

## STANDAARD REGLEMENT HISTORISCHE RALLY'S

Gecontroleerd en goedgekeurd KNAF onder Permitnummer: 0450.22.055 d.d. 9 februari 2022

### INLEIDING

Dit Standaard Reglement Historische Rally's is van toepassing op alle door de KNAF geautoriseerde sportieve historische rally's voor historische- en klassieke auto's die op Nederlands grondgebied verreden worden en waarbij de hoogste snelheid van doorslag gevend belang is voor het bepalen van het eindresultaat.

Het bouwjaar van de deelnemende auto's moet vóór 1 januari 1986 zijn.

Dit Reglement is gebaseerd op de:

"Standard Supplementary Regulations for the FIA European Historic Sporting Rally Championship" en Appendix K van de Code Sportif International.

Alleen het Sectiebestuur kan in de loop van het jaar dit Reglement wijzigen. Deze wijzigingen worden gepubliceerd op de website van de KNAF, waarna deze van kracht zijn.

Over elk geval waarin dit Reglement niet in voorziet zal het BSHR een beslissing nemen.

De gewijzigde tekst ten opzichte van de vorige versie is geel gearceerd weergegeven.

Dit Reglement is van kracht vanaf: 1 januari 2022.

### GOEDKEURINGSPROCEDURE BIJZONDER REGLEMENT

#### Goedkeuringsprocedure van het Bijzonder Reglement

Eén exemplaar van het concept Bijzonder Reglement dient elektronisch (als **Word** document) tenminste twee maanden vóór het begin van de rally ter controle aan het BSHR gezonden te worden. Het BSHR zal binnen twee weken na ontvangst de organisator informeren over eventuele aanpassingen en zal een controlenummer verstrekken.

Na controle en het verstrekken van het controlenummer stuurt het BSHR het Bijzonder Reglement naar de KNAF Commissie Reglementen, ter goedkeuring.

De Commissie Reglementen zal, na goedkeuring, het KNAF Federatiebureau verzoeken om het Bijzonder Reglement van een Permitnummer te voorzien.

Het KNAF Federatiebureau stuurt het goedgekeurde Bijzonder Reglement retour naar de organisator en een kopie naar het BSHR.

#### Publicatie van het Reglement

De organisator kan het Bijzonder Reglement publiceren nadat het BSHR het gecontroleerd heeft en voordat het KNAF Permitnummer ontvangen is. In dit geval dient duidelijk de tekst "**VOORLOPIG**" of "**CONCEPT**" toegevoegd te worden. Uiterlijk twee weken vóór de sluitingsdatum van het inschrijven dient het goedgekeurde Bijzonder Reglement onder KNAF Permitnummer gepubliceerd te worden.

### DEFINITIES

#### Afkortingen

ASJ	KNAF Autosport Jaarboek
ASN	Nationale Autosport Autoriteit (=KNAF)
BSHR	Bestuur Sectie Historische Rally's
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HR	Standaard Reglement Historische Rally's
HTP	Historic Technical Passport
<b>CSI</b>	<b>FIA Code Sportif International</b> en haar bijlagen
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
NTP	Nationaal Technisch Paspoort
Reglement	Bijzonder Reglement van de rally

#### Bijzonder Reglement (Reglement)

Een officiële schriftelijke mededeling waarin specifieke details van de rally en de van het HR en/of KNAF en/of FIA regelgevingen afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

#### Begin en einde van de rally/wedstrijd/evenement

De rally begint bij de documenten controle en eindigt op het moment van publicatie van het definitieve eindklassement. De wedstrijd begint bij de eerste tijdcontrole en eindigt bij de laatste tijdcontrole.

#### Bulletin

Een officiële schriftelijke mededeling die na goedkeuring **van de wedstrijdleider** het gestelde in dat Reglement aanvult of wijzigt.

#### Conformiteitscontroleur

De conformiteitscontroleur is verantwoordelijk voor het vaststellen van de conformiteit van de auto in relatie met de Reglementen. Hij/zij kan taken delegeren aan assistenten.

#### Contactpersoon equipes

Zijn of haar taak is om antwoord te geven op gestelde vragen, informatie of extra uitleg te verstrekken die verband houden met het verloop van de wedstrijd.

#### Deelnemer

Een deelnemer is een natuurlijke persoon of rechtspersoon. De bestuurder draagt de verantwoordelijkheid van de deelnemer wanneer deze laatst genoemde niet in de auto aanwezig is.

#### Duur van een wedstrijddag van de rally

Wanneer bij een meerdaagse rally de wedstrijdduur op een dag minder is dan zes uur, dient de rusttijd vóór de volgende dag tenminste gelijk zijn aan deze wedstrijdduur. Wanneer de wedstrijdduur meer dan zes uur is, moet de rusttijd minimaal zes uur zijn.

