strafrechtelijk onderzoek / vervolging naar aanleiding van een calamiteit met letsel tijdens een evenement.
2. Rechtsbijstand in geval van een onrechtmatige daad waarvoor geen dekking en dus geen bijstand bestaat op de aansprakelijkheidsverzekering.

4. SCHADE AFWIKKELING

- 4.1 Schadeaangiften geschieden uitsluitend door middel van een door de KNAF/haar assuradeuren versterkt uniform schadeaangifteformulier, dat vergezeld van relevante bescheiden aan het KNAF federatiebureau gezonden dient te worden.
- 4.2 Afwikkeling van schade vindt vervolgens rechtstreeks tussen KNAF (en/of benadeelde) en de assuradeur(en) plaats.

“ ANNEXE ‘J’ 2019 “

Op de hierna volgende pagina's staat een Nederlandse vertaling van een aantal hoofdstukken van de Annexe 'J' 2019 voor zover deze op 15 januari 2019 bekend was.
Er is getracht de originele Franse tekst en inhoud zoveel mogelijk te volgen.

De vertaling moet louter als hulpmiddel worden beschouwd en heeft geen rechtsgeldigheid.

De Franse tekst van het FIA Autosport Jaarboek 2019, met de aanvullingen en/of wijzigingen hierop (die zullen worden gepubliceerd in de Bulletins Sportif van de FIA) is altijd bindend.

Op diverse plaatsen in dit reglement wordt verwezen naar zogenoemde "Technieklijsten". Deze lijsten vormen opsommingen van bijvoorbeeld gehomologeerde producten welke mogen / moeten worden toegepast. Deze lijsten zijn opgenomen in het FIA Autosport Jaarboek 2010. Tevens zijn deze lijsten in te zien op de internetsite van de FIA (<http://www.fia.com>).

Via het KNAF-Federatiebureau kunt u het FIA Autosport Jaarboek 2019 verkrijgen.

Achtereenvolgens zijn opgenomen:

- Art. 251 Indeling en definities
- Art. 252 Algemene regels voor productiewagens (Groep N, A R-GT)
- Art. 253 Veiligheidsuitrusting (Groep N, A, R-GT)
- Art. 254 Bijzonder reglement Productiewagens (Groep N)
- Art. 255 Bijzonder reglement Toerwagens (Groep A)

Nieuwe of toegevoegde tekst ten opzichte van de teksten in het KNAF Autosport Jaarboek **2018** is **vet** aangegeven.

WIJZIGINGEN T.O.V. ANNEXE 'J' 2018

Artikel	Betreft	Geldig m.i.v.
251	Indeling en Definities	
251-1.8	Wijzigingen in Categoriën en Groepen	1 januari 2019
251-2.1.11	Materialen – definities	1 januari 2019
251-2.3.10	Dichtingen voor mechanische onderdelen	1 januari 2019
252	Algemene regels voor productiewagens (Groep N, A, R-GT)	
252-3	Motor	
252-3.2	Gelijkwaardigheid tussen 2-takt en 4-takt motoren	1 januari 2019
252-3.6	Uitlaatsysteem en demper	1 januari 2019
252-3.9	Dichtingen	1 januari 2019
253	Veiligheidsuitrusting (Groep N, A, R-GT)	
253-6.1.2	Veiligheidsgordels conform FIA norm 8853-2016	1 januari 2019
253-8.1.c	Door de FIA gehomologeerde rolkooien	
253-8.2.4	Voor rolbeugel	1 januari 2019
253-8.2.5	Zij rolbeugel	1 januari 2019
253-16	Stoelen, bevestigingspunten en steunen	1 januari 2019

Artikel 251 INDELING EN DEFINITIES

ART. 1 INDELING

1.1) Categorieën en Groepen

Automobielen waarmee aan wedstrijden wordt deelgenomen worden in de volgende categorieën en groepen ingedeeld.

Categorie I:

- Groep N: Productiewagens
- Groep A: Toerwagens
- Groep R: Toerwagens of Grote Serie Productiewagens
- Groep E-I: Vrije Formule Racewagens

Categorie II:

- Groep RGT: GT Productiewagens
- Groep GT3: Grand Tourisme Cupwagens
- Groep CN: Productie Sportwagens
- Groep D: Internationale Formule Racewagens
- Groep E-II: Vrije Formule Racewagens

Categorie III:

- Groep F: Race Trucks

1.2) Cilinderinhoudklassen

De auto's worden in de volgende klassen opgedeeld, naar gelang de cilinderinhoud:

1.	tot	500 cm ³	
2.	boven	500 cm ³	en ten hoogste 600 cm ³
3.	boven	600 cm ³	en ten hoogste 700 cm ³
4.	boven	700 cm ³	en ten hoogste 850 cm ³
5.	boven	850 cm ³	en ten hoogste 1000 cm ³
6.	boven	1000 cm ³	en ten hoogste 1150 cm ³
7.	boven	1150 cm ³	en ten hoogste 1400 cm ³
8.	boven	1400 cm ³	en ten hoogste 1600 cm ³
9.	boven	1600 cm ³	en ten hoogste 2000 cm ³
10.	boven	2000 cm ³	en ten hoogste 2500 cm ³
11.	boven	2500 cm ³	en ten hoogste 3000 cm ³
12.	boven	3000 cm ³	en ten hoogste 3500 cm ³
13.	boven	3500 cm ³	en ten hoogste 4000 cm ³
14.	boven	4000 cm ³	en ten hoogste 4500 cm ³
15.	boven	4500 cm ³	en ten hoogste 5000 cm ³
16.	boven	5000 cm ³	en ten hoogste 5500 cm ³
17.	boven	5500 cm ³	en ten hoogste 6000 cm ³
18.	boven	6000 cm ³	

Behoudens het geval dat de FIA voor een bepaalde categorie evenementen speciale regels vaststelt, zijn de organisatoren niet verplicht om alle bovengenoemde klassen in hun Bijzonder Reglement op te nemen, terwijl zij bovendien vrij zijn om twee of meer opeenvolgende klassen samen te voegen, al naar gelang dit wenselijk is in verband met speciale omstandigheden, waardoor hun evenementen worden gekenmerkt. Geen enkele klasse mag verder onderverdeeld worden.

ART.2 DEFINITIES

2.1) Algemene voorwaarden

2.1.1) Productiewagens (Categorie I):

Auto's waarvan de productie van een bepaald aantal identieke (zie hierna volgende definitie van dit woord) exemplaren binnen een gegeven tijdsbestek is vastgesteld op verzoek van de fabrikant en welke bestemd zijn voor de normale verkoop (zie de definitie van deze uitdrukking) aan de klant. De auto's moeten worden verkocht in een staat welke overeenstemt met de homologatie.

2.1.2) Wedstrijdwagens (Categorie II):

Auto's die als een enkel exemplaar gebouwd worden en uitsluitend bestemd zijn voor deelname aan wedstrijden.

2.1.3) Trucks (Categorie III)

2.1.4) Identieke auto's

Auto's, die tot een zelfde fabricageserie behoren en die een gelijkvormige carrosserie (zowel uitwendig als inwendig), dezelfde mechanische samenstelling en een identiek chassis (zelfs als dit chassis in het geval van een monocoque constructie tot een geheel is samengevoegd met de carrosserie) bezitten.

2.1.5) Auto model/type

Auto behorende tot een productieserie, te onderscheiden door een specifiek ontwerp, uitwendig algemene gelijkvormigheid in de lijnen van de carrosserie, aan een identiek mechanisch ontwerp van de motor en van de aandrijving naar de wielen.

2.1.6) Normale verkoop

Dit betekent de levering aan de particuliere klant via de normale verkooporganisatie (dealerorganisatie) van de fabrikant.

2.1.7) Homologatie

Is de officiële verklaring van de FIA dat een bepaald model auto in een minimum aantal in serie is geproduceerd om klassering in de Productiewagens (Groep N), Toerwagens (Groep A), van dit reglement te rechtvaardigen.

Aanvragen voor homologatie moeten bij de FIA worden ingediend door de ASN van het land van fabricage, waarvoor door de ASN een homologatieformulier dient te worden opgemaakt (zie hierna). Dit homologatiepapier moet worden opgemaakt overeenkomstig de speciale regels, genoemd de "regels van homologatie", die door de FIA zijn vastgelegd. De homologatie van in serie gefabriceerde auto's vervalt 7 jaar nadat de productie van het betrokken model is gestaakt (serieproductie onder de 10% van de minimumproductie voor de betrokken groep).

Een model kan slechts gehomologeerd zijn in één groep, Productiewagens (Groep N) / Toerwagens (Groep A).

2.1.8) Homologatiepapieren

Alle auto's die door de FIA zijn erkend, zullen het onderwerp zijn van een omschrijvingformulier genoemd de homologatiepapieren, waarop alle gegevens vermeld worden die het mogelijk maken het betrokken model te identificeren.

Deze homologatiepapieren beschrijven de serie zoals aangegeven door de fabrikant. Afhankelijk van de groep waarin de deelnemer aan wedstrijden deelneemt, zijn de modificaties die voor internationale wedstrijden zijn toegestaan voor deze serie, vermeld in de Annexe 'J'. *(Voor alle in dit verbaalde reglement niet opgenomen groepen kunnen de reglementen bij de ASN worden opgevraagd).*

Het aanbieden van de nieuwste versie van de van toepassing zijnde papieren is verplicht op ieder moment gedurende de wedstrijd op verzoek van de technisch commissarissen. In geval van het niet kunnen tonen kan de straf zover gaan tot het niet toelaten van de deelnemer tot het evenement.

De getoonde papieren moeten verplicht gedrukt zijn:

- ofwel op papier gestempeld of gewatermerkt FIA,
- ofwel op op papier gestempeld of gewatermerkt door een ASN, uitsluitend wanneer de fabrikant dezelfde nationaliteit heeft als de ASN.

Wanneer een Groep A auto bovendien is uitgerust met een kit variant (zie hieronder) met betrekking tot het chassis / carrosserie, moet het originele certificaat, afgegeven op het moment van montage van deze variant door een door de fabrikant erkend centrum, worden gepresenteerd.

Indien de datum waarop het homologatieformulier van kracht wordt tijdens een evenement valt, zal dit formulier gedurende de gehele duur van dit evenement geldig zijn.

Wat betreft de Productiewagens (Groep N), moet naast het voor deze groep specifieke formulier tevens het formulier voor de groep Toerwagens (Groep A) worden overlegd.

Indien enige twijfel blijft bestaan na het vergelijken van een auto met de gegevens van de bijbehorende homologatiepapieren, moeten de Technisch Commissarissen ofwel het werkplaatshandboek dat ten behoeve van de dealers van het betrokken merk wordt uitgegeven, ofwel de complete reserveonderdelen catalogus raadplegen.

Indien deze documentatie onvoldoende duidelijkheid verschaft, mogen de Technisch Commissarissen deze duidelijkheid evenzo verkrijgen door direct onderzoek middels vergelijking met een overeenkomstig onderdeel, verkrijgbaar bij een dealer.

De zorg om de homologatiepapieren die zijn auto betreffen bij zijn ASN te verkrijgen, ligt bij de deelnemer.

Omschrijving:

Een homologatie bestaat uit:

- 1) Een basishomologatie die een beschrijving geeft van het basismodel.
- 2) Eventueel later gevolgd door een aantal toegevoegde bladen die "homologatie-uitbreidingen" beschrijven die "varianten", "errata" of "evoluties" kunnen zijn.

a) Varianten (VF, VP, VO, VK)

Dit zijn ofwel toeleveringsvarianten (VF) (twee toeleveranciers leveren de fabrikant hetzelfde onderdeel waarvoor de klant geen keuze-mogelijkheid heeft), ofwel productie varianten (VP) (geleverd op verzoek en beschikbaar via dealers), ofwel optievarianten (VO) (welke worden geleverd op speciaal verzoek), of "kits" (VK), (welke worden geleverd op speciaal verzoek).

b) Erratum (ER)

Vervangt en annuleert foutieve informatie die eerder door de fabrikant op een homologatie werd vermeld.

c) Type Evoluties (ET)

Vaststelling van permanente wijzigingen aan het basismodel (het geheel stoppen van de productie van een model in zijn originele vorm).

Gebruik:

1) Varianten (VF, VO, VK)

De deelnemer kan elke variant of elk deel van een variant gebruiken die hij wil, op voorwaarde dat alle technische gegevens van de auto zoals deze is ontworpen, overeenstemmen met de homologatiepapieren van de betreffende auto, ofwel expliciet door de Annexe J zijn toegestaan.

De combinatie van verschillende VO's van de volgende onderdelen is verboden: turbolader, remmen en versnellingsbak.

Bijvoorbeeld: De montage van een remklauw die op een variant formulier wordt omschreven, mag alleen worden gebruikt wanneer het remmend oppervlak, de maten van de remvoering e.d., die door deze toepassing worden verkregen, vermeld zijn op een homologatie formulier voor de betreffende auto (voor de groep Productiewagens (Groep N) zie ook artikel 254.2).

Voor wat betreft kit varianten (VK), deze mogen uitsluitend worden gebruikt onder de voorwaarden zoals aangegeven door de fabrikant op het homologatie formulier. Dit betreft in het bijzonder die groepen van onderdelen welke door de deelnemer als een geheel moeten worden beschouwd, en waarvan de specificaties moeten worden gerespecteerd indien van toepassing.

Voor FIA kampioenschappen geldt dat het FIA technisch paspoort van WRC, S2000-Rally, ~~S2000~~ R5 en S1600 auto's moet worden getoond tijdens de technische keuring van het evenement. Daarnaast mogen de merktekens welke gekoppeld zijn aan het technisch paspoort onder geen enkele omstandigheid worden verwijderd.

2) Evolutie van het type (ET)

(Voor de groep Productiewagens (Groep N) zie ook artikel 254.2).

De auto moet voldoen aan een bepaald evolutiestadium (onafhankelijk van de datum waarop de auto de fabriek verliet) en zo'n evolutiestadium moet dus in zijn geheel toegepast zijn of geheel niet.

Bovendien moeten vanaf het moment dat de deelnemer een bepaalde evolutie heeft gekozen tevens alle voorgaande evoluties worden toegepast, behalve daar waar ze onverenigbaar zijn.

Bijvoorbeeld wanneer twee rem-evoluties na elkaar plaatsvinden mag alleen die evolutie worden gebruikt die overeenstemt met de datum van het evolutie-stadium.

2.1.9) Mechanische componenten

Alle noodzakelijke delen voor de aandrijving, de wielophanging, de besturing en de remmen, alsmede alle al dan niet bewegende accessoires die voor het normaal werken van deze delen nodig zijn.

2.1.10) Originele- of standaardonderdelen

Een onderdeel dat alle bewerkingen heeft ondergaan die door de fabrikant van de auto zijn voorzien en zijn uitgevoerd, en origineel aan de auto wordt gemonteerd.

2.1.11) Materialen – Definities

2.1.11.a

Een legering op basis van X (bijvoorbeeld een Ni-legering)

X moet het meest voorkomende element in de legering zijn op basis van % w/w. Het minimum massapercentage van X moet altijd groter zijn dan het maximum percentage van de som van alle andere elementen welke voorkomen in de legering.

Een legering op basis van X-Y (bijvoorbeeld een Al-Cu-legering)

X moet het meest voorkomende element in de legering zijn. Daarnaast moet element Y het tweede grootste bestanddeel (% w/w) zijn na X in de

legering. De kleinste mogelijke som van de gewichten van de elementen X en Y moet altijd groter zijn dan de het maximum percentage van de som van alle andere elementen in de legering.

2.1.11.b

Intermetallische materialen (bijvoorbeeld TiAl, NiAl, FeAl, Cu₂Au, NiCo)

Dit betreft materialen gebaseerd op intermetallische fasen, dat wil zeggen dat de matrix van het metaal voor meer dan 50% v/v bestaat uit intermetallische fasen.

Een intermetallische fase is een vaste oplossing van twee of meer metalen welke een gedeeltelijk ionische, covalente of metaalverbinding vertonen met een groot spectrum, in een kleine samenstellingsband rond de stoichiometrische verhouding.

2.1.11.c

Composiet materialen

Materiaal gevormd uit verschillende aparte materialen, waarvan de vereniging het geheel eigenschappen geeft welke geen van de afzonderlijke componenten bezit.

Meer specifiek zijn dit materialen waarbij een matrix materiaal wordt verstevigd door een continue of discontinue fase. De matrix kan op basis van metaal, keramiek, polymeer of glas zijn.

De versteviging kan aanwezig zijn als lange vezels (continue versteviging) of korte vezels en deeltjes (discontinue versteviging).

2.1.11.c.i

Vezel Versterkte Polymeer (VVP)

Composietmateriaal gevormd uit een polymeer matrix versterkt met vezels. De polymeer is meestal (maar niet beperkt tot) een epoxy, vinyl ester of polyester thermohardend plastic of hars. De vezels zijn meestal (maar niet beperkt tot) glas, carbon, aramide, papier, hout, etc.

Carbon Vezel Versterkte Polymeer (CVVP)

Een specifiek soort VVP waarin de bindende matrix is een thermohardende of thermoplastische plymeer is en de vezels carbon bevatten. Andere vezels zoals aramide (bijv.: Nomex™, Kevlar™, Twaron™, Zylon™, etc....) mogen hier ook in voorkomen.

2.1.11.c.ii

Sandwich-structuur composiet

Speciale klasse van composietmaterialen die gefabriceerd zijn door twee dunne stijve buitenlagen te bevestigen aan een dikke lichtgewicht kern. Het kernmateriaal is normaal een materiaal met een lage sterkte, maar zijn hogere dikte brengt het sandwich composiet een hoge buigstijfheid met een globaal lage dichtheid.

Typische voorbeelden van buitenlagen: gelamineerd glas, VVP, CVVP, metaal plaat, etc...

Typische voorbeelden van kern materialen: schuim, balsa hout, honingraat, etc...

De kern en buitenlagen worden verbonden met lijm of gesoldeerd met metaal componenten.

2.1.11.c.iii

Metaal Matrix Composieten (MMC's)

Dit is een composietmateriaal met een metallische matrix met een fase van meer dan 2% v/v welke niet oplosbaar is in de vloeibare fase van het metallische materiaal. De 2% v/v moet als volgt worden beschouwd: "bij de laagste temperatuur van de vloeibare fase van de matrix".

2.1.11.d

Keramische materialen (bijvoorbeeld maar niet beperkt tot Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₃Si₂, SiO₂, Si₃N₄)

Inorganisch, niet metallisch materiaal samengesteld uit een metaal en een niet-metaal. Keramische materialen mogen een kristallijne structuur hebben of gedeeltelijk kristallijn. Het is gevormd door een gefuseerde massa welke stolt terwijl het afkoelt of welke tegelijkertijd wordt gevormd en verouderd ofwel naderhand door een warmtebehandeling.

2.1.12) Verzegeling

Een element gebruikt voor het identificeren van componenten van een auto voor een van de volgende doeleinden:

- controle van het gebruik of de vervanging van een component,
- bijhouden van het aantal componenten dat gebruikt of geregistreerd is wanneer vereist door een van toepassing zijnde reglement,
- registratie van een in beslag genomen onderdeel voor het uitvoeren van een technische controle, ofwel direct ofwel op een later tijdstip,
- ter voorkoming van het demonteren of vervangen van een component of een deel van een samenstelling,
- enige andere noodzaak voor het toepassen van de technische of sportieve reglementen.

2.2) Afmetingen

Omtrek van de auto van bovenaf gezien:

De auto zoals deze voor het betreffende evenement aan de start verschijnt.

2.3) Motor

2.3.1) Cilinderinhoud

De cilinderinhoud is het volume V dat ontstaat in de cilinder (of cilinders) door de op- en neergaande beweging van de zuiger(s).

$$V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$$

waarbij b = boring

s = slag

n = aantal cilinders

2.3.2) Drukvvulling

Verhoging van het gewicht van de vulling van het brandstof/lucht mengsel in de verbrandingskamer (boven het gewicht gevormd door de normale atmosferische druk, de tegendruk en het doorstromingseffect in het in en/of uitlaatsysteem) op welke manier dan ook.

Het inspuiten van brandstof onder druk wordt niet beschouwd als drukvvulling (zie artikel 252-3.1 Algemene regels voor groepen N, A en B).

2.3.3) Motorblok

Met motorblok wordt bedoeld de krukaskast en cilinders.

2.3.4) Inlaatspruitstuk

In geval van een inlaat systeem via carburateurs:

- Het onderdeel dat het benzine/luchtmengsel van de carburateur(s) verzamelt, en dat zich uitstrekt tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een inspuitsysteem met een enkele luchtinlaat klep:

- Het onderdeel dat het volume van de inlaatlucht of het benzine/luchtmengsel regelt en verzamelt, en zich uitstrekt van het huis van de vlinderklep (deze inbegrepen) tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een inspuitsysteem met een meerdere luchtinlaat kleppen:

- Het onderdeel dat het volume van de inlaatlucht of het benzine/luchtmengsel regelt en verzamelt, en zich uitstrekt van het huis van de vlinderkleppen (deze inbegrepen) tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een dieselmotor:

- Het onderdeel, gemonteerd tegen de cilinderkop, wat de lucht vanaf één inlaat of een enkele buis verdeelt naar de cilinderkop poorten.

2.3.5) Uitlaatspruitstuk

Het onderdeel waarin te allen tijde de gassen uit minimaal twee cilinders van de cilinderkop wordt verzameld tot aan de eerste pakking die dit gedeelte van de rest van het uitlaatsysteem scheidt.

2.3.6) Voor auto's met turbolading begint de uitlaat na de turbolader.

2.3.7) Oliecarter

Elementen gebout onder en tegen het motorblok die de smeerolie van de motor bevatten en regelen. Deze delen dienen geen enkele bevestiging van de krukas te bevatten.

2.3.8) Motorruimte

De ruimte die wordt bepaald door de dichtstbijzijnde structurele wand die de motor omgeeft.

2.3.9) Dry-sump smering

Elk systeem welk een pomp gebruikt om olie te transporteren van de ene kamer of compartiment naar een andere kamer of compartiment, met uitsluiting van de pomp welke gebruikt wordt voor de normale smering van de motor onderdelen.

2.3.10) Dichting voor mechanische onderdelen

2.3.10.a Statistische dichting

De enige functie van een **statistische dichting** is het zekerstellen van de afsluiting van tenminste twee onderdelen, welke ten opzichte van elkaar vast zijn verbonden. De afstand tussen de beide vlakken van de onderdelen, gescheiden door de pakking mag niet groter zijn dan 5 mm.

2.3.10.b Dynamische dichting

Dichting noodzakelijk voor het voorkomen van lekkage tussen onderdelen die een relatieve beweging ten opzichte van elkaar hebben. 2.3.11) Warmtewisselaar

Mechanisch onderdeel dat de uitwisseling van calorieën tussen twee vloeistoffen mogelijk maakt.

Voor specifieke warmtewisselaars is de als eerste genoemde vloeistof te koelen vloeistof en de als tweede genoemde vloeistof is de vloeistof welke de koeling mogelijk maakt. Bijvoorbeeld olie/water warmtewisselaar (olie wordt gekoeld door water).

2.3.12) Radiateur

Een radiator is een specifieke warmtewisselaar welke het koelen van vloeistof door lucht mogelijk maakt. Een vloeistof/lucht warmtewisselaar.

2.3.13) Intercooler of Drukvvulling-warmtewisselaar

Dit is een warmtewisselaar geplaatst tussen de compressor en de motor, welke het mogelijk maakt om de samengeperste lucht te koelen met behulp van een vloeistof. Een lucht/vloeistof warmtewisselaar.

2.4) Rijdend gedeelte

Het rijdend gedeelte omvat alle delen die geheel of gedeeltelijk onafgeveerd zijn.

2.4.1) Wiel

Flens en velg. Met compleet wiel wordt bedoeld flens, velg en band.

2.4.2) Wrijvingsoppervlakte van de remmen

De door de remvoeringen tegen de remtrommel, of van de remblokken tegen de beide zijden van de remschijf geveegde oppervlakte bij een complete omwenteling van het wiel.

2.4.3) McPherson ophanging

Ieder systeem waarin een telescopische steun, welke niet noodzakelijkerwijs de veer en dempingwerking verzorgt maar onderdeel uitmaakt van een astap, is bevestigd aan de carrosserie of het chassis door een enkel bevestigingspunt aan het boven uiteinde en aan de onderzijde draaiend bevestigd aan een triangel welke deze in de dwars- en lengterichting op zijn plaats houdt, dan wel middels een op één punt aan het chassis bevestigde draagarm voorzien van reactiestangen en/of stabilisatoren.

2.4.4) Torsie-as

As, bestaande uit twee naar achter stekende armen, elk bevestigd aan de carrosserie via een draaipunt, en stijf aan elkaar bevestigd door een dwarsconstructie waarvan de torsiestijfheid laag is vergeleken met de buigstijfheid.

2.5) Chassis - Carrosserie

2.5.1) Chassis

De gehele hoofdstructuur van de auto waaromheen de mechanische componenten en de carrosserie, inclusief elk structureel deel van genoemde structuur, zijn gemonteerd.

2.5.2) Carrosserie

Uitwendig: alle geheel afgeveerde delen van de auto, die door de luchtstroom worden bestreken.

Inwendig: inzittenden compartiment en bagageruimte.

Carrosserieën worden als volgt ingedeeld:

- 1) Geheel gesloten carrosserie.
- 2) Geheel open carrosserie.
- 3) Veranderbare carrosserie met een soepele verstelbare kap ('Convertible'), of met een hard afneembaar dak ('Hard top').

2.5.3) Stoel

Voorwerp gevormd door een zitting en een rugleuning.

Rugleuning

Het vlak vanaf het onderste deel van de ruggewervelkolom van een normaal zittend persoon, naar boven toe.

Zitting

Het vlak gemeten vanaf het onderste gedeelte van de ruggewervelkolom van dezelfde persoon naar voren.

2.5.4) Bagageruimte

Iedere ruimte gescheiden van het bestuurders en motorcompartiment in het voertuig.

Deze ruimte is beperkt in lengte door de constructie, aangebracht door de fabrikant en/of door de achterkant van de stoelen, indien mogelijk achterover gekanteld in een hoek van maximaal 15°.

Deze ruimte is beperkt in hoogte door de aangebrachte constructie en/of door de uitneembare onderdelen aangebracht door de fabrikant, en bij afwezigheid van één van deze beide mogelijkheden door het horizontale vlak gevormd door het laagste punt van de onderzijde van de ruiten.

2.5.5) Inzittendencompartiment

Binnenruimte welke plaats biedt aan de bestuurder en de passagier(s).

2.5.6) Motorkap

Uitwendig deel van de carrosserie dat, geopend, toegang geeft tot de motor.

2.5.7) Spatbord

Een spatbord is het deel gedefinieerd volgens tekening no. 251-1 en volgens tekening XIII-A1 (of XIII) van het groep-A homologatieformulier (voor zover van toepassing).

Achterspatbord:

De bovengrens van het spatbord in zijaanzicht wordt gevormd door:

- de onderrand van het zichtbare deel van het achterzijaam in gesloten positie (Tekening 251-1),
- de lijn welke de onderachterhoek van het zichtbare deel van het achterzijaam in gesloten positie verbindt met de onderhoek van het zichtbare deel van het achterraam (tekening 251-1).

2.5.8) Louvres

Samenstelling van gekantelde lamellen die een erachter gesitueerd object verbergen, terwijl lucht kan worden doorgelaten.

2.5.9) Dagrijlichten

Lichten gericht in voorwaartse richting en gebruikt om de auto beter zichtbaar te maken tijdens het rijden overdag. De dagrijlichten moeten automatisch uitschakelen wanneer de koplampen ingeschakeld worden.

2.6) Elektrisch systeem

Koplamp: Iedere lichtbron waarvan het brandpunt een direct voorwaarts gerichte lichtgevende straal ten gevolge heeft.

2.7) Brandstoftank

Iedere ruimte die brandstof kan bevatten en van waaruit de brandstof, op welke manier dan ook, naar het hoofdreservoir of naar de motor kan stromen.

2.8) Automatische versnellingsbak

Deze bestaat uit een hydrodynamische koppelmvormer, een huis met epicyclische tandwielen en koppelingen en meerdere remschijven en heeft een vast aantal overbrengingsverhoudingen en een schakelbesturing. Het wisselen van versnellingen, schakelen, kan automatisch worden uitgevoerd, zonder de motor en de versnellingsbak te ontkoppelen, en dus zonder de overdracht van motor koppel te onderbreken.

Versnellingsbakken met een continue variabele transmissie worden beschouwd als automatische versnellingsbakken, met de eigenschap een oneindig aantal overbrengingsverhoudingen te bezitten.

Art. 252 - ALGEMENE REGELS VOOR PRODUCTIEWAGENS (Groep N), TOERWAGENS (Groep A), GT PRODUCTIEWAGENS (Groep R-GT).

1) ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1) Modificaties

Alle modificaties zijn verboden tenzij uitdrukkelijk toegestaan door de reglementen betreffende de groep waarvoor de auto is ingeschreven of door de hieronder volgende Algemene Regels of voorgeschreven in het hoofdstuk 'Veiligheidsuitrusting'.

De componenten van de auto moeten hun originele functie behouden.

1.2) Toepassing van de algemene regels

De Algemene Regels moeten worden nageleefd in het geval dat de specificaties van Productiewagens (Groep N), Toerwagens (Groep A) geen strengere voorschrift opleggen.

1.3) Materiaal

Het gebruik van een materiaal met een specifieke elasticiteitsmodulus groter dan 40 GPa/g/cm³ is verboden, met uitzondering van bougies, uitlaat coatings, waterpomp turbo verbindingen, remblokken, coatings van remklauwzuigers, rollende elementen van lagers (kogels, naalden, rollen), elektronische componenten en sensoren, delen lichter dan 20 gram en alle coatings met een dikte kleiner of gelijk aan 10 micron.

Het gebruik van metaalachtige materialen met een specifieke elasticiteitsmodulus groter dan 40 GPa/g/cm³ of waarvan de maximale specifieke treksterkte groter is dan 0,24 MPa/kg/m³ voor niet-ijzerhoudende materialen en 0,30 MPa/kg/m³ voor ijzerhoudende materialen (dwz. 80% ijzer) is verboden voor het maken van onderdelen die vrij zijn of gehomologeerd als Optie Variant.

De titaniumlegering type Ti-6Al-4V ASTM graad 5 (5.5 < Al < 6.75, C max. 0.10, 3.5 < V < 4.5, 87.6 < Ti < 91) is toegestaan, behalve voor bepaalde onderdelen waarvoor titanium expliciet is verboden.

Geen enkel draaiend deel van een turbo of van enig gelijkwaardig compressorsysteem (met uitzondering van de draaiende delen) mag worden gemaakt van keramisch materiaal of een keramische toplaag hebben.

Het gebruik van plaatmateriaal van een magnesium legering dunner dan 3 mm is verboden.

1.4) Het is de plicht van iedere deelnemer de Technische Commissie en Sportcommissarissen afdoende aan te tonen dat zijn auto, gedurende het gehele evenement, geheel aan deze reglementen voldoet.

1.5) Beschadigde schroefdraad mag worden gerepareerd door een nieuwe schroefdraad van dezelfde binnendiameter in te schroeven ("helicoil" type).

1.6) Elke groep A auto, gehomologeerd na 01-01-99, met de uitzondering van kit varianten, en deelnemend in rally's, mag niet breder zijn dan 1800 mm.

Groep N auto's mogen deelnemen in hun volledige versie.

1.7) "Vrij" onderdeel

De term "vrij" betekent dat het originele onderdeel alsook zijn functies mogen worden verwijderd of worden vervangen door een nieuw onderdeel, op voorwaarde dat het nieuwe onderdeel geen extra functie heeft ten opzichte van het originele onderdeel.

2) AFMETINGEN EN GEWICHTEN

2.1) Bodemvrijheid

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 (inzittenden in de auto).

2.2) Ballast

Het is toegestaan het gewicht van de auto door één of meer ballastblokken aan te vullen, op voorwaarde dat dit sterke, massieve blokken zijn, bevestigd met gereedschap, in het zicht op de vloer van de bestuurdersruimte, de mogelijkheid tot verzegeling bieden, en door de Technische Commissie verzegeld zijn.

Toepassing: Toerwagens (Groep A) en Groep R auto's. Geen enkele wijze van ballast is toestaan bij Productiewagens (Groep N).

Echter in rally's wordt het meenemen van gereedschap en reserve onderdelen voor de auto uitsluitend in de bestuurdersruimte en/of in de motorruimte en/of in de kofferbak toegestaan onder de voorwaarden gesteld in artikel 253.

3) MOTOR

Alle motoren waarin brandstof wordt geïnjecteerd en verbrand stroomafwaarts van een uitlaatpoort zijn verboden.

3.1) Drukvvulling

In het geval van drukvvulling moet de nominale cilinderinhoud worden vermenigvuldigd met een coëfficiënt 1,7 voor benzine motoren en 1,5 voor diesel motoren, waarbij de auto ingedeeld wordt volgens de aldus berekende fictieve cilinderinhoud. De auto wordt in alle opzichten behandeld als ware deze berekende cilinder inhoud de werkelijke cilinder inhoud. Dit is van speciaal belang bij de indeling van de auto volgens de cilinderinhoudklasse, inwendige afmetingen, het aantal minimum zitplaatsen, het minimum gewicht enz.

3.2) Formule voor gelijkwaardigheid tussen 2-takt en 4-takt motoren

De nominale cilinderinhoud van een 2-takt motor moet vermenigvuldigd worden met 1.9 .

3.3) Formule voor gelijkwaardigheid tussen zuigermotoren en roterende zuigermotoren (van het type gedekt door de NSU Wankel patenten).

De gelijkwaardige cilinderinhoud is **1,8 maal** het volume dat wordt bepaald door het verschil tussen de maximum- en minimum-inhoud van de verbrandingskamer.

3.4) Formule voor gelijkwaardigheid tussen zuigermotoren en turbinemotoren

Deze formule luidt:

$$S \times (3,10 \times R) 7,63$$
$$C = \frac{0,09625}{0,09625}$$

S = Hoge druk doorlaatopening - uitgedrukt in cm², waarmee bedoeld wordt het oppervlak van de luchtstroom aan de achterzijde van de bladen van het schoepenrad (of aan de achterzijde van de 1e trap, indien de aanjager verscheidene trappen heeft). Gemeten wordt het minimum oppervlak tussen de vaste schoepen van de eerste fase van de hoge druk turbine. Indien deze schoepen verstelbaar zijn, moeten zij op hun grootste invalshoek worden gebracht voor de berekening van 'S'. De oppervlakte van de hoge druk doorlaatopening is dus het product - uitgedrukt in cm² - van hoogte x breedte x aantal schoepen.

R = De drukverhouding is de verhouding van de compressor van de turbomotor. Deze verhouding wordt verkregen door de waarde van iedere fase of trap van de motor met elkaar te vermenigvuldigen zoals hierna aangegeven:

Subsonische axiale compressor:	1.15 per fase
Transsonische axiale compressor:	1.5 per fase
Radiale compressor:	4.25 per fase

Derhalve zal voor een compressor met één radiale en 6 axiale trappen een verhouding berekend worden van:

$$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \text{ of } 4.25 \times (1.15)^6$$
$$C = \text{Cilinderinhoud van de zuigermotor uitgedrukt in cm}^3$$

3.5) Gelijkwaardigheid tussen conventionele en nieuwe type motoren

De FIA behoudt zich het recht voor de vastgestelde vergelijkingsbasis tussen conventionele motoren en nieuwe typen motoren te wijzigen, waarbij een aankondigingsperiode van 2 jaar in acht zal worden genomen, te beginnen op 1 januari volgend op de datum waarop de beslissing werd genomen.

3.6) Uitlaatsysteem en demper

Zelfs wanneer de bijzondere voorschriften van een groep de vervanging van de oorspronkelijke geluiddemper toestaan, moeten de auto's die aan een evenement op de openbare weg meedoen altijd zijn uitgerust met een geluiddemper welke voldoet aan de wettelijke voorschriften van het land of de landen, waarin het evenement wordt gehouden. Het geluidsniveau voor alle auto's welke worden gebruikt in rally's op de openbare weg dient niet hoger te zijn dan 103 dB(A), indien dit niveau door de lokale autoriteiten niet lager wordt voorgeschreven. **(let op: in Nederland geldt een maximum van 100 dB(A))** bij een motortoerental van 3500 omw./min. voor benzine motoren en 2500 omw./min. voor diesel motoren. De monden van de uitlaatpijpen moeten zich ten hoogste 45 cm en tenminste 10 cm van de grond bevinden. De uitgang van de uitlaatpijp moet zich binnen de omtrek van de auto bevinden, op een afstand kleiner dan 10 cm vanaf deze omtrek en achter het verticale vlak gevormd door het midden van de wielbasis.

Bovendien moet deugdelijke bescherming zijn aangebracht om te voorkomen dat de hete pijpen brandwonden kunnen veroorzaken.

Het uitlaatsysteem moet niet van voorlopige aard zijn. Uitlaatgassen mogen het uitlaatsysteem alleen aan het uiteinde verlaten. Delen van het chassis mogen niet worden gebruikt voor het doen afvoeren van gassen.

Katalysatoruitlaten:

Als twee versies van een automodel zijn gehomologeerd (de een met en de ander zonder katalysator uitlaat), moeten auto's voldoen ofwel aan de ene ofwel aan de andere versie; iedere combinatie van de twee versies is verboden.

Alle auto's uitgerust met een Kit (VK– WRC – S2000-Rally-R5-R4 Kit) dienen te zijn voorzien van een gehomologeerde uitlaat katalysator.

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, tenzij de katalysator uitlaat niet verplicht is in het land waarin wordt georganiseerd, in welk geval de katalysator mag worden weggelaten.

Geen enkele modificatie aan de gehomologeerde katalysator is toegestaan.

Een authentieke kopie van het homologatie document moet worden getoond aan de technisch commissarissen van het evenement.

3.7) Starten vanuit de auto

Starter die door een in de auto gemonteerde elektrische of andere energiebron in werking gesteld wordt door een bestuurder zittend in zijn stoel.

3.8) Cilinders

Voor motoren zonder cilinderbussen is het toegestaan de cilinders te repareren door toevoeging van materiaal, maar niet door onderdelen.

3.9) Dichtingen

Statische en dynamische dichtingen zijn vrij.

4) AANDRIJVING

Alle auto's moeten zijn uitgerust met een versnellingsbak met een achteruitversnelling, welke moet werken als de auto begint aan het evenement en moet kunnen worden bediend door de rijder normaal zittend in zijn stoel.

5) ONDERSTEL

Onderdelen van het onderstel, geheel of gedeeltelijk gemaakt van composietmaterialen, zijn verboden.

6) WIELEN

Wielen, geheel of gedeeltelijk gemaakt van composietmaterialen, zijn verboden.

Metten van de wielbreedte:

Het meten van de wielbreedte dient te worden gedaan met het complete wiel gemonteerd aan de auto, staand op de grond met de auto in wedstrijdvoering, de bestuurder achter het stuur, op enig punt van de omtrek, behalve het gedeelte dat met de grond in contact is. Indien meer banden als deel van een compleet wiel gemonteerd zijn, moet deze voldoen aan de maximum maten die gelden voor de groep waarin deze banden worden gebruikt (zie artikel 255.5.4).

7) CARROSSERIE/CHASSIS

7.1) Convertibles moeten in alle opzichten voldoen aan de specificaties behorende bij open auto's. Daarnaast moeten auto's met een vast opvouwbaar dak uitsluitend deelnemen met gesloten en vergrendeld dak.

7.2) Minimum inwendige afmetingen

Indien een wijziging welke volgens de Annexe J is toegestaan een afmeting beïnvloedt die in het homologatieformulier vermeld staat, is het niet mogelijk deze afmeting te handhaven als een geldige maatstaf voor de auto.

7.3) Bestuurdersruimte

Verwisselen van de bestuurderszijde is toegestaan op voorwaarde dat de originele auto en de gemodificeerde auto mechanisch gelijkwaardig zijn, en dat de benodigde onderdelen worden geleverd door de fabrikant voor zo'n modificatie van de betrokken autofamilie. In het bijzonder mag de stuurkolom uitsluitend door de carrosserie lopen via een gat wat voor dat doel door de fabrikant in de serieproductie is aangebracht voor de betrokken autofamilie.

Voor R5, Super 1600, Super 2000 en WRC auto's zal verwisselen van de bestuurderszijde alleen mogelijk zijn via een complete stuurinrichting welke als VO is gehomologeerd door de fabrikant.

Het gat in de carrosserie waardoor de stuurkolom loopt moet met deze stuurinrichting worden meegehomologeerd.

Uitsluitend de hiernavolgende accessoires mogen in de bestuurdersruimte aangebracht worden: reservewiel(en), gereedschappen, reserve onderdelen, veiligheidsuitrusting, communicatie apparatuur, ballast (indien toegestaan), waterreservoir voor de ruitenwisser (alleen Toerwagens (Groep A).

Alle reservedelen en gereedschappen moeten worden bevestigd ofwel achter de stoelen van de rijder en/of de navigator ofwel onder de stoelen van de rijder en/of de navigator.

De passagiersruimte en zitting van een open auto mogen in geen enkel opzicht bedekt worden.

Houders voor helmen en gereedschappen in het inzittendencompartiment moeten van onbrandbare materialen zijn gemaakt en mogen in geval van brand geen giftige dampen produceren.

De originele installatie van de airbags mag worden verwijderd, zonder daarbij het uiterlijk van de carrosserie aan te passen.

7.4) Alle carrosserie- en chassisdelen van het voertuig moeten te allen tijden van hetzelfde materiaal zijn als die van de origineel gehomologeerde auto en moeten ook dezelfde materiaaldikte hebben als die van de origineel gehomologeerde auto. Alle chemische behandelingen zijn verboden.

7.5) Koplampbevestiging en bescherming

Het boren van gaten in het plaatwerk aan de voorzijde voor het bevestigen van lampsteunen is toegestaan, mits uitsluitend voor deze bevestigingen.

In rally's mogen niet-reflecterende beschermkappen, gemaakt van flexibel materiaal op de koplampen worden bevestigd; ze mogen niet verder dan 10 cm voor het koplampglas uitsteken.

7.6) Elk voorwerp dat gevaar kan opleveren (brandbare materialen enz.) moet buiten de bestuurdersruimte worden vervoerd.

7.7) Spatlappen (Alleen in rally's)

Het is toegestaan om spatlappen dwars op de rijrichting te monteren in overeenstemming met onderstaand artikel.

Wanneer spatlappen verplicht zijn, moet deze eis zijn opgenomen in het bijzonder reglement van het evenement. In elk geval zullen spatlappen dwars op de rijrichting worden geaccepteerd onder de volgende voorwaarden:

- Ze moeten zijn gemaakt van flexibel kunststof materiaal, tenminste 4 mm dik (minimum dichtheid 0,85 g/cm³).
- Ze moeten zijn vastgemaakt aan de carrosserie.
- Ze moeten tenminste de breedte van het wiel bedekken, maar tenminste één derde van de breedte van de auto achter de voorwielen en achter de achterwielen (zie tekening no. 252-6) moet open blijven.
- Tussen de linker en rechter spatlap vóór de achterwielen moet een ruimte openblijven van tenminste 20 cm.
- De onderkant van deze spatlappen moet niet hoger dan 10 cm van de grond zijn waarop de auto stil staat, zonder personen aan boord. Boven en over de gehele hoogte van de band moet de gehele breedte van de band bedekt zijn (gezien van achteren).

Spatlappen gemaakt van flexibel materiaal, om opspatten naar de voorzijde te voorkomen, mogen aan de voorzijde van het voertuig gemonteerd worden, indien het bijzonder reglement van het evenement ze toestaat of oplegt. Ze mogen niet verder uitsteken dan de totale breedte en niet verder dan 10 cm van de totale lengte van het voertuig en tenminste 1/3 van de breedte van de auto moet vrij zijn vóór de voorwielen.

8) ELEKTRISCH SYSTEEM

8.1) Verlichting en richtingaanwijzers

Een mistlamp mag worden vervangen door een andere lamp op voorwaarde dat de originele bevestiging gelijk blijft.

Als de originele achteruitkijkspiegels geïntegreerde richtingaanwijzers bevatten en als het op de auto van toepassing zijnde artikel van de Annexe J vervanging van de achteruitkijkspiegels toelaat, moeten de richtingaanwijzers behouden blijven zonder noodzakelijkerwijs in de achteruitkijkspiegels te zijn ondergebracht.

Als de originele achteruitkijkspiegels geen geïntegreerde richtingaanwijzers bevatten, moeten de richtingaanwijzers behouden blijven, maar mogen deze verplaatst worden van hun originele positie.

8.2) Dynamo's en dynamostarter

De bevestigingen van de dynamo's en dynamostarters zijn vrij.

8.3) Claxon

Uitsluitend in rally's dient het geluidsniveau, geproduceerd door de claxon groter of gelijk te zijn aan 97 dB gedurende minimaal 3 seconden, gemeten 7 m voor het voertuig.

