

# BIJZONDER REGLEMENT 20<sup>e</sup> WINTER TRIAL

Van zondag 26 tot en met vrijdag 31 Januari 2020

Gecontroleerd door BSHR op: 02-09-2019  
Goedgekeurd door KNAF op: 04-09-2019

Nummer: 2019-09/03  
Permit nummer: 0452.19.287

## ALGEMENE BEPALINGEN

### 1 PROGRAMMA

Maandag 7 Mei 2019	Inschrijving open
Maandag 1 September 2019	Publicatie voorlopig bijzonder reglement
Maandag 31 December 2019	Inschrijving gesloten en publicatie definitief bijzonder reglement
Zaterdag 11 Januari 2020	10:00-15:00 uur, Documenten controle rijders en auto's van de Nederlandse en Belgische deelnemers (zie artikel 13.1 en 13.2)
Maandag 15 Januari 2020	Verzenden inschrijfbevestiging en Roadbook
Zaterdag 25 Januari 2020	10:00-16:00 uur, Documenten controle rijders en auto's van de NIET Nederlandse/Belgische deelnemers (zie artikel 13.1 en 13.2) 18:00 uur publicatie startlijst
Zondag 26 Januari 2020	09:00-18:00 uur: leg 1:
Maandag 27 Januari 2020	08:30-17:45 uur: leg 2: 19:00-22:45 uur: leg 3: alleen Trial categorie
Dinsdag 28 Januari 2020	08:30-17:30 uur: leg 4:
Woensdag 29 Januari 2020	08:00-18:15 uur: leg 5:
Donderdag 30 Januari 2020	08:00-18:45 uur: leg 6: 20:00-00:00 uur: leg 7:
Vrijdag 31 Januari 2020	08:15-13:00 uur: leg 8: 18:00 uur: publicatie van de voorlopige uitslag 19:30 uur: diner en prijs uitreiking

Knac Nationale Autosport Federatie

### 2 ORGANISATIE

#### 2.1 Definitie

Classique BV is de organisator van de 20<sup>e</sup> WINTER TRIAL.  
Het adres van het Rally Office tot 1 februari is:

Classique BV                      Tel: +31 (0) 578 575 100  
Postbus 94                          Email : info@thetrial.nl  
8170 AB Vaassen

De locaties van het Wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement worden in het routeboek en het Rally Magazine gepubliceerd. Het evenement wordt verreden in overeenstemming met:

- de FIA Code Sportif International; (CSI)
- het KNAF Reglementen Boek (KRB);
- het KNAF Standaard Reglement Historische Regularity Rally's;
- dit Bijzonder Reglement (hierna te noemen: Reglement);
- de Wegenverkeerswetgeving van de betreffende landen.

#### 2.2 Organisatiecomité

Voorzitter: Bart Rietbergen;

Leden: Mark Appleton, Jan Harmsen, Menno Brauckman, Guus Rietbergen en Timo Rietbergen.

### 2.3 Officials tijdens het evenement

Wedstrijdleader:	Bart Rietbergen (NED)
Ass. Wedstrijdleader/Hoofd Marshal:	Timo Rietbergen (NED)
Secretaris:	Jan Harmsen (NED)
Hoofd Conformiteitscontrole:	Ruud Stam (NED)
Routemanager:	Mark Appleton (GBR)
Hoofd Results office:	Guus Rietbergen (NED)
Coordinator Hospitality:	Menno Brauckman (NED)

## 3 ALGEMENE BEPALINGEN

### 3.1 Wijziging van het Reglement / Bulletin

Een goedgekeurd reglement kan op elk moment gewijzigd/aangevuld worden. Elke wijziging of toevoeging van/aan het Reglement zal gepubliceerd worden door middel van een "Bulletin" en zal deel uit maken van het Reglement. Bulletins zullen aan de equipes uitgereikt worden, die de ontvangst dienen te bevestigen, tenzij dit onmogelijk is gedurende het verrijden van de Trial.

### 3.2 Route bulletin

Elke wijziging of toevoeging van/aan het routeboek, routeopdrachten, tijdschema, enz. zal gepubliceerd worden door middel van een "Route bulletin", dat aan de equipes uitgereikt zal worden, die ontvangst dienen te bevestigen.

### 3.3 Toepassing en interpretatie van het reglement

De wedstrijdleader is verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het reglement. In geval van verschil van interpretatie is de Nederlandse tekst bindend.

## 4 KAMPIOENSCHAP

De 20<sup>e</sup> Winter Trial telt mee voor volgende kampioenschappen, categorie Sport en Tour:

- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Bestuurders
- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Navigatoren.

## 5 BESCHRIJVING

De WINTER TRIAL is een zogenoemde "Long distance" trial door, Tsjechië, Duitsland (no competition), en Oostenrijk. De totaal af te leggen afstand is ongeveer 2.300 km.

Bij het vaststellen van de route over de openbare weg is rekening gehouden met de ter plaatse geldende maximum snelheid en mogelijke verkeer hinderende situaties.

De Trial bevat regelmatigheid secties en speciale tests [hierna gezamenlijk te noemen: Regularity(s)].