#### Etappe

Elk deel van de wedstrijd, gescheiden door een nachtrust van tenminste 6 uur.

#### Equipe

Een equipe bestaat uit een bestuurder en een navigator. De bestuurder wordt geacht volledig verantwoordelijk te zijn voor alle handelingen en nalatigheden van de equipe.

#### Hergroepering

Een door de organisator geplande stop. De stoptijd kan variëren voor elke equipe.

#### Judge of facts

Judges) of facts zien erop toe dat equipes zich houden aan het gestelde in het Reglement. Judges of facts zijn de officials van de rally en de door de wedstrijdleider daartoe aangewezen personen.

#### Historische Rally

Een Historische rally is een sportief evenement, waarbij snelheid bepalend is voor de eindklassementen. De route van de rally voert over de openbare weg en delen van de openbare weg die afgesloten zijn voor alle verkeer. Toegelaten worden auto's die gebouwd zijn voor 1 januari 1986.

#### Klassementsproef

Een deel van het evenement dat afgesloten is voor al het overige verkeer dat de equipe zo snel mogelijk moet afleggen.

### **Neutralisatie**

Een deel van de route waar het wedstrijdregiem, om welke reden dan ook, door de wedstrijdleider opgeheven wordt.

### **Observer**

De observer dient alle aspecten van de wedstrijd en het verloop ervan waar te nemen en te rapporteren aan de organisator en het BSHR.

### **Routebulletin**

Een officiële schriftelijke mededeling over een wijziging, verduidelijking, of een aanvulling over de route en/of routeopdrachten en/of het tijdschema.

### **Routesectie**

Het deel van de wedstrijd tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

### **Sectie**

Elk deel van de wedstrijd:

- tussen de start van een etappe en de eerste hergroepering/rustpauze.
- tussen twee opeenvolgende hergroeperingen/rustpauzes.
- tussen de laatste hergroepering/rustpauze en de finish van een etappe.

### **Routesectie**

Het deel van de wedstrijd tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

### **Sportcommissaris**

De door de commissie sportcommissarissen aangewezen Sportcommissaris heeft een onbeperkte volmacht tot handhaving van de **CSI**, KNAF Reglementen, sectie Reglementen en het Reglement van de rally.

### **Wedstrijdleider**

De wedstrijdleider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de wedstrijd in overeenstemming met de van toepassing zijnde Reglementen. De wedstrijdleider kan één of meerdere assistenten hebben.

### **Wedstrijdsecretaris**

De wedstrijdsecretaris is verantwoordelijk voor de administratieve begeleiding van het evenement en alle noodzakelijke mededelingen in relatie hiermee. Tevens is hij/zij belast met alle controles van documenten in relatie met de equipe. De wedstrijdsecretaris kan tevens assistent wedstrijdleider zijn.

### **Wegenverkeerswetgeving**

Onder wegenverkeerswetgeving wordt verstaan: de Wegenverkeerswet, het WegenverkeersReglement en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens van het betreffende land.

## ALGEMENE BEPALINGEN

### 1 PROGRAMMA

*Het onderstaande dient als voorbeeld en kan als volgt in het Reglement opgenomen worden.*

<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie VOORLOPIG Reglement en inschrijving geopend
<i>Datum/Tijd</i>	Inschrijving gesloten
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie definitief Reglement
<i>Datum/tijd</i>	Publicatie voorlopige startlijst
<i>Datum/Tijd</i>	Controle documenten en auto (zie art. 10)
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie definitieve startlijst met starttijden
<i>Datum/Tijd</i>	Ceremoniële start ( <i>indien van toepassing</i> )
<i>Datum/Tijd</i>	Start 1 <sup>e</sup> deelnemer 1 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Finish 1 <sup>e</sup> deelnemer 1 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie van de officieuze resultaten van de 1 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie startlijst voor de 2 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Start 1 <sup>e</sup> deelnemer 2 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Finish 1 <sup>e</sup> deelnemer 2 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie van de officieuze resultaten van de 2 <sup>e</sup> etappe
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie officiële eindresultaten
<i>Datum/Tijd</i>	Publicatie definitieve eindresultaten
<i>Datum/Tijd</i>	Prijsuitreiking

### 2 ORGANISATIE

*Het onderstaande dient als voorbeeld en kan als volgt in het Reglement opgenomen worden.*

#### 2.1 Organisator

De naam van de organisator en datum van het evenement vermelden.

#### 2.2 Organisatie team

De samenstelling van het organisatie team vermelden.

#### 2.3 Permanent secretariaat

Adres, communicatiegegevens en openingstijden vermelden van het secretariaat voorafgaand aan het evenement.

#### 2.4 Wedstrijdsecretariaat

Adres, communicatiegegevens en openingstijden vermelden van het wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement.