9) BRANDSTOF BRANDSTOFMENGSEL

9.1) De brandstof moet aan de volgende specificaties voldoen:

Eigenschap	Eenheid	Min.	Max.	Test Methode
RON		95.0 ⁽¹⁾	102.0 ⁽¹⁾	ISO 5164 ASTM D2699
MON		85.0 ⁽¹⁾	90.0 ⁽¹⁾	ISO 5163 ASTM D2700
Dichtheid (bij 15°C)	kg/m ³	720.0	785.0	ISO 12185 ASTM D4052
Zuurstof	% m/m		3.7	EN ISO 22854/ EN 13132 ⁽²⁾ / Elemental Analysis ASTM D5622
Stikstof	mg/kg		2000 ⁽³⁾	ASTM D4629 ASTM D5762
Zwavel	mg/kg		10.0	ISO 20846 ⁽²⁾ ASTM D5453
Lood	mg/l		5.0	EN 237 ASTM D3237 or ICP-OES
Mangaan	mg/l		2.0	ASTM D3831 or (ICP-OES) EN 16136
Benzeen	% v/v		1.00	ISO 12177 ASTM D5580 ISO 22854 ⁽²⁾ ASTM D6839 EN 238
Alkenen	% v/v		18.0	ISO 22854 ASTM D6839
Aromaten	% v/v		35.0	ISO 22854 ASTM D6839
Totaal di-alkenen	% m/m		1.0	GC-MS of HPLC
Oxidatie Stabiliteit	minuten	360		ISO 7536 ASTM D525
DVPE	kPa		80 ⁽⁴⁾	ISO 13016-1 ⁽²⁾ ASTM D4953 ASTM D5191 ⁽²⁾

Distillatie karakteristieken				
Bij E70°C	% v/v	20.0	52.0	ISO 3405/ ASTM D86
Bij E100°C	% v/v	46.0	72.0	ISO 3405 ASTM D86
Bij E150°C	% v/v	75.0		ISO 3405 ASTM D86
Uiteindelijk kookpunt	°C		210	ISO 3405 ASTM D86
Residue	% v/v		2.0	ISO 3405 ASTM D86

- 1) Een correctiefactor van 0.2 voor RON en MON zal worden afgetrokken van de berekening van het uiteindelijk resultaat in overeenstemming met standaard EN 228:2012
- 2) Voorkeurs methode
- 3) Octaanverhogende stikstof verbindingen zijn niet toegestaan
- 4) De maximale dampdruk mag toenemen tot 100 kPa voor winter evenementen

De enige toegestane zuurstofhoudende stoffen zijn paraffinische mono-alcoholen en paraffinische mono-ethers (met 5 of meer koolstof atomen per molecuul) met een uiteindelijk kookpunt onder 210 °C. De brandstof is geaccepteerd of verworpen volgens de foutdefinities in de testmethode.

Indien de plaatselijk verkrijgbare brandstof niet voldoet aan bovenstaande specificaties, moet de ASN van het organiserende land de FIA om een vrijstelling vragen teneinde het gebruik van die brandstof toe te staan. Het toevoegen van een algemeen verkrijgbaar smeermiddel is toegestaan in brandstoffen voor gebruik in tweetaktmotoren.

9.2) DIESEL

De brandstof moet **gasolie zijn overeenkomstig** de volgende specificaties:

Eigenschap	Eenheid	Minimum	Maximum	Test methode
Dichtheid (bij 15 °C)	kg/m ³	820.0	845.0	ISO 12185 ASTM D4052
Cetaan getal ⁽²⁾			60.0 (1)	ISO 5165 ASTM D613
Afgeleid cetaangetal (DCN) ⁽²⁾			60.0 (1)	EN 15195 ASTM D6890
Zwavel	mg/kg		10	ISO 20846 ASTM D5453
Polycyclische aromaten, koolwaterstoffen	% m/m		8.0	IP 548 ASTM D6591 (FAME-vrije brandstof) EN12916 (FAME-houdende brandstof)
FAME	% v/v		7.0	EN 14078 ASTM D7371
Smerende werking	um		460	ISO 12156-1 ASTM D6079
1) Naar goedgevoelen kan de FIA het maximum cetaan- en afgeleide cetaangetal verhogen naar 70.0 voor FIA internationale wedstrijden/kampioenschappen en/of naar goedgevoelen van de ASN van het organiserende land voor nationale/lokale wedstrijden of kampioenschappen. 2) Ofwel het cetaan, ofwel het Afgeleide cetaangetal moet worden geanalyseerd. het is niet nodig beide analyses uit te voeren.				

Indien de plaatselijk verkrijgbare brandstof niet voldoet aan bovenstaande specificaties, moet de ASN van het organiserende land de FIA om een vrijstelling vragen teneinde het gebruik van die brandstof toe te staan.

9.3) Alternatieve brandstoffen

Het gebruik van enige andere brandstof is onder voorbehoud van goedkeuring van de FIA of de ASN van het organiserende land na ontvangst van een schriftelijk verzoek.

9.4) Oxidant

Alleen lucht mag met de brandstof worden gemengd als oxidant.

9.5) Procedure brandstoftanken

Gestandaardiseerde koppeling:

In het geval van een door het circuit gecentraliseerd of een door de deelnemers verzorgd vulsysteem, moet de vulslang zijn voorzien van een lekvrije koppeling die past op de gestandaardiseerde vulmond die op de auto is gemonteerd. (conform tekening no. 252-5; binnendiameter D mag niet groter zijn dan 50 mm).

Alle auto's moeten zijn voorzien van een vulinrichting die aan deze tekening voldoet. Deze lekvrije koppeling moet voldoen aan het dode-mans-principe en mag dus geen vastzet positie hebben in de geopende stand (veerbelast, bajonet, enz.).

De ontluchting(en) moet(en) zijn uitgerust met éénrichtingskleppen en kleppen die hetzelfde sluitsysteem hebben als de standaard sluiting en dezelfde diameter hebben.

Gedurende het tanken moet de uitmonding van de ontluuchting worden verbonden met de juiste koppeling met ofwel de hoofd voorraadtank of wel met een doorschijnend, draagbaar reservoir van maximaal 20 liter inhoud, welke voorzien is van een volstrekt lekvrij afsluit mechanisme. De ontluuchtingstanks moeten bij het begin van het tanken leeg zijn. Daar waar de circuits niet in staat zijn de deelnemers een gecentraliseerde tankinstallatie aan te bieden, moeten deze om te tanken bovenstaande werkwijze volgen.

Het niveau van de brandstof voorraad mag in geen geval meer dan 3 meter boven het wegdek liggen waarop het tanken plaatsvindt.

Dit geldt gedurende het hele evenement.

De ontluuchtingsreservoirs moeten conform tekeningen no. 252-1 of no. 252-2 zijn uitgevoerd.

De voorraadtank en alle metalen delen van het vulsysteem, van de koppeling via de litemeter tot de tank en het tankframe, moeten elektrisch geleidend worden verbonden met aarde.

De toepassing van het volgende is aanbevolen:

- 1) Iedere pit moet zijn uitgerust met twee aardaansluitingen van luchtvaart type.
- 2) Het vulsysteem (inclusief toren, tank, slang, vulkleppen en ontluuchtingsreservoir) moeten gedurende de gehele duur van de race aan een van deze bovengenoemde aardaansluitingen zijn verbonden.
- 3) De auto dient tenminste tijdelijk aan de andere aardaansluiting te worden verbonden, zodra deze stopt in de pits.
- 4) Geen brandstofslang (vulling of ventilatie) mag worden aangesloten voordat aan punten 2 en 3 is voldaan.
- 5) Alle aan het tanken deelnemende pit bemanningsleden moeten niet-statische beschermende kleding dragen.

De vultank mag van een van de volgende typen zijn:

- gemaakt van rubber, type FT3 1999, FT3.5 of FT5 door een erkend fabrikant geproduceerd, of
- tanks die voldoen aan tekening no. 252-3 of no. 252-4.

Toepassingen: Voor Toerwagens (Groep A) zie de algemene voorwaarden voor de FIA Kampioenschappen.

9.6) Tank ontluuchting

Het is toegestaan een tank uit te rusten met een ontluuchting die door het dak van de auto uitmondt.

9.7) Installatie van een FT3 1999, FT3.5 of FT5 tank

De FT3 1999, FT3.5 of FT5 tank mag zowel op de originele plaats van de tank als in de bagageruimte worden gemonteerd.

Er moet een opening zijn om alle brandstof die zich in de tankruimte kan hebben verspreid af te voeren.

De positie en de afmeting van de vulopening zowel als de vuldop mogen worden gewijzigd, zolang de nieuwe installatie niet buiten de carrosserie uitsteekt, en garandeert dat er geen brandstof in een van de binnenruimten van de auto kan lekken.

Als de vulmond binnen de auto is gesitueerd, moet deze van de bestuursruimte worden afgescheiden door een vloeistofdichte afscherming.

10) REMMEN

Koolstof remschijven zijn verboden.

11) ENERGIE ACCUMULATOREN

De totale hoeveelheid teruggewonnen energie, opgeslagen in de auto mag niet meer zijn dan 200 kJ; deze energie mag worden hergebruikt zonder de 10 kJ te overschrijden met een maximum van 1 kW.

12) KOELING

Met uitzondering van koeling van de rijder is het transport en/of het gebruik van enige vast, vloeibaar of gasvormig koelmiddel, in danwel buiten de auto, te allen tijde verboden gedurende het evenement.

Art. 253 - VEILIGHEIDSUITRUSTING (Groep N, A, R-GT)

1) Een auto, waarvan de constructie gevaarlijk geacht wordt, kan door de Sportcommissarissen worden uitgesloten.

2) Indien een voorziening facultatief is, moet deze zodanig zijn gemoniteerd dat deze conform de reglementen is.

3) LEIDINGEN EN POMPEN

3.1) Bescherming

Brandstof, olie- en remleidingen moeten buiten de auto beschermd worden tegen elke mogelijkheid van beschadiging (stenen, corrosie, mechanische breuken etc.) en in de auto tegen elke mogelijkheid van brand en beschadiging.

Toepassing: facultatief voor Groep N wanneer de uitrusting van de serieproductie wordt aangehouden. Verplicht voor alle groepen indien de uitrusting van de serieproductie niet wordt aangehouden, of wanneer de leidingen binnendoor de auto lopen en de beschermende mantel is verwijderd.

In het geval van brandstofleidingen moeten de metalen gedeeltes welke door niet-geleidende delen geïsoleerd zijn van carrosserie hiermee elektrisch worden verbonden.

3.2) Specificatie en installatie

Toepassing verplicht wanneer de uitrusting van de serieproductie niet wordt aangehouden.

Leidingen die koelwater of smeerolie bevatten moeten zich buiten het inzittendencompartiment bevinden.

De connectors van brandstofleidingen, smeerolieleidingen en leidingen met hydraulische vloeistoffen onder druk moeten zijn vervaardigd overeenkomstig de hieronder vermelde specificaties:

- Als leidingen flexibel zijn, moeten deze zijn voorzien van schroefdraad-, aangekrompen of zelfdichtende koppelingen en een gevlochten mantel die bestand is tegen schuren en vlammen (mag brand niet onderhouden)
- Minimale bezwijkdruk gemeten bij een minimale bedrijfstemperatuur van:

- Brandstof leidingen (behalve de connectors op de injectoren): 70 bar (1000 psi) bij 135 °C (250 F).
- Smeerolie leidingen: 70 bar (1000 psi) bij 232 °C (450 F).
- Leidingen die hydraulische vloeistof onder druk bevatten: 280 bar (4000 psi) bij 232 °C (450 F).

Indien de werkdruk van het hydraulisch systeem hoger is dan 140 bar, dient de drukbestendigheid minimaal het dubbele te zijn van de werkdruk.

Leidingen die brandstof of hydraulische vloeistof bevatten, mogen door het inzittenden compartiment lopen, maar zonder enige koppeling hierbinnen, uitgezonderd bij het voor- en achterbrandschot in overeenstemming met tekeningen no. 253-59 en no. 253-60, en bij het remcircuit, en het koppelingen vloeistof circuit.

3.3) Automatische brandstof afsluiting

Aanbevolen voor alle groepen:

Alle brandstofleidingen naar de motor dienen te zijn voorzien van automatische afsluitkleppen die zich direct op de tank bevinden en automatisch alle onder druk staande brandstofleidingen afsluiten indien een van de leidingen in het brandstofsysteem is gebroken of lekt.

Verplicht:

Alle brandstofpompen mogen uitsluitend functioneren indien de motor werkt en gedurende het startproces.

3.4) Brandstoftank ontluuchting

De ontluuchting van de brandstoftank dient te zijn uitgerust met een systeem wat voldoet aan de volgende voorwaarden, waarbij de onderstaand beschreven kleppen dezelfde specificaties moeten hebben als die van de brandstofleidingen (artikel 253-3.2):

- Zwaartekracht geactiveerde roll-over klep.
 - Vlotterkamer ventilatie klep.
 - Een overdrukklep met een maximale overdruk van 200 mbar, in werking indien de vlotterkamer ventilatie is gesloten.
- Wanneer de binnendiameter van de ontluuchtingsleiding van de brandstoftank groter is dan 20 mm, moet een terugslagklep gehomologeerd door de FIA en zoals gedefinieerd in Artikel 253-14.2 worden gemonteerd.

4) REM- EN STUUR-BEVEILIGINGSSYSTEEM

Remsysteem:

Een dubbelwerkend circuit bediend door één en hetzelfde pedaal:

Het pedaal moet normaal alle wielen bedienen; in geval van lekkage waar dan ook in het remleidingsysteem of van enig defect in het rem overbren-

gingssysteem, moet dit pedaal nog altijd tenminste twee wielen bedienen.
Toepassing: Indien het bovengenoemde systeem gemonteerd is in de serieproductie, zijn geen aanpassingen nodig.

Stuurinrichting:

Het borgstelsel van het anti-diefstalslot mag buiten werking worden gesteld.

Het positieverstelsysteem van de stuurkolom moet worden vergrendeld en mag alleen aan te passen zijn met gereedschap.

5) EXTRA VERGRENDINGEN

Tenminste twee toegevoegde veiligheidsvergrendelingen moeten worden aangebracht bij zowel de motorkap als het kofferdeksel. De originele sluitingen moeten buiten werking gesteld of verwijderd worden.

Toepassing: facultatief voor Groep N, verplicht voor alle andere groepen.

Grote voorwerpen die aan boord van de auto worden meegenomen (zoals reservewiel, gereedschapsset enz.) moeten stevig worden vastgezet.

6) VEILIGHEIDSGORDELS

6.1) Veiligheidsgordels

6.1.1) Gordels conform FIA standaard 8853/98.

Verplicht tot 31.12.2022 tenzij anders aangegeven in Artikel 6.1.2.

6.1.2) Gordels conform FIA standaard 8853-2016

Verplicht voor de volgende auto's:

- World Rally Cars gehomologeerd voor 31.12.2013 conform homologatie uitbreiding 100/01 KSR alsook conform hun WR-uitbreiding, en conform Artikel 255A van de Annexe J 2013.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2014 conform homologatie uitbreiding 200/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J 2016.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2015 conform homologatie uitbreiding 300/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J 2016.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2017 conform homologatie uitbreiding 400/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J.
- Super 2000 (Rallies) auto's conform Artikel 255A van de Annexe J 2013.
- Groep RGT auto's conform Artikel 256 van de Annexe J.
- Groep R5 auto's conform Artikel 261 van de Annexe J.

Voor andere auto's:

Aanbevolen, verplicht vanaf 01.01.2023

6.1.3) Daarnaast moeten gordels, gebruikt in circuitevenementen, zijn uitgerust met draaiknop sluitingen.

Voor rallies moeten permanent twee gordel-sniijders in de auto aanwezig zijn. Deze moeten makkelijk bereikbaar zijn voor de rijder en navigator zittend in hun stoelen met de gordels vastgemaakt.

Het wordt aanbevolen dat voor evenementen waarin openbare weg secties voorkomen, de gordels zijn uitgerust met drukknop sluitingen. De ASN mag montagepunten op de rolkooi homologeren wanneer deze kooi wordt gehomologeerd (zie artikel 253-8.4), op voorwaarde dat deze punten worden getest.

6.2) Bevestiging

Het is verboden veiligheidsgordels te verankeren aan de stoelen of de stoelbevestigingen.

Een veiligheidsgordel mag op de daarvoor standaard bestemde bevestigingspunten worden gemonteerd.

De aanbevolen geometrische plaatsen voor de bevestigingspunten worden getoond in tekening no. 253-61. De schouderbanden moeten in neerwaartse richting naar achter zijn gericht en moeten zodanig worden gemonteerd dat de hoek t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning niet groter is dan 45°, echter aanbevolen wordt dat deze hoek niet groter is dan 10°.

De maximum hoeken van de bevestigingspunten van de schouderbanden met de hartlijn van de stoel zijn 20° divergent of convergent (de schouderbanden mogen symmetrisch gekruisd over de hartlijn van de voorstoel worden gemonteerd).

Indien mogelijk moeten de bevestigingspunten worden gebruikt die door de fabrikant op de C-stijl zijn voorzien. Bevestigingspunten die een grotere hoek met de horizontaal creëren moeten niet worden gebruikt. In dat geval mogen de schouderbanden worden gemonteerd op de bevestigingspunten voor de heupgordel voor de achterzitting zoals door de fabrikant voorzien.

Een veiligheidsgordel moet niet worden gemonteerd op een stoel zonder hoofdsteun, of aan een met de stoel geïntegreerde hoofdsteun (waar er geen ruimte is tussen rugleuning en hoofdsteun). De onderlichaams- en kruisbanden moeten niet over de randen van de stoel liggen maar er doorheen, zodat het bekken over een zo groot mogelijke oppervlakte wordt vastgezet. De banden moeten strak in de overgang tussen het bekken en de bovendij passen. Onder geen enkele voorwaarde mag deze band over de onderbuik worden gedragen. Het is toegestaan een opening te maken in een standaard productiestoel om er een veiligheidsriem door te halen indien dit nodig is om bovenstaande situatie te voorkomen. Er moet op worden gelet dat de gordelbanden niet beschadigen door schaven langs scherpe randen.

Als bevestiging op een standaard-gordelbevestigingspunt niet mogelijk is voor schouder- en/of kruisbanden, dienen nieuwe bevestigingspunten te worden aangebracht op chassis/carrosserie, voor de schouderbanden op de hartlijn van de stoel zo dicht mogelijk bij de hartlijn van de achterwielen. De schouderbanden mogen ook bevestigd worden aan de rolkooi of aan een versterkingsstang door middel van een lus, en mogen evenzo worden bevestigd aan de boven bevestigingspunten van de achtergordels of bevestigd aan of geleid worden over een dwarsversteving, die aan de achterafsteuningen van de rolkooi gelast is (zie tekening 253-66) of aan de dwarsverstevingsbuizen volgens tekeningen 253-18, 253-26, 253-27, 253-28 of 253-30.

In dit geval is het gebruik van een dwarsversteving onderhevig aan de volgende voorwaarden:

- De dwarsversteving moet een buis zijn van minimaal 38 mm x 2,5 mm of 40 mm x 2 mm, gemaakt van koudgetrokken naadloos koolstofstaal, met een minimum treksterkte van 350 N/mm².
- De hoogte van deze versterking moet zodanig zijn dat de schouderbanden naar achter en naar beneden gericht zijn met hoek tussen de 10° en 45° t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning; een hoek van 10° wordt aanbevolen.
- De banden mogen worden bevestigd d.m.v. lussen of bouten, echter in het laatste geval moet een bus worden ingelast voor elk montage punt (zie tekening 253-67 voor de maten).

Deze bussen dienen in de versterkingsstang te worden geplaatst en de banden dienen hieraan te worden bevestigd met bevestigingsbouten van M12 klasse 8.8 (ISO norm, minimum) of 7/16 UNF specificatie.

Ieder bevestigingspunt moet in staat zijn een belasting van 1470 daN te weerstaan, of 720 daN voor de kruisbanden. Als een bevestigingspunt voor de bevestiging van twee banden wordt gebruikt, zal de toe te passen belasting gelijk zijn aan de som van de verlangde lasten.

Voor ieder nieuw te maken bevestigingspunt moet een verstevingplaat worden gebruikt met een oppervlakte van tenminste 40 cm² en een dikte van tenminste 3 mm.

Principes voor de bevestiging aan de carrosserie/chassis:

Algemene bevestigingswijze: zie tekening no. 253-62.

Schouderband bevestiging: zie tekening no. 253-63.

Kruisband bevestiging: zie tekening no. 253-64.

6.3) Gebruik

Een veiligheidsgordel moet gebruikt worden in de uitvoering zoals deze is gehomologeerd, zonder enige wijziging of verwijdering van onderdelen, en in overeenstemming met de voorschriften van de fabrikant. De effectiviteit en duurzaamheid van veiligheidsgordels zijn direct gerelateerd aan de wijze waarop deze wordt gemonteerd, gebruikt en onderhouden.

Elastische delen mogen niet aan de schouderbanden bevestigd worden.

De veiligheidsgordels moeten worden vervangen na iedere aanrijding van betekenis, en zodra het weefsel is beschadigd, gerafeld of verzwakt als gevolg van chemische inwerking ofwel inwerking van zonlicht. Tevens dienen ze te worden vervangen als enig metalen onderdeel is verbogen, vervormd of geroest.

Iedere veiligheidsgordel die niet perfect werkt, dient te worden vervangen.

7) BRANDBLUSSERS BLUSSYSTEMEN.

Het gebruik van de volgende producten is verboden: BCF, NAF.

7.1) Toepassing

In rally's:

Artikelen 7.2 en 7.3 zijn van toepassing.

Brandblussystemen en handblussers conform FIA standaard 8865-2015 (technieklijst 52) zijn aanbevolen.

Brandblussystemen conform FIA standaard 8865-2015 (technieklijst 52) zijn verplicht voor de volgende auto's:

- World Rally Cars gehomologeerd voor 31.12.2013 conform homologatie uitbreiding 100/01 KSR alsook conform hun WR-uitbreiding, en conform Artikel 255A van de Annexe J 2013.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2014 conform homologatie uitbreiding 200/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2015 conform homologatie uitbreiding 300/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J 2016.
- World Rally Cars gehomologeerd vanaf 01.01.2017 conform homologatie uitbreiding 400/01 WRC en conform Artikel 255A van de Annexe J.
- Super 2000 (Rallies) auto's conform Artikel 255A van de Annexe J 2013.
- Groep R-GT auto's conform Artikel 256 van de Annexe J.
- Groep R5 auto's conform Artikel 261 van de Annexe J.

In circuit evenementen, slaloms en heuvelklims:

Artikel 7.2 of 7.3 is van toepassing.

Brandblussystemen en handblussers conform FIA standaard 8865-2015 (technieklijst 52) zijn aanbevolen.

7.2) Gemonteerde systemen

7.2.1) Alle auto's moeten zijn uitgerust met een blussysteem welk voldoet aan de FIA standaard voor aangebrachte Brandblussystemen in Competitieauto's (1999) of aan FIA Standaard 8865-2015 (zie Artikel 7.1).

Het systeem moet worden gebruikt volgens de instructies van de fabrikant en die van Technieklijsten 16 of 52.

In rallies moet de minimum hoeveelheid blusmiddel voor systemen van Technieklijst 16 3 kg bedragen.

7.2.2) Alle blustanks moeten goed worden beschermd en moeten worden geplaatst in de rijdersruimte. De tank mag ook worden geplaatst in de kofferbak op voorwaarde dat deze tenminste 300 mm van de buitenzijden van de carrosserie wordt geplaatst in alle horizontale richtingen. Deze moet zijn vastgezet met tenminste 2 metalen beugels welke met schroeven zijn vastgezet en dit bevestigingssysteem moet in staat zijn een vertraging te kunnen weerstaan van 25 g. Anti-torpedo sluitingen zijn verplicht.

Het materiaal van het montagesysteem moet gebruikt kunnen worden in een temperatuurgebied van -15 °C tot +80 °C.

Alle brandblusapparatuur moet brandbestendig zijn.

Kunststof leidingen zijn verboden, metalen leidingen zijn verplicht (tenzij anders gespecificeerd).

7.2.3) De rijder (en navigator waar van toepassing) moet normaal gezeten achter het stuur met zijn veiligheidsgordels vast en het stuurwiel op zijn plaats, in staat zijn het blussysteem handmatig te bedienen.

Bovendien moet een bedieningsmechanisme voor het van buitenaf activeren worden gecombineerd met de hoofdstroomschakelaar. Het moet worden gemarkeerd door een rode letter "E" in een witte cirkel van tenminste 10 cm met een rode rand.

Voor WRC auto's dient het activeren van het blussysteem extern danwel intern tevens verplicht de uitschakeling van motor en hoofdstroom te bewerkstelligen.

7.2.4) Het systeem moet in elke positie werken.

7.2.5) De blussysteem mondstukken moeten geschikt zijn voor het blusmiddel en zodanig zijn gemonteerd dat ze niet direct op de hoofden van de inzittenden gericht zijn.

7.3) Handblussers

7.3.1) Alle auto's moeten zijn uitgerust met één of twee brandblussers conform Artikels 7.3.2 tot 7.3.5 hieronder of conform FIA Standaard 8865-2015 (Artikels 7.3.2 tot 7.3.5 zijn in dat laatste geval niet van toepassing).

7.3.2) Toegestane blusmiddelen: AFFF, FX G-TEC, Viro3, poeder, of elk ander door de FIA gehomologeerd blusmiddel.

7.3.3) Minimum hoeveelheid blusmiddel:

AFFF	:	2.4 liter
FX G-TEC	:	2.0 kg
Viro3	:	2.0 kg
Zero 360	:	2.0 kg
Poeder	:	2.0 kg

7.3.4) Alle blussers moeten op druk zijn gebracht overeenkomstig de inhoud:

AFFF	:	overeenkomstig de fabrieksinstructies
FX G-TEC en Viro3	:	overeenkomstig de fabrieksinstructies
Zero 360	:	overeenkomstig de fabrieksinstructies
Poeder	:	8 bar minimum, 13.5 bar maximum.

Daarnaast moet elke blusser welke gevuld is met AFFF uitgerust zijn met een systeem om de druk van de inhoud te controleren.

7.3.5) De volgende informatie moet zichtbaar zijn op elke blusser:

- capaciteit
- type blusmiddel
- gewicht of volume van het blusmiddel
- datum waarop de blusser moet worden gecontroleerd; deze datum mag niet later zijn dan twee jaar na de vuldatum, of na de laatste controledatum, of de corresponderende vervaldatum.

7.3.6) Alle blussers moeten goed worden beschermd. De bevestigingen dienen een vertraging van 25 g te kunnen weerstaan. Tevens worden uitsluitend metalen snelsluitingen (minimaal twee), met metalen strips, geaccepteerd.

Anti-torpedo sluitingen zijn verplicht.

7.3.7) De blussers moeten gemakkelijk toegankelijk zijn voor de rijder en navigator.

8) VEILIGHEIDSKOOI.

De artikelen 8.1 tot 8.3 hieronder zijn van toepassing op veiligheidskooien voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2017.

Voor veiligheidskooien voor auto's gehomologeerd voor 01.01.2017, zie artikel 253-8 van Annexe J 2016.

8.1 Algemeen

De montage van een veiligheidskooi is verplicht.

Tenzij anders vermeld in het technisch reglement van toepassing, mag deze zijn:

- a) Geconstrueerd overeenkomstig de vereisten van de volgende artikelen (vanaf artikel 253-8.2);
- b) Gehomologeerd of gecertificeerd door een ASN volgens de FIA homologatie reglementen voor veiligheidskooien.
Een authentieke kopie van het homologatiedocument of certificaat, goedgekeurd door de ASN en getekend door gekwalificeerde technici die de fabrikant vertegenwoordigen, moet worden aangeboden aan de Technisch Commissarissen van het evenement.
Elke nieuwe kooi, die gehomologeerd is door een ASN, en verkocht vanaf 01-01-2003 moet worden geïdentificeerd door middel van een identificatieplaat aangebracht door de fabrikant. Deze identificatieplaat mag noch worden gekopieerd noch worden verplaatst (d.w.z. ingeslagen, gegraveerd of een zelf vernietigende sticker).
De identificatieplaat moet de naam tonen van de fabrikant, het homologatie- of certificatenummer van het ASN homologatieformulier of certificaat en een individueel serienummer van de fabrikant. Een certificaat met hetzelfde nummer moet aan boord van de auto zijn en moet worden getoond aan de Technisch Commissarissen van het evenement.
- c) Gehomologeerd door de FIA volgens de homologatie reglementen voor veiligheidskooien.

Het moet het onderwerp zijn van een een uitbreiding (VO) op het homologatieblad van de auto gehomologeerd door de FIA.

Alle gehomologeerde kooien verkocht vanaf 01-01-1997 moeten duidelijk zichtbaar een identificatie van de fabrikant en een serienummer dragen. Het homologatieblad van de kooi moet specificeren hoe en waar deze informatie is aangegeven, en de kopers moeten een genummerd certificaat ontvangen dat hiermee overeenkomt.

Voor de volgende auto's moet de kooi verplicht door de FIA worden gehomologeerd: **VR5 Variant Super 1600 Kit Variant**, **Super 2000 Rally Variant**, **World Rally Car Variant**.

Elke modificatie aan een gehomologeerde of gecertificeerde veiligheidskooi is verboden.

Als modificatie wordt beschouwd enig proces uitgevoerd op de kooi door bewerken, lassen, dat een permanente verandering van het materiaal van de veiligheidskooi met zich meebrengt. Elke reparatie aan een gehomologeerde of gecertificeerde rolkooi welke is beschadigd na een ongeval, moet worden uitgevoerd door de fabrikant van de rolkooi of met zijn goedkeuring.

Het verchromen van het geheel of een gedeelte van de rolkooi is verboden.

Buizen mogen geen vloeistoffen of enige ander stof bevatten.

De veiligheidskooi mag het in- of uitstappen van bestuurder en navigator niet overmatig hinderen.

In de rijdersruimte is het plaatsen van de volgende elementen tussen de zijkant van de carrosserie en de rolkooi verboden:

- elektrische kabels,
- leidingen welke vloeistoffen bevatten (met uitzondering van ruitenwischervloeistof),
- leidingen van het blussysteem.

Verbindingsstangen mogen de voor de inzittenden gereserveerde ruimte aantasten als ze door het dashboard en de bekleding heengaan.

8.2 Definities

8.2.1 Veiligheidskooi

Een raamwerk bestaande uit meerdere buizen, geïnstalleerd in de bestuurdersruimte en geplaatst dicht langs de carrosserie, ontworpen om vervorming van de carrosserie te verminderen bij een botsing.

8.2.2 Rolbeugel

Buisvormig raamwerk welke een beugel vormt, met twee voetplaten.

8.2.3 Hoofdroolbeugel (tekening 253-1)

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal (maximale hoek +/- 10° met de verticaal) aangebracht dwars door de auto direct achter de voorzittingen.

De as van de buis moet zich in een enkel vlak bevinden.

8.2.4 Voorrolbeugel (tekening 253-1)

Gelijk aan de hoofdroolbeugel, maar de vorm en plaats volgt de voorruitstijlen en bovenrand van de voorruit. Het onderste deel moet nagenoeg verticaal zijn met een maximum hoek van 10° naar achter ten opzichte van verticaal.

Ter plaatse van de voetplaat mag de buis zich niet achter het voorste punt van de rolbeugel bevinden.

8.2.5 Zijrolbeugel (tekening 253-2)

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker- of rechterzijde van de auto waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal (maximale hoek +/- 10° met de verticaal) is geplaatst direct achter de voorstoelen.

De achterste stijl moet recht zijn in zijaanzicht.

Het onderste deel van de voorste stijl moet nagenoeg verticaal zijn met een maximum hoek van 10° naar achter ten opzichte van verticaal.

Ter plaatse van de voorste voetplaat mag de buis zich niet achter het voorste punt van de rolbeugel bevinden.

8.2.6 Halve zijrolbeugel (tekening 253-3)

Gelijk aan zijrolbeugel maar zonder de achterste stijl.

8.2.7 Lengte verbindingstang

Buis uit een stuk in vrijwel de lengterichting welke de bovenzijden van de voorrolbeugel en de hoofdroolbeugel verbindt.

8.2.8 Dwars verbindingstang

Buis uit een stuk in vrijwel de dwarsrichting welke de bovenzijden van de halve zijrolbeugels of de zijrolbeugels verbindt.

8.2.9 Diagonale stang

Buis tussen:

Een van de bovenste hoeken van de hoofdroolbeugel, of een van de einden van een dwars verbindingstang in het geval van een zijrolbeugel, en het onderste bevestigingspunt aan de tegenoverliggende zijde van rolbeugel. Of:

De bovenzijde van een achterafsteuning en het onderste bevestigingspunt van de andere achterafsteuning.

8.2.10 Demontabele stang

Stangen van een veiligheidskooi die moeten kunnen worden verwijderd.

8.2.11 Kooi versterking

Stang toegevoegd aan de veiligheidskooi om de sterkte te verbeteren.

8.2.12 Voetplaat

Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis waardoor deze aan de carrosserie/chassis gebout kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat. Deze plaat mag aan de carrosserie/chassis gelast worden in aanvul-

ling op de bouten.

8.2.13 Versterkingsplaat

Metalen plaat, bevestigd aan de carrosserie/chassis onder de voetplaat van de rolbeugel.

8.2.14 Inzetstuk (tekening 253-34)

Versteving voor een bocht of een verbinding gemaakt van gebogen metaalplaat met een U-vorm waarvan de dikte niet minder dan 1.0 mm mag zijn. De einden van deze versteving (punt E) moeten liggen op een afstand vanaf de top van de hoek (punt S) tussen 2x en 4x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. Een uitsparing is toegestaan aan de top van de hoek (R) maar de radius hiervan mag niet groter zijn dan 1,5x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. In de platte zijden van het inzetstuk mag een gat worden aangebracht waarvan de diameter niet groter mag zijn dan de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen.

8.3 Specificaties

8.3.1 Basis rolkooi

De basis rolkooi moet worden samengesteld volgens een van de volgende methoden:

- 1 hoofdroolbeugel + 1 voorrolbeugel + 2 lengte verbindingstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-1) of
- 2 zijrolbeugels + 2 dwars verbindingstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-2) of
- 1 hoofdroolbeugel + 2 halve zijrolbeugels + 1 dwars verbindingstang + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-3).

Het vrijwel verticale deel van de hoofdroolbeugel (of de achterste stijl van de zijrolbeugel) moet zich zo dicht mogelijk langs de binnencontour van de carrosserie bevinden en niet meer dan een bocht hebben met het onderste verticale deel.

De voorste stijl van een voorrolbeugel (of de voorste stijl van een zijrolbeugel of halve zijrolbeugel) moet de voorruitstijl zo dicht mogelijk volgen en mag geen extra bochten hebben nadat deze de voorruitstijl niet meer volgt. De verbindingen van de dwars verbindingstangen aan de zijrolbeugels, de verbindingen van de lengte verbindingstangen aan de voor- en hoofdroolbeugels, alsook de verbindingen van de halve zijrolbeugels aan de hoofdroolbeugel moeten zijn geplaatst ter hoogte van het dak.

In alle gevallen mogen er zich niet meer dan 4 demontabele verbindingen ter hoogte van het dak bevinden.

De achterafsteuningen moeten worden aangebracht ter hoogte van het dak en nabij de bovenste bochten aan de buitenzijde van de hoofdroolbeugel, aan beide zijden van de auto, eventueel door middel van demontabele verbindingen.

Deze moeten een hoek maken van minimaal 30° met de verticaal, moeten naar achteren lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk langs de binnenschermen van de carrosserie.

8.3.2. Ontwerp

Nadat de basis rolkooi is gedefinieerd, moet deze worden gecompleteerd met verplichte stangen en verstevingen (zie artikel 253-8.3.2.1), waaraan naar keuze stangen en verstevingen mogen worden toegevoegd (zie artikel 253-8.3.2.2). Tenzij uitdrukkelijk toegestaan en tenzij demontabele verbindingen zijn gebruikt conform Artikel 253-8.3.2.4, moeten alle stangen en buisvormige verstevingen uit een stuk bestaan.

8.3.2.1. Verplichte stangen en verstevingen

8.3.2.1.1. Diagonale stang

De kooi moet zijn uitgerust met 2 diagonale stangen in de hoofdroolbeugel zoals gedefinieerd door tekening 253-7. Stangen moeten recht zijn en mogen demontabel zijn.

De onderzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de voetplaat samenkomen met de hoofdroolbeugel of de achterafsteuning (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De bovenzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding met de achterafsteuning samenkomen met de hoofdroolbeugel, of niet verder dan 100 mm van zijn verbinding met de hoofdroolbeugel samenkomen met de achterafsteuning (zie tekening 253-52 voor de meetmethode).

8.3.2.1.2. Deurverstevingen

Een of meer lengte stangen moet worden bevestigd aan beide zijden van de auto overeenkomstig tekeningen 253-9, 253-10 en 253-11. De tekeningen mogen worden gecombineerd. Het ontwerp moet identiek zijn aan beide zijden.

Voor disciplines zonder tweede bestuurder is het toegestaan om deze deurverstevingen alleen aan de rijderszijde aan te brengen en is het niet verplicht dat het ontwerp aan beide zijden identiek is.

Deze mogen demontabel zijn.

De zijdelingse bescherming moet zich zo hoog mogelijk bevinden, maar het bovenste bevestigingspunt mag niet hoger worden geplaatst dan de

halve hoogte van de deuropening, gemeten vanaf de onderzijde. Wanneer deze bovenste bevestigingspunten zich voor of achter de deuropening bevinden, geldt deze hoogtebeperking ook voor de overeenkomstige kruising van de achterafsteuning en de deuropening. In het geval van deurverstevingen in de vorm van een "X" (tekening 253-9) wordt aanbevolen dat de onderste bevestigingspunten van de kruisstangen direct aan de lengte verbindingsslang worden bevestigd en dat ten minste één deel van deze "X" een ononderbroken buis is. De bevestiging van de deurverstevingen aan de raamstijlversteving (tekening 253-15) is toegestaan.

8.3.2.1.3 Dak verstevinging

Het bovenste gedeelte van de veiligheidskooi moet **versteigd worden volgens** een van de tekeningen 253-12, 253-13 of 253-14.

De verstevingen mogen de bolling van het dak volgen.

Voor disciplines zonder tweede bestuurder, uitsluitend in geval van tekening 253-12, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingsslang aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden.

De uiteinden van de verstevingen moeten zich minder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de rolbeugels en de verbindingsslangen bevinden (geldt niet voor de top van de V gevormd door verstevingen in tekeningen 253-13 en 253-14).

Samenkomst van buizen bij de top van de V:

Wanneer de buizen elkaar niet raken, mag de afstand tussen beiden niet meer dan 100 mm bedragen waar deze verbonden zijn met de rolbar of de dwarspijp.

8.3.2.1.4. Raamstijl verstevinging

Deze moet worden aangebracht aan beide zijden van de voorrolbeugel wanneer maat "A" groter is dan 200 mm (tekening 253-15).

Deze verstevinging mag worden gebogen op voorwaarde dat deze verstevinging recht is in zij aanzicht en dat de buighoek niet groter is dan 20°.

De bovenzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de voorrolbeugel (zijrolbeugel) en de lengte (dwars) verbindingsslang bevinden (zie tekening 253-52 voor de meetmethode).

De onderzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de (voorste) voetplaat van de voorrolbeugel (zijrolbeugel) bevinden.

Voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2018:

Als deze verstevinging de deurverstevinging kruist, moet de verstevinging opgedeeld worden.

8.3.2.1.5. Verstevinging van bochten en verbindingen

De verbindingen tussen:

- De diagonale verstevingen van de hoofdrolbeugel,
 - De dakverstevingen (configuratie van tekening 253-12)
 - De deurverstevingen (configuratie van tekening 253-9),
 - De deurverstevingen en de raamstijlversteving (tekening 253-15),
- moeten worden versteigd door minimaal 2 inzetstukken in overeenstemming met artikel 253-8.2.14.

Wanneer de deurverstevingen en de raamstijlverstevingen zich niet in hetzelfde vlak bevinden, mag de verstevinging worden gemaakt van bewerkte metaalplaat op voorwaarde dat deze voldoet aan de afmetingen genoemd in artikel 253-8.2.14.

8.3.2.2. Facultatieve stangen en verstevingen

Tenzij anders aangegeven in artikel 253-8.3.2.1 zijn de stangen en verstevingen zoals getoond in tekeningen 253-16 tot 253-21 en 253-23 tot 253-33 facultatief.

Deze moeten ofwel gelast worden ofwel met behulp van demontabele verbindingen worden aangebracht (zie artikel 8.3.2.4).

Alle stangen en verstevingen mogen afzonderlijk of in combinatie met elkaar worden gebruikt.

8.3.2.2.1. Diagonalen in de achterafsteuning (253-20 en 253-21)

De configuratie van tekening 253-22 is verplicht wanneer een dakversteving overeenkomstig tekening 253-14 wordt gebruikt.

8.3.2.2.2. Voorwielophanging bevestigingspunten (tekening 253-25)

De uitbreidingen moeten verbonden worden met de bovenste bevestigingspunten van de voorwielophanging.

8.3.2.2.3. Dwars verbindingsslangen (tekening 253-26 tot 253-30)

Dwars verbindingsslangen, aangebracht tussen de hoofdrolbeugel of tussen de achterafsteuning, mogen worden gebruikt voor montage van de veiligheidsgordels (het gebruik van demontabele verbindingen is niet toegestaan).

Voor stangen zoals getoond in tekeningen 253-26 en 253-27 moet de hoek tussen de middenstang en de verticaal minimaal 30 graden zijn.

De dwarsstang, aangebracht tussen de voorrolbeugel, mag zo hoog mogelijk worden aangebracht maar de onderrand mag niet hoger zijn dan de bovenkant van het dashboard.

Deze mag niet lager dan de stuurkolom worden geplaatst.

8.3.2.2.4. Verstevinging van bochten en verbindingen (tekeningen 253-31 tot 253-33)

Verstevingingen moeten worden gemaakt van buis of van gebogen metaalplaat met een U-vorm welke voldoet aan artikel 253-8.2.14. De dikte van de componenten die een verstevinging vormen mag niet minder zijn dan 1.0 mm.

De einden van de buisvormige verstevingen mogen niet verder dan halverwege de verbindingsslang liggen waaraan zij zijn bevestigd, behalve de verstevingsslangen voor de verbinding van de voorrolbeugel, welke samen mogen komen bij de verbinding van de deurstangen en de voorrolbeugel.

8.3.2.3. Minimum configuratie van de veiligheidskooi

De minimum configuratie van een rolkooi is als volgt gedefinieerd:

Met tweede bestuurder	Zonder tweede bestuurder
Tekening 253-35	Tekening 253-36 of symmetrisch

De basis rolkooi mag variëren overeenkomstig artikel 8.3.1. Deur verstevingen en dak verstevingen mogen variëren overeenkomstig artikelen 253-8.3.2.1.2 en 253-8.3.2.1.3.

8.3.2.4. Demontabele verbindingen

Wanneer demontabele verbindingen worden gebruikt in de constructie van een veiligheidskooi, moeten deze voldoen aan een van de typen toegestaan door de FIA (tekeningen 253-37 tot 253-47).

Deze mogen niet gelast worden na te zijn samengebouwd.

De schroeven en bouten moeten voldoen aan de ISO klasse 8.8 of beter.

Demontabele verbindingen welke voldoen aan tekeningen 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 en 253-47 zijn uitsluitend voor de bevestiging van facultatieve stangen en verstevingen zoals beschreven in artikel 253-8.3.2.2, en verboden voor het verbinden van de bovenste delen van de hoofdrolbeugel, van de voorrolbeugel en van de halve zijrolbeugels.

8.3.2.5. Aanvullende beperkingen

De veiligheidskooi mag in de lengterichting niet verder reiken dan de bevestigingspunten van de voorwielophanging en achterwielophanging elementen welke de verticale lasten dragen (veren en schokbrekers). Aanvullende verstevingen welke deze grenzen overschrijden zijn toegestaan tussen de veiligheidskooi en de bevestigingspunten van de achter stabilisatorstang aan de carrosserie. Elk van deze bevestigingspunten mag door middel van een enkele buis, met de afmeting 30 x 1.5 mm, met de veiligheidskooi worden verbonden.

Verstevingen van bochten en verbindingen van de bovenhoeken van de voorrolbeugel mogen, in voorwaartse projectie, uitsluitend zichtbaar zijn in het gebied van de voorruit zoals beschreven in tekening 253-48.

Voor alle veiligheidskooien voor rally auto's en rallycross auto's met een FIA technisch paspoort opgemaakt vanaf 1-1-2018:

De aanwezige verstevingen van de rolkooi in de deuropening moet voldoen aan de volgende criteria (tekening 253-49):

- Maat A moet minimaal 300 mm zijn.
- Maat B mag maximaal 250 mm zijn.
- Maat C mag maximaal 300 mm zijn.
- Maat E mag niet groter zijn dan de halve hoogte van de deuropening (H).