De gemiddelde snelheid tijdens het verrijden van Regularity's zal de 50 km niet te boven gaan.

De start van de Winter Trial is in Praag en de finish is in Sankt Wolfgang (A). De exacte start- en finish locatie wordt in een Bulletin bekend gemaakt.

## 6 TOE TE LATEN AUTO'S

### 6.1 Toe te laten auto's

6.1.1 Alle auto's dienen op het moment van de start en gedurende de trial te voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden in het land van registratie en dienen in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft. Toegelaten worden auto's waarvan de eerste registratie vóór 01-01-1986 heeft plaatsgevonden:

- Tweewiel aangedreven standaard auto's;
- Vierwiel aangedreven standaard auto's, uitgezonderd SUV auto's (zie artikel 6.5 en 16.1).

6.1.2 De motorgeluiden van de auto dienen adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 4500 tpm (3000 tpm voor auto's gebouwd vóór 1939) dienen 98 DB(A) of minder te produceren.

6.1.3 De ingeschreven auto behoeft niet over een FIA Historic Regularity "Car Pass" (HRCP) of een FIVA identiteitskaart te beschikken.

## 6.2 Modificaties

- 6.2.1 De auto moet voorzien zijn van winterbanden. De banden moeten gehomologeerd (DOT of E keurmerk) zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU en dienen te allen tijde te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Spijkerbanden zijn niet toegestaan.
- 6.2.2 De auto mag voorzien zijn van een veiligheidskooi of beugel en de voorstoelen mogen vervangen worden door zogenoemde "competitie" stoelen. De achter-zitting mag verwijderd worden.
- 6.2.3 Aan de voorzijde van de auto zijn maximaal 6 lampen toegestaan. Xenon, Led-verlichting of blauw gekleurde lampjes, of welke imitatie dan ook, is niet toegestaan.

## 6.3 Uitrusting

- 6.3.1 Naast de wettelijk voorgeschreven uitrusting, in de landen genoemd in artikel 5, dienen alle auto's uitgerust te zijn met; een schop, sneeuwkettingen, grondzeil, brandblusser (min. inhoud 2 kg) en sleepkabel.
- 6.3.2 Het gebruik van welk elektronisch communicatie middel dan ook is niet toegestaan tijdens het verrijden van de etappes. Het gebruik van een mobiele telefoon is slechts toegestaan in noodgevallen.
- 6.3.3 De organisator voorziet elke auto van een Rally Safe track & trace systeem (en een logger als back-up) die gebruikt wordt voor de tijdregistratie en de controle van de toegestane snelheid. Een vrije 12 volt aansluiting dient in de auto te zitten.

## 6.4 Afstandsmeters

- 6.4.1. Elk type afstandsmeter, zonder de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen, met in totaal twee telwerken zijn toegestaan.  
*Bijvoorbeeld: twee afstandsmeters met één telwerk of één afstandsmeter met twee telwerken.* Geen enkel mechanisch of elektronisch hulpmiddel (*bijvoorbeeld: een zo genoemd foefeldoosje, GPS, mobiele telefoon, enz.*) om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen mag in de auto aanwezig zijn.
- 6.4.2 Eén kompas en twee elektronische klokjes of stopwatches of een combinatie ervan (max. 4 displays) is toegestaan.
- 6.4.3 De wedstrijdleider heeft het recht om de auto te (laten) doorzoeken.

## 6.5 Periode / Klasse

Auto's in de categorie **TRIAL**, en **Challenge** worden ingedeeld in één van de volgende cilinderinhoud klassen:

Periode 1: geproduceerd t/m 31-12-1961

Klasse 1: tot en met 1300 cc.

Klasse 2: 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 3: boven 2000 cc.

Periode 2: geproduceerd van 01-01-1962 t/m 31-12-1965

Klasse 4: tot en met 1100 cc.

Klasse 5: 1101 tot en met 1600 cc.

Klasse 6: 1601 tot en met 2000 cc.

Klasse 7: boven 2000 cc.

Periode 3: geproduceerd van 01-01-1966 t/m 31-12-1971

Klasse 8: tot en met 1100 cc.

Klasse 9: 1101 tot en met 1600 cc.

Klasse 10: 1601 tot en met 2000 cc.

Klasse 11: boven 2000 cc.

Periode 4: geproduceerd van 01-01-1972 t/m 31-12-1979

Klasse 12: tot en met 1100 cc.

Klasse 13: 1101 tot en met 1600 cc.

Klasse 14: 1601 tot en met 2000 cc.

Klasse 15: boven 2000 cc.

Periode 5: geproduceerd van 01-01-1980 t/m 31-12-1985, inclusief 4-wiel aangedreven auto

Klasse 16: tot en met 1300 cc.

Klasse 17: 1301 tot en met 1600 cc.

Klasse 18: boven 1600 cc.

Perioden worden niet samengevoegd. De organisator kan klassen samenvoegen of opsplitsen. De definitieve periode en klasse indeling wordt bevestigd d.m.v. de startlijst.