#### 2.5 Officials van de rally

Sportcommissarissen	namen	licentienummer
Wedstrijdleader	naam	licentienummer
Assistent wedstrijdleader(s)	naam	licentienummer
Wedstrijdsecretaris	naam	licentienummer
Hoofd conformiteitscontrole	naam	
BSHR Observer	naam	

#### 2.6 Overige medewerkers

Hoofd marshals	naam
Hoofd resultaten	naam
Contactpersoon rijders	naam

### 2.7 Judges of facts

De organisator dient aan te geven of en wie als Judge of facts tijdens het evenement actief zijn.

### 2.8 Reglementering

Het evenement wordt georganiseerd verreden overeenkomstig het gestelde in:

- De FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- Het KNAF Reglementenboek (KRB);
- Het KNAF Autosport Jaarboek (ASJ);
- Het KNAF Reglement Historische Rally's;
- Dit Reglement en eventuele bulletins;
- De Wegenverkeerswetgeving van het land (landen) waar het evenement plaats vindt. Alleen het BSHR kan ontheffing verlenen van het gestelde in dit Reglement.

Een goedgekeurd Reglement kan tot de start van de wedstrijd gewijzigd worden door uitgifte van een bulletin. Tot één week voor de start van de rally dient elk door de organisator uitgegeven bulletin goedgekeurd te worden door het BSHR. Elk bulletin dat daarna wordt uitgegeven dient ondertekend te worden door de Sportcommissaris(sen) of, indien niet aanwezig, door de wedstrijdleider.

Elke wijziging of toevoeging zal gepubliceerd worden door middel van een bulletin, voorzien van datum en volgnummer, en zal deel uitmaken van het Reglement.

Bulletins dienen gepubliceerd te worden op het informatiebord in het Wedstrijdsecretariaat. Het zal aan de equipes uitgereikt worden, die de ontvangst dienen te bevestigen, tenzij dit onmogelijk is gedurende het verrijden van de wedstrijd.

### 2.9 Interpretatie van het Reglement

De wedstrijdleider is gedurende de wedstrijd verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het Reglement.

Het Reglement, bulletins en overige documenten dienen in het Nederlands gepubliceerd te worden. Het is aan te bevelen om een samenvattend Reglement in de Engelse taal beschikbaar te stellen in geval buitenlandse equipes deelnemen.

## 3 KAMPIOENSCHAP

In het Reglement dient de organisator aan te geven of de rally al dan niet meetelt voor een Nederlands Historisch Rallykampioenschap.

## 4 OMSCHRIJVING

De rally is een snelheidsevenement waarbij de gerealiseerde rijtijd van doorslaggevend belang is voor het opmaken van het eindklassement. De rally bestaat uit een verbindende route die over de openbare weg voert die niet is afgesloten voor het overige verkeer. Het wedstrijdelement zijn de klassementsproeven die bestaan uit weggedeeltes die wel afgesloten zijn voor het overige verkeer. De deelnemers dienen de route van de klassementsproeven zo snel mogelijk af te leggen.

## 5 TOE TE LATEN AUTO'S

### 5.1 Toe te laten auto's

De auto's moeten voldoen aan de Wegenverkeerswetgeving van het land van registratie. De auto's dienen gebouwd te zijn vóór 1 januari 1986.

Bij de controle van de auto dient de geschiktheid aangetoond te worden door middel van het homologatieformulier.

Uitgesloten van deelname zijn: Audi Quattro S1, MG Metro 6R4, Citroën BX 4TC, Ford RS200, Peugeot 205 T16, Lancia Delta S4, Subaru XT 4WD Turbo.

Het motorgeluid van de auto dient adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 4.500 tpm dienen minder dan 98 DB(a) geluid te produceren.

### 5.2 Identiteitskaart

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

- FIA "Historic Technical Passport" (HTP);
- Nationaal Technisch Paspoort (NTP).

### 5.3 Uitrusting / Extra voorzieningen

Elke auto dient uitgerust te zijn met brandblussers van minimaal 3 kg of 2 maal 2kg poedervulling. Een automatisch blussysteem wordt sterk aangeraden.

Maximaal mogen zes lampen aan de voorzijde van de auto aanwezig zijn. (Imitatie-) gasontladingslampen of Ledverlichting zijn niet toegestaan.

De auto dient uitgerust te zijn met FIA goedgekeurde veiligheidsgordels van het type 4-puntsgordel (FIA 8854/98) of 5/6-puntsgordel (8853/98), of recenter.

De voorstoelen dienen kuip-competitiestoelen te zijn en gehomologeerd door de FIA (8855/1999) met geldigheidsdatum.

De auto dient minstens uitgerust te zijn met een veiligheidskooi, conform Artikel 253-8 van Bijlage J van de **CSI 2019** (zie Bijlage K, VI) of recenter.