8.3.2.6. Bevestiging van rolkooien aan de carrosserie/chassis

Minimum bevestigingspunten zijn:

- 1 voor iedere stijl van de voorrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de zijrolbeugel of halve zijrolbeugels;
- 1 voor iedere stijl van de hoofdrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de achterafsteuning.

Om een efficiënte bevestiging aan de carrosserie te bewerkstelligen, is het toegestaan de originele bekleding aan te passen door het insnijden of vervormen van het materiaal rond de rolkooi en de bevestigingen.

Echter deze wijziging staat niet de verwijdering van complete delen van de bekleding toe.

Daar waar nodig, mag de zekeringkast worden verplaatst om een rolkooi te kunnen plaatsen.

Bevestigingspunten van de voor-, hoofd-, zijrolbeugels of halve zijrolbeugels:

Iedere bevestigingsplaat moet een verstevigingplaat bevatten met een dikte van tenminste 3 mm.

Iedere bevestigingsplaat moeten worden bevestigd met tenminste 3 bouten op een stalen verstevigingplaat van tenminste 3 mm dikte, met een oppervlakte van minimaal 120 cm², welke aan de carrosserie is vastgelast. De oppervlakte van 120 cm² moet het contactvlak zijn tussen de verstevigingsplaat en de carrosserie.

Voorbeelden hiervan worden getoond in tekeningen 253-50 tot 253-56.

Voor tekening 253-52 hoeft de voetplaat niet noodzakelijkerwijs aan de carrosserie vastgelast te worden.

In geval van Tekening 253-54 mogen de zijkanten van het bevestigingspunt worden afgesloten met een gelaste plaat.

De te gebruiken bouten moeten tenminste M8 diameter en minimaal ISO klasse 8.8 of beter zijn.

Moeren moeten zelfborgend zijn of voorzien van borgringen.

De hoek tussen 2 bouten (gemeten vanaf het hart van de buis op het niveau van de voetplaat volgens Tekening 253-50) mag niet minder zijn dan 60 graden.

Bevestigingspunten van de achterafsteuningen:

Iedere achterafsteuning moet worden bevestigd met tenminste 2 M8-bouten, met verstevigingsplaten met een oppervlakte van tenminste 60 cm² (tekening 253-57) of vastgezet met een enkele bout belast op dubbel-afschuiving, op voorwaarde dat deze van voldoende afmeting en sterkte is (zie tekening 253-58), en op voorwaarde dat in de achterafsteuning een bus gelast is.

Dit zijn minimum vereisten.

In aanvulling op deze eisen mogen meer bouten worden gebruikt of de stijlen van de rolbeugel mogen direct op de verstevigingsplaten worden gelast, of de veiligheidskooi (zoals gedefinieerd in artikel 253-8.3.1) mag aan de carrosserie/chassis worden gelast.

Speciale situatie:

Voor carrosserieën (of chassis) die niet van staal zijn gemaakt, is elke vorm van lassen tussen de kooi en de carrosserie verboden; alleen het verlajmen van de verstevigingsplaat op de carrosserie/chassis is toegestaan.

8.3.3. Materiaal specificaties

Alleen buizen met een ronde doorsnede zijn toegestaan.

Specificaties voor de te gebruiken buis:

Materiaal	Minimale treksterkte	Minimum Afmetingen (mm)	Gebruik
Koudgetrokken naadloos ongelegeerd (zie hieronder) koolstof staal met een maximum van 0.3% koolstof	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") of 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hoofdrólbeugel (Tekeningen 253-1 en 253-3) of zijrolbeugels en de achterste dwarsverbindingstang (Tekening 253-2)
		38 x 2.5 (1.5" x 0.095") of 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	Halve zijrolbeugels en andere delen van de veiligheidskooi (tenzij hierboven anders aangegeven)

Noot: Voor ongelegeerd staal is het maximum gehalte aan toevoegingen 1.7% voor mangaan en 0.6% voor andere elementen.

Bij het kiezen van de staalkwaliteit moet gelet worden op goede trek-eigenschappen en voldoende lasbaarheid.

Het buigen van de buizen moet koud gebeuren en de radius van de hartlijn van de bocht moet tenminste 3 maal de buisdiameter bedragen.

Wanneer de buis tijdens het buigen ovaal wordt, moet de verhouding van de kleinste diameter tot de grootste diameter 0,9 of groter zijn.

De oppervlakte ter hoogte van de bochten moet glad en vlak zijn, zonder scheuren of plooiën.

8.3.4. Aanwijzingen voor het lassen

Deze moeten worden uitgevoerd over de gehele omtrek van de buis.

Alle lassen moeten van een zo goed mogelijke kwaliteit zijn, volledig door-gelast en bij voorkeur door gebruik van gasbeschermd booglassen.

Ofschoon een goed uitziende las niet direct een garantie is voor de kwa-

liteit, zijn slecht uitziende lassen nooit een teken van goed vakmanschap.

Indien warmtebehandeld staal wordt gebruikt moeten de speciale in-structies van de fabrikanten gevolgd worden (speciale elektroden, gasbe-schermd lassen).

8.4. Beschermende bekleding

Daar waar de lichamen van de inzittenden in aanraking kunnen komen met de veiligheidskooi, moet deze ter bescherming worden voorzien van een onbrandbare bekleding.

Alle buizen van de rolkooi aangegeven op tekening 253-68 en alle dakver-stevigingen moeten voorzien zijn van bekleding conform FIA standaard 8857-2001 type A (zie Technieklíst 23). Elk stuk bekleding moet zodanig zijn bevestigd dat het niet kan bewegen ten opzichte van de buis.

Toepassing: alle categorieën.

Voor competities zonder navigator is de bekleding alleen verplicht aan de rijderszijde.

9) ACHTER UITZICHT

Zicht naar achteren moet worden verzekerd middels twee buitenspiegels (één links en één rechts). Deze buitenspiegels mogen zoals de standaard buitenspiegels zijn.

Elke buitenspiegel dient een reflecterend oppervlak te hebben van mini-maal 90 cm².

Een binnenspiegel is optioneel.

Toepassing: Groepen N, A, R en Super 2000 Rallies en WRC.

Een opening (maximum oppervlak 25 cm² per buitenspiegel) is toegestaan in de behuizing van de achteruitkijkspiegel voor ventilatie van de rijders-ruimte.

De deur mag worden gemodificeerd ter plaatse van het montagepunt van de buitenspiegel om een equivalente opening te maken van maximaal 25 cm².

Toepassing: alleen in rally's, Groepen N, A, R en Super 2000 Rallies en WRC.

10) SLEEPOOG

Alle auto's moeten voor alle evenementen zijn uitgerust met een sleepoog aan de vóór en achterzijde van de auto. Dit sleepoog wordt alleen ge-bruikt als de auto vrij kan bewegen.

Het sleepoog dient duidelijk zichtbaar te zijn en geel, rood of oranje ge-schilderd te zijn.

11) RUITEN/NETTEN

11.1) Ruiten.

De ruiten moeten voor straatgebruik zijn gecertificeerd, waarvoor het merkteken als bewijs hiervan geldt.

Voor auto's met 4 of 5 deuren mag een tussenstuk worden geplaatst tussen de bovenrand van de ruit en de bovenzijde van de achterdeur, op voorwaarde dat dit geen andere functie heeft dan om het interieur te ventileren, en dat het niet uitsteekt buiten de omtrek van de auto.

De voorruit dient van gelaagd glas te zijn gemaakt.

Deze mag worden voorzien van een of meerdere transparante en kleurloze lagen folie (totale dikte maximaal 400 micron) op het uitwendige opper-vlak, tenzij dit wordt verboden door de wegenverkeerswet in het land (de landen) in welke de wedstrijd wordt gehouden.

Een zonwerende strip op de voorruit is toegestaan op voorwaarde dat de inzittenden de verkeersstekens kunnen zien (verkeerslichten, verkeersbor-den).

Het gebruik van getint glas en/of veiligheidsfolie is toegestaan op zij- en achterrauiten. 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.

11.1.1) Uitsluitend in rally's:

Het gebruik van transparante en kleurloze anti-splinter folie (maximale dikte: 100 micron) is verplicht op zijruiten en zonnedak, tenzij deze van polycarbonaat zijn.

Achterrauiten en zonnedakramen mogen zilver of getinte folie gebruiken (zie voorwaarden hieronder) ter vervanging van de transparante en kleurloze anti-splinter folie.

Het gebruik van zilver of getinte folie is toegestaan op de achterrauiten, op de achterraut en op het zonnedak onder de volgende voorwaarden:

- Zilver- of getinte film aangebracht op achterzijramen moet een opening hebben equivalent aan het oppervlak van een cirkel van 70 mm diameter zodat de rijder alsook de inhoud van de auto van buitenaf zichtbaar zijn.
- Deze autorisatie moet in het bijzonder reglement van het evenement worden vermeld.

Raamnetten

Bij circuit evenementen is het gebruik van raamnetten, bevestigd aan de veiligheidsrolkooi verplicht.

Deze netten dienen de volgende eigenschappen te bezitten:

- Minimum breedte van de banden: 19 mm.
- Minimum maat van de mazen: 25 x 25 mm.
- Maximum maat van de mazen: 60 x 60 mm.

en moet de opening van het raam afsluiten tot het middelpunt van het stuurwiel.

12) VEILIGHEIDS BEVESTIGINGEN VOOR VOORRUITEN

Deze hulpmiddelen mogen vrijelijk worden gebruikt.

Toepassing: Groep N, A.

13) HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

De hoofdstroomschakelaar moet alle elektrische circuits onderbreken (accu, dynamo, lichten, claxons, ontsteking, elektrische bedieningen etc.) en moet ook de motor uitzetten.

Voor dieselmotoren zonder elektronisch geregelde injectoren moet de hoofdstroomschakelaar gekoppeld zijn aan een mechanisme wat de inlaat naar de motor afsluit. Het moet een vonkvrij model zijn en zowel binnen als buiten de auto bereikbaar te zijn.

Voor wat betreft de buitenzijde van gesloten auto's, moet het bedieningsmechanisme bij de onderzijde van de voorruit bevestigingen zijn geplaatst. De plaats moet duidelijk zichtbaar zijn aangegeven door een rode schicht (spark) binnen een blauwe driehoek, met witte rand, waarvan de basis tenminste 12 cm is.

Dit bedieningsmechanisme aan de buitenzijde betreft alleen gesloten auto's.

Toepassing: verplicht in alle auto's, die aan snelheidswedstrijden op circuits, rallies of heuvelklims deelnemen. De montage wordt voor andere competities aanbevolen.

14) FIA GOEDGEKEURDE VEILIGHEIDSBRANDSTOFTANK

14.1) FT3 1999, FT3.5 of FT5 specificaties

Uitsluitend deze specificaties worden geaccepteerd door de FIA.

De technische specificaties voor deze tanks zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de FIA.

14.1.1) Markering en geldigheid van tanks

Elke tank moet gemarkeerd zijn met de volgende informatie:

- Naam van de FIA standaard
- FIA Homologatienummer
- Naam van de fabrikant
- Serienummer
- Einddatum van geldigheid

Een tank mag niet langer worden gebruikt dan 5 jaar na de productiedatum, tenzij deze is geïnspecteerd en opnieuw gecertificeerd door de fabrikant voor een periode van maximaal twee daaropvolgende jaren. Een vloeistofdicht venster, gemaakt van onbrandbaar materiaal, gemakkelijk toegankelijk en welke uitsluitend met behulp van gereedschap kan worden verwijderd moet worden aangebracht in de behuizing van de tanks teneinde controle van de datum waarop de geldigheid verloopt mogelijk te maken.

14.1.2) Toepassing van deze specificaties

Groep N en Groep A auto's:

Deze moeten zijn uitgerust met een FT3-1999, FT3.5-1999 of FT5-1999

veiligheidsbrandstoftank. De veranderingen aan de auto die nodig zijn voor de installatie mogen niet verder gaan dan toegestaan in Artikelen 254 en 255.

Auto's van andere groepen:

Zie de technische reglementen van de betreffende groep.

Voor alle auto's:

Het gebruik van veiligheidsschuim in de FT3-1999, FT3.5-1999 of FT5-1999 tanks wordt aanbevolen.

14.2) Brandstof tanks met vulhals, Groep A en N, R1, R2 , R3

Alle auto's uitgerust met een brandstoftank met een vulhals welke de bestuurdersruimte doorkruist, moeten zijn uitgerust met een terugslagklep welke is gehomologeerd door de FIA. Deze klep, van het type 'met één of twee flappen', dient aan de tankzijde in de vulhals te worden geplaatst. De vulhals is gedefinieerd als de verbinding tussen de vulopening van het voertuig en de brandstoftank.

15) BESCHERMING TEGEN BRAND

Een afdoend beschermend schot moet tussen de motor en de inzittende zijn geplaatst teneinde directe passage van vlammen te voorkomen in geval van brand.

Indien dit scherm wordt gevormd door de achterzittingen wordt geadviseerd deze met een brandvrije laag te bedekken.

16) STOELN, MONTAGEPUNTEN EN STEUNEN

1. Stoelen

Alle stoelen van de inzittenden moeten door de FIA gehomologeerd zijn (normen 8855-1999 of 8862-2009) en niet gemodificeerd zijn.

- Stoelen welke voldoen aan de 8855/1999 FIA standaard:

De stoel moet worden gebruikt overeenkomstig de instructies van de stoelfabrikant en Technieklijst 12.

De grens voor gebruik is 5 jaar vanaf de productiedatum zoals aangegeven op het verplichte label.

Een verlenging met 2 extra jaar kan door de fabrikant worden afgegeven en moet worden aangegeven door een extra label.

In geval van het gebruik van een kussen tussen de gehomologeerde stoel en de rijder, moet dit kussen niet dikker zijn dan 50 mm.

- Stoelen welke voldoen aan de 8862/2009 FIA standaard:

De stoel moet worden gebruikt overeenkomstig de instructies van de stoelfabrikant en Technieklijst 40.

De grens voor gebruik is 10 jaar vanaf de productiedatum.

Het gebruik van steunen gehomologeerd met de stoelen is verplicht.

Alleen voor rallies mogen tot 31-12-2020 stoelen worden gebruikt met stoelsteunen gehomologeerd door de autofabrikant in optie variant.

Wanneer een schuimkussen wordt gebruikt tussen de rijder en de gehomologeerde stoel, moet minimaal zijdelingse steun aan het hoofd van de rijder, de schouders en de heupen worden gegarandeerd op de volgende wijze:

- 230 mm minimaal aan de zijkanten van de hoofdsteunen op het niveau van het hoofd,

- 180 mm minimaal aan de zijkanten van de schoudersteunen op het niveau van de schouders,

- 100 mm minimaal aan de zijkanten van de heupsteunen op het niveau van het zitvlak van de stoel, en over een lengte van minimaal 200 mm.

Deze vereiste moet worden geverifieerd door middel van een parallelepipedum met afmetingen X=200 mm, Y=150mm en Z=100 mm.

2. Montagepunten voor het bevestigen van stoel steunen

Als de originele stoelbevestigingen of steunen worden gewijzigd, moeten de nieuwe onderdelen ofwel worden goedgekeurd voor die toepassing door de stoel fabrikant, of dienen deze aan de hieronder genoemde specificaties te voldoen.

1) Montage punten voor het vastzetten van stoelsteunen:

De stoelsteunen moeten worden vastgezet op ofwel:

- de montagepunten voor het vastzetten van stoelen zoals gebruikt in de standaard auto,
- de montagepunten voor het vastzetten van stoelen gehomologeerd door de fabrikant in een Optie Variant (in dit geval mogen de originele montagepunten worden verwijderd),
- montagepunten voor het vastzetten van stoelen in overeenstemming met tekening 253-54.

De stoelsteunen moeten worden vastgezet aan de montagepunten voor het vastzetten van stoelsteunen met ten minste 4 montagepunten per stoel met bouten van minimaal 8 mm diameter.

2) Het vastzetten van stoelen direct aan de carrosserie/chassis

Steunen moeten aan de carrosserie/chassis worden bevestigd door

tenminste 4 bevestigingspunten per stoel, door middel van bouten met een minimum diameter van 8 mm en onderplaten, volgens tekening 253-52. Het minimum contactoppervlak tussen steun en carrosserie/chassis en onderplaat is 40 cm² voor elk bevestigingspunt.

- 3) Indien een snelbevestigingsstelsel wordt gebruikt, moeten dit in staat zijn horizontale en verticale krachten van 18.000 N te weerstaan, niet gelijktijdig uitgeoefend. Indien rails voor het verstellen van de stoel worden gebruikt, moeten deze origineel geleverd zijn bij de gehomologeerde auto of bij de stoel.
- 4) De stoel moet worden bevestigd aan de steunen met 4 bevestigingspunten, 2 aan de voorzijde van de stoel en 2 aan de achterzijde van de stoel, met bouten met een minimum diameter van 8 mm, en in de stoel geïntegreerde verstevigingspunten. Elk bevestigingspunt moet een kracht van 15.000 N kunnen weerstaan, uitgeoefend in welke richting dan ook.
- 5) De minimum dikte voor de steunen en de onderplaten is 3 mm voor staal en 5 mm voor materialen van lichtmetaal.
De minimale lengte van iedere steun is 6 cm.

17) BANDENDRUK REGELENDE KLEPPEN

Drukregelende kleppen op de wielen zijn verboden.

Art. 254 - BIJZONDER REGLEMENT PRODUCTIEWAGENS (Groep N)

1) DEFINITIE

Grote schaal serieproductie Toerwagens.

2) HOMOLOGATIE

Tenminste 2.500 identieke eenheden moeten in twaalf aaneengesloten maanden worden geproduceerd en door de FIA als Toerwagens (Groep A) zijn gehomologeerd.

Toelevering Varianten (VF) die zijn gehomologeerd voor Toerwagens (Groep A) zijn tevens geldig voor Productiewagens (Groep N).

Alle productie varianten (VP) zijn geldig in Productiewagens (Groep N).

Optionele Varianten (VO) van het Toerwagens (groep A) homologatiepapier zijn ongeldig tenzij ze betrekking hebben op:

- vliegwielen voor automatische versnellingsbakken;
- automatische versnellingsbakken;
- open dak (dit is inclusief de zonnedaken met een klep);
- veiligheid rolkooi;
- stoel steunen en verankeringen;
- veiligheidsgordel bevestigingspunten;
- **8862-2009 stoelen: vanaf 01-01-2021 zullen VO's voor stoelsteunen niet meer geaccepteerd worden.**
- 2/4 deur versie.

Super productie varianten (SP) zijn niet geldig in Productiewagens (Groep N).

Bij gebruik van een in VO bij Toerwagens (Groep A) bijgehomologeerde brandstoftank, dient deze te zijn gemonteerd volgens de voorschriften van artikel 255.5.9.2, en artikel 254.6.8.

Evoluties van het type (ET), kit varianten (VK) of sport evoluties (ES), gehomologeerd voor Toerwagens (Groep A), zijn niet geldig voor Productiewagens (Groep N).

Niettemin zijn evoluties van het type gehomologeerd vanaf 01-01-97 in Groep A geldig in Groep N.

3) AANTAL ZITPLAATSEN

De wagen moet tenminste 4 zitplaatsen hebben, overeenkomstig de afmetingen zoals vastgesteld voor Toerwagens (Groep A).

4) TOEGESTANE OF VERPLICHTE WIJZIGINGEN EN AANVULLINGEN

Alle wijzigingen die niet door dit reglement zijn toegestaan zijn absoluut verboden.

De enige werkzaamheden die aan de auto verricht mogen worden zijn die, welke noodzakelijk zijn voor het normale onderhoud of voor het vervangen van onderdelen die onbruikbaar zijn geworden tengevolge van slijtage of ongelukken.

De wijzigingen en aanvullingen welke zijn toegestaan worden hierna volgende nader gespecificeerd.

Afgezien hiervan mogen door slijtage of ongelukken onbruikbaar geworden onderdelen alleen worden vervangen door een origineel onderdeel dat geheel identiek is aan het beschadigde of onbruikbare deel.

De auto's moeten uitsluitend modellen uit serieproducten zijn die geïdentificeerd kunnen worden door de gegevens op het homologatieformulier.

5) MINIMUMGEWICHT

5.1 De auto moet tenminste het gewicht hebben zoals op het homologatieformulier vermeld staat.

Dit is het werkelijke minimumgewicht van de auto (zonder personen of bagage aan boord) zonder gereedschap, of krik en met maximaal één reservewiel. Wanneer twee reservewielen aanwezig zijn in de auto, moet het tweede wiel voor de weging worden verwijderd.

Alle vloeistofhouders/tanks (smering, koeling, remmen en, indien van toepassing verwarming) dienen op het door de fabrikant voorziene niveau te zijn, uitgezonderd vloeistofhouders voor ruiten- of koplampwischersproeier, remkoelsysteem, brandstof en waterinjectie, welke leeg moeten zijn.

Extra koplampen die niet op het homologatiepapier voorkomen, dienen voor de weging te worden verwijderd.

5.2 Alleen in rally's zal het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 5.1) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 5.1 plus 160 kg.

Daarnaast moet het gewicht zoals gedefinieerd in artikel 5.1 worden gerespecteerd.

6)

6.1) Motor

Motor afdekkingen gemaakt van een plastic materiaal, waarvan het doel is de mechanische componenten in de motorruimte te verbergen, mogen worden verwijderd indien ze uitsluitend een esthetische functie hebben. Geluiddempend materiaal en sierdelen aangebracht onder de motorkap en niet zichtbaar van buitenaf mogen worden verwijderd.

De gaskabel mag worden vervangen of verdubbeld door een andere, ongeacht of deze al dan niet afkomstig is van de fabrikant. Deze vervangende kabel moet een noodkabel zijn, dat wil zeggen deze moet parallel aan de standaard kabel worden bevestigd. Als het serieproductie voertuig is uitgevoerd met een motorisch aangedreven gasklep, mag een mechanische bediening, gehomologeerd in Groep N, worden gebruikt. De schroeven en bouten mogen worden verwisseld, op voorwaarde dat de vervangende exemplaren zijn gemaakt van een ijzerlegering. De systemen voor het bevestigen van leidingen aan de motor (koeling/warmtewisselaar/inlaat/olie...) mogen worden vervangen.

Ontsteking: merk en type van de bougies, toerenbegrenzer en hoogspanningskabels zijn vrij.

Het elektronische controle apparaat en de ontsteking componenten in het elektronische controle apparaat zijn vrij, niettemin dient het systeem mechanisch uitwisselbaar te zijn met het originele apparaat. De originele kabelboom moet gebruikt worden en mag niet worden veranderd.

Wanneer de kabelboom door de wielkast loopt, mag deze worden verplaatst.

Sensoren en signaalgevers/actuators aan de inputzijde moeten standaard blijven en hun functie behouden.

Er mag geen sensor worden toegevoegd, zelfs niet ten behoeve van data opname. Het is niet toegestaan om een schakelaar aan de kabelboom toe te voegen tussen het elektronische controle apparaat en een sensor of een actuator.

In het geval van een model uitgerust met een meervoudig elektrisch circuit is het gebruik van een kabelboom tezamen met een elektronisch stuurapparaat toegestaan, gehomologeerd als Optie Variant (VO).

Elk data opname systeem is verboden behalve dat wat is gemonteerd op het gehomologeerde voertuig.

Alleen het data opname systeem wat is gemonteerd op de standaard auto mag worden gebruikt. Op geen enkele wijze mag het worden gewijzigd of extra parameters vastleggen.

Alleen de volgende sensoren zijn toegestaan: water temperatuur, olie temperatuur, olie druk, motor toerental.

Elk van deze sensoren mag uitsluitend aangesloten worden op een of meerdere displays (met gegevens opslag mogelijkheid) door middel van een kabelboom welke geheel onafhankelijk is van enige andere kabelboom.

Koelsysteem: De thermostaat is vrij evenals het controlesysteem en de hoogte van de temperatuur, waarbij de ventilator in werking treedt. Het afsluitsysteem van de radiator is vrij.

Carburateurs: Het originele systeem moet worden gehandhaafd.

Componenten van de carburateurs die de hoeveelheid van de brandstof regelen die de verbrandingskamer bereikt, mogen worden gewijzigd op voorwaarde dat ze geen invloed hebben op de hoeveelheid toegevoerde lucht.

Vervangende luchtfilterelementen worden op dezelfde manier geaccepteerd als de originele.

Injectie: Het originele systeem moet worden gehandhaafd.

Componenten van het injectiesysteem die stroomafwaarts van het luchtstroom metende deel zijn geplaatst en die de hoeveelheid brandstof regelen die de verbrandingskamer bereikt, mogen bewerkt worden op voorwaarde dat ze geen invloed hebben op de hoeveelheid toegevoerde lucht.

Het elektronische controle apparaat voor de injectie is vrij.

Inputs naar het elektronische controle apparaat (sensoren, actuators, e.d.) moeten standaard blijven, inclusief hun functies.

Het is niet toegestaan om een schakelaar aan de kabelboom toe te voegen tussen het elektronische controle apparaat en een sensor of een actuator.

Outputs van het elektronische controle apparaat moeten hun originele functies behouden in overeenstemming met het homologatie-formulier.

In het geval van een model uitgerust met een meervoudig elektrisch circuit, is het gebruik van een kabelboom tezamen met een elektronisch

stuurapparaat toegestaan, gehomologeerd als Optie Variant (VO).

Het is noodzakelijk er zeker van te zijn dat de sensoren, welke zijn gemonteerd op het voertuig uitgerust met een meervoudig elektrisch circuit, behouden kunnen blijven bij gebruik van de gehomologeerde kabelboom. De injectoren mogen worden aangepast of vervangen teneinde de doorstroomhoeveelheid aan te passen, echter zonder hun werkingsprincipe of bevestiging te wijzigen.

De injector rail mag worden vervangen door een ander exemplaar van vrij ontwerp, echter uitgerust met schroefdraadverbindingen voor het verbinden van de leidingen en de brandstofdrukregelaar, onder de voorwaarde dat de bevestiging van de injectoren identiek is aan de originele bevestiging.

Vervangende luchtfilterelementen worden op dezelfde manier geaccepteerd als de originele.

Smering: De montage van schotten in het oliecarter is toegestaan.

Vervangende oliefilterelementen worden op dezelfde manier geaccepteerd als de originele.

Voor turbomotoren is het toegestaan om de smeerolieleidingen van de turbo te vervangen door leidingen welke voldoen aan artikel 253-3.2.

Deze leidingen mogen ook worden voorzien van snelkoppelingen.

De motor en versnellingsbak steunen dienen of origineel te zijn of te zijn gehomologeerd.

Wanneer de steunen origineel zijn, is het materiaal van het elastische deel vrij.

Uitlaat: Het is toegestaan ofwel het binnenwerk uit de originele uitlaat te verwijderen, ofwel de uitlaat vanaf de eerste demper tot aan het uiteinde te bewerken, waarbij de maximum buitendiameter van de doorlaat gelijk moet zijn aan die van de pijp vlak voor de aansluiting aan de eerste demper (zie tekening no. 254-3 en artikel 328p (artikel 328o voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2010) van het Groep N homologatieblad).

Als de originele pijp stroomopwaarts van de demper bestaat uit een dubbele pijp, moet de maximum buitendiameter van de nieuwe pijp zodanig zijn dat de doorsnede gelijk is aan die van de twee pijpen.

Voor auto's uitgerust met een turbolader is het toegestaan om de uitlaat aan te passen vanaf de turbo uitlaat montage flens, waarbij het maximale oppervlak van de nieuwe uitlaat gelijk is aan de diameter van de ingang van de eerste standaard demper. De verbinding tussen de turbo uitlaat montage flens en de uitlaat mag conisch zijn.

Als de eerste demper twee inlaten heeft moet de doorsnede van de gemoedificeerde doorlaat kleiner of maximaal gelijk zijn aan het totaal van de twee originele doorlaten.

Aan het eind mag slechts één pijp aanwezig zijn, tenzij het originele onderdeel wordt gebruikt.

Het einde van de uitlaat moet zich op dezelfde plaats en in dezelfde positie bevinden als die van het standaardproductie uitlaatsysteem.

Deze vrijheden mogen geen carrosserie modificaties met zich meebrengen en moeten de wettelijke maximale geluidproductie respecteren van het land waarin het evenement wordt gehouden.

Extra onderdelen voor het monteren van de uitlaat zijn toegestaan.

Een demper is een gedeelte van het uitlaatsysteem wat het uitlaatgeluid van het voertuig moet reduceren.

De dwarsdoorsnede van de demper dient minimaal 170% van de doorsnede van de inlaatpijp te zijn en moet geluiddempend materiaal bevatten.

Het geluiddempend materiaal mag de vorm hebben van een 45% geperforeerde buis of kunstmatige afdichting.

De lengte van de demper moet liggen tussen 3 en 8 maal de inlaatdiameter. De demper kan worden geleverd als een standaard onderdeel, gelast op een pijp, echter deze pijp wordt niet beschouwd als een onderdeel van de demper.

De katalysator wordt als demper beschouwd, en mag worden verplaatst.

Indien deze direct aan het uitlaatspruitstuk is bevestigd, mag de katalysator worden vervangen door een conisch onderdeel van gelijke lengte en dezelfde in- en uitgangdiameters. Na dit deel is de uitlaat vrij mits de maximum pijp diameter ten hoogste gelijk is aan die van de uitgang van de katalysator.

Indien de katalysator een integraal deel uitmaakt van het uitlaatspruitstuk, is het toegestaan uitsluitend het binnendeel van de katalysator te verwijderen.

Een lambdasonde mag alleen worden verwijderd wanneer deze deel uitmaakt van het vrije deel van de uitlaatpijp.

Cilinderkoppakking: Het materiaal hiervan is vrij maar niet de dikte.

Kruissnelheid regelapparaat: Deze voorziening mag worden uitgeschakeld.

Uitsluitend in rally's: Maximum aantal cilinders gelimiteerd tot 6.

De maximum cilinderinhoud voor:

a) Normaal 'ademende' motoren:

- 3 l voor motoren met 2 kleppen per cilinder,
- 2.5 l voor motoren met meer dan 2 kleppen per cilinder.

b) Motoren met drukvulling:

De nominale cilinderinhoud is gelimiteerd tot maximaal 2.500 cm³.

Het compressorsysteem moet geheel overeenkomen met dat van de gehomologeerde motor.

Alle motoren met drukvulling moeten zijn voorzien van een restrictor, vastgemaakt aan het compressorhuis.

Deze restrictor, die verplicht is in rally's, is niet verboden in andere evenementen, mocht een deelnemer besluiten deze te gebruiken.

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

De maximum binnendiameter van de restrictor is 33 mm, 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 punten van de schoepen, deze afstand te meten langs de neutrale as van het inlaatkanaal (zie tekening no. 254-4). Aan deze diameter moet worden voldaan ongeacht de temperatuur omstandigheden.

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 zodanig 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.

Montage door middel van een naaldschroef is 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 uitgevoerd moet worden 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).

Als een motor met twee parallel werkende compressoren is uitgerust, moeten beide compressoren worden gelimiteerd tot een maximum inwendige diameter van 22.6 mm.

Dieselmotoren:

Voor voertuigen met een dieselmotor dient de restrictor een maximum binnendiameter van 35 mm en een buitendiameter van 41 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, moeten beide compressoren worden gelimiteerd tot een maximum inwendige diameter van 22.6 mm en een maximale uitwendige diameter van 28.7 mm onder de voorwaarden welke hierboven zijn aangegeven.

6.2 Transmissie

6.2.1) Koppeling

De koppelingsplaat is vrij inclusief het gewicht, behalve wat betreft de diameter en het aantal.

De diameter van de koppeling mag worden vergroot.

6.2.2) Versnellingsbak

Het interieur van de versnellingsbak is vrij.

Het aantal tanden en de overbrengingsverhoudingen moeten gehandhaafd blijven.

Het materiaal van de verbindingen van het schakelmechanisme is vrij. Het schakelpatroon van de versnellingsbak zoals gehomologeerd op het serie model moet gehandhaafd blijven.

6.2.3) Differentieel

Het gebruik van een differentieel met mechanisch beperkt slip vermogen (mechanisch sperdifferentieel) is toegestaan, op voorwaarde dat het kan worden gemonteerd in het standaard differentieelhuis en is gehomologeerd als Optie Variant (VO).

De hellingshoek en het aantal platen mag niet worden veranderd ten opzichte van het standaard differentieel of van het differentieel gehomologeerd in Optie Variant. Echter de dikte van de platen mag worden aangepast.

Teneinde de montage mogelijk te maken mag het interieur van het

originele differentieelhuis worden aangepast. "Differentieel met mechanisch beperkt slip vermogen" is een systeem wat volkomen mechanisch werkt, d.w.z. zonder hulp van een hydraulisch of elektronisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem. Als het gehomologeerde voertuig is uitgerust met een visco-koppeling mag deze worden behouden, echter het is niet toegestaan een ander differentieel toe te voegen.

Indien het standaard voertuig is uitgerust met een differentieel, geregeld door een elektronisch systeem, is de elektronische regel eenheid vrij, maar moet volledig uitwisselbaar zijn met de originele eenheid (het differentieel moet werken wanneer de eenheid vervangen wordt door de standaard eenheid).

Sensoren en signaalgevers/actuators aan de inputzijde moeten standaard blijven en hun functie behouden.

Er mag geen sensor worden toegevoegd, zelfs niet ten behoeve van data opname. De kabelboom mag niet worden aangepast.

6.2.4) Wiel aandrijfassen

Deze dienen origineel te zijn of te zijn gehomologeerd als Optie Variant (VO).

6.3 Wielophanging

De versteviging van structurele delen van de wielophanging (met uitzondering van de stabilisatorstangen) en de bevestigingspunten ervan door middel van het toevoegen van materiaal is toegestaan.

De wielophanging verstevigingen mogen geen holle secties creëren, en staat het verbinden niet toe van twee gescheiden onderdelen om gezamenlijk één deel te vormen.

Veren: De veerschotels mogen afstelbaar zijn als het afstelbare gedeelte een gedeelte is van de veerschotel en niet één geheel is met de originele onderdelen van de wielophanging / carrosserie (deze mogen worden verwijderd).

Schroefveren: De lengte, het aantal windingen, de draad diameter, het type (progressief of niet), de buitendiameter en de vorm van de veerzittingen is vrij. Het aantal veren en de veerschotels zijn vrij, op voorwaarde dat de veren gestapeld worden gemonteerd.

Bladveren: De lengte, breedte dikte en verticale kromming zijn vrij.

Torsiestaaf-veer: De diameter is vrij.

Deze vrijheden van de veren geven geen toestemming om van artikel 205 op het homologatieformulier af te wijken (hoogte van de as tot hoogste punt wielopening van het spatbord).

Veer-schokdemper eenheid: Veer-schokdemper eenheden zijn toegestaan zelfs wanneer serie-auto hiermee niet is uitgerust, op voorwaarde dat de originele veer is verwijderd.

Schokdempers: Schokbrekers zijn vrij zolang het aantal, het type (telescoop-, armschokbreker enz.), hun werkingsprincipe (hydraulisch, wrijving, gemengd, enz.) en de bevestigingspunten ongewijzigd blijven. Het gebruik van lagers met rechtgeleiding (kogelomloopmoer) is verboden. Uitsluitend geleiding middels standaard lagers is toegestaan.

De controle op het werkingsprincipe van de schokbrekers wordt als volgt uitgevoerd: Indien de veren en of torsie stangen zijn verwijderd, dient het voertuig in minder dan 5 minuten in de eindaanslagen te zakken.

De dempertanks mogen worden bevestigd aan de ongewijzigde carrosserie van de auto's. Indien de schokbrekers separate vloeistof reservoirs hebben, welke zijn gemonteerd in de passagiersruimte of in de bagageruimte indien deze niet is gescheiden van de passagiersruimte, dienen deze stevig te zijn bevestigd en te zijn afgeschermd.

Een bevestigingsrubber mag worden vervangen door een "Uniball" verbinding, echter uitsluitend indien de schokbreker geen geleidende functie heeft.

Uitsluitend voor rally's welke plaatsvinden op het Afrikaans continent, mag een bevestigingsrubber worden vervangen door een "Uniball" verbinding, zelfs als de schokbreker een geleidende functie heeft.

Gasgevulde schokdempers zullen, voor wat betreft hun werkingsprincipe, beschouwd worden als hydraulische dempers.

Schokbreker type McPherson

Indien het voor de vervanging van het schokbrekerelement van een McPherson veersysteem, of een gelijkwerkend veersysteem, noodzakelijk is het telescopische deel en/of de veerpoot (demper en bevestigings-systeem aan de fusee) te vervangen, dan dienen deze mechanisch identiek te zijn aan het originele exemplaar en dient men gebruik te maken van de originele bevestigingspunten.

Bij McPherson veersystemen is de vorm van de veerschotel vrij.

Het materiaal hiervan is vrij.

Bij hydropneumatische vering mogen de drukbollen worden veranderd wat betreft maat, vorm en materiaal, doch niet in aantal.

Een kraan, bedienbaar van buiten de auto, mag aan de drukbollen worden

toegevoegd.

Silentblock

Een silentblock mag worden vervangen door een nieuw silentblock waarvan de vorm vrij is en de maximale hardheid 80 Shores-Type A.

6.4) Wielen en banden

6.4.1) Wielen

De wielen zijn vrij met inachtneming van de gehomologeerde maximum diameter (artikel 801.a) en de maximum breedte (artikel 801.b). Het gebruik van wielen met kleinere afmetingen is toegestaan. Wielen gemaakt van gesmeed magnesium zijn verboden (inclusief standaard wielen).

Ze moeten worden bedekt door spatborden (zelfde controlemethode als bij Toerwagens Groep A artikel 255-5.4), en de opgegeven maximum spoorbreedte van het homologatieformulier moet worden aangehouden. Wielbevestiging door middel van bouten mag worden veranderd naar bevestiging met tapeinden en moeren op voorwaarde dat het aantal bevestigingspunten en de diameter van de delen voorzien van schroefdraad ongewijzigd blijft (zie tekening no. 254-1).

Lucht-extractors die aan de wielen worden toegevoegd zijn verboden.

6.4.2) Banden

De banden zijn vrij, op voorwaarde dat ze op deze wielen gemonteerd kunnen worden.

Het gebruik van elk middel voor het onderhouden van de prestatie van de band met een inwendige druk, gelijk aan of lager dan de atmosferische druk is verboden. Het interieur van de band (de ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band) dient uitsluitende te zijn gevuld met lucht.

6.4.3) Reservewiel

Het (De) reservewiel(en) is (zijn) verplicht indien vermeld op het homologatieformulier. Het reservewiel mag naar het interieur worden verplaatst op voorwaarde dat het stevig wordt vastgezet, en niet op de voor de inzittenden bedoelde plaats wordt geïnstalleerd.

6.5) Remsysteem

Met uitzondering van de wijzigingen welke zijn toegestaan via dit artikel dient het remsysteem origineel te zijn of te zijn gehomologeerd als Optie Variant (VO).

De elektronische controle eenheid van het remsysteem is vrij, maar moet volledig uitwisselbaar zijn met de originele eenheid (het remsysteem moet werken wanneer de eenheid vervangen wordt door de standaard eenheid).

Sensoren en signaalgevers/actuators aan de inputzijde moeten standaard blijven en hun functie behouden.

Er mag geen sensor worden toegevoegd, zelfs niet ten behoeve van data opname.

De kabelboom mag niet worden aangepast.

Remvoeringen zijn vrij evenals de bevestiging (met klinknagels, vastgeplakt etc.) vooropgesteld dat de oppervlakte van de remmen waarmee het contact wordt gemaakt, niet vergroot wordt.

Beschermingsplaten mogen worden verwijderd of verbogen.

Indien een auto met servobekrachtiging is uitgerust, mag deze servoinstallatie worden uitgeschakeld of vervangen door de kit gehomologeerd als Optie Variant (VO).

Hetzelfde geldt voor anti-blokkeer rem systemen.

Indien het anti-blokkeer systeem (ABS) is uitgeschakeld, is het gebruik van een remverdelers, gehomologeerd door de fabrikant middels een VO, toegestaan.

Het toevoegen van een veer in de boring van de remblokhouders is toegestaan, evenals het vervangen van de afdichtingen en de stofkappen van de remzuigers.

Remleidingen mogen worden veranderd/vervallen door leidingen van luchtvaartkwaliteit. Een hulpmiddel welke de op de remschijf verzamelde modder wegschraapt mag worden toegevoegd.

6.5.1) Handrem

De mechanische handrem mag worden vervangen door een in Groep N gehomologeerd hydraulisch systeem, echter in dit geval is een diagonaal gescheiden (X vorm) remcircuit of het originele systeem verplicht. Het is toegestaan om de plaats van het hydraulisch handremsysteem aan te passen, mits het in de gehomologeerde plek blijft (op de middentunnel).

6.6) Stuurinrichting

De leidingen die de stuurbevestigingspomp verbinden met het stuurhuis mogen worden vervangen door leidingen welke voldoen aan artikel 253-3.2.

6.7) Carrosserie

6.7.1) Uitwendig

Wieldoppen moeten worden verwijderd.

Koplampbeschermers mogen worden aangebracht onder voorwaarde dat het enige doel hiervan het afdekken van het glas en dat de stroomlijn van

de auto niet wordt beïnvloed.

Uitsluitend in rally's mogen beschermingen onder de auto worden aangebracht, op voorwaarde dat dit werkelijk bodembeschermingen zijn welke de grondspeling respecteren, demontabel zijn, en uitsluitend specifiek zijn ontworpen voor de bescherming van de volgende delen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, brandstoftank, transmissie, stuurinrichting, uitlaat, brandblusserflessen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper. De ophangpunten van de voor- en achterbumpers mogen niet worden veranderd.

Het is toegestaan om ophangpunten toe te voegen (in aanvulling op de originele ophangpunten die behouden moeten blijven) voor het bevestigen van carrosserie-delen (bumper, uitstekende vleugeldelen etc.).

Elk afsluitingssysteem mag worden gebruikt voor afsluiting van de dop van de brandstoftank.

Het zowel voor als achter vervangen van ruitenwisserbladen is toegestaan.

Plastic geluidsisolatie onderdelen mogen worden verwijderd uit de wielopeningen. Deze plastic elementen mogen worden vervangen door aluminium of plastic elementen van dezelfde vorm.

Plastic beschermende delen aangebracht onder de auto (die door de luchtstroom worden bestreken) mogen worden verwijderd.

6.7.2) Passagiersruimte

Het materiaal van de stoelen van de rijder en navigator is vrij, maar het gewicht van de kale schaal (stoel zonder schuim of steunen) moet meer dan 4 kg zijn.

De voorzittingen mogen achterwaarts worden verplaatst maar niet verder dan een verticaal vlak gedefinieerd door 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 achterzittingen mogen worden verwijderd.

De achter veiligheidsgordels mogen worden verwijderd.

6.7.2.1) Wanneer de brandstoftank in het bagagecompartiment is geïnstalleerd en de achterstoelen zijn verwijderd, moet een brandwerend en vloeistofdicht schot de bestuursruimte afscheiden van de brandstoftank.

In het geval van twee volume auto's is het mogelijk een niet-structurele scheidingswand te gebruiken van transparant, onbrandbaar plastic tussen de passagiersruimte en de tank opstelling.

6.7.2.2) Dashboard

Het dashboard en de middenconsole dienen origineel te blijven.

6.7.2.3) Deur- Zijbekleding

Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet wordt gewijzigd.

a) Het is toegestaan de bekleding van de deuren tezamen met de side protection bars te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren gemaakt 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 bovengenoemde regel is eveneens van toepassing op de bekledingen onder de achterzijruiten van tweedeurs auto's.

De minimum hoogte van het deur side protection paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde 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.

Het is toegestaan een met de hand te bedienen mechanisme te vervangen door een elektrisch ruitmechanisme.

6.7.2.4) Vloer

Tapijten zijn vrij en mogen derhalve worden verwijderd.

6.7.2.5) Andere geluidwerende materialen en bekleding

Andere geluidwerende materialen en bekleding behalve die welke zijn vermeld in de artikelen 6.6.2.2 (dashboard) en 6.6.2.3 (deuren) mogen worden verwijderd.

6.7.2.6) Verwarmingssysteem

Het originele verwarmingssysteem moet worden gehandhaafd.

De volgende delen van het airconditioningssysteem mogen worden verwij-

derd: condenser en hulpventilator, vloeistoftank, verdamper en ventilator, expansieklep, zowel als alle leidingen, verbindingen, contactschakelaars, sensoren en actuators benodigd voor het functioneren van het systeem. Alleen wanneer het aandrijfsysteem volledig onafhankelijk is van enig ander systeem zal het toegestaan zijn om de compressor van de air conditioning te verwijderen. Is dat niet het geval, dan moet het verwijderen van de compressor van de air conditioning gehomologeerd zijn in een VO. De compressor mag buiten werking worden gesteld.

Indien bepaalde elementen gemeenschappelijk zijn met het verwarmings-systeem, dienen deze te worden gehandhaafd.

6.7.2.7) De demontabele bagageruimte afdekking (hoedenplank) in twee volume auto's mag worden verwijderd.