## 7 TOE TE LATEN EQUIPES

### 7.1 Equipe

Een equipe bestaat uit de bestuurder en navigator zoals aangegeven op het aanvraagformulier. Wanneer de eigenaar geen deel uitmaakt van de equipe, zal de bestuurder de totale verantwoording over de equipe dragen.

### 7.2 Startbewijzen

De bestuurder en navigator moeten:

- een door een ASN uitgegeven geldige competitie licentie, tenminste op club niveau, bezitten;
- of tijdens de documentencontrole een "Rally Pas" aanschaffen die geldig is voor de duur van de trial, tegen betaling van € 30,00 p.p.

## 8 INSCHRIJVING / INSCHRIJFFORMULIER

### 8.1 Categorieën

Deelnemers kunnen in één van de volgende categorieën inschrijven:

Categorie **TRIAL**: voor equipes die aan de wedstrijd, inclusief de avondetappes, willen deelnemen.

Categorie **CHALLENGE**: voor equipes die aan de wedstrijd zonder avondetappes willen deelnemen.

### 8.2 Individuele inschrijving

8.2.1 Iedereen die wil deelnemen dient het volledig ingevulde aanvraagformulier, samen met het voorinschrijfgeld, uiterlijk 1 januari 2020 (elektronisch) zenden aan het Rally Office. De aanvraag wordt voorlopig geaccepteerd en een voorlopig startnummer wordt toegekend. De voorlopig geaccepteerde aanvraag wordt definitief nadat de documenten controle én de controle van de auto met goed gevolg zijn doorlopen. Gegevens en/of een wijziging met betrekking tot de equipe en de auto kunnen tot en met de documentencontrole opgegeven worden.

8.2.2 De organisator behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren of een reeds geaccepteerde te annuleren.

### 8.3 Team inschrijving

Teams van minimaal 3 en maximaal 5 auto's/equipes kunnen inschrijven tot en met de start van de 4<sup>e</sup> etappe. Teams kunnen uit auto's/equipes uit beide categorieën bestaan.

## 9 INSCHRIJFGELDEN / TERUGBETALINGEN

### 9.1 Inschrijfgelden

A- Individueel inschrijfgeld:	- volledige betaald voor 30 mei 2019	€ 5.750--
	- volledige betaald voor 1 september 2019	€ 5.990,--
	- volledige betaald voor 1 oktober 2019	€ 6.290,--
	- volledig betaald na 1 oktober 2019	€ 6.490,--

Tegelijk met de inzending van de aanvraag dient het voorinschrijfgeld van € 1.000,-- betaald te worden dat deel uitmaakt van het totale inschrijfgeld.

Het inschrijfgeld omvat: - 7 overnachtingen (inclusief overnachting vóór de start), ontbijt, lunches en diners voor 2 personen, prijsuitreikingsdiner.

- Verzekeringspremie, routeboek, tijdcontrolekaarten, wedstrijdnummers, rallyborden, trophies.

B- Team inschrijving:	€ 50,-- per team (3-5 auto's/equipes).
C- Rally Pas:	€ 25,-- per persoon.
D- Eenpersoons hotelkamer:	€ 1.750,-- (indien beschikbaar).

### 9.2 Het inschrijfgeld wordt terugbetaald:

- volledig, aan niet geaccepteerde inschrijvingen.

- volledig, min € 1.500,-- wanneer de rally niet doorgaat.

- Wanneer een inschrijver zich terugtrekt:

- \* vóór 1 september 2019 : volledig inschrijfgeld, min € 1.500,--.
- \* tussen 1 september en 1 november 2019 : volledig inschrijfgeld, min € 3.000,--.
- \* tussen 1 november en 1 december 2019 : volledig inschrijfgeld, min € 4.000,--.
- \* na 1 december 2019 : geen terugbetaling.

**10.1 Verzekering van de equipe**

- 10.1.1 De eigenaar van de ingeschreven auto dient, voor de auto, in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van zaakschade en/of persoonlijk letsel op de openbare weg. Het dekkingsgebied moet tenminste zijn: Nederland, Duitsland, Tsjechië, Oostenrijk en Slovenië. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om zo'n verzekering of uitbreiding van de bestaande verzekering te regelen.
- 10.1.2 De eigenaar van de auto dient een persoonlijke ongevallenverzekering voor inzittenden te hebben en het wordt aanbevolen om voor de auto een repatriëringsverzekering te organiseren.

**10.2 Verzekering van de organisator**

- 10.2.1 Het inschrijfgeld bevat de premie voor de secundaire aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:
- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de equipe tegen derden wanneer zij deelneemt in een bepaald deel van de trial dat verreden wordt op privé terreinen of op wegen die speciaal voor dit doel zijn afgesloten.
  - de hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per ongeval of gebeurtenis.
  - het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto is € 500,00.
- 10.2.2 In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto prevaleren boven die van de organisator (zie artikel 10.1).
- 10.2.3 De dekking gaat in bij de start en eindigt bij de finish van de trial of op het moment dat de betreffende equipe opgeeft of door uitsluiting.