### 5.4 Categorieën / Klassen

Overeenkomstig artikel 2 van het "FIA European Historic Sporting Rally Championship" worden onderstaande auto's toegelaten:

Categorie 1: niet van toepassing.

Categorie 2: Touring (T), Competition Touring (CT) en Grand Touring (GT) uit de groepen 1,2,3 en 4, gehomologeerd tussen 01-01-1966 en 31-12-1975.

Klasse C0 tot en met 1150 ccm

Klasse C1 van 1151 tot en met 1600 ccm

Klasse C2 van 1601 tot en met 2000 ccm

Klasse C3 boven 2000 ccm

Categorie 3: Touring (T), Competition Touring (CT) en Grand Touring (GT) uit de groepen 1,2,3 en 4, gehomologeerd tussen 01-01-1976 en 31-12-1981.

Klasse D0 tot en met 1150 ccm

Klasse D1 van 1151 tot en met 1600 ccm

Klasse D2 van 1601 tot en met 2000 ccm

Klasse D3 boven 2000 ccm

Categorie 4: Touring (T), Competition Touring (CT) en Grand Touring (GT) uit de Groepen A, B en N, gehomologeerd tussen 01-01-1982 en 31-12-1985 (periode J1).

Klasse E1, Groep A tot en met 1300 ccm

Klasse E2, Groep A van 1301 tot en met 1600 ccm

Klasse E3, Groep A van 1601 tot en met 2000 ccm

Klasse E4, Groep A boven 2000 ccm

Klasse E5, Groep B tot en met 1600 ccm

Klasse E6, Groep B boven 1600 ccm

Klasse E7, Groep N tot en met 1600 ccm

Klasse E8, Groep N boven 1600 ccm

Categorieën samenvoegen is niet toegestaan.

In categorie 4 kunnen de groepen A, B en N niet samengevoegd worden.

De organisator kan bovenstaande klassen in categorie 2, 3 en 4 (alleen Groep A) samenvoegen.

### 5.5 Banden

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

### 6 TOE TE LATEN EQUIPES

#### 6.1 Equipages

De equipe dient te bestaan uit een bestuurder en navigator.

#### 6.2 Startbewijzen

Iedereen die wil deelnemen aan een Historische Rally dient over een "Historic EU Rallylicentie" of hoger of een EU/Nat. Bestuurder/Navigator Rallylicentie of hoger te beschikken.

#### 6.3 Aansprakelijkheid en verplichtingen

Wanneer de deelnemer een rechtspersoon is of geen deel uitmaakt van de equipe zal tijdens de wedstrijd de bestuurder, zoals aangegeven op het inschrijfformulier, aansprakelijk gehouden worden voor alle aansprakelijkheden en verplichtingen van de deelnemer.

#### 6.4 Kleding

Op de klassementsproef moet de equipe goedgekeurde helmen inclusief FHR systeem, alle voorgeschreven brandwerende kleding, conform Appendix L en de veiligheidsgordels dragen. Overtreding wordt bestraft met uitsluiting.

### 7 INSCHRIJFFORMULIER - INSCHRIJVINGEN

#### 7.1 Inschrijfformulier

Ingeschreven kan worden in de categorie en klasse zoals in artikel 5.4 is aangegeven. Iedereen die aan de rally wenst deel te nemen dient het volledig ingevulde inschrijfformulier aan het secretariaat van de organisator te zenden of de inschrijving elektronisch naar de organisator sturen. *Inschrijven via de KNAF website is niet mogelijk.* Bijzonderheden, betreffende de bestuurder en/of navigator kunnen tot het begin van de documenten controle in geleverd worden. Een vervanging van de auto is mogelijk tot de aanvang van de conformiteitscontrole. Door ondertekening van het inschrijfformulier gaan de deelnemer en de equipe akkoord met het gestelde in het aanvullend Reglement.

#### 7.2 Aantal inschrijvingen

Het maximum aantal inschrijvingen dient in het Reglement vermeld te worden.

#### 7.3 Acceptatie van de inschrijving

Een inschrijving wordt voorlopig geaccepteerd en een startnummer wordt voorlopig toegekend zodra het inschrijfgeld door de organisator uiterlijk op de dag van de sluiting van de inschrijving ontvangen heeft. De organisator dient in het Reglement aan te geven of en hoe een inschrijving wordt bevestigd. De inschrijving wordt definitief geaccepteerd nadat de documentencontrole en de controle van de auto met goed gevolg heeft plaatsgevonden.

#### 7.4 Weigeren van de inschrijving

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

### 8 INSCHRIJFGELD(EN)

#### 8.1 Inschrijfgelden

De hoogte van het inschrijfgeld, de inschrijfforwaarden en hetgeen in het inschrijfgeld is begrepen dient in het Reglement vermeld te worden.