6.7.3) Extra accessoires

Alle accessoires die geen invloed, op welke wijze dan ook, uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto verhogen (verlichting, verwarming, radio enz.) zijn toegestaan zonder restrictie. 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 navolgende is toegestaan:

- 1) 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 het evenement wordt verhinderd, niet worden verwijderd. De radio/Hifi apparatuur mag worden verwijderd.
- 2) 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.
- 3) Het handrem blokkeermechanisme mag worden verwijderd teneinde een zgn. 'fly-off handbrake system' (direct vrijkomen van de handrem) te kunnen monteren.
- 4) Het stuurwiel is vrij. Het slotmechanisme van het antidiefstal stuurwiel mag buiten gebruik worden gesteld. 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) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en extra deursakken tegen de portieren worden aangebracht, mits de originele panelen worden gebruikt.
- 6) Extra isolatiemateriaal ter bescherming van de passagiers of onderdelen tegen vuur of hitte mag worden aangebracht.

6.7.4) Verstevingingen

Verstevingisstangen mogen aan de bevestigingspunten van de wielophanging aan carrosserie of chassis worden bevestigd, van dezelfde as aan iedere zijde van de lengte as van de auto op voorwaarde dat ze verwijderbaar zijn en met bouten worden gemonteerd.

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 is de maximum afstand tussen het bevestigingspunt van de stang en het bovenste draaipunt 150 mm (zie tekeningen no. 255-4 en 255-2).

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

Wanneer de standaard-auto is uitgerust met een verstevingstang, is het toegestaan deze te verwijderen of de standaardstang te vervangen door een stang welke voldoet aan bovenstaande eisen.

Versteving van het afgeveerde gedeelte is toegestaan, op voorwaarde dat het gebruikte materiaal de originele vorm volgt en ermee in contact is.

6.7.5) Als het reservewiel origineel in een gesloten ruimte is geplaatst en wanneer dit wiel, op deze plaats, wordt vervangen door een breder (zie artikel 6.4), is het toegestaan om uit het deksel van de reservewielruimte de oppervlakte te verwijderen van het nieuwe wiel als deze in de ruimte is geplaatst (zie tekening no. 254-2).

6.8) Elektrisch systeem

Accu: Het merk en capaciteit van de accu en de accukabels zijn vrij. De

spanning (voltage) en plaats van de accu mogen niet worden gewijzigd.

Een krachtaansluiting verbonden met de accu is toegestaan in de bestuursruimte.

De accu moet type "droog" zijn wanneer deze zich niet in de motorruimte bevindt.

Dynamo: De dynamo mag worden vervangen door een krachtigere. Een gelijkstroomdynamo mag echter niet worden vervangen door een wisselstroomdynamo en omgekeerd.

Verlichtingssysteem: Maximaal 6 extra koplampen inclusief de daarmee samenhangende relais zijn toegestaan, op voorwaarde dat dit door de wetten van de het land is toegestaan.

Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen.

Zij mogen niet in de carrosserie worden gemonteerd.

Koplampen en overige buiten de auto aanwezige lampen moeten altijd in een even aantal aanwezig zijn.

De originele koplampen mogen buiten gebruik worden gesteld en afgeplakt met plakband.

Ze kunnen worden vervangen door andere koplampen, in overeenstemming met dit artikel.

Een achteruitrijlamp mag worden aangebracht met dien verstande dat de lamp alleen door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden en met inachtnaam van het daaromtrent gestelde in de wegenverkeerswet.

Extra zekeringen mogen worden toegevoegd aan het elektrisch systeem.

6.9) Brandstof circuit

Wanneer de originele tank met een elektrische brandstofpomp en een inwendig filter **was** uitgevoerd, is het toegestaan om uitwendig een filter en een pomp met identieke karakteristieken als de gehomologeerde te monteren.

Een FT3 1999, FT3.5 of FT5 tank mag worden gebruikt als aanvullende tank naast de **hoofdtank** (de vereisten hieronder moeten worden gerespecteerd).

Deze delen moeten op adequate wijze worden beschermd.

De montage van een tweede brandstofpomp is toegestaan, echter deze mag uitsluitend als reserve brandstofpomp dienen en mag niet additioneel op de toegestane pomp werken. Deze reservepomp dient uitsluitend aan te sluiten te zijn als het voertuig niet mobiel is, door middel van een mechanisch apparaat gesitueerd naast de pompen.

Vulmonden mogen niet in raampanelen worden geplaatst. Brandstofleidingen moeten worden vervangen door leidingen van luchtvaartkwaliteit; de route van deze leidingen is vrij. (In 2018, alleen van toepassing als een FT3-1999, FT3.5-1999 of FT5-1999 tank gebruikt wordt)

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.

De totale capaciteit van de tanks mag niet groter zijn dan aangegeven in artikel 401.d van de Groep N homologatiepapieren.

Totale capaciteit van de tanks voor rallies:

Deze mag de in artikel 401.d van de Groep N homologatiepapieren aangegeven waarde overschrijden als de auto is uitgerust met FT3-1999, FT3.5-1999 of FT5-1999 tanks. De volgende limieten, in relatie met de cilinderinhoud **mogen niet overschreden worden:**

Tot 700 cm ³	: 60 l
Boven 700 cm ³ tot 1000 cm ³	: 70 l
Boven 1000 cm ³ tot 1400 cm ³	: 80 l
Boven 1400 cm ³	: 95 l

Voor twee-volume auto's, gehomologeerd vanaf 01-01-98, 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, gehomologeerd vanaf 01.01.98, dient een vuurbestendige en vloeistofdichte scheidingswand de brandstoftank te scheiden het inzittenden compartiment. Niettemin wordt aanbevolen dat deze vloeistofdichte wand wordt vervangen door een vloeistofdichte behuizing zoals voor twee-volume auto's.

6.10) Krik en wielmoersleutel

De krikpunten mogen worden versterkt, worden verplaatst en in aantal worden gewijzigd. Deze aanpassingen zijn uitsluitend toegestaan voor de krikpunten.

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.

6.11) Veiligheidsrolkooi

De kooi voor elke auto met een gecorrigeerde cilinderinhoud groter dan 2000 cm³, gehomologeerd na 01.01.2006 moet zijn gehomologeerd of gecertificeerd door een ASN, of gehomologeerd door de FIA.

7 AUTO'S MET EEN GECORRIGEERDE CILINDERINHOUD GROTER DAN 2 L IN RALLY.

De volgende artikelen zijn alleen van toepassing op rallyauto's met een gecorrigeerde cilinderinhoud groter dan 2 liter, en zijn een aanvulling op de voorafgaande artikelen.

In geval van tegenstrijdigheden tussen een van de navolgende artikelen en de voorafgaande artikelen (1 tot 6), zullen de artikelen hierna beslissend zijn voor auto's met een gecorrigeerde cilinderinhoud van meer dan 2 liter.

7.1 Minimum gewicht (alleen voor auto's met vier-wiel aandrijving)

a) Voor auto's gehomologeerd na 01.01.2006 is het minimumgewicht bepaald op 1350 kg onder de volgende voorwaarden:

- Dit is het werkelijke 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 moment tijdens het evenement mag de auto minder wegen dan het minimumgewicht zoals in dit artikel vastgelegd.

Ingeval van een verschil van mening gedurende het wegen dient de volledige uitrusting te worden verwijderd; dit met inbegrip van de helmen, echter de koptelefoons welke niet verbonden zijn met de helm mogen in de auto blijven.

Behalve bij rally's mogen bij twijfel de Technisch Commissarissen de tanks, welke verbruiks-vloeistoffen bevatten, aftappen om het gewicht te controleren.

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

b) Het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 7.1.a) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) zal voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 7.1.a plus 160 kg.

7.2 Motor

7.2.1) Data opname

Een data opnamesysteem is toegestaan zelfs wanneer de standaard auto daar niet mee is uitgerust.

Het mag uitsluitend zijn aangesloten op:

- de sensoren die standaard aanwezig zijn
- de volgende sensoren welke mogen worden toegevoegd: watertemperatuur, olietemperatuur, oliedruk en motor toerental

Elke uitwisseling van data met de auto via een methode anders dan een kabelverbinding of een geheugenkaart is verboden.

7.2.2) Anti-lag systeem

Een schakelaar en een elektrische kabelboom mogen worden toegevoegd met als enig doel het activeren van het anti-lag systeem.

7.3 Transmissie

7.3.1) Voor en achterdifferentieel

Alleen differentieëlen met beperkt mechanisch slipvermogen met platen (mechanische platensperdifferentieëlen) zijn toegestaan.

Mechanische platensperdifferentieëlen moeten:

- ofwel afkomstig zijn uit het standaard model
- ofwel gehomologeerd zijn in groep N als Optie Variant

"Differentieel met beperkt mechanisch slipvermogen" betekent enig systeem dat puur mechanisch werkt, dat wil zeggen zonder enige hulp van een hydraulisch of elektrisch systeem.

Een visco koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Enig systeem met elektronisch beheer is verboden.

Het aantal en het type platen zijn vrij.

7.3.2) Smering

Versnellingsbak en differentieel. Een toegevoegd sme- en oliekoel apparaat is toegestaan op voorwaarde dat het gehomologeerd is als Optie Variant.

7.4 Wielen en banden

De complete wielen alsook de spoorbreedtes zijn vrij, onder voorwaarde dat zij binnen de originele carrosserie 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.

Het gebruik van banden bedoeld voor motorfietsen is verboden.

Velgen moeten verplicht van gegoten materiaal zijn gemaakt of van gepaste staalplaat.

Voor onverharde rallies is de maximale velgmaat 7" x 15".

Wanneer de velgen niet gemaakt zijn van gegoten aluminium, is het minimum gewicht van een 6.5" x 15" of 7" x 15" velg 8,6 kg.

Voor asfalt rallies, is de maximale velgmaat 8" x 18", is het materiaal voor 8 x 18" velgen vrij (op voorwaarde dat het is gegoten) en is het minimumgewicht van een 8 x 18" velg 8,9 kg.

Het aanbrengen van lucht-extractors aan de wielen is verboden.

7.5 Achterramen

In geval van auto's met 4 of 5 deuren mag het hefmechanisme voor de achterramen worden vervangen door een apparaat dat de achterramen vastzet in de gesloten positie.

Art. 255 - BIJZONDER REGLEMENT TOERWAGENS (Groep A)

1) DEFINITIE

Op grote schaal in serie geproduceerde Toerwagens.

2) HOMOLOGATIE

Tenminste 2.500 geheel identieke exemplaren van deze toerwagens moeten in twaalf achtereenvolgende maanden zijn geproduceerd. Behalve beperkingen zoals aangegeven op het homologatieblad, zijn alle homologaties welke geldig zijn in Groep N geldig in Groep A.

Teneinde voor een Groep A auto te kunnen deelnemen aan rally's dienen zijn karakteristieken en de afmetingen van zijn onderdelen te allen tijde kleiner of gelijk zijn aan de maximale karakteristieken en afmetingen zoals gespecificeerd voor een World Rally Car (dit is niet van toepassing op turboladers met variabele geometrie van drukgeladen Diesel motoren).

Indien een Groep A auto van origine niet voldoet aan bovengenoemd punt, dient dit middels een VO type homologatie te worden aangepast, conform de karakteristieken en afmetingen zoals gespecificeerd voor een World Rally Car teneinde te kunnen deelnemen aan rally's.

3) AANTAL ZITPLAATSEN

Toerwagens moeten tenminste vier zitplaatsen hebben.

4) GEWICHTEN

4.1) Voor de auto's gelden de volgende gewichten in relatie tot hun cilinderinhoud: (zie artikel 4.2 voor uitzonderingen)

In rally's:

tot 1000 cm³:

720 kg	
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1150 cm ³	: 790 kg
boven 1150 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	: 840 kg
boven 1400 cm ³ en ten hoogste 1600 cm ³	: 920 kg
boven 1600 cm ³ en ten hoogste 2000 cm ³	: 1000 kg
boven 2000 cm ³ en ten hoogste 2500 cm ³	: 1080 kg
boven 2500 cm ³ en ten hoogste 3000 cm ³	: 1150 kg
boven 3000 cm ³ en ten hoogste 3500 cm ³	: 1230 kg
boven 3500 cm ³ en ten hoogste 4000 cm ³	: 1310 kg
boven 4000 cm ³ en ten hoogste 4500 cm ³	: 1400 kg
boven 4500 cm ³ en ten hoogste 5000 cm ³	: 1500 kg
boven 5000 cm ³ en ten hoogste 5500 cm ³	: 1590 kg
boven 5500 cm ³	: 1680 kg

Andere evenementen:

tot 1000 cm ³	: 670 kg
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	: 760 kg
boven 1400 cm ³ en ten hoogste 1600 cm ³	: 850 kg
boven 1600 cm ³ en ten hoogste 2000 cm ³	: 930 kg
boven 2000 cm ³ en ten hoogste 2500 cm ³	: 1030 kg
boven 2500 cm ³ en ten hoogste 3000 cm ³	: 1110 kg
boven 3000 cm ³ en ten hoogste 3500 cm ³	: 1200 kg
boven 3500 cm ³ en ten hoogste 4000 cm ³	: 1280 kg
boven 4000 cm ³ en ten hoogste 4500 cm ³	: 1370 kg
boven 4500 cm ³ en ten hoogste 5000 cm ³	: 1470 kg
boven 5000 cm ³ en ten hoogste 5500 cm ³	: 1560 kg
boven 5500 cm ³	: 1650 kg

4.2) Voor vierwielaangedreven 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 het 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 moment tijdens het evenement mag de auto minder wegen dan het minimum zoals in dit artikel vastgelegd.

Behalve bij rally's mogen bij twijfel de Technisch Commissarissen de tanks, welke verbruiks-vloeistoffen bevatten, aftappen om het gewicht te controleren.

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

4.4) Alleen in rally's moet 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) voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 4.1 plus 160 kg.

Voor vierwielaangedreven auto's in rally's met ofwel normaal ademende motoren met een cilinderinhoud 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, 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

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 remrichting 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.

Echter, de wijzigingen welke hierboven vermeld zijn, zijn toegestaan op voorwaarde dat de gewichten en maten die op het homologatieformulier vermeld worden, aangehouden worden.

Bouten, moeren, schroeven

Overal in de auto mag iedere bout, moer en schroef worden vervangen door een andere bout, moer of schroef en mag van ieder type borging worden voorzien (borgring, 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

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 turbomotoren mag deze de 11,5:1 niet overschrijden op enig moment.

Wanneer de auto is gehomologeerd met een hogere compressie-verhouding, moet deze zodanig worden aangepast dat de waarde 11,5:1 niet wordt overschreden.

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 Regels', 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) Vliegwielen

Dit mag worden gewijzigd in overeenkomst met de voorgaande paragraaf 'Algemene Regels' op voorwaarde dat het originele vliegwielen nog als zodanig herkend kan worden.

5.1.8) Brandstof- en luchtvoorziening

Tekeningen I en II (Tekeningen III-K1 en III-K2 voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2010) van het Groep A Homologatieformulier moeten worden gerespecteerd. De gaskabel en de buitenkabel bevestiging zijn vrij.

Het luchtfilter en het luchtfilterhuis zijn vrij.

Bij niet-turbo auto's 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).

Uitsluitend in rally's is het 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 luchthoeveelheidregelaar (injectie) is vrij.

Evenzo is de pijp tussen de luchthoeveelheidmeter en het inlaatspruitstuk 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 l 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 drukvullingvoorziening, 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 alleen 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.

Uitsluitend voor Afrikaanse rally's:

Het is toegestaan een gat in de motorkap te maken met een maximum diameter van 10 cm, teneinde de motor van lucht te voorzien, en om een pijp in dit gat te plaatsen met een maximum inwendige diameter van 10 cm (zie tekening no. 255-13)

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 op het homologatieformulier is opgegeven behouden blijven.

5.1.8.2) Injectie

Het originele systeem en type zoals dat op het homologatiepapier van de auto is omschreven (zoals K-Jetronic) moeten worden gehandhaafd, even-

als de originele plaats.

De delen van het injectiesysteem die de hoeveelheid brandstof die naar de motor wordt toegelaten regelen, mogen worden gemodificeerd, maar niet de diameter van de opening van de luchtklep.

De luchthoeveelheid meetinrichting is vrij.

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 regeldoos is vrij, voor zover dit niet het toevoegen van data inhoudt.

De brandstof drukregelaar is vrij.

5.1.8.3) Beperkingen in rally's

Maximum aantal cilinders gelimiteerd tot 6.

Maximum cilinderinhoud voor:

a) Normaal ademende motoren

- 3 liter maximaal, voor motoren met 2 kleppen per cilinder;

- 2,5 liter maximaal, voor motoren met meer dan 2 kleppen per cilinder.

Alle 2 wiel aangedreven auto's, met een cilinderinhoud groter dan 1600 cm³ en welke onderdelen gebruiken die zijn gehomologeerd in de kit variant (VK), dienen te zijn voorzien van een inlaat restrictor, overeenkomstig met de homologatie papieren.

b) Motoren met drukvulling

De nominale cilinderinhoud is gelimiteerd tot maximaal 2500 cm³.

Het compressorsysteem moet overeenkomen met dat van de gehomologeerde motor.

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:

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 punten van de schoepen, deze afstand te meten langs de neutrale as van het inlaatkanaal (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 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 voorafkondiging).

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.

Deze restrictor, die in rally's verplicht is, is niet verboden in andere evenementen, indien een deelnemer besluit deze te gebruiken.

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 (vermeld op het homologatie-formulier) dienen gehandhaafd te worden, inclusief de respectievelijke hoeken van de klep-assen.

De klep lichthoogte is vrij.

Met betrekking tot de cilinderkop kanalen (binnenzijde van de motor), inzake rotatiemotoren, dienen uitsluitend de in het homologatieformulier 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 kleppen.

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, stroomverdelers, onderbreker alsmede de bougies zijn vrij, met dien verstande dat het ontstekingssysteem (accu/spoel of magneet) gelijk blijft aan wat door de fabrikant voor het betrokken model oorspronkelijk uitgevoerd was.

De montage van een elektronisch ontstekingssysteem, 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 radiatordeksel 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 overdrukklep.

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 wielen 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 moet een doorzichtig venster bevatten.

Een lucht/olie afscheider (maximum inhoud 1 liter) mag buiten de motor worden gemonteerd, overeenkomstig tekening no. 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 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, op voorwaarde dat het uitwisselbaar is met het originele filter of patroon.

5.1.15) Motor: ophanging, plaatsingshoek en positie

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

Tekeningen III en IV (Tekeningen III-L1 en III-L2 voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2010) van het Groep A Homologatieformulier moeten worden gerespecteerd.

Na de uitlaatspruitstuk uitgang is de uitlaat verder vrij op voorwaarde dat het vastgestelde geluidsniveau van het land (de landen) waarin gereden wordt bij evenementen op de openbare weg, niet overschreden wordt.

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 wastegate 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 5.1.19 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

5.2.1) Koppeling

De koppeling is vrij echter het gehomologeerde koppelinghuis moet gehandhaafd blijven, evenals de soort bediening.

De koppelvloeistofhouders 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.

Een extra voorziening voor smering en koeling van de versnellingsbak is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto) met inachtneming van de voorwaarden vermeld in artikel 5.1.14, maar het originele principe van smering moet worden gehandhaafd.

Echter een versnellingsbak met oliepompe welke als additioneel exemplaar is gehomologeerd, mag gebruikt worden zonder deze pomp.

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 dienen te zijn gehomologeerd in Groep A.

Versnellingsbaksteunen zijn vrij, echter niet hun aantal.

Er mag worden gebruikt:

- het standaard-versnellingsbakhuis met standaard-overbrengingsverhoudingen of met één van de extra overbrengverhoudingen;
- één van de extra versnellingsbakhuizen echter met één van de extra sets overbrengverhoudingen.

5.2.3) Eindoverbrenging en differentieel

Een sperdifferentieel mag worden aangebracht op voorwaarde dat deze kan worden geplaatst in het differentieelhuis zonder dat hiervoor meer wijzigingen dienen te worden aangebracht, dan welke zijn toegestaan in voorgaande paragraaf 'Algemene Regels'.

Het originele differentieel mag ook worden geblokkeerd.

Het originele principe van smering van de achteras moet worden gehandhaafd. Echter een voorziening voor koeling van smering en olie echter 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 oliepompe 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 differentieën, 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 achterdifferentieën 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

Titaniumlegering dwarsassen zijn verboden.

Titaniumlegering langsassen zijn verboden behalve in uitzonderlijke gevallen, onderzocht door de Rally Technical Working Group.

5.3) Wielophanging

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 moet 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) Verstevenigen

Verstevenigen 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 door de fabrikant gehomologeerde 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 van een titaniumlegering zijn verboden.

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 "Unibal" verbindingen. De originele arm mag worden ingekort en een nieuwe zetel voor de "Unibal" verbinding mag worden aangelast. Beugels moeten worden gebruikt voor de "Unibal" 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).

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 torsie stangen 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, behalve in uitzonderlijke gevallen, onderzocht door de Rally Technical Working Group.

5.4) Wielen en banden

De complete wielen zijn vrij, onder voorwaarde dat zij binnen de originele carrosserie 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.

Uitsluitend in rallies moet de velg 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:

In rally's:

ten hoogste 1000 cm ³	:	7"
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1150 cm ³	:	7"
boven 1150 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	:	8"
boven 1400 cm ³ en ten hoogste 1600 cm ³	:	8"
boven 1600 cm ³ en ten hoogste 2000 cm ³	:	9"
boven 2000 cm ³ en ten hoogste 2500 cm ³	:	9"
boven 2500 cm ³ en ten hoogste 3000 cm ³	:	9"
boven 3000 cm ³ en ten hoogste 3500 cm ³	:	9"
boven 3500 cm ³ en ten hoogste 4000 cm ³	:	9"
boven 4000 cm ³ en ten hoogste 4500 cm ³	:	9"
boven 4500 cm ³ en ten hoogste 5000 cm ³	:	9"
boven 5000 cm ³ en ten hoogste 5500 cm ³	:	9"
boven 5500 cm ³	:	9"

Andere evenementen:

ten hoogste 1000 cm ³	:	7"
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1150 cm ³	:	7"
boven 1150 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	:	8"
boven 1400 cm ³ en ten hoogste 1600 cm ³	:	8"
boven 1600 cm ³ en ten hoogste 2000 cm ³	:	9"
boven 2000 cm ³ en ten hoogste 2500 cm ³	:	9"
boven 2500 cm ³ en ten hoogste 3000 cm ³	:	9"
boven 3000 cm ³ en ten hoogste 3500 cm ³	:	10"
boven 3500 cm ³ en ten hoogste 4000 cm ³	:	10"
boven 4000 cm ³ en ten hoogste 4500 cm ³	:	11"
boven 4500 cm ³ en ten hoogste 5000 cm ³	:	11"
bovenaf 5000 cm ³	:	12"

Voor de World Rally Car en de Kit Car is de velgdiameter vrij maar mag niet groter zijn dan 18 inch.

Voor de overige auto's mag 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.

In toevoeging hierop zijn de wielen, voor alle auto's, uitsluitend voor evenementen op gravel, als volgt gelimiteerd:

- Als de breedte van het wiel kleiner of gelijk is aan 6", is de maximum diameter gelimiteerd tot 16".
- Als de breedte van het wiel groter is dan 6", is de maximumdiameter gelimiteerd tot 15".

In rally's is de maximum diameter van het complete wiel 650 mm, uitgezonderd de spijkers bij het gebruik van spijkerbanden.

De wielen behoeven niet noodzakelijk dezelfde diameter te hebben.

Alleen in rally's:

Gesmeed magnesium is verboden voor velgen met een diameter kleiner dan 18".

Gesmeed magnesium is verboden voor 8" x 18" velgen met een gewicht lager dan 7,8 kg.

Behalve in rallies, indien een wiel met een centrale wielmoer wordt bevestigd, moet gedurende het gehele evenement een veiligheidsborgveer op deze moer geplaatst zijn, en na iedere wielwisseling weer worden aangebracht.

De veiligheidsborgveer moet in "dayglo"-rood zijn geschilderd. Reserve veiligheidsborgveren moeten steeds aanwezig zijn.

5.5) Remsysteem

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 remkrachtverdelers).
- er geen enkel apparaat of systeem gemonteerd is tussen de hoofdremcilinder 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 afstelmechanisme 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 wegschraapt mag worden toegevoegd.

5.5.5) Het handremsysteem mag worden uitgeschakeld, echter alleen bij wedstrijden op een afgesloten circuit (circuit, heuvelklim, slalom).

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

Uitsluitend remklauwen gehomologeerd in Groep A mogen worden gebruikt.

Per wiel is slechts één remklauw toegestaan. De doorsnede van elke remklauwzuiger moet rond zijn.

5.5.8) Hoofdremcilinder

De hoofdremcilinders moeten zijn gehomologeerd.

5.6) Besturing

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld maar niet verwijderd.

5.6.1) Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

5.6.2) 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 stuurbekrachtigingssysteem:

- 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, mits dit systeem is gehomologeerd.

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 alleen plakband worden gebruikt.

5.7.2) Buitenzijde

5.7.2.1) Bumpers

Bumperrosetten mogen worden verwijderd.

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 koplampsproei 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) De koplampen mogen beschermd worden door afdekkappen onder voorwaarde dat het enige doel is het beschermen van het koplampglas en de stroomlijn van de auto hierdoor niet beïnvloed wordt.

5.7.2.7) Met het oog op de verschillende verkeerswetten op dit punt in ieder land, is de plaats voor, en het type van, de kentekenplaten geheel vrij.

5.7.2.8) De bevestigingspunten voor de kentekenplaten mogen verwijderd worden, maar niet de kentekenverlichting.

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.

Alleen standaard voorruit en voorruit gehomologeerd als optie variant (VO), waarvan het gewicht groter is dan 9,2 kg mogen worden gebruikt.

5.7.2.10) Het aanbrengen van een bodem-beschermingen is uitsluitend toegestaan bij het deelnemen aan rally's 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) 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) Alleen voor rallies: 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.

Andere wedstrijden: Demontabele pneumatische kriks zijn toegestaan, maar zonder perslucht tank aan boord van de auto.

5.7.2.13) "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 255-5.7.2.10 is toegestaan mogen in de aerodynamica van de auto een rol spelen.

5.7.2.14) 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) 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. Bij twee volume auto's is het toegestaan een niet structurele scheidingswand van transparant, onbrandbaar plastic tussen het inzittenden- en tankcompartiment te plaatsen.

Voor twee volume auto's, gehomologeerd vanaf 01-01-98, 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, gehomologeerd vanaf 01-01-98, 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 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.

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.

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.

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 ontwasemingssysteem 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) Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

5.7.3.11) Luchtleidingen

Luchtleidingen mogen alleen 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) De originele ruiten van het gehomologeerde voertuig mogen worden aangepast echter dienen te zijn gehomologeerd door de FIA en dienen het onderwerp te zijn van een homologatie formulier.
- 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 het evenement 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 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) De nominale spanning van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

5.8.2) 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

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.

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 gehomologeerde 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.

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 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 inachtnaam van de wegeverkeerswet.

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 evenement kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

5.9) Brandstoftanks

5.9.1) De totale inhoud van de brandstoftanks mag de volgende limieten in relatie tot de motor inhoud niet overschrijden:

tot 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 en ten hoogste 1600 cm ³	: 90 liter
boven 1600 cm ³ en ten hoogste 2000 cm ³	: 100 liter
boven 2000 cm ³ en ten hoogste 2500 cm ³	: 110 liter
boven 2500 cm ³	: 120 liter

Uitsluitend in rally's, en voor een motor inhoud groter dan 1400 cm³, is de inhoud van de tank gelimiteerd tot 95 liter.

5.9.2) De brandstoftank moet een door de FIA gehomologeerde veiligheidsbrandstoftank (specificatie FT3 1999, FT3.5-1999 of FT5-1999) zijn. Het aantal tanks is vrij en de tank moet geplaatst worden in de kofferruimte, of op de originele plaats.

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 bestuur-

dersruimte 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) Het gebruik van een brandstoftank met grotere inhoud kan worden geautoriseerd door de ASN met toestemming van de FIA voor evenementen waarvoor speciale geografische omstandigheden gelden (bijvoorbeeld woestijnrally's of tropische landen).

6) BEPALINGEN VOOR AUTO'S GEHOMOLOGEERD IN DE SUPER 1600 KIT VARIANT

6.1) Definitie

Een Super 1600 Kit Variant (VK-S1600) is een variant van een vast model van een auto welke eerder is gehomologeerd in Groep A en dient derhalve te worden opgebouwd als een Groep A auto. In aanmerking komende voertuigen zijn modellen met voorwiel aandrijving en een normaal aanzuigende motor met een cilinder inhoud tot 1,6 liter in kit variant. De onderdelen welke zijn gehomologeerd in het "Super 1600 Kit Variant" (VK-S1600) formulier dienen in zijn geheel te worden gebruikt en mogen niet worden gemodificeerd.

6.2) Gewicht

Het minimum gewicht is 1000 kg onder de condities van artikel 4.3 (en met slechts een reservewiel).

Het gecombineerde minimum gewicht van de auto (onder de condities van artikel 4.3 en met slechts een reservewiel) inclusief bemanning (rijder + navigator) is 1150 kg. Wanneer twee reservewielen worden meegenomen in de auto, moet het tweede wiel worden verwijderd alvorens te wegen.

6.3) Beperkingen

6.3.1) Motor

- a) Compressie verhouding: De maximale compressie verhouding is 13:1. De compressieverhouding moet te allen tijde kleiner of gelijk zijn aan deze waarde. Het oppervlak van de zuiger mag worden bewerkt met als enig doel het aanpassen van de compressie verhouding.
- b) Elk water sproeiend systeem is verboden.
- c) Variabele timing systemen (klep timing en klep lichthoogte) zijn verboden.
- d) Variabele geometrie van de inlaat- en uitlaatspruitstukken zijn verboden. Indien de standaard productie auto hiermee is uitgerust, dient dit te worden uitgeschakeld.

Inlaat- en uitlaatspruitstukken moeten worden gehomologeerd.

De wanddikte van de pijpen van het uitlaatsysteem moet groter of gelijk zijn dan 0,9 mm, gemeten ter hoogte van niet-gebogen gedeelten.

Het motortoerental is begrensd tot 9000 omw./min.

6.3.2) Transmissie

- a) **Koppeling:** De minimum diameter van de koppeling is 184 mm. De wrijvingsschijf (schijven) / koppelingsplaat (platen) mogen niet zijn gemaakt van koolstof.
- b) **Versnellingsbak:** Er mag één versnellingsbak worden gehomologeerd, welke maximaal 6 versnellingen voorwaarts en 1 versnelling achteruit mag bezitten. Één enkele set van 6 overbrengingen en 1 achteruitversnelling evenals 3 as overbrengingen mogen worden gehomologeerd. Het versnellingsbakhuis moet verplicht van een aluminium legering zijn gemaakt. Het minimum gewicht van de complete versnellingsbak (complete versnellingsbak, met gemonteerd differentieel, zonder steunen, zonder olie, zonder koppeling, zonder externe bediening, zonder aandrijfassen) is 35 kg.
- c) **Differentieel:** Een type differentieel met mechanisch beperkt slipvermogen (mechanisch sperdifferentieel) met platen moet worden gehomologeerd. Dit is het enige differentieel wat mag worden gebruikt. Dit betekent dat geen ander differentieel mag worden toegevoegd. "Differentieel met mechanisch beperkt slip vermogen" is elk systeem wat volkomen mechanisch werkt, d.w.z. zonder hulp van een hydraulisch of elektronisch systeem.

Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Elk differentieel met elektronisch management is verboden.

Het aantal en het type van de platen is vrij.

6.3.3) Vering

- a) **Stabilisatorstang** Stabilisatorstangen, welke afstelbaar zijn vanuit de bestuurdersruimte, zijn verboden.
- b) **Schokbrekers:** Deze dienen te zijn gehomologeerd; per wiel is slechts één schokbreker toegestaan. Het waterkoelingsysteem wat wordt gebruikt dient te zijn gehomologeerd.

6.3.4) Wielen en banden

De velgen moeten verplicht zijn gemaakt van gegoten aluminium.

- a) Tijdens rally's op gravel mogen uitsluitend 6" x 15" velgen worden gebruikt. Tijdens rally's op asfalt mogen uitsluitend 7" x 17" velgen worden gebruikt.
- b) Het gebruik van enig hulpmiddel voor het behouden van de volledige prestaties van de band met een inwendige druk gelijk aan of lager dan de atmosferische druk is verboden. Het interieur van de band (de ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band) mag uitsluitend worden gevuld met lucht.

6.3.5) Remsysteem

De enige remschijven en remklauwen welke mogen worden gebruikt zijn die welke zijn vastgelegd voor de Super 1600 Kit Variant.

De maximale diameter van de remschijven voor de voorremmen is 300 mm voor rally's op gravel en 355 mm voor rally's op asfalt.

De maximum diameter van de remschijven voor de achterremmen is 300 mm.

6.3.6) Elk elektronisch rijhulpsysteem (evenals zijn sensoren) is verboden (ABS / ASR / EPS).

Uitsluitend een motorontstekingssysteem en/of een injectieonderbrekingssysteem voor wisselen van versnelling (schakelen) is toegestaan. Dit systeem dient te zijn gehomologeerd.

Alleen die sensoren zijn toegestaan, die gehomologeerd zijn op een VK-S1600 bijhomologatieblad. Alle andere sensoren zijn verboden.

Echter, het is toegestaan om slechts één toerentalsensor op een aangedreven wiel toe te voegen. In alle gevallen mag de informatie verkregen van deze sensor niet binnenkomen in de elektronische controle eenheid noch in de data acquisitie eenheid.

Het overbrengen van data via radio en/of telemetrie is verboden.

6.3.7) Carrosserie

- a) Geen enkele nieuwe auto, gehomologeerd als een "Super 1600 Kit Variant" (VK-S1600) mag breder zijn dan 1805 mm.
- b) Het aerodynamisch hulpmiddel aan de achterzijde (met uitzondering van de bevestigingen) moet zijn gemaakt van glasvezel.

6.3.8) Materialen

- a) Het gebruik van titaniumlegeringen en magnesiumlegeringen is verboden, met uitzondering voor onderdelen gemonteerd op de (standaard) modellen waarvan de VK-S1600 extensie is afgeleid. Titaniumlegeringen zijn alleen toegestaan voor snelkoppelingen van het remsysteem. Het gebruik van koolstofvezel of aramide vezels is toegestaan op voorwaarde dat uitsluitend één laag weefsel is toegepast en dat dit is gehecht aan de zichtbare zijde van het betreffend onderdeel. Het materiaal van de stoelen van de rijder en navigator is vrij, maar het gewicht van de kale schaal (stoel zonder schuim of steunen) moet meer dan 4 kg zijn.

6.3.9) Rolkooi

De rolkooi dient te zijn gehomologeerd door de FIA.

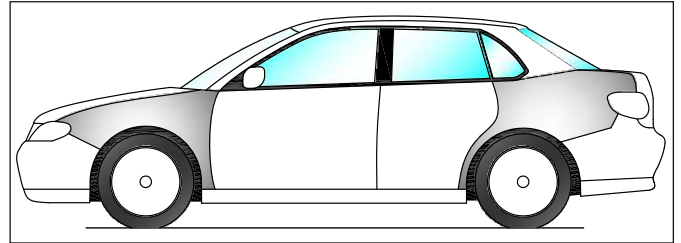
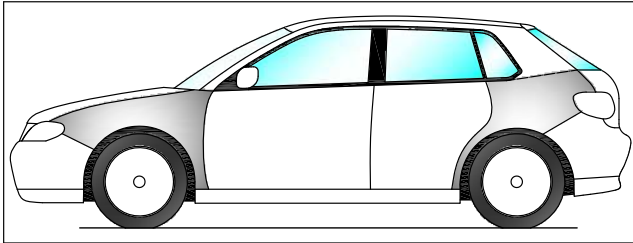
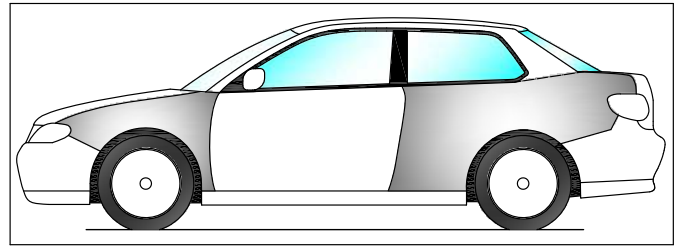
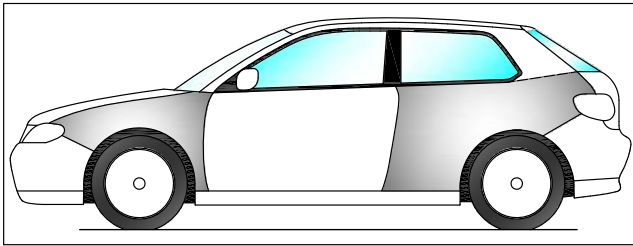
Er mag slechts één rolkooi worden gebruikt in de Super 1600 Kit Variant (VK-S1600); deze moet worden in de aanvullende informatie van het VK-S1600 bijhomologatieblad.

De specificaties van de buis voor de hoofdrolkooi zijn: minimale diameter 45 mm, minimale dikte 2,5 mm, en minimale treksterkte 50 daN/mm².

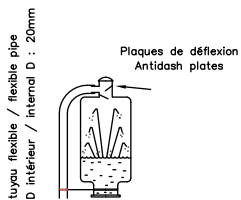
6.3.10) Brandstoftanks

De brandstoftanks dienen afkomstig te zijn van een FIA goedgekeurde fabrikant (minimaal de FIA/FT3 1999 specificaties).

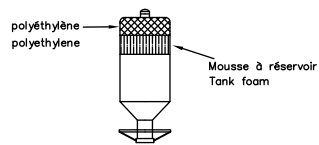
Deze brandstoftanks dienen te zijn gehomologeerd.



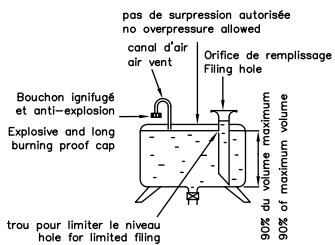
251-1



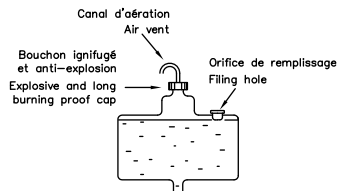
252-1



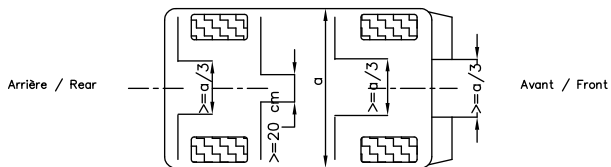
252-2



252-3

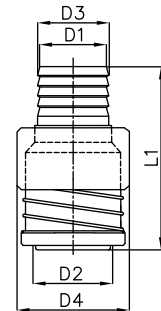


252-4



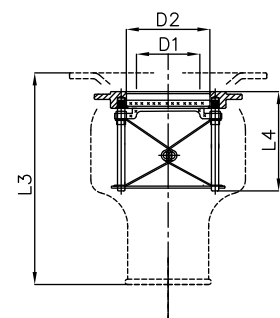
252-6

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



Prise male / Push pull series male

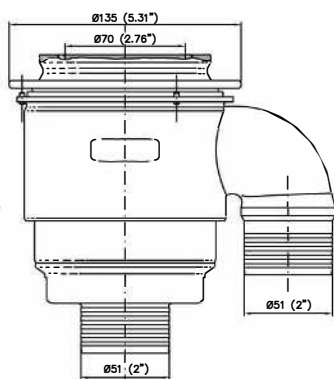
	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"



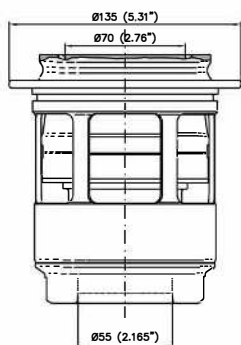
Prise femelle / Push pull series female

252-5 version A

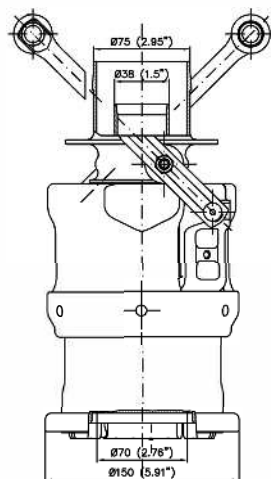
Montage sur carrosserie
Mounting on bodywork



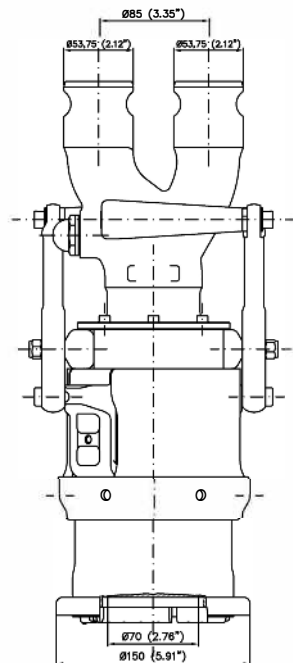
Montage sur réservoir
Mounting on tank



Accoupleur femelle / Female coupling



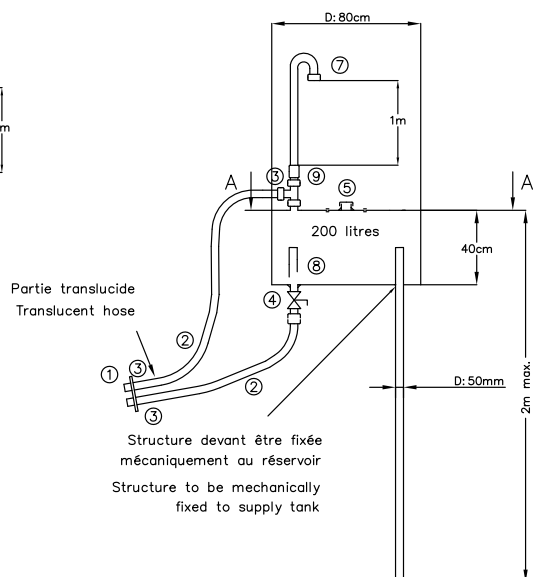
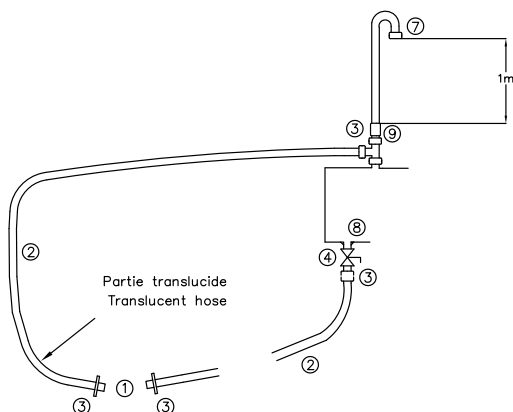
Coaxial



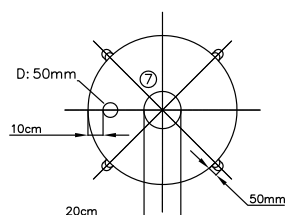
Parallèle / Parallel

Accoupleur mâle / Male coupling

252-5 version B

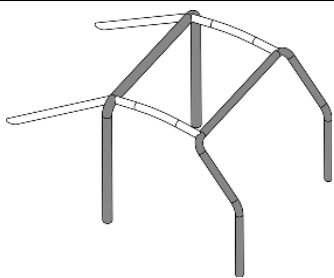


- ① Accoupleurs / Male refuelling valves (dessin / drawing 252-5)
- ② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm
- ③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm
- ④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm
- ⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filler (dry break)
- ⑦ Arête flamme / Flame arrester
- ⑧ Restricteur / Flow restrictor (dessin / drawing 257A-2)
- ⑨ Valve de séparation / Discriminator valve