**10.3 Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal**

***Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal***

*Ik heb het Reglement van de 20<sup>e</sup> WINTER TRIAL gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven, niet alleen letterlijk maar ook in de geest.*

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

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

*Ik verklaar dat ik de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is om aan de trial deel te nemen en dat deze voldoet aan de wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.*

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

*Ik verklaar dat voor de ingeschreven auto een ongevallenverzekering voor inzittenden is afgesloten.*

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

*De FIA, leden van de FIA, promotor, de organisator, het organisatiecomité, sponsors, de officials en overige medewerkers van de trial aanvaarden geen aansprakelijkheid voor:*

- *enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan equipes en deelnemende auto's gedurende het evenement.*
- *de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuurgeweld, enz.*
- *overtredingen door equipes van de wet en regelgeving van de landen waar de trial plaatsvindt.*

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

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

## 11 RECLAME

- 11.1** De ruimte boven en onder het wedstrijdnummer en op de rallyborden is gereserveerd voor reclame van de organisator welke niet geweigerd of gewijzigd kan worden. De reclame wordt in het routeboek bekend gemaakt en dient aangebracht te worden conform de instructie.
- 11.2** Reclame van de equipe is toegestaan, mist deze niet conflicteert met die van de organisator, en niet aanstootgevend is. De totale maximale grote van de eigen reclame is 50cm x 14cm, per zijkant van de auto. Alle overige reclame, met uitzondering van de bij het model behorende bestickering, moet verwijderd worden.
- 11.3** De namen van de rijders (3cm hoog) en de nationaliteitsvlag mogen op de zijkant van de auto aangebracht worden (echter geen bloedgroepen).

## 12 RALLYBORDEN / WEDSTRIJDNUMMERS

- 12.1** De organisator voorziet de equipe van 2 rallyborden en 2 wedstrijdnummers.
- 12.2** De rallyborden moeten aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht worden. De rallyborden mogen niet (zelf gedeeltelijk) een kentekenplaat van de auto bedekken. De wedstrijdnummers dienen op de zijkant van de auto aangebracht te worden.

## 13 DOCUMENTENCONTROLE / INLEVERING EN CONTROLE VAN DE AUTO

### 13.1 Documentencontrole

- 13.1.1 De locatie van de verplichte documentencontrole zal in een Bulletin aangegeven worden.
- 13.1.2 Volgende documenten worden gecontroleerd:
- een door een ASN uitgegeven competitielicentie (of de Rally Pas wordt uitgereikt);
  - kentekenbewijs van de auto;
  - Bewijs van verzekering voor de auto;
- 13.1.3 De verklaring van acceptatie en afstand van verhaal dient door alle leden van de equipe te worden ondertekend.
- 13.1.4 Tijdens de documentencontrole worden de rallyborden, wedstrijdnummers, instructies, enz. uitgereikt.

### 13.2 Controle van de auto

De locatie van de verplichte controle van de auto op wordt aangegeven in een bulletin. Na de documentencontrole dienen de equipes de auto ter controle aan te bieden nadat de rallyborden en wedstrijdnummers zijn aangebracht. Deze controle is van algemene aard. Het niet verschijnen op de aangegeven datum en tijd voor de controle wordt bestraft met een penalty van 15 minuten.

## 14 RESULTATEN

### 14.1 Vaststellen van de resultaten

- 14.1.1 Straffen worden aangegeven in uren, minuten en seconden. De resultaten worden vastgesteld door de samenvoeging van alle opgelopen straffen tijdens de trial.
- 14.1.2 Na elke verreden etappe worden voorlopige resultaten gepubliceerd op het Results bord
- 14.1.3 Aan het einde van de trial worden alle opgelopen straffen in de etappes samengevoegd. Het slechtste resultaat van één regularity zal geschrapt worden (uitgezonderd regularity's in de avondetappes). In geval van ex-aequo zal het beste resultaat van de laatste regularity beslissend zijn. Dit gaat zo nodig terug totdat een verschil tussen de equipes is bereikt. Het voorlopig eindklassement zal op het Results bord gepubliceerd worden (zie Programma) en is gedurende 30 minuten na publicatie open voor vragen, waarna het definitief verklaard wordt.
- 14.1.4 De equipes met de laagste bestraffing in de categorie Trial en in de categorie Challenge (uitgezonderd auto's die ingedeeld zijn in Periode 5, zie artikel 16.1) zullen als winnaar van (hun categorie van) de 20<sup>e</sup> Winter Trial uitgeroepen worden.
- 14.1.5 De team-resultaten worden gebaseerd op de resultaten (de posities in hun categorie) van de beste drie teamleden.
- 14.1.6 Een equipe wordt niet geklasseerd:
- indien zij een etappe niet gestart en niet gefinisht is;
  - indien zij de finish controle van het evenement gemist heeft;
  - indien de auto niet op eigen kracht de finishlijn gepasseerd heeft;
  - indien de auto niet rijvaardig is / niet aan de wegenverkeerswetgeving voldoet.