### 8.2 Terugbetalingsregeling

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

## 9 VERZEKERING - VRIJWARING

### 9.1 Verzekering van de equipe

De eigenaar van de ingeschreven auto dient in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van persoonlijk letsel en/of zaakschade op de openbare weg. Het is de verantwoording van de eigenaar van de auto om zo'n verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

### 9.2 Verzekering van de organisator

**9.2.1** De organisator dient gebruik te maken van de KNAF secundaire verzekering (boven de WAM-dekking) ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator, haar medewerkers, officials en marshals van de rally.

**9.2.2** Het inschrijfgeld bevat de premie voor de secundaire aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:

- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de deelnemer/equipe tegen derden wanneer zij deelnemen in een bepaald deel van de wedstrijd dat verreden wordt op privéterreinen of op wegen welke speciaal voor dit doel zijn afgesloten;
- de hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per ongeval of gebeurtenis.
- het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto is € 500,00.
- de dekking gaat in bij de start van de wedstrijd en eindigt bij de finish van de wedstrijd of op het moment dat de betreffende auto, door welke reden dan ook, niet meer deelneemt.

**9.2.3** In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de KNAF secundaire verzekering. (zie art. 9.1).

### 9.3. Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Elke equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande "Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal" te ondertekenen. Het niet ondertekenen betekent dat de betreffende equipe en de auto niet tot de start worden toegelaten.

#### **Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.**

*Ik heb het Reglement gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.*

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

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

*Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.*

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

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

*De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.*

*De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.*

*De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de organisator, sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden*



*ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.*

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

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

### **10 GEDRAG VAN DE EQUIPE**

#### **10.1 Hinderlijk of onsportief gedrag**

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Te allen tijde dient de equipe er rekening mee te houden dat overlast voor het overige verkeer, de mens en dier tot een minimum beperkt blijft. Onsportief gedrag of het niet opvolgen van instructies/ aanwijzingen van officials en/of marshals wordt bestraft.

#### **10.2 Verkeersovertredingen op de verbindingroute**

Tijdens de rally dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de Wegenverkeerswetgeving. Het zich niet houden, op de verbindingroute, aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/uur wordt als volgt bestraft, per wedstrijddag:

- 1<sup>e</sup> overtreding: waarschuwing;
- 2<sup>e</sup> overtreding: 5 minuten tijdstraf
- 3<sup>e</sup> overtreding of meer: uitsluiting

Overtreding van de maximum toegestane snelheid met meer dan 50% betekent dat de equipe direct uitgesloten wordt voor verdere deelname.

Een beslissing ter bestraffing van de equipe kan genomen worden ongeacht een door de politie en/of officials genomen sancties en ongeacht de mogelijke uitkomst van zulke acties.

#### **10.3 Onderbreking van het evenement**

Een equipe die niet meer kan deelnemen aan het evenement is verplicht om de Wedstrijdleider daarover te informeren (zie artikel 21.3).

### **11 RALLYSCHILDEN - WEDSTRIJDNUMMERS**

#### **Rallyschilden – Wedstrijdnummers – namen van de equipe**

De organisator voorziet elke equipe van twee rallyschilden en twee wedstrijdnummers.

De rallyschilden dienen zichtbaar aan de voor- en achter zijde van de auto aangebracht te worden.

De rallyschilden mogen niet de kentekenplaat van de auto (gedeeltelijk) bedekken. Elke bedekte kentekenplaat, tijdens de wedstrijd, zal resulteren in een bestraffing

Gedurende de wedstrijd dienen de door de organisator verstrekte wedstrijdnummers aan beide zijden van de auto aangebracht te worden.

De namen van de equipe en hun nationale vlag dienen op beide voorschermen van de auto aangebracht te worden (max. letterhoogte is 3cm).

Elke auto die niet aan het hiervoor gestelde voldoet zal bestraft worden.

Bloedgroepen mogen niet op de auto aangebracht worden.

### **12 RECLAME**

De ruimte op de rallyschilden en/of wedstrijdnummers is gereserveerd voor reclame van de organisator. De equipe dient deze verplichte reclame onveranderd aan te brengen.

In het geval de organisator losse reclamestickers verstrekt dient zij in het Reglement of in een bulletin de locatie op de auto aan te geven waar deze stickers aangebracht dienen te worden. Reclame van de deelnemer is toegestaan mits deze niet aanstootgevend, politieke of religieuze reclame is.