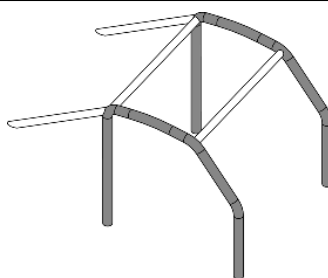


Coupe AA

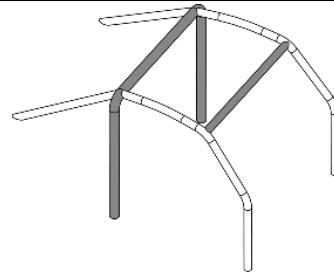
252-7



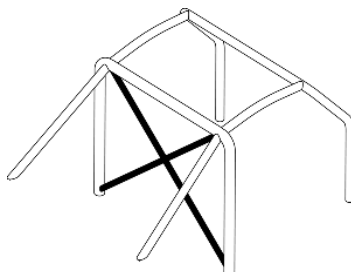
Dessin/Drawing 253-1



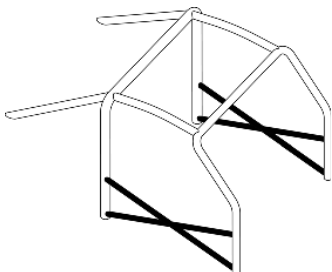
Dessin/Drawing 253-2



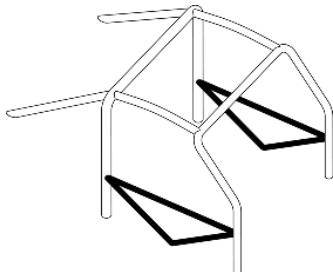
Dessin/Drawing 253-3



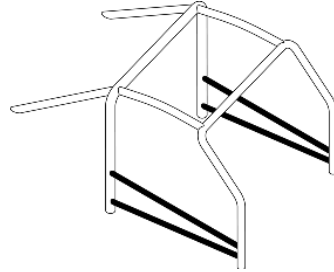
Dessin/Drawing 253-7



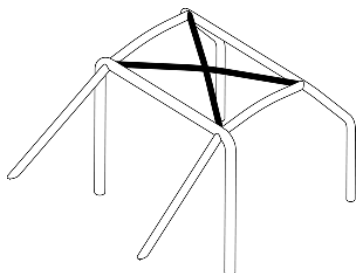
Dessin/Drawing 253-9



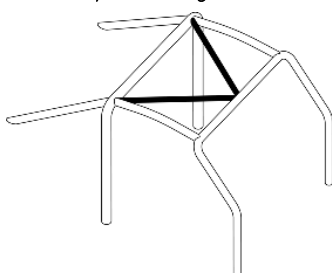
Dessin/Drawing 253-10



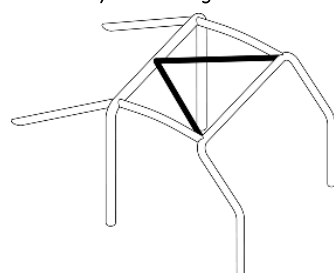
Dessin/Drawing 253-11



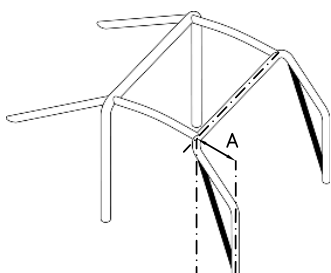
Dessin/Drawing 253-12



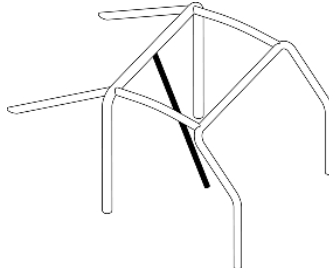
Dessin/Drawing 253-13



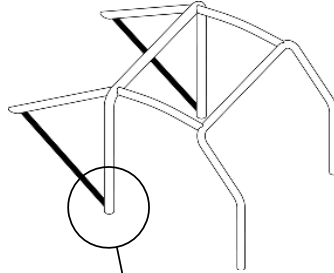
Dessin/Drawing 253-14



Dessin/Drawing 253-15

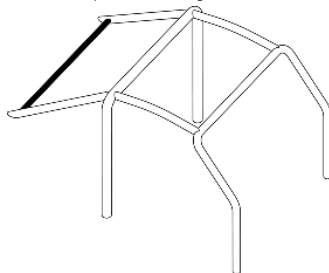


Dessin/Drawing 253-16

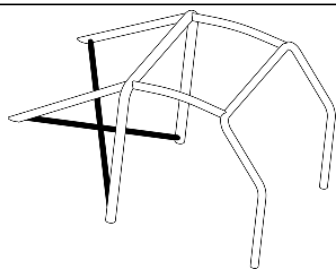


Dessin/Drawing 253-17

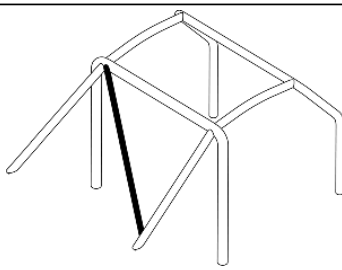
Cette connexion peut être au niveau
de l'entretoise de portière
This connection may be at the level
of the doorbar



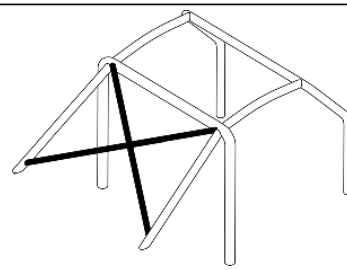
Dessin/Drawing 253-18



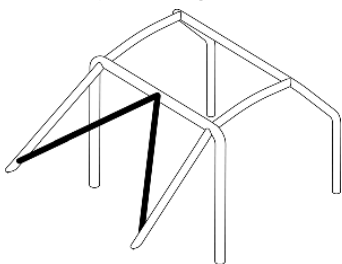
Dessin/Drawing 253-19



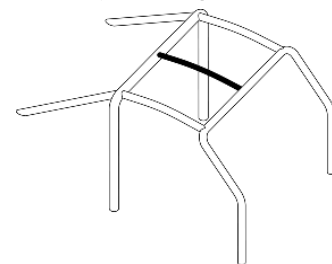
Dessin/Drawing 253-20



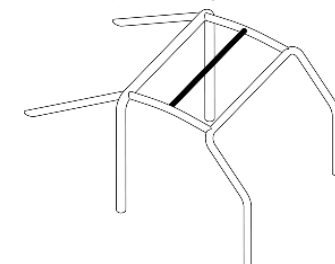
Dessin/Drawing 253-21



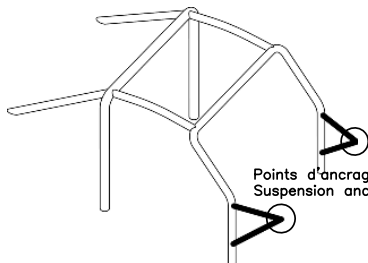
Dessin/Drawing 253-22



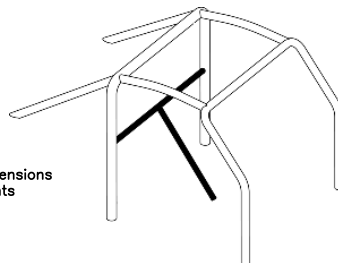
Dessin/Drawing 253-23



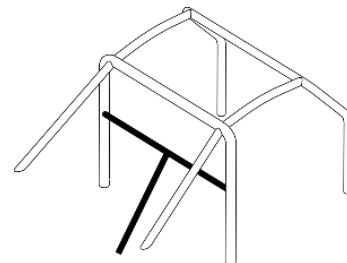
Dessin/Drawing 253-24



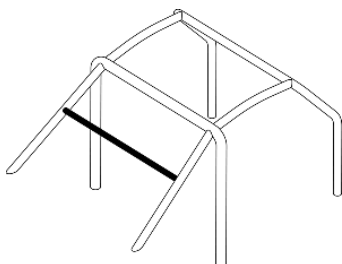
Dessin/Drawing 253-25



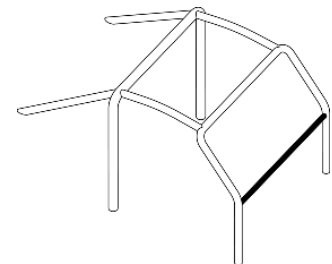
Dessin/Drawing 253-26



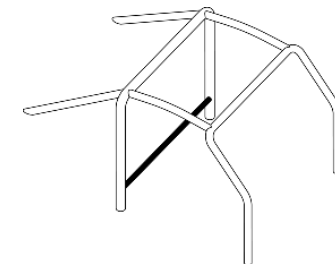
Dessin/Drawing 253-27



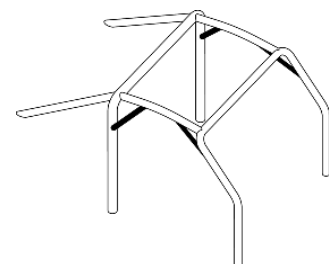
Dessin/Drawing 253-28



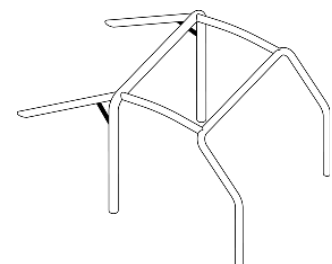
Dessin/Drawing 253-29



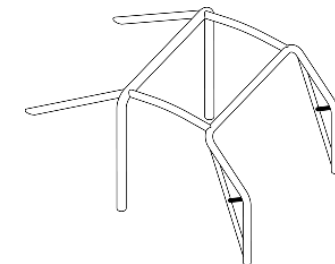
Dessin/Drawing 253-30



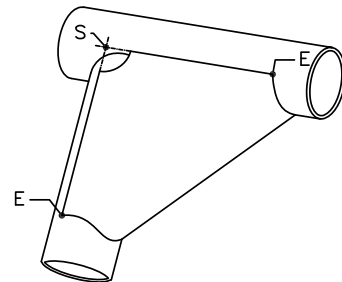
Dessin/Drawing 253-31



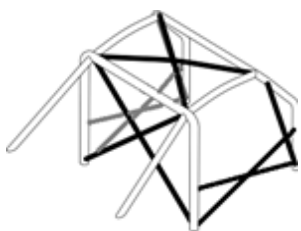
Dessin/Drawing 253-32



Dessin/Drawing 253-33



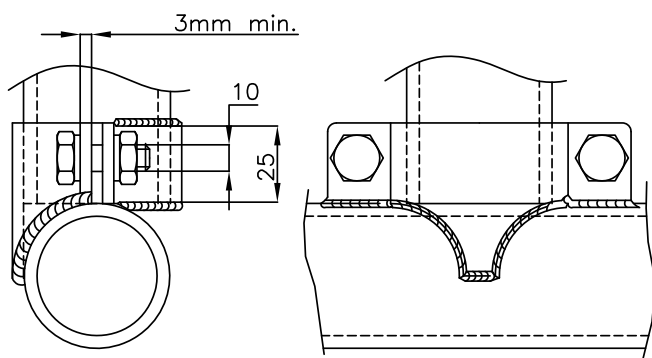
Dessin/Drawing 253-34



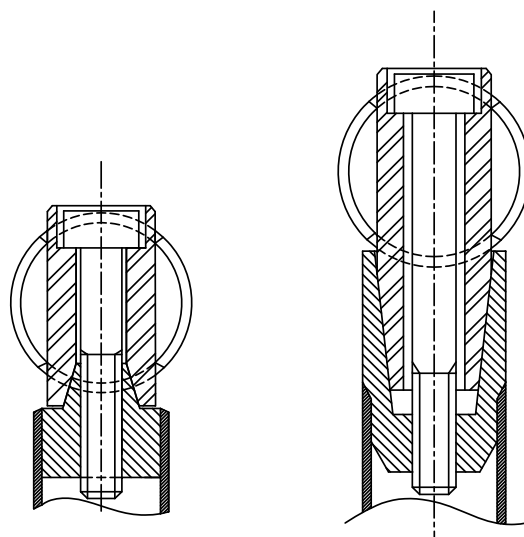
Dessin/Drawing 253-35



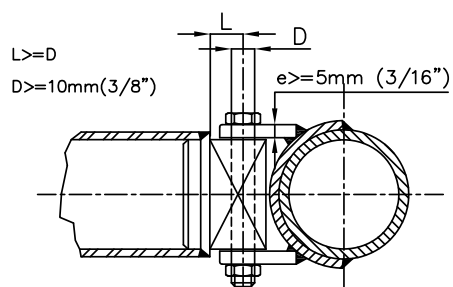
Dessin/Drawing 253-36



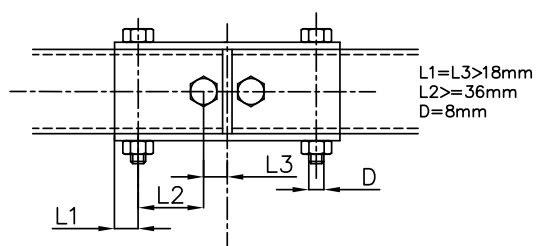
Dessin/Drawing 253-37



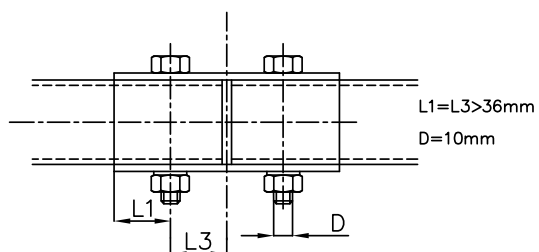
Dessin/Drawing 253-38 Dessin/Drawing 253-39



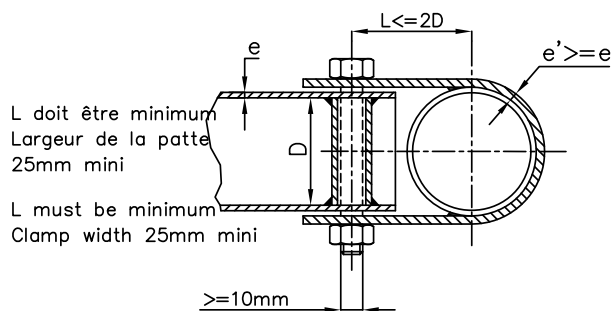
Dessin/Drawing 253-40



Dessin/Drawing 253-41

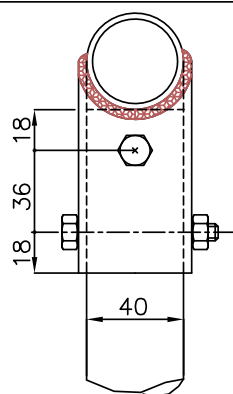
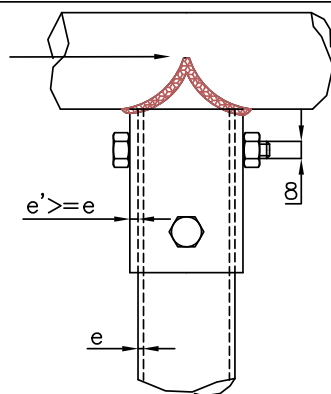


Dessin/Drawing 253-42



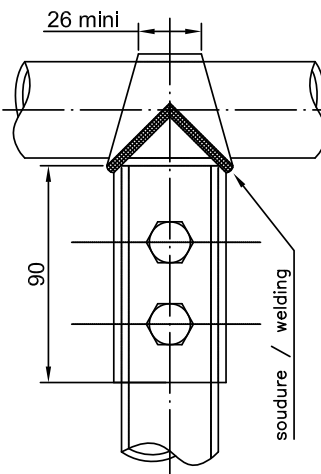
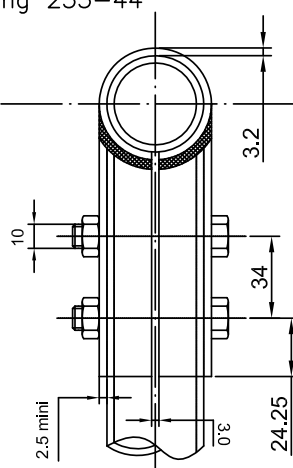
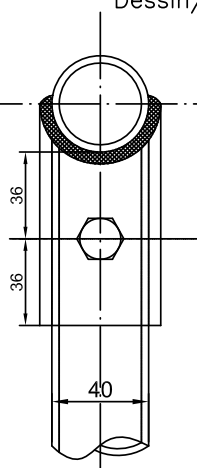
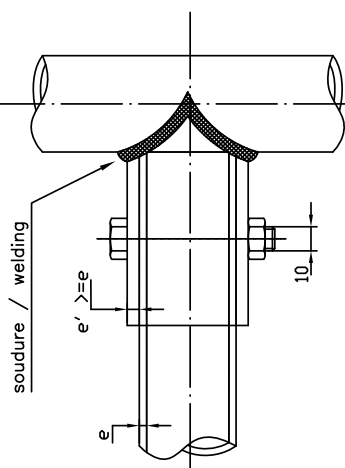
Dessin/Drawing 253-43

soudure
welding



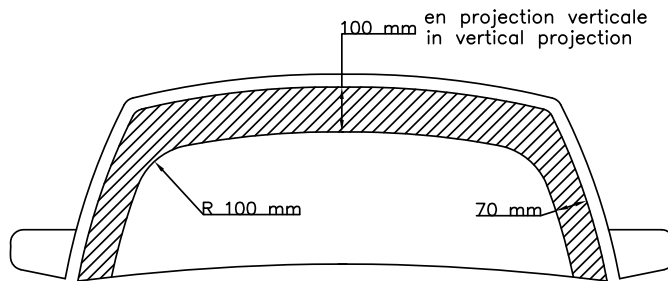
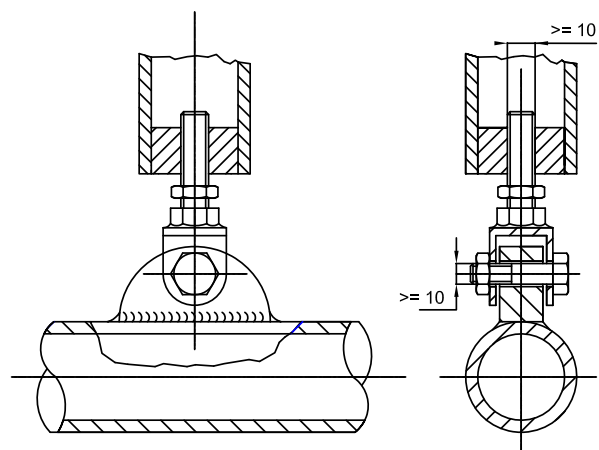
(Dimensions en/in mm)

Dessin/Drawing 253-44



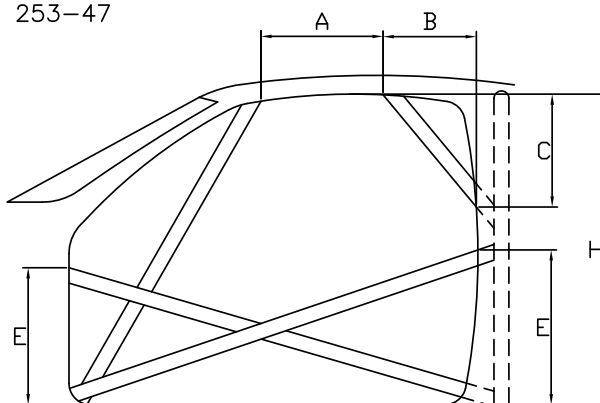
Dessin/Drawing 253-45

Dessin/Drawing 253-46

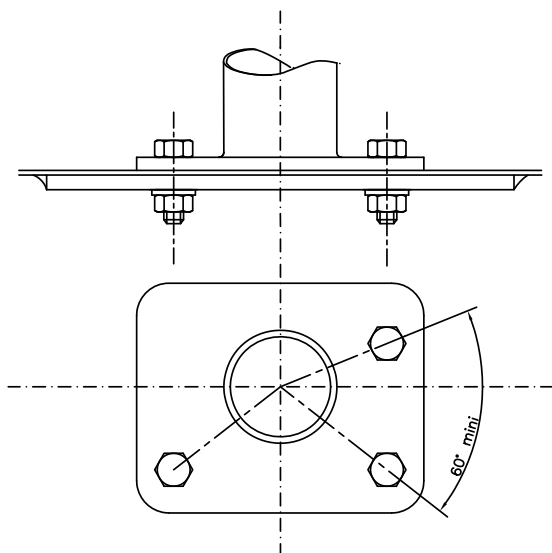


Dessin/Drawing 253-48

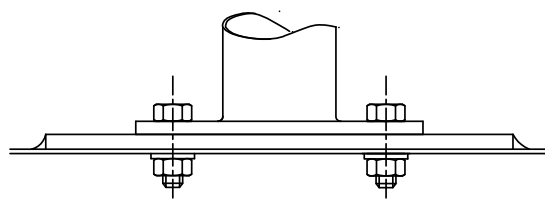
Dessin/Drawing 253-47



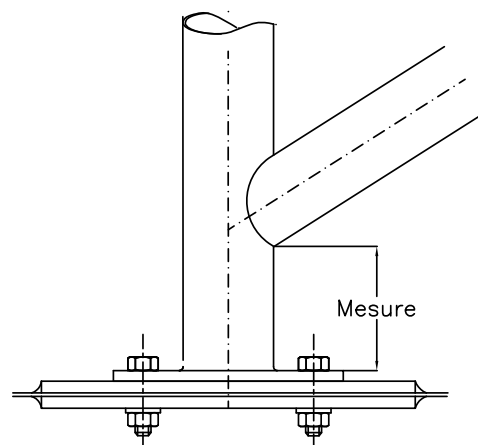
Dessin/Drawing 253-49



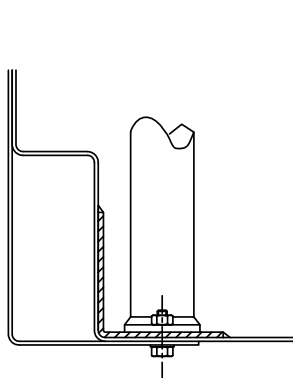
Dessin/Drawing 253-50



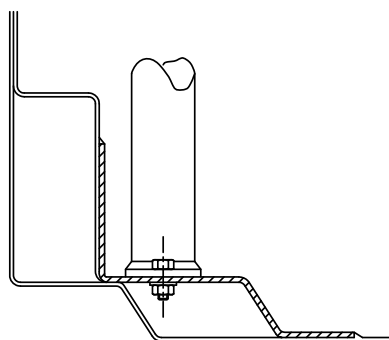
Dessin/Drawing N°253-51



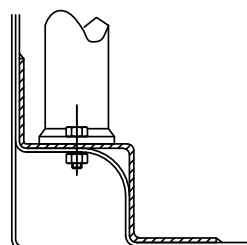
Dessin/Drawing 253-52



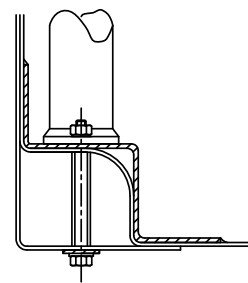
Dessin/Drawing 253-53



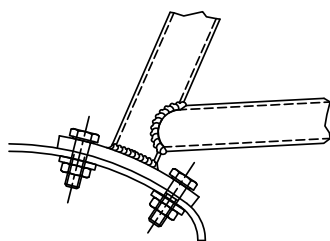
Dessin/Drawing 253-54



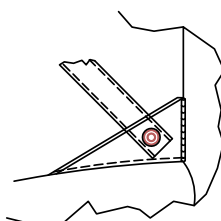
Dessin/Drawing 253-55



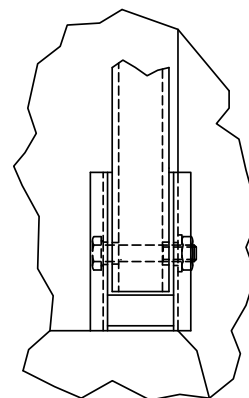
Dessin/Drawing 253-56

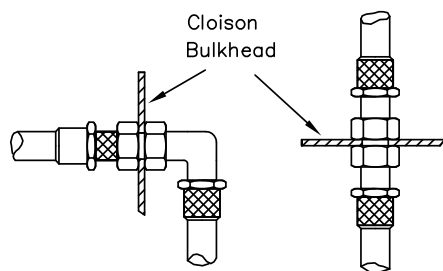


Dessin/Drawing 253-57

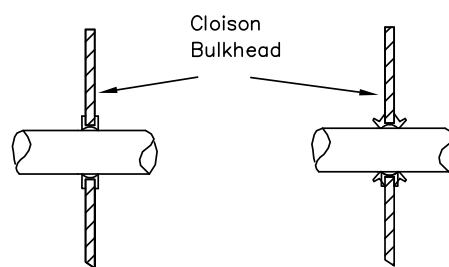


Dessin/Drawing 253-58

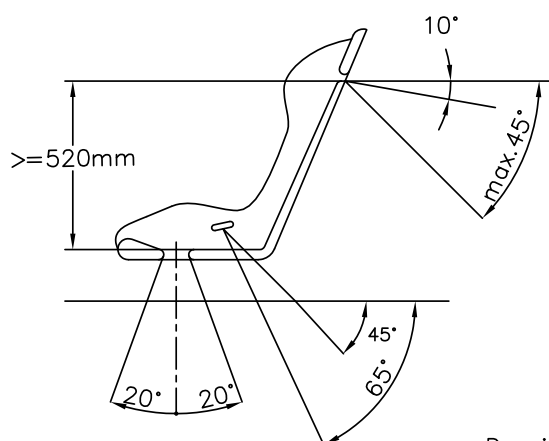




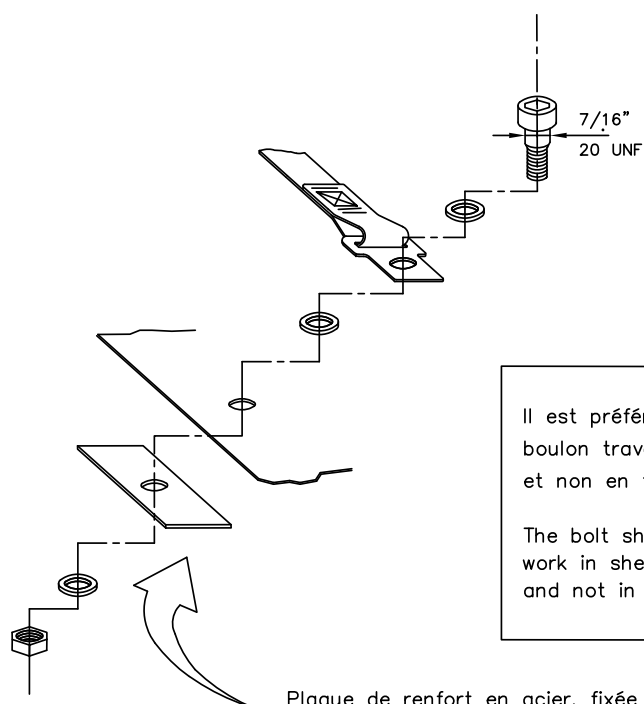
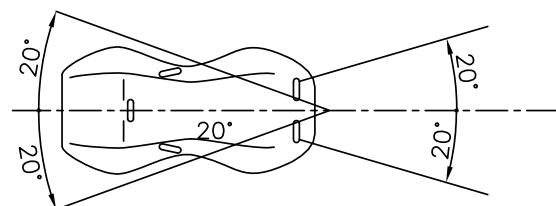
Dessin/Drawing 253-59



Dessin/Drawing 253-60



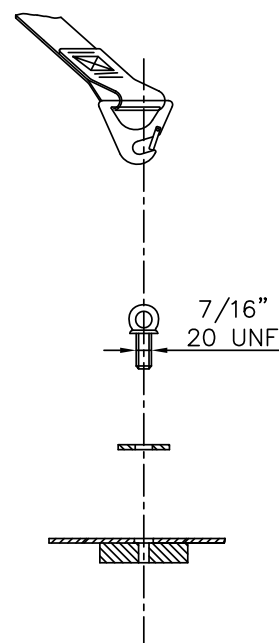
Dessin/Drawing 253-61



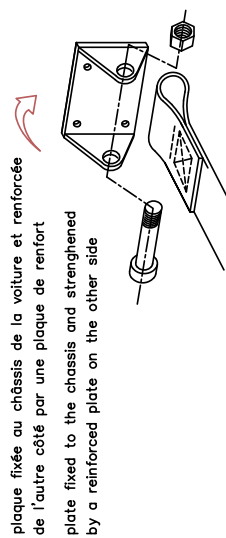
Il est préférable que le
boulon travaille en cisaillement
et non en traction

The bolt should preferably
work in shearing stress
and not in traction

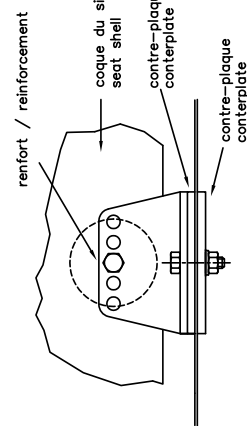
Plaque de renfort en acier, fixée
au châssis de la voiture
Steel reinforcing plate fixed
to the car's chassis



Dessin/Drawing 253-62

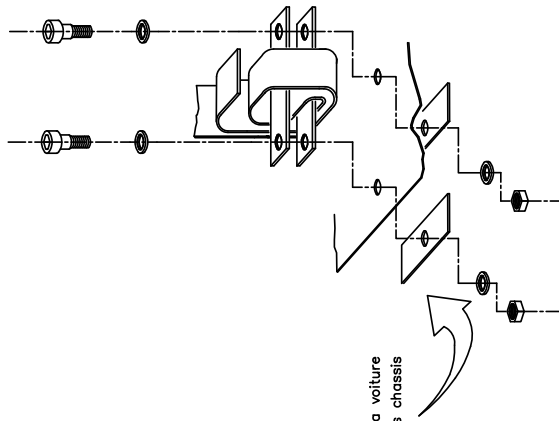


Dessin/Drawing 253—63

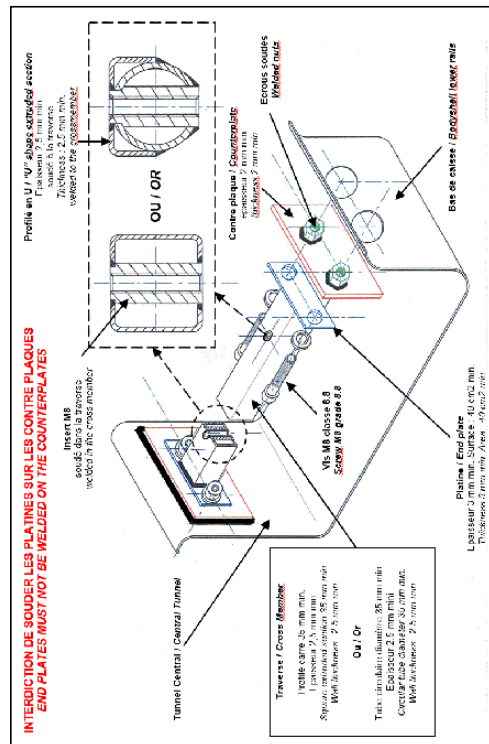


Dessin/Drawing 253—65

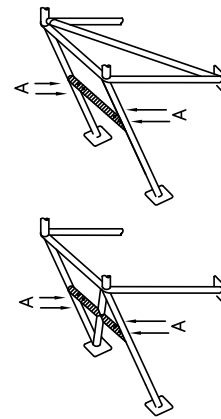
plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



Dessin/Drawing 253—64



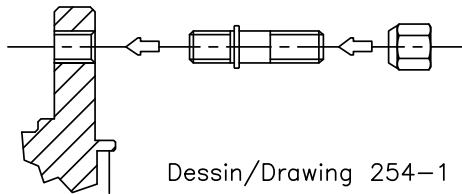
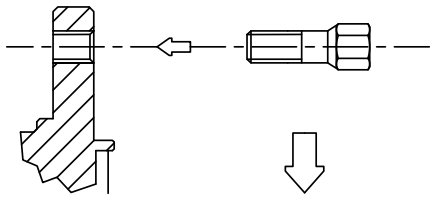
Dessin/Drawing 253—65B



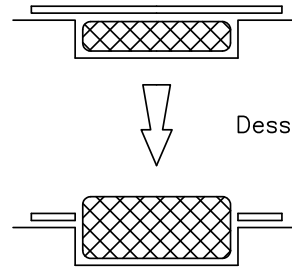
Agrandissement de A
Magnification of A

Dessin/Drawing 253—66

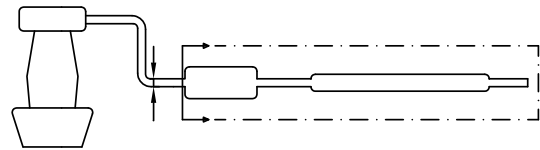
Dessin/Drawing 253—67



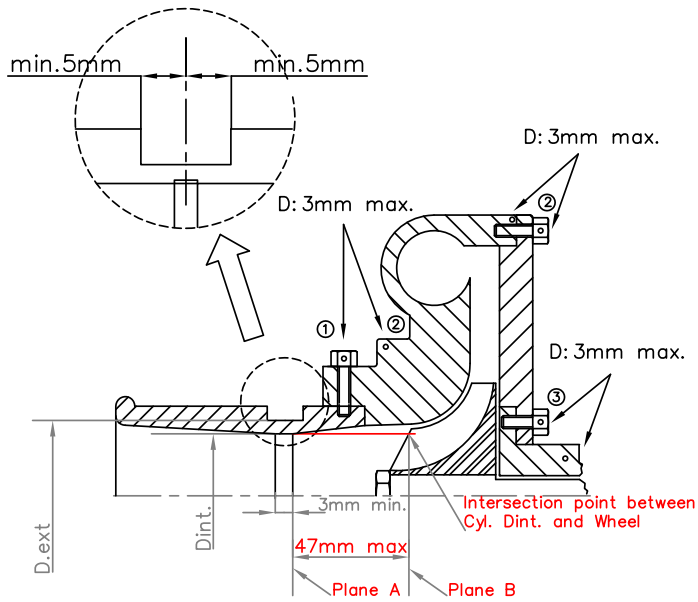
Dessin/Drawing 254-1



Dessin/Drawing 254-2



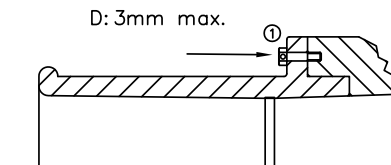
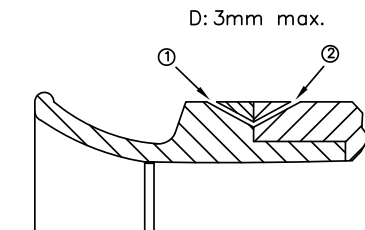
Dessin/Drawing 254-3



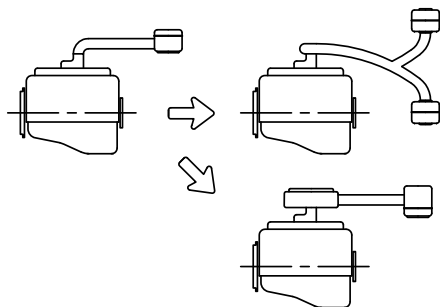
- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :

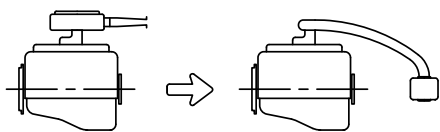
OTHER POSSIBILITES :



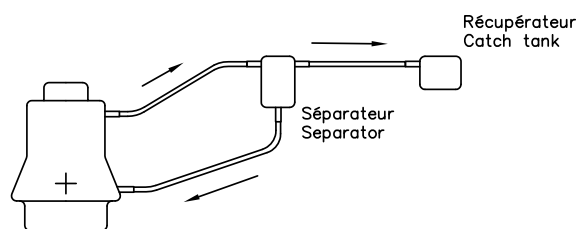
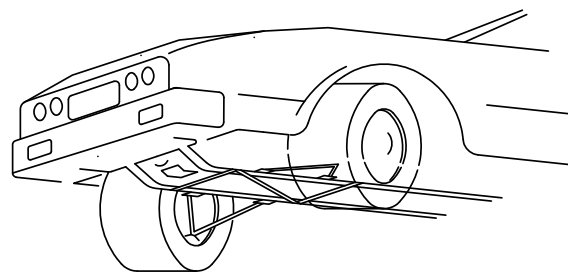
Dessin/Drawing 254-4



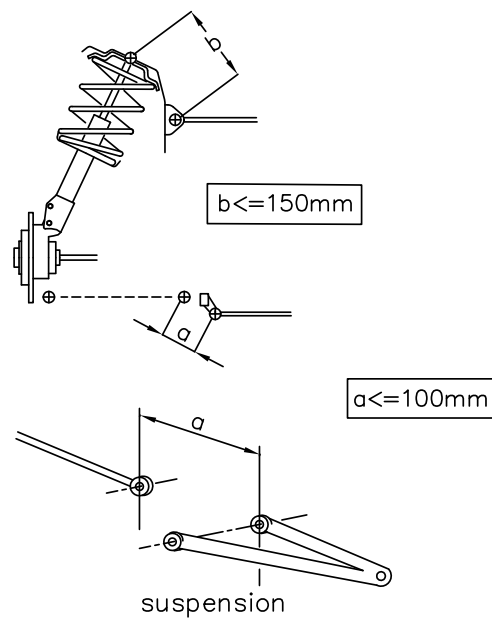
Dessin/Drawing 255-1



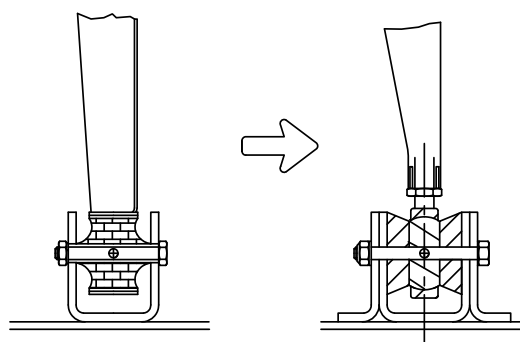
Dessin/Drawing 255-2



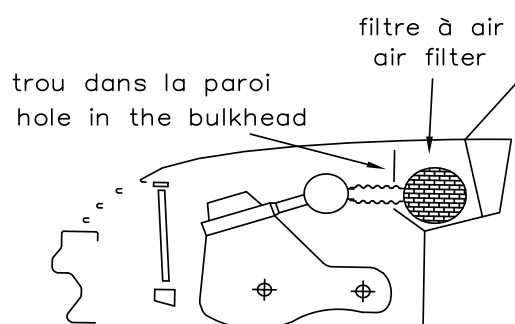
Dessin/Drawing 255-3



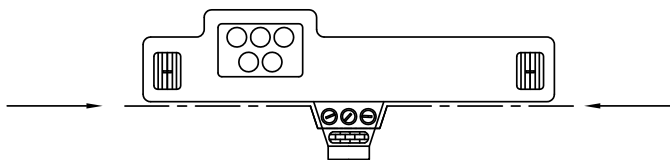
Dessin/Drawing 255-4



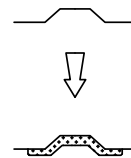
Dessin/Drawing 255-5



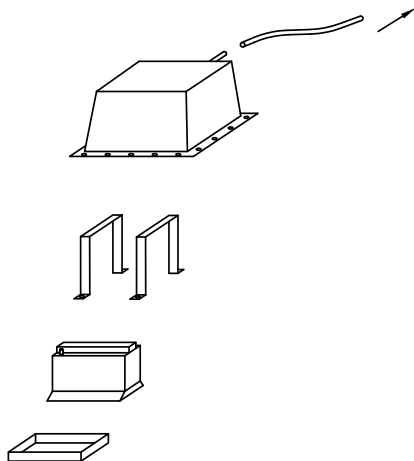
Dessin/Drawing 255-6



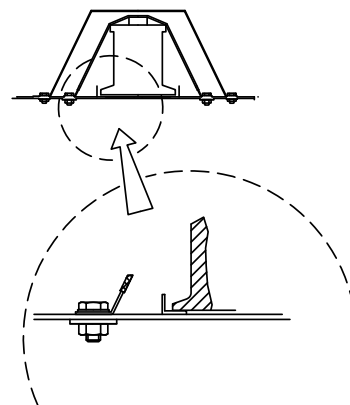
Dessin/Drawing 255-7



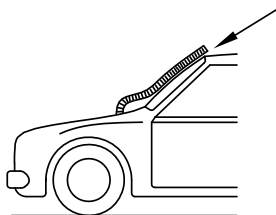
Dessin/Drawing 255-8



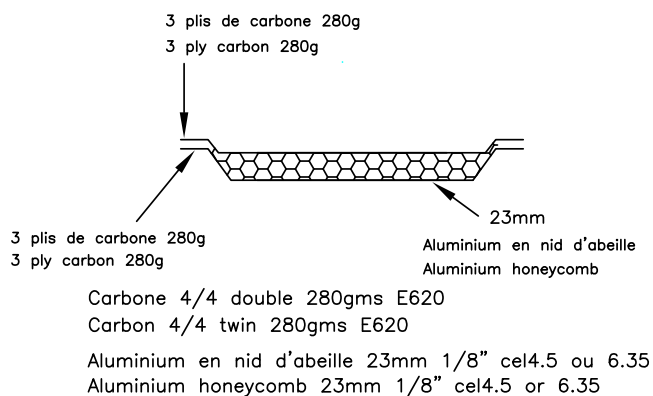
Dessin/Drawing 255-10



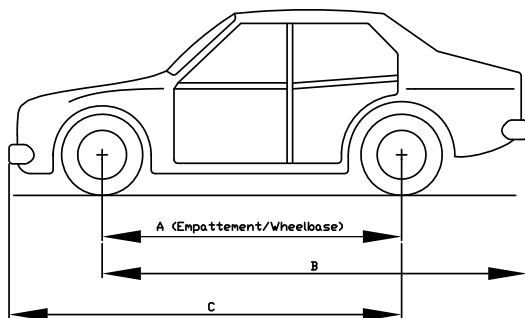
Dessin/Drawing 255-11



Dessin/Drawing 255-13



Dessin/Drawing 255-14



Dessin/Drawing 261-1

La tolérance de $\pm 1\%$ s'applique à A, B, C

The tolerance of $\pm 1\%$ applies to A, B, C

Exemple :

Empattement = 2580 mm / Porte à faux avant = 780 mm

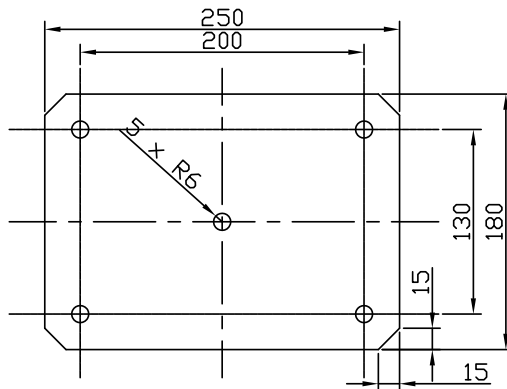
Wheelbase = 2580 mm / Front overhang = 780 mm

C doit être compris entre les valeurs suivantes :

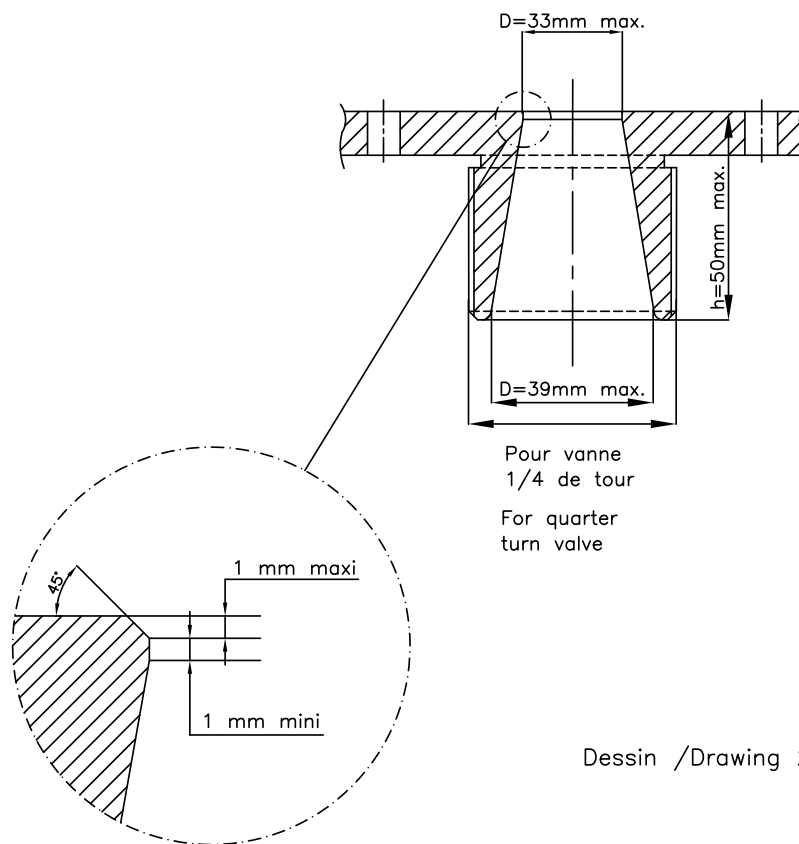
C must be between the following figures :

$(2580+780)-1\% < C < (2580+780)+1\%$

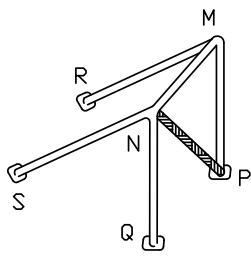
$3326.4 \text{ mm} < C < 3393.6 \text{ mm}$