## 15 VRAGEN

### 15.1 Vragen

- 15.1.1 Elke vraag moet op het resultaatformulier van de betreffende dag bij de secretaris ingeleverd worden. Deelnemers dienen een vraag uiterlijk voor de sluitingstijd van de finish controle (MTC-IN) van de eerstvolgende etappe in te leveren (uitgezonderd de laatste etappe, zie art. 14.1.3). Het antwoord zal beschikbaar zijn bij de startcontrole (MTC-OUT) van de eerstvolgende etappe.
- 15.1.2 In het geval dat een equipe een routeopdracht niet kan opvolgen, kan dit geen onderwerp voor een vraag zijn wanneer de organisator kan aantonen dat het geen gevolg is van een tekortkoming van de organisator. Een vermeende onjuistheid van de afstanden en/of het tijdschema kan geen onderwerp zijn van een vraagstelling.
- 15.1.3 Wanneer blijkt dat een passeercontrole niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren wanneer de organisator kan aantonen dat de oorzaak van de verdwijning niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.

## 16 PRIJZEN / PRIJSUITREIKING

### 16.1 Prijzen

Algemeen klassement:	2 trophies voor de 1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> plaats in elke categorie.
Klasse klassement:	2 trophies voor de 1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> plaats in elke klasse en categorie
Best Novice Team:	2 trophies voor de beste nieuwe team in elke categorie
Best Mixed equipe	2 trophies voor de beste equipe in elke categorie
Coupe des Dames:	2 trophies voor de beste dames equipe in elke categorie
Team klassement:	trophies voor het gehele ingeschreven team

Equipes met een 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> plaats in het Algemeen klassement komen niet meer in aanmerking voor het klasse klassement.

Equipes die deelnemen in Periode 5 ingedeelde auto's komen alleen voor klasse prijzen in aanmerking.

### 16.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking is op 31 januari 2020, in .....Sankt Wolfgang vanaf 19:30 uur.

**KNAAF**  
Knac Nationale Autosport Federatie

## 17 BESTRAFFINGEN

### Niet starten

- 6.1.1 Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving / Niet standaard / Auto gebouwd na 31-12-1985
- 6.1.2 Motorgeluid boven 98 dB(A)
- 6.2.1 Auto niet uitgerust met de juiste gehomologeerde winterbanden
- 6.2.3 Auto voorzien van meer dan 6 lampen aan de voorzijde
- 6.3.1 Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto
- 7.1 Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier / Bestuurder geen rijbewijs
- 7.2 Geen geldig startbewijs
- 8.2.1 Inschrijfformulier niet ondertekend / Inschrijfformulier te laat ingezonden / Inschrijfgeld niet betaald
- 10.1.1 Auto niet voorzien van een geldige verzekering
- 10.1.2 Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering
- 10.3 Verklaring niet ondertekend
- 13.1 Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd
- 13.3 Auto niet goedgekeurd

### Tijdstraffen

- 6.4.1 Afstandsmeter(s) niet conform, per etappe 5 minuten
- 6.4.2 Meer dan twee elektronische klokken / stopwatches in de auto, per etappe: 5 minuten

### Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader

- 6.2.3 De aanwezigheid of gebruik van gekleurde lampen, Xenon- en/of led-verlichting, enz.
- 6.3.2 Gebruik van elektronisch communicatiemiddel
- 6.3.3 Track & trace systeem niet in de auto of niet werkend, per etappe.
- 6.4.3 Weigering om de auto te laten doorzoeken
- 11.1 Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator.
- 11.2 Reclame op de auto conflicteert met die van de organisator/is niet in de geest van het evenement/overschrijding maximale afmeting
- 11.3 Namen van de rijders niet correct of bloedgroep vermeld op de auto
- 12.2 Kentekenplaat bedekt / rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet correct aangebracht en/of vermist
- 12.3 Onsportief gedrag en of overtredingen van de wegenverkeerswet.

### Uitsluiting

- 14.1.5 Laatste tijdcontrole van de Winter Trial gemist/niet op eigen kracht gefinisht/auto niet rijvaardig.



# WEDSTRIJDBEPALINGEN

## 18 ROUTE INSTRUCTIES

### 18.1 Route informatie

De route informatie wordt twee weken voor de start aan de equipes toegezonden. Het verplicht te gebruiken kaartmateriaal zal in een bulletin bekend gemaakt worden. Het is deelnemers niet toegestaan om ander kaartmateriaal te gebruiken. Dit kaartmateriaal dient gebruikt te worden in haar oorspronkelijke schaal. Het gebruik van het internet verkregen informatie is niet toegestaan. De route en locaties van controles worden beschreven in route instructies. Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken door middel van oranje pijlen of in een route bulletin. De toegestane rijtijden worden aangegeven op de controlekaart.

### 18.2 Route opdrachten

Sommige delen van de route zijn geheim en kunnen uit (gedeeltelijk) gemarkeerd kaartmateriaal bestaan. Deze informatie wordt uitgereikt bij de start van een etappe of tijdens het verrijden van de etappe. Het is de verantwoordelijkheid van de equipe om vast te stellen dat zij de benodigde informatie heeft gekregen.