### 13 CONFORMITEITSCONTROLE - DOCUMENTENCONTROLE

#### 13.1 Conformiteitscontrole

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

De conformiteitscontrole vóór de start is van algemene aard (merk en model van de auto, overeenkomst van de auto met de HRCP, HTP en het homologatieformulier, veiligheidsvoorzieningen, conformiteit met de wegenverkeerswetgeving, enz.). Zodra de equipe de finish bereikt dienen zij de auto naar het Parc Fermé te rijden. Een controle zal uitgevoerd worden of de auto overeenkomt met de auto die gecontroleerd is bij de controle vóór de start.

#### 13.2 Documentencontrole

De volgende documenten zullen gecontroleerd worden:

- a- Startbewijs van beide leden van de equipe;
- b- Rijbewijs van beide leden van de equipe;
- c- Het kentekenbewijs van de auto;
- d- Verzekeringsbewijs van de auto;
- e- FIA-http of Nationaal Technisch Paspoort;
- f- Homologatieformulier van de auto.

### 14 RESULTATEN

#### 14.1 Vaststellen van de resultaten

Straffen worden uitgedrukt in uren, minuten, seconden en tienden van seconden. De eindresultaten worden bepaald door de rijtijden behaald op de klassementsproeven, de tijdstraffen opgelopen tijdens routesecties en alle andere in tijd uitgedrukte straffen bij elkaar op te tellen.

Om geklasseerd te worden dient de auto op eigen kracht de laatste tijdcontrole van de wedstrijd gepasseerd te hebben.

In het reglement dient de organisator aan te geven hoe gehandeld wordt in geval van een 'ex aequo' situatie.

Afzonderlijke algemene eindresultaten en klasse eindresultaten dienen gemaakt te worden voor elke categorie.

De equipe met het laagste totaal zal uitgeroepen worden als algemene winnaar, de volgende laagste als tweede en zo verder. De categorie en klasse resultaten worden op dezelfde wijze bepaald.

#### 14.2 Publicatie van de resultaten

Gedurende de rally zullen de volgende resultaten gepubliceerd worden (één en ander afhankelijk van de duur van de rally):

- \* Voorlopig tussenklassement: gepubliceerd aan het einde van een etappe;
- \* Voorlopig eindklassement: gepubliceerd aan het einde van de wedstrijd;
- \* Officieel eindklassement: gepubliceerd 30 minuten na publicatie van het voorlopig eindklassement.

Een voorlopig resultaat na de eerste of volgende etappe(s) zal slechts uitgegeven worden om de startvolgorde voor de etappe vast te stellen.

### 15 PROTEST - BEROEP

#### 15.1 Protest

De nauwkeurigheid van de door de organisator berekende rijtijden en/of opgegeven afstanden kunnen geen onderwerp zijn van enig protest en/of beroep. In geval van "force majeure" waarbij een equipe door welke reden dan ook gehinderd wordt of het niet kunnen rijden van de ideale route kunnen geen reden zijn van enig protest.

Equipes kunnen een protest indienen overeenkomstig het gestelde in het "Reglement Protesten" van het ASJ. Elk protest moet schriftelijk met het protestgeld binnen 30 minuten na publicatie van het voorlopig eindklassement ingediend worden bij de wedstrijdleider of diens assistent.

#### 15.2 Beroep

In overeenstemming met het gestelde in de "handleiding voor het instellen van beroep" van het ASJ, hebben equipes het recht, ongeacht hun nationaliteit, beroep in te stellen tegen opgelegde straffen of andere door de wedstrijdleider of steward genomen beslissingen. Zij moeten echter op straffe van verlies van het beroepsrecht, hun intentie tot beroep schriftelijk en ondertekend kenbaar maken bij de wedstrijdleider of steward binnen één uur na de bekendmaking van de beslissing.

### 16 PRIJZEN - PRIJSUITREIKING

#### 16.1 Prijzen

De prijzen zullen aan de hand van de eindresultaten worden vastgesteld.

De volgende prijzen dienen minimaal uitgereikt te worden aan de bestuurder en navigator:

- Winnaars in elke categorie;
- Winnaars in elke klasse.

Organisatoren kunnen bovenstaand aantal prijzen uitbreiden.

#### 16.2 Prijsuitreiking

De organisator vermeldt de locatie en het tijdstip van de prijsuitreiking in het Reglement.