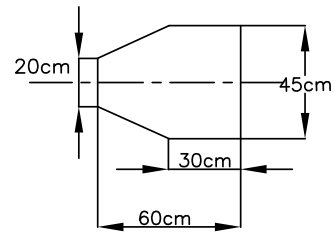
Dessin/Drawing 257A-1



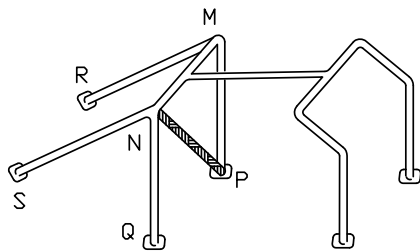
Dessin /Drawing 257A-2



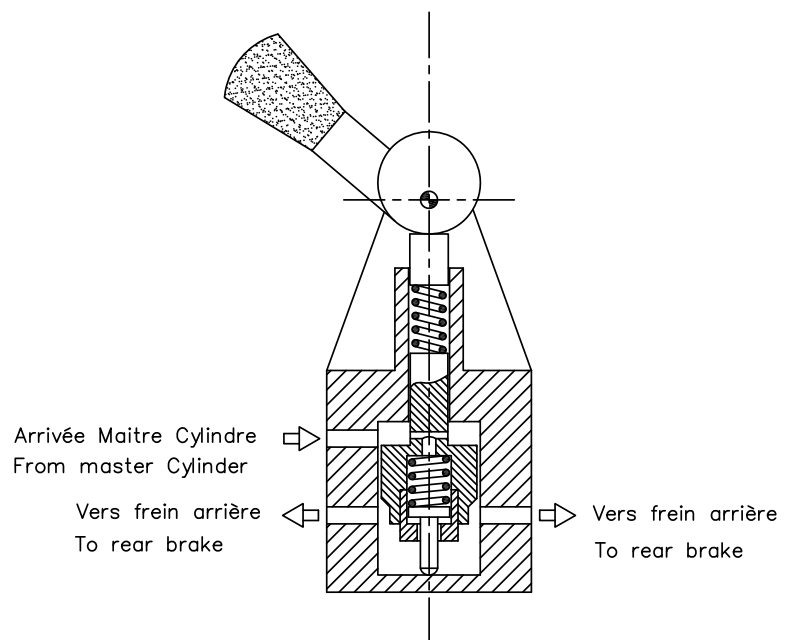
Dessin/Drawing 259-1



Dessin/Drawing 259-2

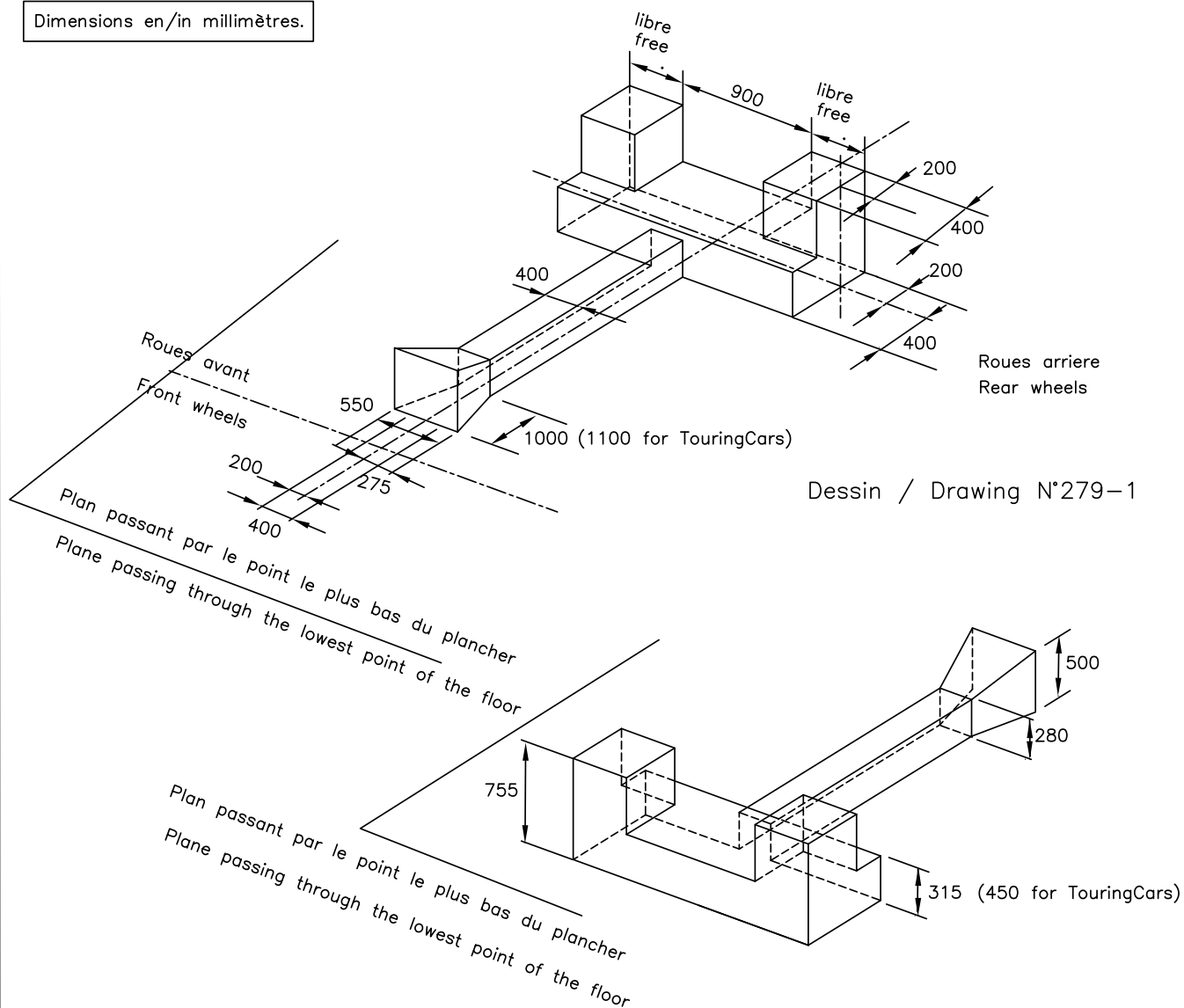


Dessin/Drawing 259-3

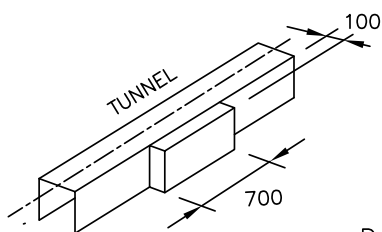


Dessin/Drawing N°263-9

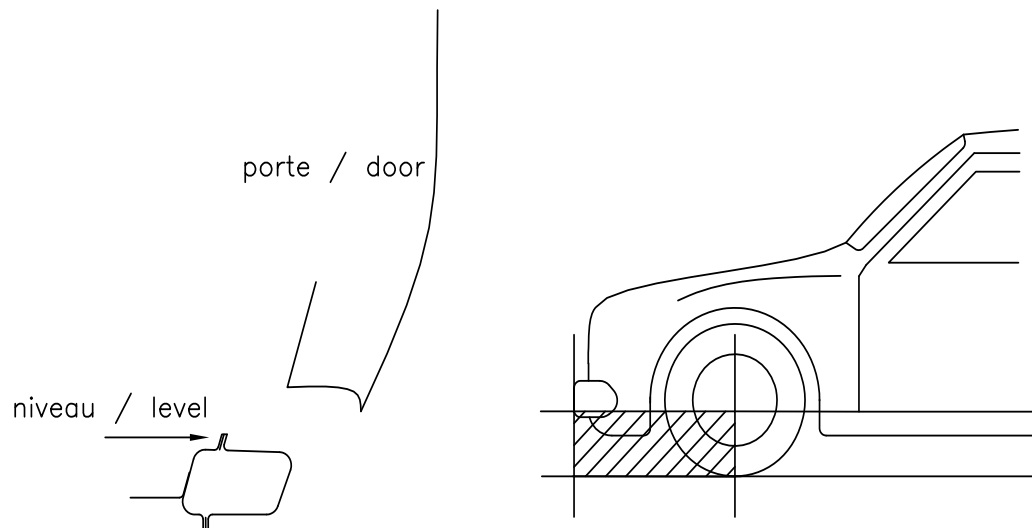
Dimensions en/in millimètres.



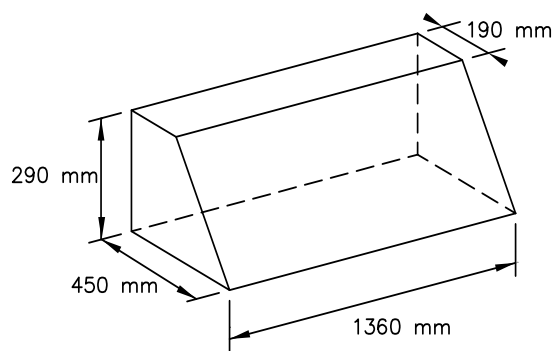
Dessin / Drawing N°279-1



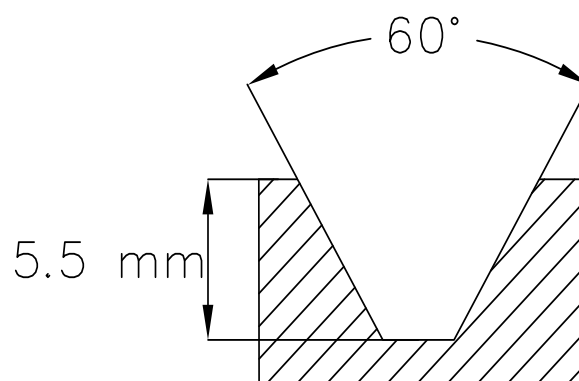
Dessin / Drawing N°279-2



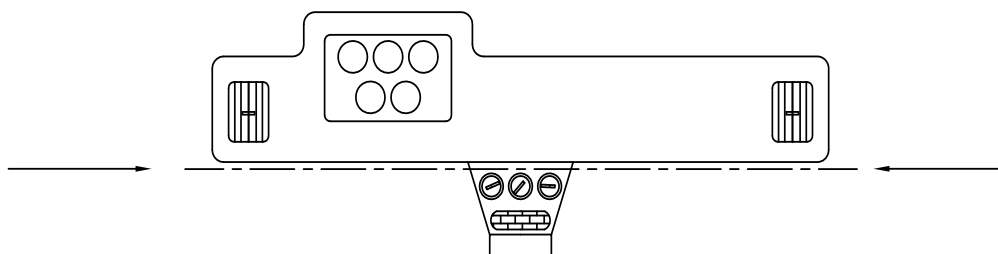
Dessin/Drawing 279-3



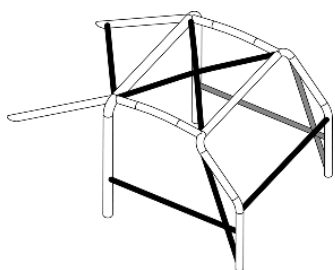
Dessin/Drawing 279-4



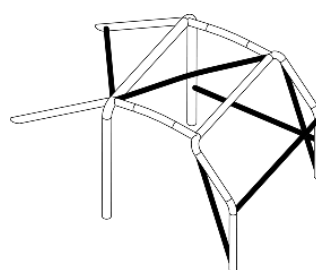
Dessin/Drawing 279-5



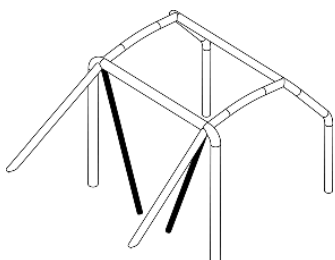
Dessin/Drawing 279-6



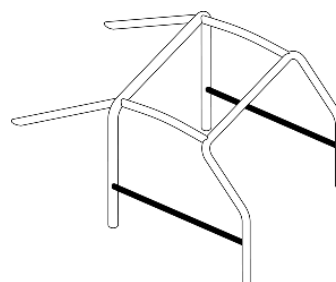
Dessin/Drawing 283-1



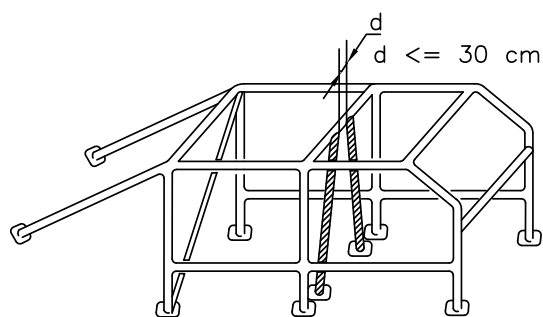
Dessin/Drawing 283-2



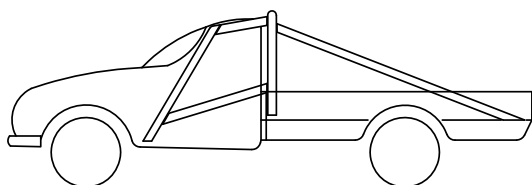
Dessin/Drawing 283-8



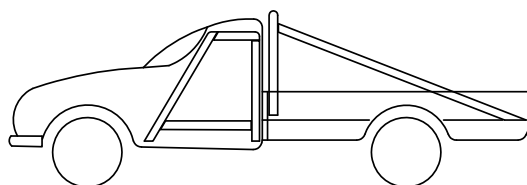
Dessin/Drawing 283-9



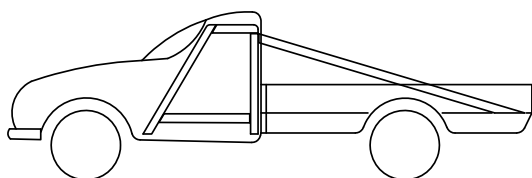
Dessin/Drawing 283-3



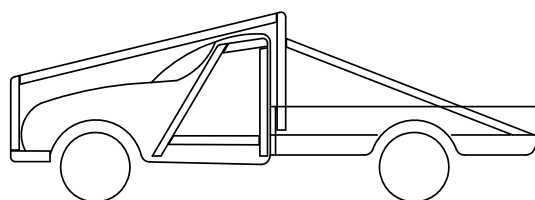
Dessin/Drawing 283-4



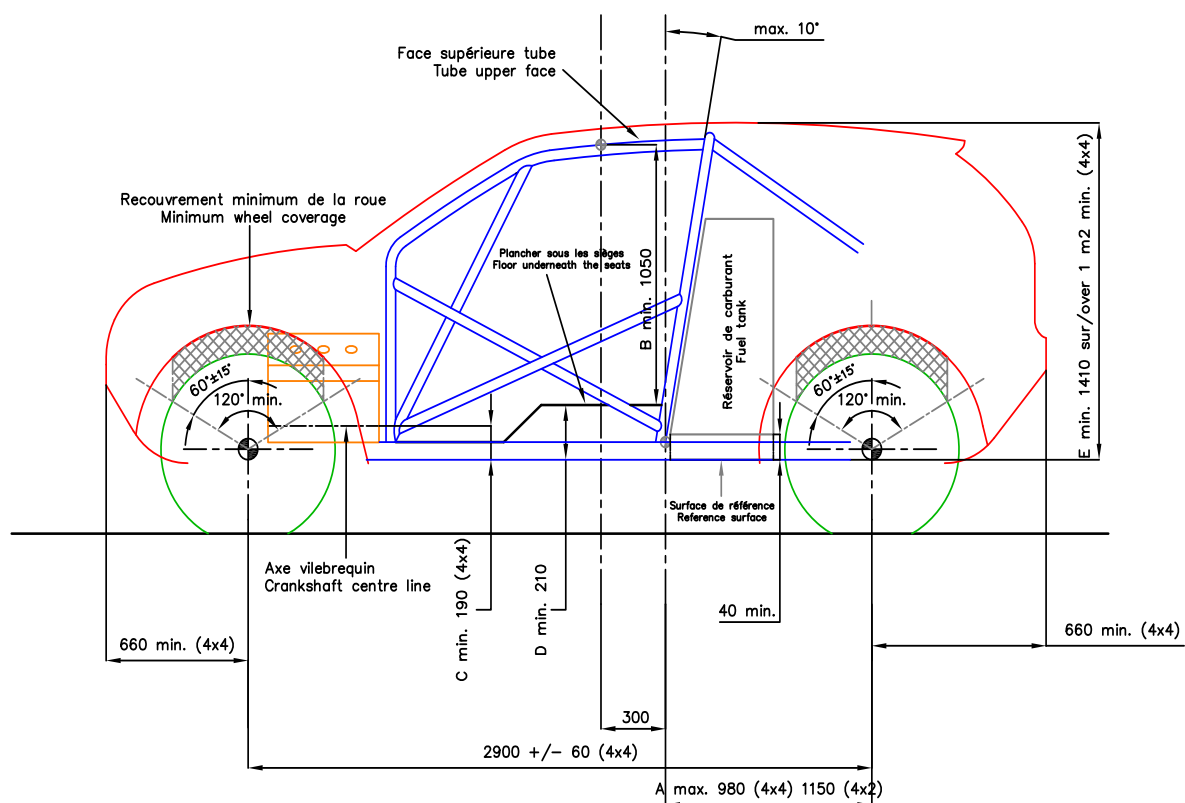
Dessin/Drawing 283-5



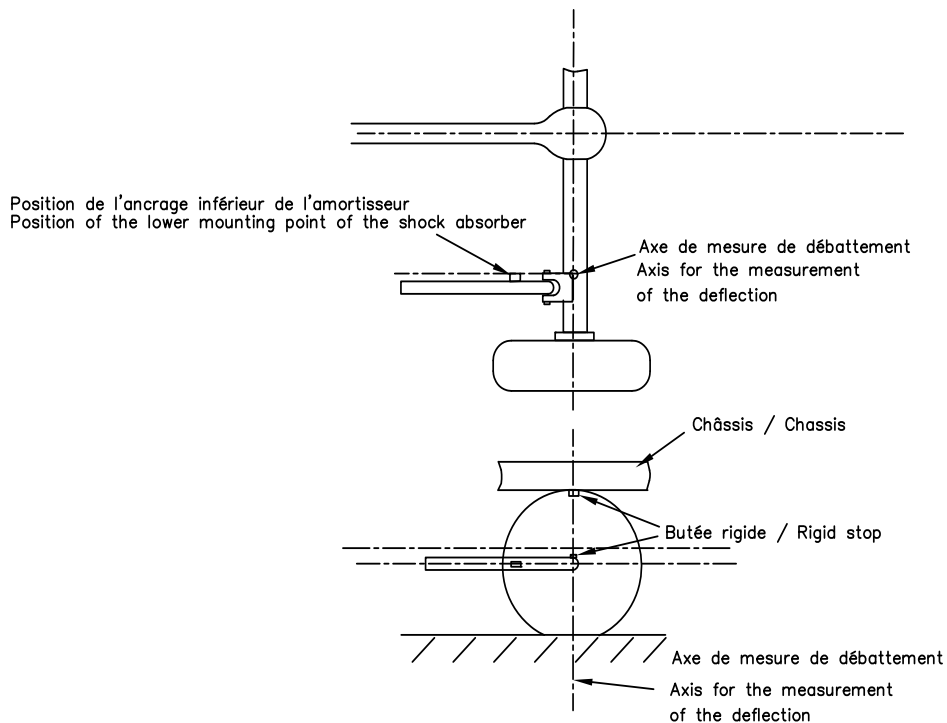
Dessin/Drawing 283-6



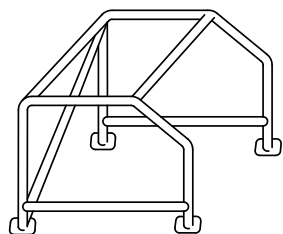
Dessin/Drawing 283-7



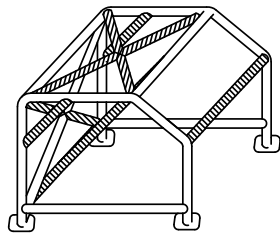
Dessin/Drawing 285-1



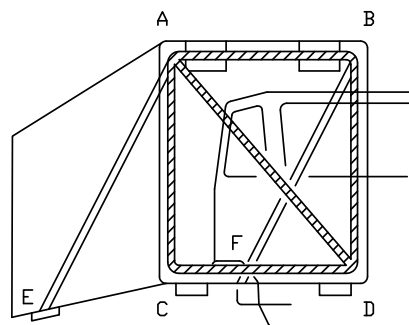
Dessin/Drawing 285-2



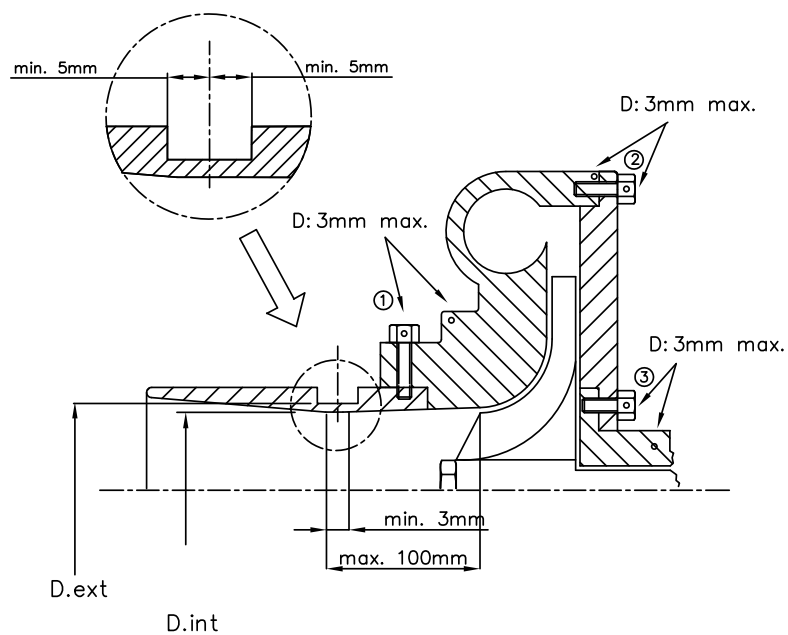
Dessin/Drawing 287-1



Dessin/Drawing 287-2

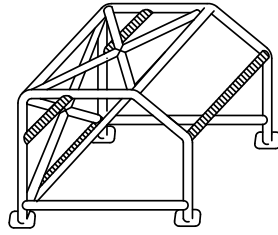


Dessin/Drawing 287-3

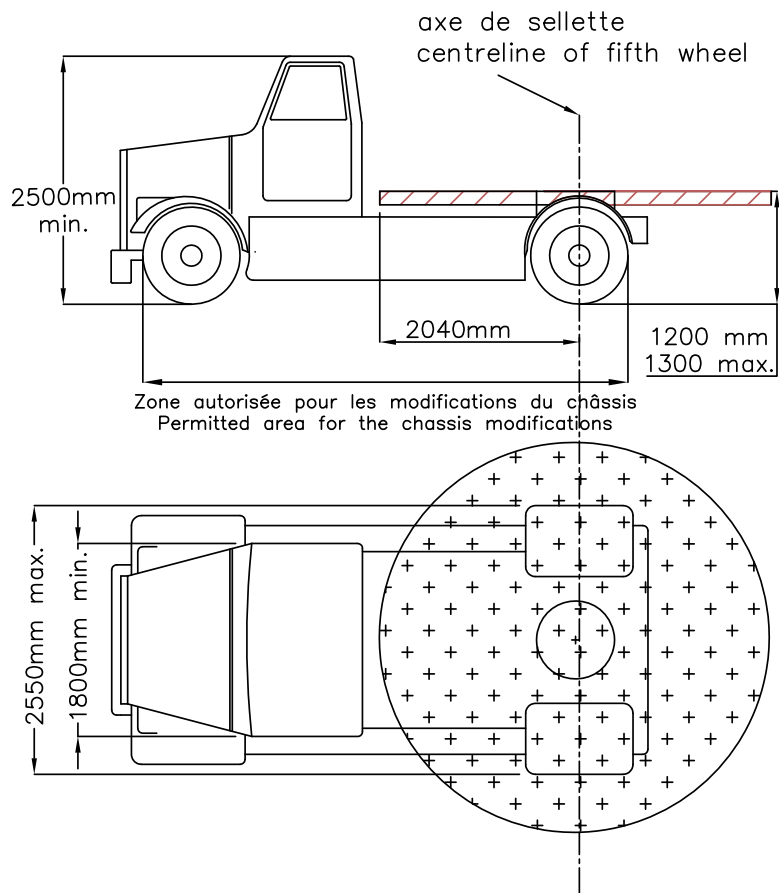


- ① Trou pour bride ou bride/carter de compression
Hole for restrictor or restrictor/compressor housing
- ② Trou pour carter de compression ou carter/flasque
Hole for compressor housing or housing/flange
- ③ Trou pour carter de turbine carter/flasque
Hole for turbine housing or housing/flange

Dessin/Drawing 287-4

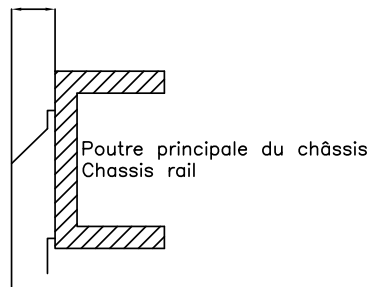


Dessin/Drawing 290-2

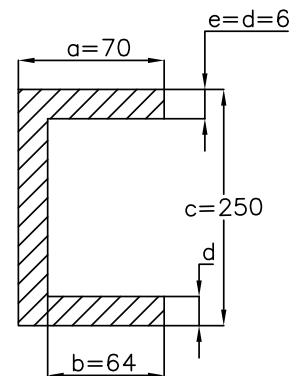


Dessin/Drawing 290-3

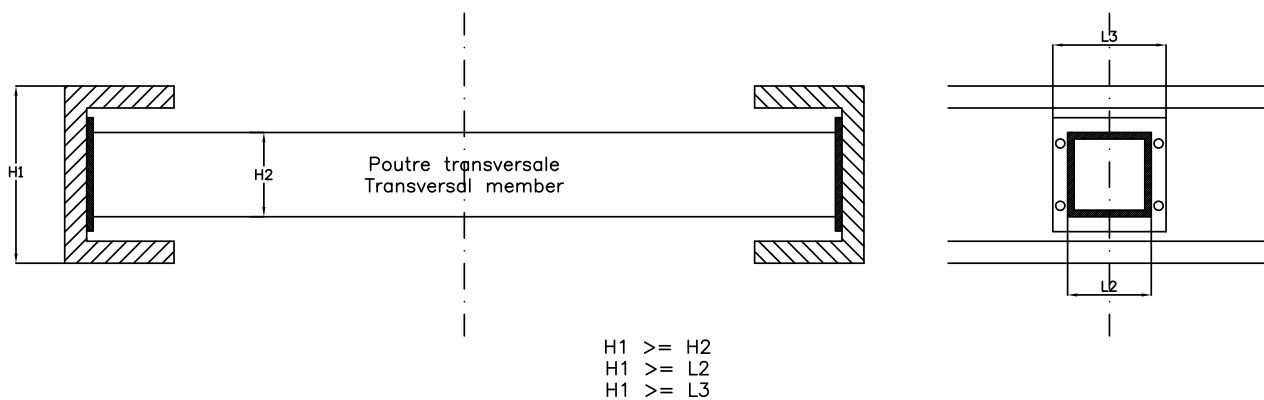
120mm max. à l'extérieur de la poutre principale du châssis
120mm max. from the outer surface of the chassis rail



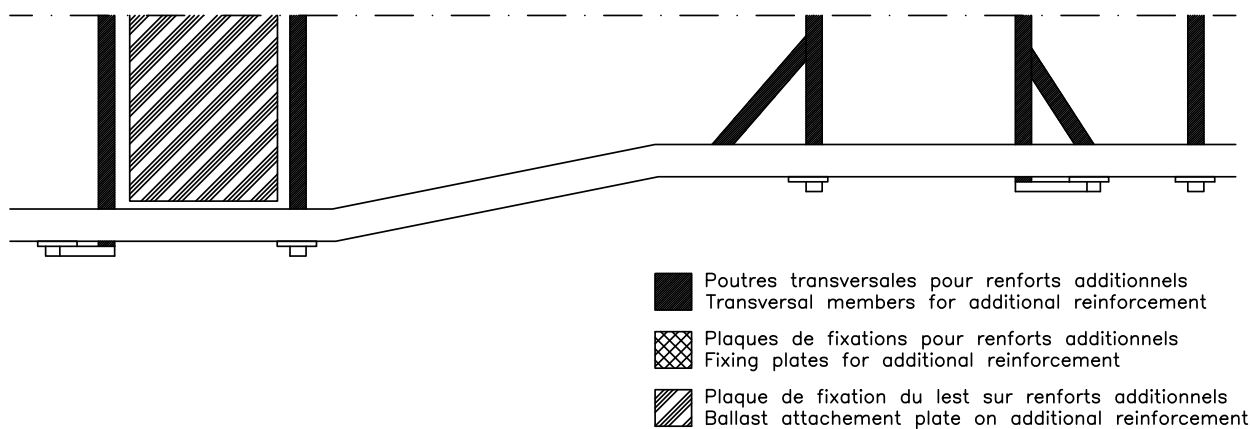
Dessin/Drawing 290-4



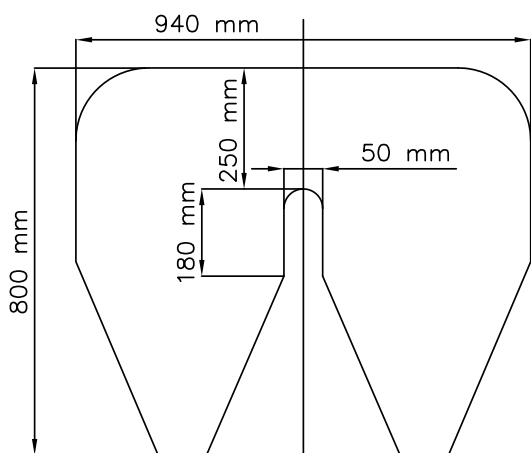
Dessin/Drawing 290-5



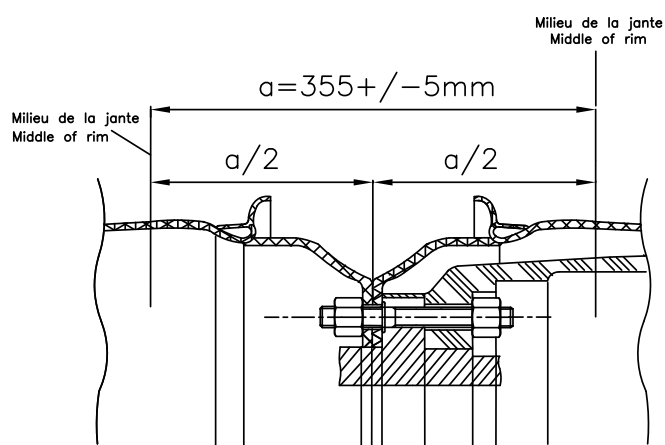
Dessin/Drawing 290-6



Dessin/Drawing 290-7



Dessin/Drawing 290-8



Dessin/Drawing 290-9

Reglement Official licenties en opleidingen

De kwaliteit van officials wordt gewaarborgd door de opleiding zoals door de KNAF is voorgeschreven. Bij de meeste takken van autosport is het volgen van een speciale cursus en/of het afleggen van een examen verplicht. Na goedkeuring zal de KNAF een official licentie verstrekken. Afhankelijk van de verantwoordelijkheden, zoals omschreven in de FIA Appendix V, die een official heeft tijdens een evenement, worden licenties verstrekt van verschillende “niveaus”.

Voor verlenging van de licentie kan het vereist zijn periodiek een cursus te volgen en/of examen te doen. De minimale leeftijd voor het verkrijgen van een official licentie is 18 jaar (met uitzondering van bepaalde secties en functies). De maximum leeftijd voor een official licentie is 70 jaar. Dispensatie is aan te vragen bij het betreffende Sectiebestuur.

De wettelijke vertegenwoordiger van een aanvrager van een van de hiervoor bedoelde licenties, die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt, dient de aanvraag mede te ondertekenen.

KARTING

Aspirant Official:

De licentie “aspirant official” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 16 jaar en ouder en met goed gevolg de e-learningmodule “Karting official” op <http://www.knaf.nl/officials/elearningmodules> heeft afgelegd. Aspirant officials dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official.

De licentie “aspirant” official kan slechts voor twee seizoenen aangevraagd worden.

Basis Official:

De licentie “basis official” kan door een official aangevraagd worden welke aan de volgende voorwaarden voldoet:

- Minimaal 18 jaar
- 3 evenementdagen actief als Aspirant Official
- Positief advies van de organisator

Om de licentie “basis official” te behouden dient een basis official minimaal op 3 evenementdagen in drie kalenderjaren als official dienst te doen.

Hoofd Official:

Op voordracht van het Bestuur Sectie Karting kunnen basis officials in aanmerking komen voor de licentie “hoofd official”. Officials die hoofd official kunnen worden, voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Aantoonbare ervaring als Basis Official
- Positief advies van de organisator

Om de licentie “hoofd official” te behouden dient de official bij 15 evenementdagen in 3 kalenderjaren dienst te hebben gedaan.

Wedstrijdsecretaris

De licentie “wedstrijdsecretaris” kan door een basis official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder en met goed gevolg het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris hebben afgerond.

Het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris bestaat uit:

- Opdoen praktijkervaring door functioneren als wedstrijdsecretaris karting onder begeleiding van een ervaren wedstrijdsecretaris en/of wedstrijdleader bij minimaal 3 evenementen
- 1 goede beoordeling door wedstrijdleader

Technisch Commissaris Trainee

De licentie “technisch commissaris trainee” kan worden aangevraagd door iemand met de leeftijd heeft van 18 jaar en ouder. Met deze licentie kan iemand opgeleid worden tot Technisch Commissaris. Deze licentie is max. 1 keer te verlengen.

Technisch Commissaris

De licentie “technisch commissaris” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder, die de opleiding tot technisch commissaris met goed gevolg heeft doorlopen.

Hoofd Technisch Commissaris

De licentie “hoofd technisch commissaris” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 21 jaar en ouder, met aantoonbare technische kennis en ervaring als technisch commissaris.

Wedstrijdleader Trainee

De licentie ‘wedstrijdleader trainee’ kan door een official aangevraagd worden op het moment dat hij of zij de opleiding tot wedstrijdleader B wordt opgenomen. Om in aanmerking te komen voor de opleiding tot wedstrijdleader B dient de official in het bezit te zijn van een licentie ‘Basis Official’ of moet een indrukwekkend rijders cv kunnen overleggen ter beoordeling van het Bestuur Sectie Karting.

Wedstrijdleader B (Clerk of the Course B)

Om als “Clerk of the Course Trainee” in aanmerking te komen voor een Clerk of the Course B-Licentie

zal hij/zij aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- Een positieve beoordeling van zijn mentor gedurende het traject
- 2x positieve beoordeling tijdens optreden in de wedstrijdleiding door de Clerk of the Course A-van het evenement en College van Sportcommissarissen.

Behoud van wedstrijdleader B licentie:

- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdagen

Wedstrijdleader A (Clerk of the Course A)

De “Clerk of the Course B” moet zelf kenbaar maken aan het Bestuur Sectie Karting dat hij/zij door wil doorstromen naar “Clerk of the Course A”.

Alvorens hij/zij doorstroomt naar “Clerk of the Course A” zal hij/zij aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- Een positieve beoordeling van zijn mentor gedurende het traject
- 2x positieve beoordeling tijdens optreden in de wedstrijdleiding door de Clerk of the Course A-van het evenement en College van Sportcommissarissen.
- Bijwonen van tenminste 2 scholingsdagen

Indien de kandidaat wedstrijdleader aan bovenstaande criteria voldoet zal er een extern E-Assessment volgen, aan de hand waarvan toelating al dan niet bepaald kan worden. Het assessment stelt wetenschappelijk vast wat het werk- en denkniveau van de kandidaat is afgezet tegen een normgroep op HBO-niveau. Het werk- en denkniveau geeft aan in welke mate de kandidaat gewenst gedrag kan vertonen.

Na toelating op basis van bovengenoemde criteria krijgt de Clerk of the Course van het Bestuur Sectie Karting een mentor aangewezen. De mentor zal de kandidaat gedurende zijn opleiding opdrachten meegeven om zich te bekwamen in de functie van “Clerk of the Course A”.

Behouden Clerk of the Course A-licentie:

- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in een wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdag.

Commissie van Beroep

Het indienen van een beroep tegen procedures omtrent de afgifte / intrekking van een karting officiallicentie kan bij de secretaris van het Bestuur Sectie Karting.

Toetsing van het beroep zal door het Bestuur Sectie Karting gebeuren. Het Bestuur Sectie Karting toetst alleen of de in voorgaande punten benoemde procedures rechtmatig uitgevoerd zijn.

AUTORENSPORT

Aspirant Official:

De licentie “aspirant official” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 16 jaar en ouder en met goed gevolg de e-learningmodule “Autorensport official” op <http://www.knaf.nl/officials/elearningmodules> heeft afgelegd. Aspirant officials dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official. De aspirant official krijgt vervolgens binnen clubverband een basistraining bestaande uit 10 praktijkdagen die voornamelijk gericht is op reglementenkennis.

Om de licentie “aspirant” official te behouden dient de official 1 keer in de drie jaar een Praktijkoefendag te volgen.

Basis Official:

De licentie “basis official” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder en aan de volgende voorwaarden voldoet:

- 10 evenementdagen actief als Aspirant Official
- Praktijkoefendag hebben gevolgd.
- Examen “Basis Official” met goed gevolg hebben afgelegd

Om de licentie “basis official” te behouden dient een basis official minimaal op 30 evenementdagen (waarvan op TT Circuit Assen minimaal 15 in de autosport) in drie kalenderjaren als official dienst te doen en 2 keer in de drie jaar een Praktijkoefendag te volgen.

Postleider

Op voordracht van Circuit Zandvoort of TT Circuit Assen kunnen basis officials in aanmerking komen voor de functie postleider. Deze functie is alleen te behalen en te behouden in combinatie met de licentie Basis Official. Aanvullende voorwaarden aan deze functie zijn:

- 10 evenementdagen actief als Basis Official
- Praktijkoefendag hebben gevolgd.
- Opleiding Postleider met goed gevolg hebben afgelegd.

Rescue Marshal

Op voordracht van Circuit Zandvoort of TT Circuit Assen kunnen basis officials in aanmerking komen voor de functie Rescue Marshal. Om de licentie “Rescuemarshal” te verkrijgen moet de official aan de volgende voorwaarden voldaan hebben;

- 10 evenementdagen dienst hebben gedaan met minimaal een licentie Basis Official
- Brandbestrijdingstraining met goed gevolg hebben afgelegd
- Praktijkoefendag hebben bijgewoond

Om de functie rescue marshal te behouden dient een basis official minimaal op 30 evenementdagen (waarvan op TT Circuit Assen minimaal 15 in de autosport) in drie kalenderjaren als official dienst te doen en 2 keer in de drie jaar een Praktijkoefendag en de brandbestrijdingstraining te volgen.

Hoofd Official:

Op voordracht van Circuit Zandvoort of TT Circuit Assen kunnen basis officials in aanmerking komen voor de licentie “hoofd official”. Officials die hoofd official kunnen worden, voldoen aan de volgende voorwaarden:

- 10 evenementdagen actief als basis official
- Praktijkoefendag hebben gevolgd
- Cursus Leidinggeven hebben gevolgd
- Examen “Hoofd Official” met goed gevolg hebben afgelegd

Om de licentie “hoofd official” te behouden dient de official bij 30 evenementdagen (waarvan op TT Circuit Assen minimaal 15 in de autosport) in 3 kalenderjaren dienst te hebben gedaan en 2 keer in de drie jaar een Praktijkoefendag te volgen.

Member Extrication Team

De licentie “member extrication team” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en aan de volgende voorwaarden voldoen:

- is in het bezit van de licentie “Arts”, “Verpleegkundige” of “Rescue Marshal”.
- Met de wetenschap dat er maar 2 rescue marshals in een team van 6 mogen zitten en dat de leider van het team altijd een arts of paramedic is.
- FIA examen “Extrication” met goed gevolg hebben afgelegd
- En er maar 2 à 3 persoonsveranderingen in het vaste FIA gecertificeerde

team mag plaatsvinden in die 2 jaar.

Om de licentie “member extrication team” te behouden dient de official minimaal bij 30 evenementdagen (waarvan op TT Circuit Assen minimaal 15 in de autosport) in 3 kalenderjaren dienst te hebben gedaan en 1 keer in de twee jaar het FIA examen “Extrication” met goed gevolg af te hebben gelegd.

Wedstrijdsecretaris

De licentie “wedstrijdsecretaris” kan door een basis official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder en met goed gevolg het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris hebben afgerond.

Het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris bestaat uit:

- Opdoen praktijkervaring door functioneren als wedstrijdsecretaris autorensport onder begeleiding van een ervaren wedstrijdsecretaris en/of wedstrijdleider bij minimaal 3 evenementen
- 1 goede beoordeling door wedstrijdleider
- Examen wedstrijdsecretaris

Technisch Commissaris Trainee

De licentie “technisch commissaris trainee” kan worden aangevraagd door iemand met de en leeftijd heeft van 18 jaar en ouder. Met deze licentie kan iemand opgeleid worden tot Technisch Commissaris. Deze licentie is max. 1 keer te verlengen.

Technisch Commissaris

De licentie “technisch commissaris” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder, die de opleiding tot technisch commissaris met goed gevolg heeft doorlopen.

Hoofd Technisch Commissaris

De licentie “hoofd technisch commissaris” kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder, met aantoonbare technische kennis en ervaring als technisch commissaris.

Wedstrijdleider C (Clerk of the Course C)

De licentie “Clerk of the Course C” kan door een official aangevraagd worden op het moment dat hij of zij de opleiding tot “Clerk of the Course B” wordt opgenomen. Om in aanmerking te komen voor de opleiding tot “Clerk of the Course B” dient de official in het bezit te zijn van een officiële licentie of moet een indrukwekkend rijders cv kunnen overleggen ter beoordeling van de werkgroep Wedstrijdleiders Autorensport.

Indien de kandidaat Clerk of the Course aan bovenstaande criteria voldoet zal er een extern E-Assessment volgen, aan de hand waarvan toelating al dan niet bepaald kan worden. Het assessment stelt wetenschappelijk vast wat het werk- en denkniveau van de kandidaat is afgezet tegen een normgroep op HBO-niveau. Het werk- en denkniveau geeft aan in welke mate de kandidaat gewenst gedrag kan vertonen.

Na toelating op basis van bovengenoemde criteria krijgt de Clerk of the Course van de werkgroep

Wedstrijdleiders Autorensport een coach aangewezen. De coach zal de kandidaat gedurende zijn opleiding opdrachten meegeven om zich te bekwamen in de functie van Clerk of the Course B.

Wedstrijdleider B (Clerk of the Course B)

Om als “Clerk of the Course C” in aanmerking te komen voor een Clerk of the Course B-Licentie

zal hij/zij aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- Een positieve beoordeling van zijn coach gedurende het traject
- Bijwonen van de workshop Hoor- en Wederhoor
- 2x positieve beoordeling tijdens optreden in de wedstrijdleiding door de Clerk of the Course A-van het evenement en College van Sportcommissarissen.
- Bijwonen van tenminste 2 scholingsdagen

Behoud van wedstrijdleider B licentie:

- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdagen

Wedstrijdleader A (Clerk of the Course A)

De "Clerk of the Course B" moet zelf kenbaar maken aan het Federatiebureau van de KNAF dat hij/zij door wil doorstromen naar "Clerk of the Course A".

Na toelating op basis van bovengenoemde criteria krijgt de Clerk of the Course van de werkgroep

Wedstrijdleiders Autorensport een coach aangewezen. De coach zal de kandidaat gedurende zijn opleiding opdrachten meegeven om zich te bekwamen in de functie van "Clerk of the Course A".

Alvorens hij/zij doorstroomt naar "Clerk of the Course A" zal hij/zij aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- Een positieve beoordeling van zijn coach gedurende het traject
- 2x positieve beoordeling tijdens optreden in de wedstrijdleiding door de Clerk of the Course A-van het evenement en College van Sportcommissarissen.
- Bijwonen van tenminste 2 scholingsdagen

Behouden Clerk of the Course A-licentie:

- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in een wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdag.