## 19 SNELHEID / VERKEER

### 19.1 Verkeersovertreding(en)

- 19.1.1 Tijdens de trial dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de wegenverkeerswet. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur zal als volgt bestraft worden:
- 1<sup>e</sup> overtreding: officiële waarschuwing;
  - 2<sup>e</sup> overtreding: 5 tot 15 minuten tijdsstraf;
  - 3<sup>e</sup> overtreding of meer: uitsluiting.

- 19.1.2 Overschrijding van de maximum snelheid met meer dan 50% zal worden bestraft met uitsluiting. In geval van een door de politie of official of Judge of facts geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswetgeving zal de overtreder daarvan ter plekke op de hoogte gesteld te worden. Wanneer de equipe niet gestopt kan worden kan men de wedstrijdleader verzoeken om een straf op te leggen.

### 19.2 Hinderlijk of onsportief gedrag

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Onsportief gedrag of gevaarlijk rijden of het niet opvolgen van instructies/aanwijzingen van officials en/of marshals wordt bestraft.

## 20 VERKENNEN

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

## 21 START / HERSTART / INVOEGEN

### 21.1 Start – Herstart

De start van etappe 1 is in nummervolgorde overeenkomstig de definitieve startlijst. Gedurende de trial kan de startvolgorde gewijzigd worden.

### 21.2 Tijdsinterval

De tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij de wedstrijdleader besluit de interval te wijzigen.

### 21.3 Invoegen

De equipe die gedurende een etappe, door welke reden dan ook, de laatste tijdcontrole van een etappe gemist heeft, heeft de mogelijkheid om te starten in de eerstvolgende etappe. De equipe wordt bestraft voor het niet reglementair voltooien van de betreffende etappe. De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal door de wedstrijdleider bepaald worden.

## 22 SERVICE / ASSISTENTIE

**22.1** Het is equipes niet toegestaan om zelf enige vorm van technische ondersteuning (b.v. volgauto, monteur) te organiseren. De equipes mogen reparaties aan de auto laten uitvoeren door een door de organisator ingehuurd service team. Het is equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te laten voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf. De gebruikte materialen dienen direct aan het betreffende service team betaald te worden.

**22.2** Tijdens reparaties en overnachtingen dient een niet poreus grondzeil onder de auto te liggen.

## 23 CONTROLEKAART / CONTROLES / UITSLUITING

### 23.1 Algemene bepalingen

Alle controles worden aangegeven door van standaard FIA controleborden afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controlepost wordt als controlegebied beschouwd. Controleposten kunnen ingericht zijn in cafés, tankstations, enz. Controleposten zijn 15 minuten vóór de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluit de controlepost 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto, uitgezonderd de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe (zie artikel 23.6). Het is niet toegestaan een controlegebied binnen te rijden en/of weer te verlaten anders dan de aangegeven route in het routeboek of routeopdracht.

### 23.2 Controlekaart

Elke equipe ontvangt een controlekaart met de standaardtijden voor de fictieve -0- auto. De controlekaart, voor de gehele trial, wordt uitgereikt na de controle van de auto. Elke correctie of toevoeging op de controlekaart is niet toegestaan (uitgezonderd in de kolom, bestemd om eigen aantekeningen te maken). De equipe is verantwoordelijk voor het afgeven van de tijdcontrolekaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de geregistreerde tijd.

### 23.3 Passeercontroles (PC)

Bij een bemande passeercontrole wordt de controlekaart slechts afgetekend (afgestempeld) op het moment dat de equipe de kaart overhandigt. De organisator kan onbemandede passeercontroles (bijvoorbeeld door het Rally Safe track & trace systeem), inrichten op elk punt van de route.

### 23.4 Tijdcontroles (TC)

De marshal vult de tijd in op het moment dat de equipe de controlekaart overhandigt. Equipes worden niet bestraft wanneer de kaart binnen de geplande 'check-in' minuut plaatsvindt. Elk verschil tussen de werkelijke check-in tijd en de geplande check in tijd wordt bestraft. Wanneer equipes te laat zijn bij een tijdcontrole mogen zij straffeloos hetzelfde aantal minuten te laat zijn op de volgende tijdcontrole, echter binnen de maximum toegestane vertraging (MPL) van 30 minuten. Melden na de maximale toegestane vertraging (MPL) betekent dat de controle gemist is. De maximale bestraffing per etappe is 4 uur.

### 23.6 Hoofd Tijdcontrole (MTC)

Bij de 1<sup>e</sup> controle van elke etappe (MTC-OUT) mag maximaal 15 minuten te laat worden gestart. Bij de laatste controle van elke etappe (MTC-IN) mag de equipe zich maximaal 60 minuten te laat melden, waarvan 30 minuten straffeloos. Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN) wordt bestraft. Equipes worden niet bestraft voor een te vroege aankomst bij de laatste controle van een etappe (MTC-IN).

### 23.7 Hergroepering controles

Hergroeperingcontroles kunnen langs de route ingericht worden. Bij aankomst ontvangt de equipe instructies over de herstarttijd.