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

### 17 SAMENVATTING BESTRAFFINGEN ALGEMEEN

*Onderstaande bestraffingen dienen als voorbeeld om op te nemen in het Reglement*

#### 17.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Auto gebouwd na 1 januari 1986

Geen HTP of NTP of homologatieformulier kunnen tonen

Banden voldoen niet aan de Wegenverkeerswetgeving

Brandblussers niet conform

Meer dan zes lampen aan de voorzijde van de auto

(Imitatie-)gasontladingslampen of Led verlichting

Veiligheidskooi of veiligheidsriemen niet conform

Stoelen niet conform

Geen geldige licentie

Kleding niet conform Appendix L

Inschrijfformulier niet ondertekend

Inschrijfgeld niet op tijd betaald

Geen juiste verzekering van de auto

Geen persoonlijke ongevallen verzekering voor de inzittenden

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal niet ondertekend

Documenten niet akkoord bevonden  
Auto niet akkoord bevonden vóór de start  
Auto niet dezelfde als bij de controle vóór de start

### 17.2 Ter beoordeling van de wedstrijdleider

Reclame niet conform  
Rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet juist aangebracht

## WEDSTRIJDBEPALINGEN

### 18 ROUTE

#### 18.1 Routeboek

Bij het ontwerp van de route en het tijdschema dient de organisator rekening te houden met de infrastructuur en agglomeratie van het gebied waar het evenement plaatst vindt, zodat overlast voor het overige verkeer, de mens en dier tot een minimum beperkt blijft. Elke equipe ontvangt een routeboek waarin de verplichte route is aangegeven die gevolgd dient te worden tijdens de rally.

De route, tijdcontroles, passeercontroles, neutralisaties, enz. zijn aangegeven op de tijdcontrolekaart, in het routeboek of routeopdracht.

#### 18.2 Rijtijd

De toegestane rijtijd voor de routesecties worden aangegeven op de controlekaart. Deze rijtijden kunnen gewijzigd worden door middel van een routebulletin.

### 19 SNELHEID - VERKEER

Zie artikel 10.2.

### 20 VERKENNEN

#### 20.1 Duur

- a- de verbindingsroute en de klassementsproeven kunnen verkend worden door de ingeschreven equipes na de ontvangst van het routeboek;
- b- het verkennen dient altijd te geschieden in overeenstemming met het gestelde in de Wegenverkeerwetgeving;
- c- de periode van de verkenning wordt in het Reglement vermeld;
- d- in het Reglement dient aangegeven te worden hoe vaak de klassementsproeven verkend kunnen worden.

#### 20.2 Registratie

Equipes of hun vertegenwoordiger dienen een registratieformulier, m.b.t. gegevens van de te gebruiken verkenningsauto en de bestuurder, in te vullen en van een handtekening te voorzien waarna de documenten ten behoeve van de verkenning worden uitgereikt.

#### 20.3 Specifieke beperkingen

- a- Zie artikel 20.4, c en d.
- b- Een speciale sticker met het wedstrijdnummer wordt uitgereikt voor elke auto. Deze sticker dient gedurende de verkenning goed zichtbaar aan de bovenzijde, in het midden, van de voorruit aangebracht te worden.
- c- Elke equipe ontvangt een verkenningscontrolekaart die geldig is voor de passages van elke proef. Deze kaart dient meegenomen te worden in de verkenningsauto en dient ingevuld te worden door een marshal bij de start en finish van elke klassementsproef

gedurende de verkenning.

Het niet overhandigen van de kaart zal resulteren in de uitsluiting van verdere deelname aan de verkenning. De kaart dient ingeleverd te worden in het wedstrijdsecretariaat.

- d- De maximale snelheid op de te verkennen klassementsproeven wordt in het Reglement vermeld.
- e- De klassementsproeven zijn open voor het overige verkeer en daarom dienen de rechten van de overige verkeersdeelnemers gerespecteerd te worden.
- f- Onder geen enkele voorwaarde mogen equipes de klassementsproeven in tegengestelde richting berijden, tenzij speciale instructies van de organisator, marshals of politie dit aangeven. Equipes mogen de klassementsproeven alleen vanaf de start inrijden.
- g- Slechts twee personen mogen in de auto zitten tijdens elke passage van een klassementsproef. Eén van de twee personen dient de bestuurder of de navigator van de deelnemende equipe te zijn.
- h- De organisator kan elk middel gebruiken om het gedrag van de equipes tijdens de verkenning te controleren.
- i- Wanneer een equipe, door welke reden dan ook, de verkenningsauto dient te vervangen moet zij het wedstrijdsecretariaat daarvan informeren.
- j- Na het einde van de verkenning mag geen enkele persoon die in verband gebracht kan worden met een ingeschreven equipe, op welke wijze dan ook zich bewegen (behalve te voet) over de route van een klassementsproef zonder uitdrukkelijke toestemming van de wedstrijdleader.

### 20.4 Verkenningsauto

Alle verkenningen dienen plaats te vinden met 'Standaard Touring' of 'Grand Touring (GT)' auto's, inclusief Jeeps en SUV's. Verkenningsauto's dienen te voldoen aan volgende regels:

- a- Standaard auto's;
- b- De auto dien één kleur te hebben, geen reclame, stickers, enz.;
- c- Standaard uitlaat met een maximaal geluid, binnen de wettelijke tolerantie, van 98dBA;
- d- Een veiligheidskooi is niet toegestaan;
- e- Kuipstoelen in de kleur van het interieur zijn toegestaan;
- f- Twee extra lampen zijn toegestaan;
- g- De velgen zijn vrij en dienen voorzien te zijn van door de Wegenverkeerswetgeving toegestane banden (geen wedstrijdbanden);
- h- De equipe kan een intercom systeem gebruiken (zonder helmen).