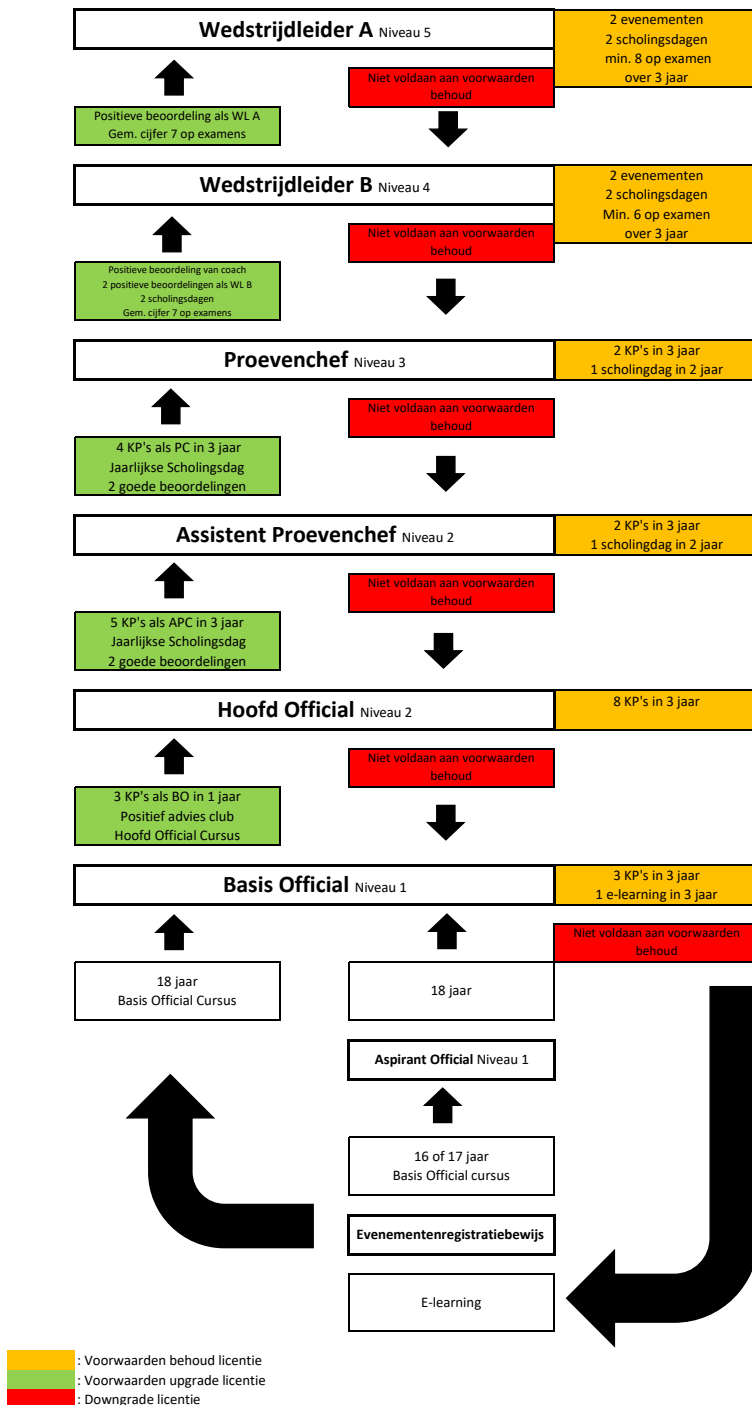
Commissie van Beroep

Het indienen van een beroep tegen procedures omtrent de afgifte / intrekking van een autorensport officiallicentie kan bij de secretaris van het Bestuur Sectie Autorensport.

Toetsing van het beroep zal door het Bestuur Sectie Autorensport gebeuren zonder de officialvertegenwoordiger in het BSA. Het Bestuur Sectie Autorensport toetst alleen of de in voorgaande punten benoemde procedures rechtmatig uitgevoerd zijn.

Autorisaties:

Autorisaties worden enkel afgegeven aan officials die dienstdoen bij evenementen in het buitenland die op de kalender van de desbetreffende ASN staan, na akkoord van Circuit Zandvoort of TT Circuit Assen.



Evenementenregistratiebewijs:

Deze kan behaald worden door het volgen van de e-learningmodule voor nieuwe rallyofficials op www.knaf.nl. Het evenementenregistratiebewijs is bedoeld voor nieuwe leden van een officialvereniging die als belangstellende meegaan om te helpen en is het lopende kalenderjaar geldig bij wedstrijden in Nederland. Mensen met een evenementenregistratiebewijs dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official.

De minimale leeftijd voor het behalen van een evenementenregistratiebewijs is 16 jaar. Een evenementenregistratiebewijs wordt alleen afgegeven aan mensen in het bezit van een Nederlandse nationaliteit of woonachtig zijn in Nederland.

Licenties

Aspirant Official:

De licentie 'aspirant official' kan door iemand aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 16 tot 18 jaar en de cursus basis official heeft gevolgd en met goed resultaat het bijbehorende examen heeft afgelegd. Aspirant officials dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official.

Basis Official (+Rescue Marshal + Tijdwaarneming):

De licentie 'basis official' kan door iemand aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder en de cursus basis official heeft gevolgd en met goed resultaat het bijbehorende examen heeft afgelegd.

Om de licentie basis official te behouden dient een basis official minimaal op 3 klassemingsproeven in drie kalenderjaren als official dienst te doen en 1x in de 3 jaar een nog te ontwikkelen bijscholing te volgen.

Hoofd Official (+Rescue Marshal + Tijdwaarneming)::

Basis officials die in aanmerking komen voor de licentie hoofd official zijn minimaal 18 jaar oud en hebben op 3 klassemingsproeven in 1 kalenderjaar dienst gedaan. De KNAF vraagt advies aan de officialclubs over de officials die in aanmerking komen voor de hoofd official licentie, bij positief advies van de officialclub ontvangt de basis official een uitnodiging van de KNAF om de hoofd official cursus te volgen. Na het volgen van de hoofd official cursus en een goed resultaat op het bijbehorende examen kan de licentie 'hoofd official' worden aangevraagd.

Om de licentie 'hoofd official' te behouden dient de official op 8 klassemingsproeven in 3 kalenderjaren dienst te hebben gedaan. Voor de functie van 000, 00, sluitwagen of wedstrijdsecretaris gelden 8 evenementen in 3 kalenderjaren.

Assistent Proevenchef:

De licentie 'assistent proevenchef' kan door een official aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder en bij minimaal 5 klassemingsproeven ervaring heeft opgedaan als hoofd official en met goed gevolg het opleidingstraject voor assistent proevenchef heeft afgerond.

Het opleidingstraject voor assistent proevenchef bestaat uit:

- Ieder jaar een scholingsdag
- 2 goede beoordelingen door BSR Commissie Officials

Voor het behoud van de licentie dienen assistent proevenchefs minimaal 1x per 2 kalenderjaren de Scholingsdag te volgen en bij minimaal 2 klassemingsproeven in 3 kalenderjaren dienst hebben gedaan als assistent proevenchef.

Proevenchef:

De licentie 'proevenchef' kan door een assistent proevenchef aangevraagd worden die met goed gevolg het opleidingstraject voor proevenchef heeft afgerond.

Het opleidingstraject voor proevenchef bestaat uit:

- Bij 4 klassemingsproeven als proevenchef dienst doen met een ervaren proevenchef als assistent proevenchef achter zich.
- 2 goede beoordelingen door BSR Commissie Officials

Voor het behoud van de licentie dienen proevenchefs minimaal 1x keer per 2 jaar de Scholingsdag te volgen en bij minimaal 2 klassemingsproeven in 3 kalenderjaren als (assistent) proevenchef dienst hebben gedaan.

Wedstrijdsecretaris

De licentie 'wedstrijdsecretaris' kan door een official aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder en met goed resultaat het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris heeft afgerond.

Het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris bestaat uit:

- Opdoen praktijkervaring door functioneren als wedstrijdsecretaris rally onder begeleiding van een ervaren wedstrijdsecretaris en/of wedstrijdleider bij minimaal 3 evenementen
- 1 goede beoordeling door wedstrijdleider

Technisch Commissaris

De licentie 'technisch commissaris' kan door een official aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder met aantoonbare technische kennis of door het opdoen van ervaring onder een hoofd technisch commissaris.

Hoofd Technisch Commissaris

De licentie 'hoofd technisch commissaris' kan door een technisch commissaris aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder met aantoonbare technische kennis en ervaring als technisch commissaris.

Wedstrijdleider Trainee

De licentie 'wedstrijdleider trainee' kan door een official aangevraagd worden op het moment dat hij of zij de opleiding tot wedstrijdleider B wordt opgenomen. Om in aanmerking te komen voor de opleiding tot wedstrijdleider B dient de official in het bezit te zijn van een licentie 'proevenchef' of moet een indrukwekkend rijders cv kunnen overleggen ter beoordeling van de werkgroep wedstrijdleiders rally.

Indien de kandidaat wedstrijdleider aan bovenstaande criteria voldoet zal er een extern E-Assessment volgen, aan de hand waarvan toelating al dan niet bepaald kan worden. Het assessment stelt wetenschappelijk vast wat het werk- en denkniveau van de kandidaat is afgezet tegen een normgroep op HBO-niveau. Het werk- en denkniveau geeft aan in welke mate de kandidaat gewenst gedrag kan vertonen. Na toelating op basis van bovengenoemde criteria krijgt de wedstrijdleider van de werkgroep wedstrijdleiders rally een coach aangewezen. De coach zal de kandidaat gedurende zijn opleiding opdrachten meegeven om zich te bekwalen in de functie van wedstrijdleider.

Wedstrijdleider B (Clerk of the Course B)

Om als wedstrijdleider trainee in aanmerking te komen voor een wedstrijdleider B-Licentie zal hij/zij aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- Een positieve beoordeling van zijn coach gedurende het traject
- 2x positieve beoordeling tijdens optreden in de wedstrijdleiding door de wedstrijdleider A van het evenement, contactpersoon rijders en college van sportcommissarissen.
- 7 of hoger gemiddeld bij het examen over 2 scholingsdagen.
- Bijwonen van tenminste 2 scholingsdagen

Behoud van wedstrijdleider B licentie:

- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdagen
- Wedstrijdleider scoort gemiddeld 6 of hoger over de laatste 3 scholingsdagen.

Anders valt hij/zij terug naar de hoogste licentie die hij/zij voor de wedstrijdleider licentie had, met een minimum van hoofd official.

Wedstrijdleider A (Clerk of the Course A)

Een opwaardering van wedstrijdleider B naar wedstrijdleider A zal plaatsvinden over een gemiddelde van de laatste 3 scholingsdagen. Indien dit een 7 of hoger wordt kan hij/zij doorstromen naar wedstrijdleider A. De wedstrijdleider B moet zelf kenbaar maken aan het KNAF Federatiebureau dat hij/zij door wil doorstromen naar wedstrijdleider A. Alvorens hij/zij doorstroomt naar wedstrijdleider A zal hij/zij een positieve praktijkbeoordeling af moeten leggen, beoordeeld door de wedstrijdleider A van het evenement, de contactpersoon rijders en het college van sportcommissarissen.

Status ophogingen worden afgegeven na afloop van het seizoen in de maand november

en zijn geldig voor het daarop volgende rallyseizoen.

Behouden wedstrijdleider A-licentie:

- De wedstrijdleider A moet tijdens de scholingsdagen een 7 of hoger scoren ter behoud van de licentie.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar actief in een wedstrijdleiding.
- Tenminste 1x in 2 jaar of 2x in 3 jaar bijwonen scholingsdag.

Als de wedstrijdleider A lager dan een 7 scoort tijdens een scholingsdag, zal er naar het gemiddelde van hem/haar over de laatste 3 scholingsdagen worden gekeken. Dit zal dan dus eveneens 7 of hoger moeten zijn. Anders valt hij/zij terug naar wedstrijdleider B.

Samenstelling wedstrijdleiding

De wedstrijdleiding bestaat uit een college van minimaal 3 wedstrijdleiders.

Iedere organisator zal in haar wedstrijdleiding minimaal één niet tot de eigen organisatie behorende wedstrijdleider opnemen. Dit mag een wedstrijdleider A of B zijn.

Er moet minimaal 1 wedstrijdleider A in de wedstrijdleiding zitten.

Een organisator heeft keuze uit een pool van wedstrijdleiders door de sectie gepubliceerd, echter mag niet meer dan 2x achtereenvolgende uitnodigen.

In lijn met de FIA reglementen moet in de wedstrijdleiding altijd een wedstrijdleider A in het bijzonder reglement vermeld zijn en de formele eindverantwoordelijkheid dragen en alle officiële documenten ondertekenen.

Herkansingen wedstrijdleiders

Herkansingen kunnen op persoonlijke titel aangevraagd worden via het KNAF Federatiebureau en worden vervolgens beoordeeld door de werkgroep wedstrijdleider rally.

Het behaalde cijfer in de herkansing vervangt het cijfer waarvoor de herkansing is aangevraagd. Ongeacht of de herkansing hoger of lager uitvalt dan de behaalde score.

Het aantal aan te vragen herkansingen is beperkt tot 1 in de 3 jaar.

Herintreden als official (verlopen licentie)

Wanneer een licentie 2 jaar niet is verlengd kan deze door een official zelf niet meer online verlengd worden. Een persoon die maximaal 10 jaar geleden in het bezit is geweest van een rally official licentie kan na het volgen van de e-learningmodule voor nieuwe rallyofficials op www.knaf.nl zijn basis official licentie terug krijgen. Iemand die meer dan 10 jaar gele-

den voor het laatst in het bezit is geweest van een rally official licentie kan na het volgen van de basis official cursus de licentie weer aanvragen.

Commissie van Beroep

Het indienen van een beroep tegen procedures omtrent de afgifte / in-trekking van een rally officiallicentie kan bij de secretaris van het Bestuur Sectie Rally.

Het Bestuur Sectie Rally toetst alleen of de in voorgaande punten benoemde procedures rechtmatig uitgevoerd zijn.

Autorisaties:

Autorisaties worden enkel afgegeven aan actieve officials die dienstdoen bij evenementen in het buitenland die op de kalender van de desbetreffende ASN staan en uiterlijk 1 week voorafgaand aan het evenement zijn aangevraagd.

HISTORISCHE RALLYSPORT

Criteria voor afgifte van de volgende licenties Wedstrijdleader, Assistent wedstrijdleader, Wedstrijdsecretaris geld het onderstaande;

Voor Historische Regularity rally's die op de KNAF sportkalender staan dient de aanvrager bij eerste aanvraag:

- een Mijn KNAF account aan te maken op www.knaf.nl en hier de licentie aan te vragen;
- naar oordeel van het BSHR over voldoende reglementskennis te beschikken.
- De aanvrager dient dit aan te tonen door middel van lijst van evenement waar men een van de bovengenoemde functies heeft bekleed.
- De aanvrager dient een minimum leeftijd hebben van 18 jaar.

Criteria voor afgifte van de volgende licenties Basis Official geld het onderstaande

Voor Historische Regularity rally's die op de KNAF sportkalender staan dient de aanvrager bij de eerste aanvraag:

- een Mijn KNAF account aan te maken op www.knaf.nl en hier de licentie aan te vragen;
 - naar oordeel van het BSHR over voldoende kennis te beschikken voor de taak waarvoor hij bij het betreffende evenement zal worden ingezet.
 - De aanvrager dient een minimum leeftijd hebben van 16 jaar.
- De wettelijke vertegenwoordiger van de licentie aanvrager die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt, dient de licentieaanvraag mede te ondertekenen.

RALLYCROSS

Basis Official:

De licentie "basis official" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar.

Om de licentie Basis Official te behouden dient de official 1 keer in de 3 kalenderjaren de KNAF veiligheidstraining te volgen.

Hoofd Official:

Basis officials die in aanmerking komen voor de licentie hoofd official zijn minimaal 18 jaar oud en hebben minimaal 3 seizoenen dienst gedaan. De KNAF vraagt advies bij het Bestuur Sectie Rallycross.

Om de licentie 'hoofd official' te behouden dient de official bij 9 evenementen in 3 kalenderjaren dienst te hebben gedaan.

Wedstrijdsecretaris

De licentie 'wedstrijdsecretaris' kan door een official aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder en met goed resultaat het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris heeft afgerond.

Het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris bestaat uit:

- Opdoen praktijkervaring door functioneren als wedstrijdsecretaris rallycross onder begeleiding van een ervaren wedstrijdsecretaris en/of wedstrijdleader bij minimaal 3 evenementen
- 1 goede beoordeling door wedstrijdleader

Technisch Commissaris

De licentie "technisch commissaris" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 18 jaar en ouder, die de opleiding tot technisch commissaris met goed gevolg heeft doorlopen.

Hoofd Technisch Commissaris

De licentie "hoofd technisch commissaris" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd heeft van 21 jaar en ouder, met aantoonbare technische kennis en ervaring als technisch commissaris.

(Assistent) Wedstrijdleader

De licentie "(assistent) wedstrijdleader" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en reeds in het bezit zijn van een officiallicentie. Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Rallycross.

Om de licentie te behouden dient een (assistent) wedstrijdleader 1 keer in de 3 jaar de scholingsdag te volgen.

AUTOCROSS

Evenementenregistratiebewijs:

Deze kan behaald worden door het volgen van de e-learningmodule voor nieuwe autocrossofficials op www.knaf.nl/officials/elearningmodules. De evenementenregistratiebewijs is bedoeld voor nieuwe leden van een vereniging die als belangstellende meegaan om te helpen en is het lopende kalenderjaar geldig. Mensen met een evenementenregistratiebewijs kunnen de volgende functies uitoefenen bij het evenement: baancommissaris, jury, startopstelling, starter of afvlagger, en dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official.

De minimale leeftijd voor het behalen van een evenementenregistratiebewijs voor autocross is 18 jaar. Een evenementenregistratiebewijs wordt alleen afgegeven aan mensen in het bezit van een Nederlandse nationaliteit of Nederlands woonadres.

Mensen met een evenementenregistratiebewijs dienen deze bij ieder evenement ingevuld mee te nemen en af te geven aan de vereniging.

Voor de volgende officialfuncties is een KNAF officiallicentie vereist, waarvoor de reglemententraining en veiligheidstraining gevolgd moet worden: (Assistent) wedstrijdleader, (Hoofd) baancommissaris, Hoofd startopstelling, officials startopstelling, starter, afvlagger.

Voor de volgende officialfuncties is een KNAF officiallicentie vereist, waarvoor de reglemententraining gevolgd moet worden: (Hoofd) Technisch Commissaris, Hoofd Wedstrijdsecretariaat, (Hoofd) Jury Finishrechter, Tijdwaarnemers.

Basis Official:

De licentie "basis official" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en de reglemententraining en, afhankelijk van hun officialfunctie, de veiligheidstraining hebben gevolgd.

Om de licentie "basis official" te behouden dient een basis official minimaal op 1 keer in de 3 jaar de reglemententraining en, afhankelijk van hun officialfunctie, de veiligheidstraining te volgen.

Hoofd Official:

Alleen officials die actief zijn bij het Nederlands Kampioenschap Autocross kunnen de licentie "hoofd official" aanvragen. Om bij het Nederlands Kampioenschap Autocross actief te kunnen worden dienen officials zich aan te melden bij de SONAK (sonak@knaf.nl).

Hoofd officials dienen voor het behoud van hun licentie 2 keer in de 3 jaar de NK officialtraining te volgen.

Wedstrijdsecretaris

De licentie "wedstrijdsecretaris" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en met goed gevolg het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris hebben afgerond.

Het opleidingstraject voor wedstrijdsecretaris bestaat uit:

- Opdoen praktijkervaring door functioneren als wedstrijdsecretaris autocross onder begeleiding van een ervaren wedstrijdsecretaris en/of wedstrijdleader bij minimaal 3 evenementen

- Volgen van de reglemententraining
- Voor het behoud van de licentie dient de wedstrijdsecretaris 1 keer in de 3 jaar de reglemententraining te volgen.

Technisch Commissaris

De licentie "technisch commissaris" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar met aantoonbare technische kennis of door het opdoen van ervaring onder een Hoofd Technisch Commissaris.

Om de licentie te behouden dient de Technisch Commissaris 1 keer in de 3 jaar de Scholingsdag voor Technisch Commissarissen te volgen.

Hoofd Technisch Commissaris

De licentie "hoofd technisch commissaris" kan door een technisch commissaris aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar met aantoonbare technische kennis en ervaring als technisch commissaris. Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Autocross.

Om de licentie te behouden dient de Hoofd Technisch Commissaris 1 keer in de 3 jaar de Scholingsdag voor Technisch Commissarissen te volgen.

Wedstrijdleader C

De licentie "wedstrijdleader C" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en reeds in het bezit zijn van een officiallicentie. Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Autocross. De wedstrijdleader C licentie is voor assistent wedstrijdleaders die actief zijn op clubniveau onder begeleiding van een wedstrijdleader B.

Om de licentie te behouden dient een wedstrijdleader 1 keer in de 3 jaar de veiligheids- en reglemententraining te volgen.

Wedstrijdleader B

De licentie "wedstrijdleader B" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en reeds in het bezit zijn van een officiallicentie. Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Autocross. De wedstrijdleader B licentie is voor wedstrijdleaders die actief zijn op clubniveau.

Om de licentie te behouden dient een wedstrijdleader 1 keer in de 3 jaar de veiligheids- en reglemententraining te volgen.

Wedstrijdleader A

De licentie "wedstrijdleader A" kan door een official aangevraagd worden welke een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en reeds in het bezit zijn van een officiallicentie. Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Autocross. De wedstrijdleader A licentie is voor wedstrijdleaders die actief zijn op NK niveau.

Om de licentie te behouden dient een wedstrijdleader A 1 keer in de 3 jaar de veiligheids- en reglemententraining te volgen.

TERREINSPORT

Aspirant Official:

De licentie "aspirant official" kan door iemand aangevraagd worden in de leeftijd van 16 tot 18 jaar en als hij of zij de e-learningmodule met goed gevolg heeft.

Een "aspirant official" dient tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official en kan worden ingezet als/bij:

- Bewaking parc fermé;
- Publiekscontrole op drukke posten op klassementsproef;
- Assistentie verlenen aan basisofficial, hoofdofficial of senior official zolang zij geen directe taken bij het wedstrijdverloop krijgen.
- Verkeersregeling bij:
- technische keuring;
- parc fermé;
- start/finish van het evenement;
- hergroeperingen;
- start/finish van klassementsproeven.

De wettelijke vertegenwoordiger van een licentiaanvrager, jonger dan 18 jaar, dient de aanvraag mede te ondertekenen.

Basis Official:

De licentie "basis official" kan door iemand aangevraagd worden met een leeftijd hebben vanaf 18 jaar en als hij of zij de e-learningmodule met goed gevolg heeft afgelegd.

Om de licentie "basis official" te behouden dient een basis official tenminste 1 keer in de 3 jaar de veiligheids- en reglemententraining te volgen en minimaal op 3 klassementsproeven in drie kalenderjaren als "basis official" dienst te doen.

Technisch Commissaris

De licentie "technisch commissaris" kan door een "basis official" aangevraagd mits hij of zij aantoonbare technische kennis heeft of door het opdoen van ervaring onder een Hoofd Technisch Commissaris.

(Assistent) Wedstrijdleader

De licentie "(assistent) wedstrijdleader" kan door een "basis official" aangevraagd worden.

Deze licentie wordt afgegeven na goedkeuring van het Bestuur Sectie Terreinsport.

Om de licentie te behouden dient een (assistent) wedstrijdleader tenminste 1 keer in de 3 jaar de veiligheids- en reglemententraining te volgen.

Commissie van Beroep

Het indienen van een beroep tegen procedures omtrent de afgifte / intrekking van een terreinsport officiallicentie kan bij de secretaris van het Bestuur Sectie Terreinsport.

Het Bestuur Sectie Terreinsport toetst alleen of de in voorgaande punten benoemde procedures rechtmatig uitgevoerd zijn.

LICENTIES SPORTCOMMISSARISSSEN (STEWARDS)

De licentie indeling voor Sportcommissarissen (Stewards) is conform Appendix V van de FIA:

GRADATIE: Sportcommissaris	Steward A	Steward B	Steward T (Trainee)
Licentie geldigheid	Internationale wedstrijden (uitgezonderd wedstrijden die een CIK/FIA licentie vereisen). Uiteraard ook nationale wedstrijden.	Nationale wedstrijden en Internationale wedstrijden onder supervisie / in samenwerking met Steward A.	Sportcommissaris in opleiding voor nationale wedstrijden onder supervisie.

Aanmelden voor Adjunct Sportcommissaris (Steward Trainee).

Aanmelden als kandidaat voor Adjunct Sportcommissaris kan door uw motivatie en (autosport)cv te sturen naar Angela Keuper (bereikbaar op 088-0047803 of per email op a.keuper@knaf.nl).

Uw aanmelding zal vervolgens worden beoordeeld door de Commissie Sportcommissarissen waarna u een uitnodiging voor een persoonlijk gesprek ontvangt. Na het persoonlijke gesprek volgt eventueel een assessment.

Functies:

Adjunct Sportcommissaris (Steward Trainee)

Na een goed doorlopen persoonlijk gesprek en assessment kan de Commissie Sportcommissarissen een kandidaat aanstellen als Adjunct Sportcommissaris en kan een Steward Trainee licentie worden aangevraagd. De Commissie Sportcommissarissen zorgt voor het aanstellen van mentoren en het begeleiden van Adjunct Sportcommissarissen.

Adjunct Sportcommissarissen zijn de Sportcommissarissen in opleiding. Deze opleiding bestaat naast trainingen uit het opdoen van praktijkervaring bij nationale wedstrijden onder supervisie van een dienstdoende

college bij minimaal 1 nationale wedstrijd per sectie. De Adjunct Sportcommissaris zal worden beoordeeld door het dienstdoende college. Deze beoordeling wordt gestuurd naar de voorzitter van de Commissie Sportcommissarissen.

Een opleidingsperiode duurt in principe twee volledige autosportseizoenen. Na één seizoen wordt een evaluatie door de Commissie Sportcommissarissen met de Adjunct Sportcommissaris gehouden. Afhankelijk van ervaring en deskundigheid van de Adjunct Sportcommissaris kan de Commissie Sportcommissarissen binnen een periode van twee seizoenen een Sportcommissaris B licentie laten afgeven.

Sportcommissaris B (Steward B)

Sportcommissaris B zijn in basis alle Sportcommissarissen die dienst doen bij nationale evenementen en hun Adjunct "Sportcommissaris-schap" succesvol hebben doorlopen.

Sportcommissaris A (Steward A)

Aanvragen en selectie van een Grade-A licentie:

- Aanvragen van grade-A moet worden gedaan bij de voorzitter Commissie Sportcommissarissen door middel van het Grade-A formulier.
- Toewijzen van de grade-A zal worden bepaald door de Commissie Sportcommissarissen.
- De commissie toetst de aanvraag met de criteria en kan hierbij feedback van verschillende interne (collega's, begeleiders) en/of externe partijen gebruiken (organisator, WL, Race directors). Deze feedback zal altijd open met de aanvrager gedeeld worden.
- Status verandering zal worden afgegeven na afloop van het seizoen in de maand november en zijn geldig voor het daarop volgende seizoen.

Criteria voor een Grade-A licentie:

Inzet internationaal:

- Voorzitter kunnen (zulks ter beoordeling van de Commissie Sportcommissarissen) en willen zijn in Internationaal College.
- Evenementen van een CIK/FIA International serie kunnen doen als Sportcommissaris.
- Zelfstandig een NK-wedstrijd in het buitenland kunnen voorzitten.

Inzet Nationaal:

- Inzetbaar (zulks ter beoordeling van de Commissie Sportcommissarissen) in alle takken van autosport (alle secties, zonder beperkingen).
- Voorzitter kunnen (zulks ter beoordeling van de Commissie Sportcommissarissen) en willen zijn voor nationale evenementen.

Coachingsbijdrage:

- Cases aanleveren voor trainingen, voorjaars- en najaarsvergadering (pro-actieve inbreng in vergaderingen).
- Actief bijdragen aan opleiden van de groep Adjunct en grade B Sportcommissarissen ter verbetering naar grade A.
- Actieve bijdrage aan het verbeteren van het 'Sportcommissaris-schap'.

Kwantitatief inzet:

- Minimaal 3 jaar de B-status hebben gehad.
- Minimaal 5 dienstjaren als Sportcommissaris.
- Voldoende (zulks ter beoordeling van de Commissie Sportcommissarissen) bijwoning van Sportcommissaris bijeenkomsten en trainingen.
- Tenminste gemiddeld 6 actieve inzet per jaar; waarvan 3x als voorzitter in nationale evenementen (over laatste 3 jaar); gemiddeld 1x inzet per jaar in een internationaal evenement.

Kennis niveau:

- Input leveren voor verbeterpunten richting de reglementen commissie.
- Reglementen (CSI, FIA, CIK, secties,...) voldoende per sectie kennen.
- Reglementen op wijzigingen weer even tegen het licht houden voorafgaand aan een evenement.
- Oplossend vermogen en de kennis/toepassing van regels (al dan niet opgezocht).

Vaardigheden:

- Ambassadeur voor de KNAF in houding en gedrag.
- Past zich aan naar het type evenement en organisatie
- Kan situaties inschatten en relativeren
- Is communicatief vaardig
- Beheerst Nederlandse en Engelse taal in woord en geschrift

Bezwaar tegen toegewezen licentie indeling (commissie van beroep)

- Het indienen van een beroep tegen procedures omtrent de afgifte / intrekking van een grade A of B licentie kan bij de contactpersoon voor Sportcommissarissen binnen het KNAF bestuur.
- Toetsing van het bezwaar zal door een door KNAF bestuur aangewezen groep personen gebeuren, hierna te noemen Beroepscommissie. De gekozen personen uit de beroepscommissie hebben geen directe relatie tot de betreffende Sportcommissaris en toetst alleen of de in voorgaande punten benoemde procedures rechtmatig uitgevoerd zijn. Uitkomst van onderzoek van de beroepscommissie wordt gerapporteerd aan contactpersoon van KNAF bestuur.
- Het KNAF bestuur en de Commissie Sportcommissarissen hebben samen het laatste woord over de gradaties.

Beëindiging functie Sportcommissaris

Wanneer een Sportcommissaris twee jaar niet het minimale aantal evenementen van 1 evenement per jaar in de functie als Sportcommissaris heeft uitgeoefend, de maximale leeftijd heeft bereikt (m.u.v. dispensatie) of naar het oordeel van de Commissie Sportcommissarissen zijn/haar functie niet correct heeft uitgeoefend, wordt hij/zij van zijn/haar functie ontheven.

15. Reglement taakstelling en bevoegdheden Sportcommissarissen

1. Toewijzing Sportcommissarissen

De Commissie Sportcommissarissen streeft ernaar sportcommissarissen in te delen voor alle evenementen. Bij wedstrijden die meetellen voor een KNAF kampioenschap alsmede de wedstrijden die door de KNAF zijn aangemeld bij de FIA als onderdeel van een door de FIA erkende, internationale serie, worden Nederlandse sportcommissarissen aangewezen.

In de basis zullen altijd 3 sportcommissarissen aanwezig zijn. Indien een buitenlandse organisator een wedstrijd in Nederland organiseert, zullen er Nederlandse sportcommissarissen aangewezen worden, om minimaal 3 sportcommissarissen aanwezig te hebben. De Commissie Sportcommissarissen bepaalt of hier een uitzondering op gemaakt kan worden.

(Kampioenschaps-) Organisatoren kunnen bij de Commissie Sportcommissarissen een verzoek indienen, indien zij de aanwezigheid van sportcommissarissen gewenst vinden. Alle evenementen dienen tijdig door de organisator op de KNAF kalender (website) te zijn geplaatst.

In een evenement met meerdere wedstrijden kan de samenstelling van de Sportcommissarissen per wedstrijd verschillend zijn.

2. Taken van de Sportcommissarissen

Sportcommissarissen dienen zich geheel conform de Richtlijn commissie sportcommissarissen en sportcommissarissen te gedragen.

De sportcommissarissen zullen op geen enkele wijze verantwoordelijk zijn voor de organisatie van *het Evenement* en zullen in verband daarmee geen enkele uitvoerende taak mogen hebben.

Hieruit volgt, dat zij om hun taken te kunnen vervullen, derhalve geen andere verantwoordelijkheid dragen dan uitsluitend aan de ASN en FIA, onder wiens reglementen zij functioneren.

De sportcommissarissen moeten zo spoedig mogelijk na afloop van het evenement hun eindrapport opsturen aan de ASN. Dit rapport bevat de resultaten van elke *Wedstrijd*, de bijzonderheden over ingediende protesten en *Diskwalificaties* die zijn opgelegd met hun aanbevelingen over elke genomen beslissing die kunnen leiden tot *Schorsing of Uitsluiting*.

3. Bevoegdheden van de Sportcommissarissen

De sportcommissarissen van het evenement hebben de onbeperkte volmacht tot handhaving van de CSI, de nationale en aanvullende en bijzondere reglementen en het programma (CSI art. 11.8 en 11.9). Zij zullen ieder protest dat tijdens een evenement wordt ingediend, afhandelen, onder voorbehoud van het recht op beroep zoals vastgelegd in de CSI (CSI artikel 13, 14 en 15).

Sportcommissarissen hebben in het bijzonder o.a. de volgende bevoegdheden (CSI, art. 11.9):

- zij zullen beslissen welke straf wordt opgelegd in geval van overtreding van de reglementen;
- zij mogen het bijzonder reglement wijzigen;
- zij mogen in geval van manches mogen zij de samenstelling of het aantal manches wijzigen;
- zij mogen in geval van ex-aequo mogen zij een nieuwe start toestaan;
- zij mogen elke, door een feitenrechter (judge of fact) voorgestelde wijziging accepteren of weigeren;
- zij mogen het klassement wijzigen bij een diskwalificatie of schorsing (zie CSI, art. 12.18);
- zij mogen de start verbieden van elke rijder of elk voertuig, dat zij als gevaarlijk beschouwen of door de wedstrijdleader als gevaarlijk aan hen is gerapporteerd;
- zij mogen elke deelnemer of rijder diskwalificeren van iedere wedstrijd of voor de duur van het (of meer) evenement(en), die zij als niet startge-rechtigd beschouwen of die door de wedstrijdleader of door de organisator van het evenement is gerapporteerd als zijnde ongeschikt om deel te nemen of die zij schuldig achten aan wangedrag of onsportiviteit;
- zij mogen opdracht geven, elke deelnemer of rijder, die weigert de orders van een official te volgen, direct van het wedstrijdterrein te verwijderen;
- zij mogen een wedstrijd uitstellen in geval van overmacht of om dringende veiligheidsredenen;
- zij mogen het *Officiële Programma* aanpassen, indien verzocht door de wedstrijdleader of de *Organisator*, in het belang van de veiligheid;
- zij mogen één, of indien nodig meer vervangers benoemen, in geval van de afwezigheid van één of meer van de sportcommissarissen in het bijzonder wanneer de aanwezigheid van drie sportcommissarissen noodzakelijk is;
- zij mogen beslissen, tijdelijk of definitief, alle of een deel van de *Wedstrijden* te stoppen;
- zij mogen de classificaties en resultaten definitief (final) verklaren;
- zij mogen opdracht geven tot het uitvoeren van technische controles;
- zij zullen op verzoek van de FIA of de ASN of op hun eigen initiatief, ver-

zoeken dat alcoholcontroles worden uitgevoerd, het aantal rijders dat getest moet gaan worden bepalen en de rijders selecteren die zo een test moeten ondergaan, in overeenstemming de van toepassing zijn de reglementen;

- zij mogen in Kampioenschappen, Cups, Trophies en Challenges, in welke een race-director fungeert, in zaken die door de race-director aan hen worden voorggelegd, bovengenoemde sancties opleggen.

Als bij wedstrijden waarin een nieuw element wordt ingebracht of ontdekt (CSI, art. 14), ook wanneer de sportcommissarissen al tot een uitspraak zijn gekomen, moeten deze sportcommissarissen, of als dit niet gebeurt degenen die zijn aangewezen door de KNAF, onderling een datum vaststellen waarop zij de betreffende partij of partijen oproepen te komen, om de nieuwe relevante verklaringen te horen, om dan opnieuw recht te spreken op basis van deze nieuwe feiten. Het recht van beroep tegen deze nieuwe beslissing is voorbehouden aan de betrokken partijen in overeenstemming met artikel 15 CSI.

De periode waarbinnen een verzoek tot herziening kan worden ingesteld, verstrijkt 14 kalenderdagen na de publicatie van de *Definitieve Uitslag* van de betreffende *Wedstrijd*.

4. Strafbevoegdheid Sportcommissarissen en wedstrijdleader

De strafbevoegdheid van de Sportcommissarissen strekt zich uit tot de organisatoren, officials, deelnemers, rijders en helpers.

De volgende straffen (of een combinatie daarvan) kunnen door de Sportcommissarissen worden opgelegd (CSI, art. 12):

- waarschuwing (reprimande / blaam);
- boete;
- de verplichting om werk te verrichten in het algemeen belang;
- het schrappen van de rijders kwalificatieronde(n);
- naar achter plaatsen in de startopstelling;
- verplichting voor de rijder om de race te starten vanuit de pitstraat;
- tijdstraf of strafonden;
- plaatsen terugzetten in de klassering van een wedstrijd;
- drive-through straf;
- stop and go;
- diskwalificatie;
- schorsing voor 1 of meer wedstrijden;
- verlies van kampioenschapspunten.

Deze straffen kunnen, waar van toepassing, worden gecumuleerd of uitgesteld worden toegepast.

Indien er geen sportcommissarissen bij een evenement aanwezig zijn, heeft de wedstrijdleader als hoogst verantwoordelijke official de strafbevoegdheden van de sportcommissarissen, met uitzondering van het opleggen van geldboetes, anders dan de in het reglement genoemde geldstraffen en het uitspreken van diskwalificatie anders dan niet klasseren voor een wedstrijdonderdeel. De wedstrijdleader dient in dergelijke gevallen de normale procedure van hoor en wederhoor te volgen.

De betrokkenen kunnen tegen een eventueel door de wedstrijdleader opgelegde straf niet protesteren maar dienen rechtstreeks bij het College voor Autosport Rechtspraak beroep in te stellen conform de geldende reglementen.

5. Instellen protest

Zo spoedig mogelijk na het indienen van het protest moet het verhoor van reclamant en alle betrokkenen partijen plaatsvinden. De betrokkenen zullen worden opgeroepen op de zitting te verschijnen waar zij vergezeld mogen zijn van getuigen. Mocht dit om wat voor reden dan ook niet kunnen dan moeten de betrokkenen worden geïnformeerd over de plaats en tijdstip van de behandeling van het protest. Zie hiervoor het Reglement Protesten en CSI art. 13.

De sportcommissarissen moeten zich er van overtuigen, dat voormelde oproep alle betrokkenen persoonlijk heeft bereikt. Bij afwezigheid van een betrokken partij of zijn getuigen, kan bij verstek uitspraak worden gedaan. Als niet onmiddellijk na de zitting uitspraak kan worden gedaan, moeten de betrokkenen worden geïnformeerd over plaats en tijd van de bekendmaking van de uitspraak.

6. Instellen beroep

Tegen de beslissingen en uitspraken van de Sportcommissarissen kan overeenkomstig de bepalingen van het College voor Autosport Rechtspraak beroep worden aangetekend.

Straffen voor het rijden door of stoppen in de pitstraat zijn niet ontvankelijk voor een beroep (CSI, art. 12.2.4).

7. Rapportage onregelmatigheden

Indien de Sportcommissarissen constateren dat het evenement niet geheel volgens de reglementen verloopt, moet dit onverwijld aan de KNAF/Federatiebureau worden gerapporteerd.

Indien het ernstige zaken betreft waarbij de wedstrijdleiding dan wel de organisator de reglementen willens en wetens overtreden, moeten de Sportcommissarissen het KNAF Bestuur verzoeken nadere maatregelen te treffen.

16. Reglement KNAF Veiligheidsfunctionaris

1. PLAATS IN DE ORGANISATIE

De veiligheidsfunctionaris is werkzaam in opdracht van het KNAF Bestuur, mede namens het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en heeft als taak de veiligheid in de meest uitgebreide zin te bewaken, te bevorderen en te controleren alsmede het doen van aanbevelingen bij evenementen die onder auspiciën van de KNAF worden georganiseerd. De veiligheidsfunctionaris is verantwoording verschuldigd aan het KNAF Bestuur.

2. TAKEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARIS

De veiligheidsfunctionaris kent de navolgende taken :

1. Contacten onderhouden met vertegenwoordigers van Ministeries en Rijks-, Provinciale- en Gemeentelijke bestuurders, alsmede politie, brandweer en alle verder daarbij betrokken instanties.
2. Keuren van al of niet permanente banen of wedstrijdtrajecten en het nemen van beslissingen tot het al of niet doen verstrekken van een baanlicentie door het KNAF bestuur.
3. Het controleren op de naleving van veiligheidsreglementen door organisatie-, official- en rijderlicentiehouders.
4. Controleren van veiligheidsmaatregelen ter bescherming van het publiek, officials en deelnemers.
5. Het op verzoek adviseren bij verstrekking van organisatie, official- en rijderlicenties.
6. Wat betreft de veiligheid met raad en daad bijstaan van alle eerder genoemde instanties, licentiehouders alsmede wedstrijdleiding en sportcommissarissen.
7. Rapporteren aan het KNAF Bestuur.
8. Uitvoeren van speciale, door het KNAF Bestuur gegeven opdrachten.

3. BEVOEGDHEDEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARIS

Tijdens een evenement dient de organisator/wedstrijdleiding medewerking te verlenen aan de veiligheidsfunctionaris, zodat deze geheel en onbelemmerd zijn functie kan uitoefenen.

Bij constatering van onveilige situaties en/of het niet naleven van de veiligheidsreglementen is de veiligheidsfunctionaris gerechtigd als volgt te handelen :

1. Indien het kleinigheden betreft, deze ter plaatse in goed overleg met de wedstrijdleiding en/of officials oplossen;
2. Zo nodig, de wedstrijdleiding van zijn acties of bevindingen op de hoogte brengen;
3. Indien het belangrijke zaken betreft, de wedstrijdleader verzoeken maatregelen te treffen;
4. Mocht, na dit verzoek, de situatie voor de veiligheidsfunctionaris nog steeds niet acceptabel zijn, dan zal hij/zij de sportcommissarissen op de hoogte stellen;
5. Wanneer een evenement doorgang vindt, ondanks dat de veiligheidsfunctionaris van mening is dat dit niet acceptabel is, zal hij ter plaatse rapport opmaken. Dit rapport dient mede ondertekend te zijn door de organisator, de wedstrijdleiding en indien aanwezig de sportcommissarissen. Door middel van dit rapport zal het KNAF bestuur verzocht worden maatregelen te treffen;
6. Het inzetten van de veiligheidsauto tijdens evenementen dient met goedkeuring van de veiligheidsfunctionaris te geschieden. De veiligheidsauto moet altijd worden ingezet in het belang van de veiligheid.

4. SLOTBEPALING

De veiligheidsfunctionaris kan nooit verantwoordelijk worden gesteld voor het verloop van en/of gebeurtenissen tijdens een evenement. De organisatielicentiehouder draagt altijd de (eind)verantwoording voor een evenement.

17. Richtlijnen organisatoren

Deze richtlijnen zijn tot stand gekomen in navolging van de Code Sportif International (CSI) van de FIA, waarin de sportieve volmachten van elke Nationale Autosport Autoriteit (ASN, voor Nederland de KNAF) zijn beschreven.

1. AANVRAAG EN BEHOUD ORGANISATIELICENTIE

1.1 Om als organisator van een autosportevenement toe te treden tot de KNAF dient de organisator de volgende documenten in te dienen:

- Ingevulde formulier toetreding KNAF (op te vragen bij Federatiebureau).
- Uittreksel Kamer van Koophandel.
- Statuten

Deze documenten kunnen worden opgestuurd naar Angela Keuper (a.keuper@knaf.nl). Vervolgens zal het toetredingsverzoek worden voorgelegd bij het desbetreffende sectiebestuur en bij een positief advies bij het KNAF bestuur. Zodra het KNAF bestuur haar akkoord op de toetreding geeft ontvangt de aanvrager het toetredingsovereenkomst voor ondertekening. Nadat het toetredingsovereenkomst door de organisator, voorzitter van de sectie en voorzitter van de KNAF is ondertekend ontvangt de organisatie, na betaling van de contributie, de organisatielicentie.

1.2 Om als organisator de organisatielicentie te behouden zijn de eisen als volgt:

- Voldoen van de jaarlijkse contributie. Hiervan ontvangt de organisator een factuur van de KNAF.
- De organisator organiseert minimaal 1 KNAF autosportevenement in twee jaar.
- De organisator stuurt 1 keer per 2 jaar een nieuw uittreksel van de Kamer van Koophandel naar het Federatiebureau.
- Wijzigingen met betrekking tot de contactgegevens of bestuursleden dienen per direct door gegeven te worden aan het Federatiebureau samen met een nieuw uittreksel van de Kamer van Koophandel.

2. AANVRAAG EN BEHOUD KNAF LIDMAATSCHAP

2.1 Het kan ook zijn dat een stichting of vereniging geen evenementen organiseert, maar bij bestaande evenementen als autosportklasse of -serie meedijdt. Door een KNAF lidmaatschap af te sluiten mag de stichting of vereniging gebruik maken van de faciliteiten die de KNAF en haar Federatiebureau bieden aan leden. Hierbij valt te denken aan het goedkeuren van reglementen door de KNAF reglementencommissie, aanschrijven van KNAF licentiehouders via het Federatiebureau en promoten van evenementen en kampioenschappen via de communicatie kanalen van de KNAF. Om het KNAF lidmaatschap af te sluiten dienen de volgende documenten te worden verstuurd naar het Federatiebureau:

- Ingevulde formulier toetreding KNAF (op te vragen bij Federatiebureau).
- Uittreksel Kamer van Koophandel.
- Statuten

Vervolgens zal het lidmaatschapsverzoek worden voorgelegd bij het desbetreffende sectiebestuur en bij een positief advies bij het KNAF bestuur. Zodra het KNAF bestuur haar akkoord op de toetreding geeft ontvangt de aanvrager het lidmaatschapsovereenkomst voor ondertekening. Nadat het toetredingsovereenkomst door de organisator, voorzitter van de sectie en voorzitter van de KNAF is ondertekend ontvangt de organisatie, na betaling van de contributie, het bewijs van lidmaatschap.