## 23.8 Tijdstraffen

18.1	Ander kaartmateriaal en/of informatie van het internet: per overtreding:	30 minuten
19.1.1	2 <sup>e</sup> verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, tot	15 minuten
21.3	Onderbreking van de trial, tot maximum (per etappe)	4 uur
22.1	Eigen serviceteam, per overtreding	30 minuten
23.1	Uit verkeerde richting controle benaderen / verlaten	5 minuten
23.2	Tijdcontrolekaart vermist	4 uur
23.3	Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemande passeercontrole gemist	15 minuten
23.4	Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
23.4	Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuut
23.4	Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL)	30 minuten
23.4	Maximale bestraffing per etappe	4 uur
23.6	Elke minuut te laat bij de start van het evenement of etappe, tot 15 minuten	1 minuut
23.6	Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe	30 minuten
23.6	Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN)	30 minuten
23.6	Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe	0 minuten
23.7	Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven tijd en datum	15 minuten

## 23.9 Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleider, tot maximaal uitsluiting

19.1.1	1 <sup>e</sup> verkeersovertreding of meer dan 10 km/uur te snel gereden
19.2	Gevaarlijk rijgedrag en/of onsportief gedrag en/of de doorgang blokkeren
19.2	Instructies van officials en/of marshals niet opgevolgd
22.2	Grondzeil niet gebruikt tijdens reparaties en overnachtingspauze
23.2	Een verbetering en/of toevoeging van de tijdcontrolekaart

## 23.10 Uitsluiting

19.1.1	3 <sup>e</sup> verkeersovertreding of meer dan 10 km/uur te snel gereden
19.1.1	meer dan 50% te snel gereden dan toegestaan is
20	route/regularity verkend

## 24 REGULARITY'S

### 24.1 Algemeen

De locatie van de start wordt aangegeven in het routeboek en/of routeopdracht. De equipe dient de regularity af te leggen met de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid(-heden).

### 24.2 Regularity Bemande Start (RSM)

Enkele regularity's kennen een bemande start. Bij een bemande start zal de marshal het starttijdstip registreren, waarna hij/zij het start signaal "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden, zal geven. Wanneer een vertraging is ontstaan bij de start, kan de equipe om een aankomsttijd vragen die op de controlekaart wordt geregistreerd. Wanneer het verschil tussen de aankomsttijd en het starttijdstip meer dan 3 minuten is, zal dit als een vertraging beschouwd worden en de equipe mag deze vertraging 'meenemen' tot de herstart (na de volgende hergroepering, waar de vertraging ingelopen wordt) of de finish van een etappe.

### 24.3 Regularity Zelf Start (RSS)

De meeste regularity's gebruiken het zelf start systeem. Het is de verantwoordelijkheid van de equipe om op het juiste tijdstip en in de juiste richting te starten. Het starttijdstip wordt aangegeven door middel van een aantal minuten vanaf de laatste controlepost (TC of PC) voorafgaand aan de regularity. Wanneer het een passeercontrole betreft heeft de geregisteerde tijd op de controlekaart geen andere functie dan om het starttijdstip uit te rekenen.

### 24.4 Regularity Start Logger (RSL)

Een regularity logger start lijkt op een regularity zelfstart. Bij een regularity logger start mag de equipe starten op elk tijdstip, echter alleen op de hele minuut. Het is niet toegestaan om in dezelfde minuut te starten als de voorgaande equipe. Het werkelijke starttijdstip wordt geregistreerd door het Rally Safe track & trace systeem op het moment dat de auto de startlijn passeert. De starttijd wordt afgerond naar beneden op de hele minuut.

## 24.5 Procedure tijdmeting / Tijdwaarnemingspunt (TP)

De start van een regularity is tevens een passeercontrole. Een regularity kan een of meerdere tijdwaarnemingspunten (TP's) hebben. De tijdwaarneming zal met de hand of met het Rally Safe track & trace systeem gedaan worden. Een bemande TP wordt aangegeven door middel van een geel controlebord, waar de auto moet stoppen om de passeertijd te laten registreren. Wanneer de equipe het TP ziet mag niet gestopt worden, extreem langzaam gereden worden of een andere auto ingehaald worden in het zicht van de controlepost. Het laatste TP wordt aangegeven door middel van een rood controlebord. Hier moet de auto stoppen om de passeertijd te laten registreren. Niet stoppen wanneer het een onbemand (Rally Safe track & trace) TP betreft. De tijdmeting wordt gedaan tussen de regularity start (RS) en elke TP. De organisator bepaalt voor de rijtijd tot elke TP een normtijd (ideale passeertijd). Elke seconde afwijkend van de normtijd zal bestraft worden. *Bijvoorbeeld: Wanneer er 3 tijdwaarnemingspunten (A, B, C) zijn, zal de rijtijd gemeten worden van de start tot A, van de start tot B en van de start tot C.*

De bestraffing per seconde te vroeg of te laat en de maximale bestraffing per TP of het missen ervan kan per etappe verschillen. Dit zal bekend gemaakt worden in een Routebulletin vóór de start van de etappe of routeopdracht. De bestraffing voor het niet volledig rijden van een regularity hangt af van het aantal gemiste TP's, echter de maximale bestraffing is 30 minuten. Wanneer de regularity niet verreden wordt is de maximale straf 30 minuten plus 15 minuten voor het missen van de start.

## 24.6 Tijdstraffen

Niet starten op de volle minuut, in dezelfde minuut als de voorgaande equipe (RSL)	5 minuten
Starten vóór het startsein (RSM)	20 seconden
Elke seconde te vroeg/laat bij een TP (indien niet gewijzigd)	1 seconde
Start gemist	15 minuten
TP gemist	5 minuten
Maximum indien aangedaan, per TP	3 minuten
Maximum straf voor gemiste TP's, per regularity	30 minuten
Niet rijden van de regularity (maximum)	45 minuten

## 25 CIRCUIT REGULARITY TEST

- 25.1** Tijdens de eerste tijdgemeten ronde dient de equipe de normtijd (zelf vastgestelde rijtijd), binnen de tijdspanne zoals aangegeven in de testopdracht, te bepalen. De volgende rondes moeten afgelegd worden in dezelfde tijd als de normtijd. Per ronde zal elke seconde meer of minder dan de normtijd, conform de testopdracht, bestraft worden. De maximale bestraffing voor het niet volledig opvolgen van de testopdracht is 10 minuten. Wanneer de test niet verreden wordt is de maximale straf 10 minuten plus 15 minuten voor het missen van de start.

## 25.2 Tijdstraffen

Normtijd niet vastgesteld conform de testopdracht	3 minuten
Elke seconde meer of minder dan de normtijd, per seconde	1 – 10 seconden
Te weinig ronden, per ronde	afwijking normtijd plus 3 minuten
Te veel ronden	afwijking normtijd plus 3 minuten
Maximale bestraffing	10 minuten
Niet rijden van de test	25 minuten

## 26 BEHENDIGHEIDSTEST

- 26.1** Elke test kent een bemande start. De marshal zal de starttijd op de tijdcontrolekaart invullen en geeft de equipe het startsein "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden.
- 26.2** De test dient volgens de, uitgereikte, voorgeschreven route gereden te worden. Het raken van een pion of markeerpunt wordt bestraft.
- 26.3** Een test kan één of meerdere 'à cheval' tussenstops bevatten. Niet stoppen of overschrijden wordt bestraft.
- 26.4** Auto's moeten 'à cheval' stoppen bij de finish (de tijdmeting stopt op het moment dat de auto stilstaat, ook als de finishlijn overschreden is) en moeten daarna direct doorrijden naar de marshal om hun rijtijd te laten registreren.  
Wanneer een auto de finishlijn overschrijdt zonder te stoppen mag deze niet achteruitrijden. Wanneer een auto achteruitrijdt naar de finishlijn of verzuimt 'à cheval' te stoppen zal dit bestraft worden met een straf van 3 minuten, toegevoegd aan de rijtijd.
- 26.5** De maximale bestraffing voor het niet volledig volgen van de voorgeschreven route is 10 minuten. Wanneer de test niet verreden wordt is de maximale straf 10 minuten plus 15 minuten voor het missen van de start.
- 26.6 Normtijd**  
Per klasse (periode, cilinderinhoud) wordt een normtijd bepaald door de rijtijd van de snelste deelnemer die het parcours foutloos heeft afgelegd. Deze deelnemer krijgt geen tijdstraf. Voor de overige deelnemers in die klasse is de tijdstraf gelijk aan het verschil tussen de door hen gereden tijd en de normtijd.
- 26.7 Tijdstraffen**  
Gereden tijd van start tot finish, minus de normtijd, per seconde
- |  |             |
|--|-------------|
| Te vroeg starten   | 20 seconden |
| Niet 'à cheval' stoppen of overschrijden tijdens de test | 10 seconden |
| Raken van een pion of markeerpunt                        | 10 seconden |
| Geen poging tot 'à cheval' stoppen                       | 3 minuten   |
| Achteruitrijden in geval van overschrijden finishlijn    | 3 minuten   |
| Niet stoppen op de finish                                | 3 minuten   |
| Het niet volledig volgen van de voorgeschreven route     | 10 minuten  |
| Maximum straf  | 10 minuten  |
| Niet rijden van de test                                  | 25 minuten  |

Knac Nationale Autosport Federatie

## 27 NAVIGATIE-SECTIE

- 27.1** Een navigatiesectie heeft een bemande start of heeft de start bij de voorgaande tijdcontrole.
- 27.2** De navigatiesectie zal een aantal passeercontroles bevatten die aangedaan moeten worden conform de instructies en in de juiste volgorde. Op de passeercontroles zijn borden (met letter of cijfer) geplaatst aan de rechterzijde van de weg. Het RallySafe track & trace systeem zal de passage en de volgorde registreren. Slechts de eerste passage wordt geregistreerd voor de bepaling van de volgorde. Het niet rijden van de navigatiesectie wordt bestraft.
- 27.3 Tijdstraffen**
- |   |            |
|---|------------|
| Missen van een passeercontrole                                  | 5 minuten  |
| Maximale bestraffing of het niet rijden van de navigatie sectie | 60 minuten |