2.2 Om het KNAF lidmaatschap te behouden zijn de eisen als volgt:

- Voldoen van de jaarlijkse contributie. Hiervan ontvangt het KNAF lid een factuur van de KNAF.
- De organisator stuurt 1 keer per 2 jaar een nieuw uittreksel van de Kamer van Koophandel naar het Federatiebureau.
- Wijzigingen met betrekking tot de contactgegevens of bestuursleden dienen per direct door gegeven te worden aan het Federatiebureau samen met een nieuw uittreksel van de Kamer van Koophandel.

3. VOORBEREIDING KNAF EVENEMENT

3.1 Aanmelden KNAF-kalender

Organisatoren dienen hun evenement(en) tijdig aan te melden op de KNAF kalender. Een evenement aanmelden kan door de volgende stappen te volgen:

- Inloggen op Mijn KNAF (www.knaf.nl). Uw organisatie licentie-nummer is de gebruikersnaam. Het wachtwoord is gemakkelijk op te vragen door op "wachtwoord vergeten" te klikken, het wachtwoord zal dan verstuurd worden naar het e-mailadres dat namens de organisatie bij de KNAF bekend is.
- Via het wegicoontje kunt u een nieuw evenement toevoegen. Er is een handleiding voor het aanmelden van evenementen beschikbaar.
- Wanneer u op "opslaan" klikt is uw evenement aangemeld. Het evenement is zichtbaar wanneer het Federatiebureau de aanmelding in be-

handeling neemt.

Ongeveer 4 á 5 weken voorafgaand aan het evenement ontvangt u de facturen voor het kalendergeld, verzekering en eventuele sportcommissarissen. Pas als deze facturen betaald zijn, het Bijzonder Reglement en het Veiligheidsplan is goedgekeurd is het evenement verzekerd en wordt het certificaat verstuurd.

3.2 Indien Veiligheidsplan

Voor de evenementen in de secties Rally, Autocross en Terreinsport dient de organisator het Veiligheidsplan uiterlijk 2 weken voorafgaand aan de wedstrijd te sturen naar Andre Slotboom, KNAF Veiligheidscoördinator, a.slotboom@knaf.nl.

3.3 Indien Bijzonder Reglement

Het Bijzonder Reglement van de wedstrijd dient u uiterlijk 3 weken voorafgaand aan de wedstrijd ter goedkeuring aan te bieden aan de KNAF Reglementencommissie (reglementen@knaf.nl).

3.4 Aanvragen Evenementregistratiebewijs

De evenementregistratiebewijzen voor wedstrijden in de secties Karting, Autocross en Terreinsport kunnen door de rijders online via Mijn KNAF aangevraagd worden, maximaal 2 per seizoen. De evenementregistratiebewijzen kunnen niet aangevraagd worden bij Nederlands Kampioenschap-pen.

3. PROCEDURE SCHADE OF ONGEVAL

3.1 WA verzekering

Wanneer de organisatie haar wedstrijd heeft verzekerd via de KNAF en te maken krijgt met een schade waarvoor de WA verzekering nodig is dient de organisator het WA Schadeformulier volledig in te vullen en te retourneren aan info@knaf.nl. Graag aangevuld met kopieën van rapportages en/of nota's. De schade wordt dan onmiddellijk gemeld bij onze tussenpersoon.

3.2 PO verzekering

Wanneer een deelnemer letsel oploopt tijdens een KNAF evenement, kan hij of zij aanspraak maken op de aanvullende Persoonlijk Ongevallenverzekering die is afgesloten bij de licentie. De deelnemer kan gebruik maken van deze verzekering wanneer de eigen ziektekostenverzekering deze kosten niet dekt. De organisator dient de deelnemer het Persoonlijke Ongevallenformulier te geven. Dit formulier moet door de deelnemer worden ingevuld en kan geretourneerd worden naar info@knaf.nl? Graag aangevuld met kopieën van de nota's en de afwijzing van de eigen ziektekostenverzekering. De schade van de deelnemer wordt dan onmiddellijk gemeld bij onze tussenpersoon.

4. INZET VAN SPORTCOMMISSARISSEN (STEWARDS)

4.1 Namen van de door de KNAF aangewezen Sportcommissarissen (en eventuele adjuncten) worden vermeld in het Bijzonder Reglement van het evenement.

4.2 Indien het evenement meer dagen in beslag neemt, zal de organisator in overleg met de betrokken Sportcommissaris(sen) zo nodig zorgen voor hotelaccommodatie. Dit is voor rekening van de organisator.

4.3 In overleg met de Voorzitter van de Sportcommissarissen stelt de organisator een agenda en schema van vergaderingen van de Sportcommissarissen op. (CSI 11.3.3).

4.4 De organisator van het evenement zorgt voor een degelijke en voldoende ruime en (waar mogelijk) afgesloten vergaderruimte, indien gewenst door de Voorzitter van de Sportcommissarissen voorzien van een directe telefoonverbinding, snelle internetverbinding, DVD/video/monitor/TV-apparatuur en printfaciliteiten. Dit alles afhankelijk van de door de organisator gebruikte accommodatie in combinatie met de aard en discipline van het evenement.

4.5 Desgewenst vervaardigt de organisator een verslag van de vergaderingen van de Sportcommissarissen.

4.6 De organisator van het evenement neemt de normale regels van gastvrijheid in acht (het verstrekken van consumptiebonnen, lunchpakketten, maaltijden etc.) jegens de Sportcommissarissen.

4.7 Indien er buitenlandse Sportcommissarissen aanwezig zullen zijn, dient dit ruim tevoren gemeld te worden aan de Voorzitter van de Sportcommissarissen via het Federatiebureau van de KNAF.

4.8 Bij het onverhoopt niet doorgaan van het evenement dient dit direct gemeld te worden aan de Voorzitter van de Sportcommissarissen alsmede aan het Federatiebureau van de KNAF.

4.9 De Sportcommissarissen stellen een schriftelijk rapport op over het evenement.

4.10 De organisator van het evenement zorgt voor het beschikbaar stellen van administratieve hulp door de wedstrijdsecretaris of secretaris van de Sportcommissarissen.

4.11 Sportcommissarissen hebben - mits tijdig van tevoren aangevraagd via het Federatiebureau van de KNAF - gratis toegang tot alle evenementen voorkomend op de nationale autosportkalender van de KNAF, ook als zij niet in functie zijn.

5. BESCHIEDEN VOOR DE SPORTCOMMISSARISSEN

5.1. INFORMATIE VOORAFGAAND AAN HET EVENEMENT

De organisator van het evenement zorgt tijdig voor het evenement voor het toezenden van:

- alle op het evenement betrekking hebbende stukken als Bijzondere Reglementen, tijdschema, communicaties, acceptatiebrief, deelnemerslijsten en relevante klassenreglementen etc.
- Informatie omtrent de locatie waar een toegangsbewijs tot het wedstrijdterrein zonder enige restrictie inclusief een parkeerkaart op of rond het wedstrijdterrein, kan worden opgehaald.

De beschikbare stukken dienen bij voorkeur via email verzonden te worden, uiterlijk 2 weken voor het evenement, anders zo spoedig mogelijk zolang ze beschikbaar zijn.

5.2. INFORMATIE VOORAF OF TIJDENS HET EVENEMENT

De organisator van het evenement zorgt voor inzage van:

- Alle benodigde vergunning(en).
- Verzekeringspolis.
- Organisatielicentie.
- Baanlicentie (indien van toepassing).
- Beschikbaar hebben bij aanvang van het evenement een lijst van licentie nummers van de opgestelde (hoofd)officials.
- Permit
- Beschikbaar hebben van Veiligheidsplan (inclusief de plaats(en) van ambulance, arts, brandweer en eventuele bergingsvoertuigen).

5.3. INFORMATIE TIJDENS HET EVENEMENT

De organisator van het evenement zorgt tijdens het evenement voor het verstrekken van:

- Alle wedstrijddocumenten die de deelnemer ontvangt zoals: routeboek, startopstelling, overzichtskaart, controlekaarten, serviceboeken, definitieve deelnemerslijst etc. (uiteraard voor zover van toepassing).
- Alle verslagen, bulletins en aanvullende reglementen.
- Alle tussenstanden/uitslagen.
- Alle overige relevante informatie (o.m. beslissingen genomen door de wedstrijdleiding die van invloed zijn op het wedstrijdverloop).
- Administratieve hulp, als hiervoor genoemd in artikel 1.10

5.4. INFORMATIE NA HET EVENEMENT

De organisator van het evenement zorgt na het evenement voor het verstrekken van:

- Kopie van de definitieve uitslag of indien niet mogelijk de voorlopige uitslag.
- Totaalklassementen en klassementen per groep, klasse, respectievelijk per manche of klassementsproef.
- Alle informatie betreffende het wedstrijdverloop en eventuele ongevallen om het door de Sportcommissarissen op te stellen wedstrijdrapportformulier volledig in te kunnen vullen.
- Informatie over de verschillende bedragen en het totaalbedrag van ontvangen gelden voor protesten, boetes etc. De organisator dient er zorg voor te dragen dat het totaalbedrag zo spoedig mogelijk wordt overgedragen c.q. wordt overgemaakt aan de KNAF.
- Administratieve hulp (het beschikbaar houden van het wedstrijdsecretariaat inclusief de benodigde apparatuur) zolang de Sportcommissarissen nog in functie aanwezig zijn.

6. RICHTLIJNEN VERGOEDING SPORTCOMMISSARISSEN

6.1 Kilometervergoeding in Nederland

De KNAF brengt voor ieder evenement aan de organisator een vast en gelijk bedrag in rekening voor de reiskosten van de Sportcommissarissen. Een *Organisator* zal derhalve géén kilometervergoeding aan SC uitkeren.

6.2 Kilometervergoeding buiten Nederland

In het buitenland zullen de gereden kilometers vanaf het woonadres naar het evenement of locatie in het buitenland en terug rechtstreeks bij de *Organisator* gedeclareerd dienen te worden.

Opmerking: Indien dit mogelijk is kan er gezamenlijk naar het evenement gereden worden.

6.3 Overnachting

Bij meerdaagse evenementen* waarbij de afstand tussen huisadres en evenement méér dan 100 kilometer is zal de organisator een hotelkamer per Sportcommissaris reserveren. Alleen in overleg en expliciet akkoord met de betreffende Sportcommissarissen kan een organisator besluiten meer dan één Sportcommissaris op één hotelkamer te laten overnachten. Declareren van gereden kilometers

o Indien betreffende overnachtinglocatie méér dan 25 kilometer van het evenement af ligt moeten de gereden kilometers bij de *Organisator* worden ingediend.

o Indien er geen hotelovernachting door de *Organisator* is geregeld en de Sportcommissaris naar huis zal rijden, kunnen alle gereden kilometers worden gedeclareerd, echter moet er melding gemaakt worden van deze afwijking bij de voorzitter van de commissie van Sportcommissarissen.

o Indien de Sportcommissaris er zelf voor kiest naar huis te rijden, mag er maximaal 100 km enkele reis gedeclareerd worden.

** Bij ééndaagse evenementen waarbij de SC voor 06.00 uur moet vertrekken van het huisadres wordt de regel van meerdaags evenement van toepassing.*

** Bij ééndaagse evenementen waarbij de administratieve en/of technische controles (deels) de dag voorafgaand aan de wedstrijddag worden gedaan, is de aanwezigheid van 1 SC voldoende. Hiervoor dient dan wel door de organisator een hotelkamer gereserveerd te worden.*

Opmerking: Consumpties in hotel zijn voor eigenrekening en kunnen niet gedeclareerd worden.

6.4 Maaltijdvergoeding

Een organisator kan uitsluitend in overleg met Sportcommissarissen besluiten tijdens het evenement geen maaltijden te verstrekken. De Sportcommissarissen zullen in dit geval per Sportcommissarissen een maaltijdvergoeding declareren bij de *Organisator* van maximaal 25 Euro.

7. MELDINGSFORMULIER

Indien de gedragsregels worden overtreden en er tijdens een wedstrijd fysiek of verbaal geweld plaatsvindt richting rijders, officials en/of organisatoren dan kan dit worden gemeld bij het Federatiebureau middels het meldingsformulier. Dit formulier kan ook gebruikt worden om een compliment te maken.

Het meldingsformulier voor complimenten of klachten is op de vragen bij het Federatiebureau. Het formulier dient binnen 1 week na de gebeurtenis ingediend te worden bij het KNAF Federatiebureau (info@knaf.nl). Daarna zal deze, afhankelijk van de ernst van de gebeurtenis, worden voorgelegd in de eerstvolgende KNAF Bestuursvergadering.

18. Veiligheidsmaatregelen bij Autosport evenementen

1. HET AUTOSPORT JAARBOEK

Om te zorgen dat alle zeven secties (Karting, Autorensport, Rally, Historische Rally, Rallycross, Autocross en Terreinsport), deelnemers, rijders, organisatoren, officials en andere betrokkenen, kennis kunnen nemen van de reglementen, geeft de KNAF deze jaarlijks uit. In het Autosport Jaarboek staan alle reglementen vermeld algemeen geldend voor de diverse takken van kart- en autosport. Daarnaast staan ook de algemeen geldende eisen beschreven, zoals bijvoorbeeld de reglementen met betrekking tot de medische voorzieningen op evenementen en de milieueisen. Ook wordt de internationale regelgeving wat betreft de veiligheid vertaald, en onverkort weergegeven. Alle specifieke Sectie Reglementen zijn digitaal beschikbaar op de KNAF website www.knaf.nl.

Wijzigingen gedurende het lopende wedstrijd jaar worden ook op deze website gepubliceerd en zijn onmiddellijk van kracht na publicatie datum.

2. DE VEILIGHEIDSFUNCTIONARIS

Sinds 1982 heeft de KNAF de beschikking over een veiligheidsfunctionaris. Het ministerie van VWS (destijds nog WVC) stelde toen het hebben van een veiligheidsfunctionaris als voorwaarde voor het verstrekken van vergunningen voor kart- en autosportevenementen.

De functionaris keurt jaarlijks de permanente circuits. Verder controleert hij de veiligheidsplannen en kan hij tijdens evenementen aanwezig zijn voor toezicht op uitvoering van de afgesproken veiligheidsvoorzieningen. Hij kan zijn taken delegeren aan een daarvoor aangewezen official.

Om zijn taak goed te kunnen uitoefenen moet hij door de betrokken partijen volledig in de gelegenheid gesteld worden om onbelemmerd zijn werkzaamheden te kunnen verrichten. De veiligheidsfunctionaris dient voor het uitvoeren van zijn taken tijdens evenementen die niet op een circuit plaatsvinden, te beschikken over een speciaal daarvoor bestemde veiligheidsauto.

Bij baankeuringen brengt de veiligheidsfunctionaris rapport uit van zijn bevindingen aan de baaneigenaar of de organisator en tracht in onderling overleg tot overeenstemming te komen over de eventueel noodzakelijke maatregelen.

Tijdens evenementen rapporteert de veiligheidsfunctionaris zo nodig rechtstreeks aan de sportcommissarissen of de wedstrijdleiding en vice versa.

Ook kan de Veiligheidsfunctionaris tijdens een evenement – zonder tussenkomst van derden – controle uitoefenen met betrekking tot alcohol- en/of drugsgebruik. Hiertoe heeft hij de beschikking over de benodigde apparatuur. Bij deze controle zal hij het wedstrijdverloop/tijdschema van het evenement zo veel als redelijkerwijs mogelijk in acht nemen, en indien nodig de uit deze controle voortvloeiende vertragingen doorgeven aan de wedstrijdleider en/of sportcommissarissen.

De veiligheidsfunctionaris werkt in opdracht van het KNAF Bestuur en is ook aan dit bestuur verantwoording verschuldigd. Hij zal, indien hij dit noodzakelijk acht, rechtstreeks rapport uitbrengen van zijn bevindingen aan het KNAF Bestuur.

3. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE RIJDERS

De KNAF kent diverse voorschriften met betrekking tot de rijders. Hier zijn te noemen :

- Om deel te mogen nemen aan kart- en autosportevenementen dient de rijder in het bezit te zijn van een licentie, die jaarlijks wordt verstrekt.
- Alle licentiehouders van de KNAF moeten hiervoor jaarlijks sportmedisch gekeurd worden. Deze keuring is voorgeschreven en moet door een onafhankelijke arts worden uitgevoerd volgens door de KNAF uitgegeven keuringsformulieren. Er wordt een verschil gemaakt tussen nationale rijders en rijders die ook internationaal uitkomen. Deze laatste groep moet zich aan een strengere keuring onderwerpen. Om het jaar is een ECG verplicht voor internationale rijders. Tot 45 jaar een rust-ECG, vanaf het bereiken van de 45-jarige leeftijd een inspannings-ECG. Alle keuringsformulieren worden beoordeeld door de Medische Commissie van de KNAF alvorens een licentie wordt verstrekt.
- Om in het bezit te kunnen komen van een licentie dient men voorts veelal eerst een theorie en/of praktijk examen af te leggen.
- Het College voor Autosport Rechtspraak kan beslissen om reeds verstrekte licenties ongeldig te verklaren. Reden hiervoor kan bijvoorbeeld zijn dat een rijder zich tijdens een evenement onverantwoord

heeft gedragen. Hieronder valt ook het gebruik van bijvoorbeeld alcohol en drugs.

- Wanneer de medische commissie van oordeel is dat de medische omstandigheden van de rijder op een negatieve manier zijn gewijzigd, kan de geldigheid van een licentie direct worden opgeschort..
- Tijdens wedstrijden moeten de rijders een voor de autosport goedgekeurde helm dragen.
- Het dragen van brandwerende en/of brandvertragende kleding is verplicht.
- De rijders moeten tijdens een evenement altijd direct de aanwijzingen van de officials opvolgen.
- Rijders die nog minderjarig zijn (moeten) worden vertegenwoordigd door de wettelijk vertegenwoordiger, die eventueel een ander meerderjarig persoon kan machtigen om de minderjarige te vertegenwoordigen.

4. DEELNEMENDE VOERTUIGEN

De KNAF kent diverse voorschriften met betrekking tot deelnemende voertuigen. Hier zijn te noemen :

Alvorens een voertuig deel mag nemen aan een evenement zal deze door, speciaal daarvoor benoemde technische officials, worden gekeurd, waarbij vooral zal worden gelet op de veiligheidsvoorschriften.

De voertuigen moeten minimaal aan de veiligheidseisen voldoen :

- De algemene technische staat moet goed zijn;
- De wagen moet zijn voorzien van een hoofdstroomschakelaar;
- De accu moet zijn afgeschermd;
- Er moeten, voor de autosport goedgekeurde veiligheidsriemen aanwezig zijn;
- De bestuurdersstoel en eventueel de stoel van de navigator moeten op de voorgeschreven wijze bevestigd zijn;
- Er moet een rolkooi zijn aangebracht. Deze rolkooi moet worden gemaakt volgens de voorschriften. Afwijkende rolkooien, gemaakt door “fabrikanten” welke erkend moeten zijn door de KNAF, kunnen indien goedgekeurd eventueel worden voorzien van een KNAF certificaat;
- In de wagen moet tijdens het evenement een werkende brandblusser (zonder blokkering) aanwezig zijn;
- De voorruit moet bestaan uit kunststof of gelaagd glas.

5. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE CIRCUITS

De KNAF kent diverse voorschriften met betrekking tot circuits :

Alle permanente circuits in Nederland worden jaarlijks gekeurd door de veiligheidsfunctionaris en na goedkeuring van een KNAF baanlicentie voorzien met hierin de geldigheidsduur van deze licentie.

Ten aanzien van niet permanente banen, zoals off-road banen en straten-circuits worden voorafgaand aan de wedstrijd tijdig aan het federatiebureau toegezonden alle voor beoordeling hiervan c.q. toetsing hiervan aan de geldende reglementen noodzakelijke informatie, e.e.a. naar genoegen van het federatiebureau.

Voor rally-evenementen gelden de voorwaarden zoals opgenomen in het op het standaard-veiligheidsplan van de sectie rally's gebaseerde veiligheidsplan. Daarbij dient te allen tijde de hierin opgenomen werkwijze te worden gevolgd betreffende de totstandkoming en controle van de rally-proeven.

De organisator is zelf verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van de niet permanente banen. Deze banen kunnen voor aanvang van de wedstrijd (bij wijze van steekproef) worden gekeurd door de veiligheidsfunctionaris of een daartoe aangewezen official.

Wat betreft de veiligheid moet een circuit aan een aantal eisen voldoen zoals o.a.:

- Minimale breedte van de baan;
- Veilige opstelling van de wedstrijdleiding en andere officials;
- Voldoende posten langs de baan, bemand met deskundige officials. De officials op de verschillende posten staan met elkaar (al of niet visueel) in contact. Deze officials kunnen, door middel van het geven van vlag-signalen, de rijders attent maken op gevaarlijke situaties, tot en met het uit de wedstrijd halen van een rijder, of zelfs het stilleggen van de hele wedstrijd;
- Er moeten daar waar nodig publieksvrije zones ingesteld worden;
- Duidelijk moet zijn aangeven waar het publiek zich wel en niet mag begeven. Er wordt streng op gelet dat het publiek zich alleen in veilige

gebieden zal begeven;

- Er moet een degelijke afscheiding aangebracht zijn tussen het publiek en de baan zodat de kans dat een auto het publiek of een official raakt tot een minimum wordt beperkt;
- Er moeten voldoende brandblusmiddelen aanwezig zijn;
- Obstakels langs de baan, die schade aan deelnemende voertuigen kunnen veroorzaken, moeten worden verwijderd of afgeschermd;
- Bij de Rally's en de Short-Rally's controleert de veiligheidsfunctionaris, met gebruik van de speciaal daarvoor uitgeruste veiligheidsauto, de uitvoering van een vooraf vastgesteld veiligheidsplan. Elke proef wordt gekeurd. Hierbij wordt specifiek gelet op de veiligheid van het publiek.

6. OFFICIALS

De kwaliteit van officials wordt gewaarborgd door de opleiding zoals door de KNAF is voorgeschreven. Bij de meeste takken van autosport is het volgen van een speciale cursus en/of het afleggen van een examen verplicht. Na goedkeuring zal de KNAF een official licentie verstrekken. Afhankelijk van de verantwoordelijkheden die een official heeft tijdens een evenement, worden licenties verstrekt van verschillende "niveaus". Voor verlenging van de licentie kan het vereist zijn periodiek een cursus te volgen en/of examen te doen. De minimale leeftijd voor het verkrijgen van een official licentie is 18 jaar (met uitzondering van bepaalde secties en functies).

7. MEDISCHE VOORZIENINGEN

Onder verantwoording van een, door de KNAF benoemde, medische commissie, worden de medische voorschriften uitgevaardigd. In het Autosport Jaarboek is het medisch reglement opgenomen, waaraan alle evenementen in alle takken van autosport moeten voldoen.

De belangrijkste voorschriften zijn:

- Bij alle evenementen moet een ambulance aanwezig zijn en deskundig eerste hulp personeel en/of een arts;
- Bij alle evenementen moeten minimaal een aantal, in het reglement nader omschreven, hulpmiddelen aanwezig zijn, ten behoeve van het medische team;
- Er moet een directe verbinding zijn tussen de aanwezige ambulance en het ziekenhuis. Daarnaast moeten alle rijders, zoals al eerder vermeld, ieder jaar, medisch worden gekeurd.

8. REGLEMENT ALCOHOL EN ALCOHOLCONTROLE

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

1. Het gebruik van alcohol in autosport is niet toegestaan. De KNAF hanteert daarom een "zero tolerance beleid".
2. In verband met mogelijke afwijkingen bij lage meetwaarden geldt voor alle rijders een maximum bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,10 g/l. Deze waarde komt overeen met een alcoholgehalte in de ademlucht (AAG) van maximaal 0,043 mg/l (43 µg/l).
3. De organisator en/of KNAF Veiligheidsfunctionaris kan tijdens het gehele evenement controleren op alcoholgebruik met behulp van door de KNAF beschikbaar gestelde apparatuur.
4. Indien deze alcoholcontrole op initiatief van de organisator plaatsvindt, moet deze worden uitgevoerd door een Judge of Fact "Alcoholcontrole", die daartoe door hem is aangesteld. Deze aanstelling moet dan zijn gepubliceerd in het Bijzonder Reglement of in een Bulletin.
5. De test moet worden uitgevoerd conform de voorschriften van de fabrikant van de apparatuur en de Judge of Fact "Alcoholcontrole" alsook de KNAF Veiligheidsfunctionaris moet daartoe een instructie hebben gehad.
6. De apparatuur moet conform de voorschriften van de fabrikant onderhouden worden.
7. De apparatuur wordt steeds gebruikt voor de eerste indicatieve meting. Indien daarbij maximum waarde of hoger wordt gemeten, wordt de meting in het bijzijn van de wedstrijdleader of één van zijn assistenten herhaald. Deze tweede meting geldt als contra-expertise en is beslissend ten aanzien van de beoordeling.
8. Als uit de expertise blijkt, dat de toegestane maximum waarde is overschreden, volgt direct niet toelaten tot de start. Dit startverbod wordt uitgesproken door de sportcommissarissen (CSI, art. 11.9.2.i).

9. TENSLOTTE

Met betrekking tot internationale evenementen, welke vermeld staan op de internationale autosportkalender, gelden de veiligheidseisen zoals jaarlijks vermeld in de Annexe J en de Code Sportif International (CSI), uitgegeven door de overkoepelende internationale autosportorganisatie, de FIA.

Dit overzicht van de nationale veiligheidsmaatregelen van de KNAF heeft slechts een globaal karakter waarbij de belangrijkste zaken worden genoemd. In de verschillende takken van autosport zijn uitzonderingen en/of bijzondere toevoegingen mogelijk waardoor dit overzicht niet mag worden beschouwd als reglement en/of voorschrift, met uitzondering van het onderdeel 8. bepaalde ten aanzien van alcohol en alcoholcontrole.

19. Reglement Medische voorzieningen Nationale Autosport evenementen

Algemeen

De medische commissie van de KNAF vaardigt voorschriften uit, gebaseerd op appendix H van de internationale sportcode van de FIA, rekening houdend met de Nederlandse wet- en regelgeving. Samengevat houden die in dat bij alle nationale autosportevenementen medische hulpverleners aanwezig dienen te zijn met een uitrusting, die is aangepast aan het karakter van het betreffende evenement. Het niveau van de medische voorziening wordt bepaald door het soort evenement.

Met betrekking tot internationale evenementen, welke vermeld staan op de internationale autosportkalender, gelden de veiligheidseisen zoals jaarlijks vermeld in de Appendix H, Annex J en de Code Sportif Internationaal (CSI), uitgegeven door de overkoepelende internationale autosportorganisatie, de FIA.

De vereiste samenstelling van het medisch team en de benodigde materialen voor nationale evenementen zijn nader omschreven in onderstaande paragrafen en tabel. De wedstrijdleider is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van deze voorzieningen en voor de juiste kundigheid van de medewerkers van de medische dienst. Bij twijfel dient controle vooraf te geschieden van KNAF licenties en, indien van toepassing, de BIG-registraties. Ook kan de medische commissie van de KNAF geraadpleegd worden bij vragen of voor aanvullende informatie.

Bij elk autosportevenement is een calamiteitenplan opgesteld. Naast een protocol voor de inzet van de medische dienst zijn daarin ook vermeld de verantwoordelijk arts, de namen en telefoonnummers van de ontvangende ziekenhuizen en de Meldkamer Ambulance (MKA) van de regio waar het evenement plaats vindt. Deze instanties zijn tevoren op de hoogte gebracht en er zijn *schriftelijke* afspraken over de inzet van de reguliere ambulancedienst en de locaties waar overname van gewonden plaats zal vinden.

Het medisch personeel draagt duidelijk herkenbare uniformen met hun functiebeschrijving. Alle medische voorzieningen zijn aanwezig vanaf het begin van de training tot na het einde van het evenement. Indien deze niet inzetbaar zijn door bijvoorbeeld een ongeval, wordt het evenement onderbroken tot deze weer beschikbaar zijn.

1. Ambulance

Bij alle autosportevenementen moet een ambulance aanwezig zijn met een uitrusting zoals beschreven in artikel 1.1. Een vervoersvergunning is niet noodzakelijk, mits afspraken zijn gemaakt met de betreffende MKA betreffende de overname van gewonden. In buitengewone gevallen mag ook een ambulance *zonder* vervoersvergunning een gewonde naar het ziekenhuis brengen, maar alleen in opdracht van een arts en in overleg met de MKA.

1.1. Ambulance uitrusting

Ambulances dienen compleet en in hygiënische staat ingericht te zijn conform het vigerend Landelijk Protocol Ambulancezorg (LPA). (<https://www.ambulancezorg.nl/themas/kwaliteit-van-zorg/protocollen-en-richtlijnen/landelijk-protocol-ambulancezorg>)

1.2. Ambulance bezetting.

Deze bestaat minimaal uit twee personen: een chauffeur met ervaring in het rijden met spoed en een ambulanceverpleegkundige met actuele bekwaamheid in de traumatologie. (Actuele bekwaamheid blijkend uit inschrijving in het BIG-register (Beroepen in de Individuele Gezondheidszorg) en in bezit van actuele assessment voorbehouden handelingen, afgegeven door eigen MMA)

Het niveau van bekwaamheid van de bemanning is **afhankelijk van de tak van autosport** (zie onder). Zij moeten daarom een diploma hebben dat kan variëren van een “Eerste Hulp bij Ongevallen” of het “Hulpverleners bij Ongevallen en Calamiteiten”, inclusief de vaardigheid BLS met AED, van Nederlandse Rode Kruis tot het diploma ambulanceverpleegkundige inclusief een geldige bekwaamheidsverklaring.

Indien volgens het KNAF-reglement geen ambulanceverpleegkundige vereist is, dient de aanwezige verpleegkundige aan een aantal voorwaarden te voldoen; zo dient hij/zij ingeschreven te zijn in het BIG-register. Adequaat geschoold te zijn (bv. de cursus “Autosport Medicine” gevolgd hebben, zoals aangeboden door de KNAF). En bij voorkeur betrokken te zijn bij de opvang en behandeling van (multi-)traumaslachtoffers in zijn/haar dagelijkse praktijkvoering.

Wanneer men in het bezit is van een ander bewijs van bekwaamheid moet dit door de medische commissie van de KNAF worden beoordeeld. Bij voorkeur is de bemanning in het bezit van de “official licentie” van de KNAF met daarop hun door de medische commissie geaccrediteerde kwalificatie.

1.3. Ambulance opstelling.

Deze is zodanig dat de bemanning overzicht heeft over het parcours en in visueel of direct radiocontact staat met de wedstrijdleider of proevenchef. Hij moet op verzoek van de wedstrijdleider of proevenchef direct en onbelemmerd het parcours op kunnen rijden. Ook moet de opstelling dermate veilig zijn dat de ambulance niet geraakt kan worden door een deelnemer. De wedstrijdleiding draagt er zorg voor dat de ambulancebemanning ongehinderd de benodigde werkzaamheden kan uitvoeren.

2. Arts.

2.1. Aanwezigheid Arts

Bij alle autosportevenementen dient een arts aanwezig te zijn, met uitzondering van enkele evenementen die vermeld zijn in de hierna onder 9. opgenomen tabel.

2.2. Bekwaamheden Arts

De arts bij autosportevenementen moet ingeschreven zijn in het BIG-register en aantoonbaar bekwaam zijn op het gebied van traumaopvang, het behandelen van bedreigde vitale functies en de uitvoering van resuscitaties. Hiervoor zijn de diploma's Advanced Trauma LifeSupport (ATLS) , Advanced Life Support (ALS) en RTTLS (Race Track Trauma Life Support) gewenst.

Wanneer een arts over een andere -maar soortgelijke kwalificatie- beschikt beoordeelt de medische commissie van de KNAF deze bekwaamheid. Bij voorkeur is de arts in het bezit van de “official licentie” van de KNAF met daarop de door medische commissie geaccrediteerde kwalificatie.

2.3. Uitrusting voor de aanwezige arts.

De arts bij autosportevenementen moet kunnen beschikken over de uitrusting zoals beschreven in artikel 1.1.

3. Communicatie.

Er is een directe communicatie (bij voorkeur per portofoon of mobilofoon) tussen **alle** medewerkers van de medische dienst, de wedstrijdleiding, officials bij het betreffende baandeel en de MKA. Medische informatie mag alleen worden uitgewisseld tussen hulpverleners en bij voorkeur per via C2000 systeem:

4. Bijzonderheden betreffende Autorensport.

Er is minimaal één ambulance aanwezig. Er is minimaal één arts aanwezig zoals omschreven in artikel 2. Indien de arts (nog) niet voldoet aan de in artikel 2.2. vereiste bekwaamheden, er in ieder geval een gediplomeerd ambulanceverpleegkundige aanwezig moeten zijn. Aan de arts wordt een herkenbaar voertuig ter beschikking gesteld met voldoende vermogen om een ongeval met spoed te kunnen bereiken.

5. Bijzonderheden betreffende

Dragracing, Rallycross en Autocross.

Er is minimaal één ambulance aanwezig met een gediplomeerd verpleegkundige Ambulanceverpleegkundige dan wel een ander bewijs van bekwaamheid, erkend door de medische commissie van de KNAF.

6. Bijzonderheden betreffende Rallysport.

6.1. Ambulance en bezetting.

Vanwege de afstanden en het mogelijk gelijktijdig rijden op meer proeven, zal in eerste instantie de bemanning van de ambulance de opvang van de vitale functies zonder arts moeten kunnen uitvoeren. Om te voldoen aan het “besluit functionele zelfstandigheid” dienen dan de chauffeur het actuele diploma Ambulancechauffeur en de verpleegkundige het actuele diploma Ambulanceverpleegkundige te bezitten.

Naast de bovenstaande voorschriften waaraan per proef moet worden voldaan, geldt dat de ambulance in de directe omgeving van de start van een proef moet zijn opgesteld. Indien de lengte van de proef meer dan 15 kilometer bedraagt staat een tweede ambulance met een identieke bemanning opgesteld op ongeveer de helft van de klassementsproef.

Wanneer er meer dan 500 meter overhard in de proef aanwezig is, is de ambulance voorzien van vierwiel aandrijving.

Indien er onverhard in de proef zit, moet de ambulance een duidelijke routebeschrijving hebben, zodat de ambulance ook snel het proefgedeelte ná het onverhard kan bereiken zonder door het onverharde deel te hoeven rijden.

6.2. Arts.

Er moet een arts, bij voorkeur zoals beschreven in artikel 2., aanwezig zijn in de nabijheid van de te verrijden klassementsproeven. Deze arts moet zo snel mogelijk op de plaats van het ongeval aanwezig kunnen zijn. Hiervoor moet hij beschikken over een opvallend voertuig, voorzien van optische- en geluidsignalen, waarbij het gewenst is dat dit voertuig gereden wordt door een Ambulancechauffeur.

7. Bijzonderheden betreffende Terreinsport.

7.1. Trial.

Er zijn geen medische voorzieningen vereist, anders dan een duidelijk herkenbare EHBO-post in de directe omgeving van de proeven, bezet met minimaal twee mensen in het bezit van het EHBO-diploma met BLS en AED.

7.2. Challenge.

Er zijn geen medische voorzieningen vereist, anders dan een duidelijk herkenbare EHBO-post in de directe omgeving van de proeven, bezet met minimaal twee mensen in het bezit van het EHBO-diploma met BLS en AED.

7.3. Long distance.

7.3.1. Ambulance en bezetting.

Vanwege de afstanden zal in eerste instantie de bemanning van de ambulance de opvang van de vitale functies zonder arts moeten kunnen uitvoeren. Om te voldoen aan het “besluit functionele zelfstandigheid” dienen dan de chauffeur het actuele diploma Ambulancechauffeur en de verpleegkundige het actuele diploma Ambulanceverpleegkundige te bezitten.

Naast de bovenstaande voorschriften geldt dat de ambulance in de directe omgeving van de start moet zijn opgesteld.

Wanneer er meer dan 500 meter onverhard in de proef aanwezig is, moet de ambulance voorzien zijn van vierwiel aandrijving.

Indien er onverhard in de proef zit, moet de ambulance een duidelijke routebeschrijving hebben, zodat de ambulance ook snel het proefgedeelte ná het onverhard kan bereiken zonder door het onverharde deel te hoeven rijden.

7.3.2. Arts.

Er moet een arts, bij voorkeur zoals beschreven in artikel 2., aanwezig zijn. Deze arts moet zo snel mogelijk op de plaats van het ongeval aanwezig zijn. Hiervoor moet hij beschikken over een opvallend voertuig, voorzien van optische- en geluidsignalen, waarbij het gewenst is dat dit voertuig gereden wordt door een Ambulancechauffeur.

Aan de arts wordt een terreinvoertuig ter beschikking gesteld waarbij de bezetting van deze ambulance ter beoordeling is van deze arts. Deze auto dient uitgerust te zijn met een tas met als inhoud zoals omschreven in art 1.1.

8. Bijzonderheden betreffende Karting.

De aanwezigheid van een ambulance is niet verplicht wanneer op een permanent kartcircuit in de directe omgeving hiervan een behandelruimte is met materiaal zoals beschreven voor een ambulance in artikel 1.1.. Er is minimaal een verpleegkundige aanwezig in bezit van het actuele diploma Ambulanceverpleegkundige dan wel een ander bewijs van bekwaamheid, erkend door de medische commissie van de KNAF

Minimale medische voorzieningen bij KNAF autosportevenementen										
		Auto	DRAG	Rally	Rally	Auto	OVAL	Terreinsport		
Materiaal	Karting	rensport	racing		racing	cross	racing	trial	challenge	longdist
Calamiteitenplan	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Medical car	-	+	-	+	-	-	-	-	-	+
Ambulance	- ⁴	+	+	+	+	+	+	-	-	+
Arts ¹	-	+	-	+	-	-	-	-	-	+
Verpleegkundige	-	+ ²	+ ²	-	+ ²	+ ²	+ ²	-	-	-
Amb. verpleegkundige	+	+ ³	+ ³	+	+ ³	+ ³	+ ³	-	-	+
EHBO (BLS/AED)	-	-	-	-	-	-	-	2x	2x	-

Dit reglement prevaleert te allen tijde ten opzichte van andere reglementen betreffende medische voorzieningen, al dan niet per sectie of per wedstrijd vastgesteld. Afwijkingen op dit reglement zijn alleen mogelijk na schriftelijke goedkeuring van het KNAF bestuur en/of de KNAF veiligheidsfunctionaris en/of KNAF medische commissie.

20. Reglement Erkenning Nederlands Kampioenschap

Onderstaande richtlijnen zijn in 1995 door het Federatiebestuur van de KNAF vastgesteld. Doelstelling van deze regelgeving is het waarborgen van de status Nederlands Kampioen.

De noodzaak tot het vaststellen van deze richtlijnen werd ingegeven door het feit dat in sommige secties er een dusdanig uitgebreide splitsing in deelnemers werd aangebracht, dat het bezit van een auto en het meedoen aan alle voor het Nederlands Kampioenschap meetellende wedstrijden al min of meer garant stond voor het binnenhalen van de titel of dan toch zeker een plaats bij de eerste drie.

De bevoegdheid tot het toekennen van de status Nederlands Kampioenschap berust bij het KNAF bestuur.

De richtlijnen die hierbij worden gehanteerd zijn:

1. Het kampioenschap dient uit minimaal vier (4) wedstrijden te bestaan;
2. Bij iedere wedstrijd, meetellend voor het kampioenschap, dienen minimaal zeven (7) deelnemers van start te gaan in de betreffende klasse.
3. De bepalingen in artikel 2.4.4 van de FIA Code Sportif International blijven van kracht.

Het KNAF bestuur heeft de bevoegdheid om af te wijken van bovenstaande richtlijnen.

De Secties kunnen jaarlijks een Prijsuitreiking organiseren waarbij alle kampioenen, een trofee zullen ontvangen. Een ieder die in aanmerking komt voor huldiging wordt tijdig door de betreffende Sectie uitgenodigd. Bij afwezigheid op de Prijsuitreiking vervalt, gevallen van force majeure uitgezonderd, zulks ter beoordeling van het KNAF Bestuur, het recht op enige prijs.

21. KNAF Gedragsregels

Gedragsregels voor sporters

De sporter:

IS OPEN: Wanneer je iets wordt gevraagd, iets te doen wat tegen je eigen gevoel, je normen en waarden ingaat, meld dit, bijvoorbeeld bij het bestuur. Voor vragen en meldingen kun je ook terecht bij het vertrouwenspunt sport. Ook wanneer je wordt benaderd om vals te spelen, meld dit.

TOONT RESPECT: Voor de tegenstander(s), je teamgenoten, de scheidsrechter, je trainers, de toeschouwers en ieder ander. Let op je taalgebruik en hoe je je aan anderen presenteert. Geef iedereen het gevoel dat hij of zij zich vrij kan bewegen.

RESPECTEERT AFSPRAKEN: Kom op tijd, meld je (tijdig) af, luister naar instructies en houd je aan de regels.

GAAT NETJES OM MET DE OMGEVING: Maak niets stuk, respecteer ieders eigendommen, laat de wedstrijd omgeving netjes achter. Ruim de materialen op. Gooi afval in de afvalbakken.

BLIJFT VAN ANDEREN AF: Raak buiten de normale sportbeoefening, niemand tegen zijn of haar wil aan.

HOUDT ZICH AAN DE REGELS: lees de reglementen, de huisregels, deze gedragscode en alle andere afspraken, en houd je daar ook aan.

TAST NIEMAND IN ZIJN WAARDE AAN: Pest niet. Onthoud je van discriminerende, kleinerende of intimiderende opmerkingen en gedragingen. Sluit niemand buiten en wees tolerant.

DISCRIMINEERT NIET: Maak geen onderscheid naar godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, seksuele gerichtheid, culturele achtergrond, leeftijd of andere kenmerken.

IS EERLIJK en SPORTIEF: Speel niet vals, gebruik geen verbaal of fysiek geweld, gebruik geen doping. Doe niet mee aan het fixen van een wedstrijd, competitie of record.

MELDT OVERTREDINGEN VAN DEZE GEDRAGSCODE: Meld overtredingen van deze code bij het bestuur en/of de vertrouwenscontactpersoon van de sportvereniging. Voor vragen en meldingen kun je ook terecht bij het vertrouwenspunt sport.

NB: Zijn bepaalde feiten vertrouwelijk met je gedeeld schend dan dit vertrouwen niet. Wanneer echter de belangen van een lid ernstig in het geding zijn, raadpleeg dan een derde, bel bijvoorbeeld met het vertrouwenspunt sport.

Gedragsregels voor begeleiders

Deze gedragsregels zijn anders dan omgangsregels afdwingbaar. Als een of meerdere gedragsregels overtreden wordt dan kan een tuchtprocedure met tuchtrechtelijke sancties volgen vanuit de sportbond.

1. De begeleider moet zorgen voor een omgeving en een sfeer waarbinnen de sporter zich veilig voelt.

2. De begeleider onthoudt zich ervan de sporter te bejegenen op een wijze die de sporter in zijn waardigheid aantast, én verder in het privé-leven van de sporter door te dringen dan nodig is voor het gezamenlijk gestelde doel.

3. De begeleider onthoudt zich van elke vorm van (machts)misbruik of seksuele intimidatie tegenover de sporter.

4. Seksuele handelingen en seksuele relaties tussen de begeleider en de jeugdige sporter tot zestien jaar zijn onder geen beding geoorloofd en worden beschouwd als seksueel misbruik.

5. De begeleider mag de sporter niet op een zodanige wijze aanraken dat de sporter en/of de begeleider deze aanraking naar redelijke verwachting als seksueel of erotisch van aard zal ervaren, zoals doorgaans het geval zal zijn bij het doelbewust (doen) aanraken van geslachtsdelen, billen en borsten.

6. De begeleider onthoudt zich van seksueel getinte verbale intimiteiten.

7. De begeleider zal tijdens training(stages), wedstrijden en reizen gereserveerd en met respect omgaan met de sporter en met de ruimte waarin de sporter zich bevindt, zoals de kleedkamer of de hotelkamer.

8. De begeleider heeft de plicht de sporter te beschermen tegen schade en (machts)misbruik als gevolg van seksuele intimidatie. Daar waar bekend of geregeld is wie de belangen van de (jeugdige) sporter behartigt, is de begeleider verplicht met deze personen of instanties samen te werken, opdat zij hun werk goed kunnen uitoefenen.

9. De begeleider zal de sporter geen (im)materiële vergoedingen geven met de kennelijke bedoeling tegenprestaties te vragen. Ook de begeleider aanvaardt geen financiële beloning of geschenken van de sporter die in onevenredige verhouding tot de gebruikelijke dan wel afgesproken honorering staan.

10. De begeleider zal er actief op toezien dat deze regels worden nageleefd door iedereen die bij de sporter is betrokken. Indien hij gedrag signaleert dat niet in overeenstemming is met deze regels zal hij de betreffende persoon daarop aanspreken.

11. In die gevallen waarin de gedragsregels niet (direct) voorzien, ligt het binnen de verantwoordelijkheid van de begeleider in de geest hiervan te handelen.