### 20.5 Sancties

Het niet respecteren van bovenstaande instructies (artikel 21.2 t/m 21.4) kan leiden tot uitsluiting. Het inschrijfgeld zal in dit geval niet terug betaald worden door de organisator.

## 21 START – HERSTART - INVOEGEN

### 21.1 Start

De organisator dient in het Reglement aan te geven of de equipes met hun auto zich moeten melden in een startpark .

De auto's worden gestart met 1 minuut interval, zoals aangegeven in het programma. Elke auto die zich te laat meldt bij de start van een etappe of sectie zal worden bestraft met 10 seconden per minuut te laat. Auto's die zich meer dan 15 minuten te laat bij start melden zullen niet meer tot de start worden toegelaten. Dit betekent dat equipes 15 minuten hebben om zich te melden bij de start van een etappe of sectie. Wanneer zij zich binnen deze 15 minuten melden zal de exacte starttijd op de tijdcontrole kaart geregistreerd worden.

### 21.2 Herstart

De startvolgorde voor elke ander etappe wordt vastgesteld aan de hand van de voorlopige resultaten van de voorgaande etappe. Om veiligheidsredenen kan deze volgorde op verzoek van de wedstrijdleader gewijzigd worden.

### 21.3 Invoegen

Voor de equipe die gedurende een etappe een klassementsproef, om technische redenen, gemist heeft en/of zich niet gemeld heeft bij de laatste tijdcontrole van een etappe bestaat de mogelijkheid om weer tot de start van de volgende etappe te worden toegelaten. De equipe krijgt de slechtste tijd in zijn categorie van de betreffende etappe. Wanneer er geen finishers in zijn categorie zijn, zal de slechtste tijd in een opvolgende categorie gebruikt worden. In alle gevallen zal de straf verhoogd worden met 60 seconden voor elke gemiste klassementsproef. Equipages die toegelaten willen worden tot de herstart dienen de wedstrijdsecretaris daarover te informeren.

De equipages die weer toegelaten zijn moeten zich 30 minuten voor de start van de volgende etappe melden in het Parc Fermé. De wedstrijdleider of de steward kan beslissen dat de auto herkeurd dient te worden.

De start volgorde voor de in te voegen auto's zal bepaald worden door de wedstrijdleider. Deze invoegprocedure is niet van toepassing voor de laatste etappe van de wedstrijd.

## 22 SERVICE

### 22.1 Service en reparatie

Service of reparaties aan de deelnemende auto is alleen op het door de organisatie aangewezen serviceterrein toegestaan.

Het is 'Service' auto's niet toegestaan om een klassementsproef of elke andere door de organisator als verboden gebied aangemerkte locatie binnen te rijden respectievelijk zich op te houden. Overtreding kan bestraft worden tot en met uitsluiting.

Het vervangen van de motor, versnellingsbak of differentieel is niet toegestaan. Het niet opvolgen van deze regel kan leiden tot uitsluiting.

Het is op de klassementsproeven niet toegestaan om auto's te slepen, te transporteren of te duwen, uitgezonderd om hen weer op de weg te brengen of om de weg vrij te maken. De organisator dient in het Reglement de regels ten aanzien van het toevoegen van brandstof aan te geven.

### 22.2 Bepalingen servicepark

Het is niet toegestaan om in het servicepark te rijden met gemotoriseerde voertuigen anders dan de rally auto en de service wagen. Het gebruik van bijvoorbeeld trikes, quads, motoren, brom- en snorfietsen is dus niet toegestaan.

Een niet poreus grondzeil is verplicht te gebruiken onder de auto.

Equipages dienen zich bij gemotoriseerde verplaatsingen te allen tijde te houden aan de instructies van de officials en u dient stapvoets te rijden (maximaal 5 km/uur).

Overtreding van het bovenstaande zal worden bestraft met uitsluiting.

## 23 CONTROLES

### 23.1 Controles – Algemene bepalingen

Alle controles, zoals passeer- en tijdcontroles, start en finish van klassementsproeven, hergroepering en neutralisatie zones dienen aangegeven te worden door middel van FIA standaardborden.

Equipages zijn verplicht om de passage, in de juiste volgorde, te laten controleren op alle punten die vermeld staan op hun tijdkaart.

Alle controle zones worden als Parc Fermé beschouwd. Het oponthoud in een controle zone mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van controlehandelingen.

Het is niet toegestaan op straffe van een mogelijk uitsluiting:

- a- een controle zone binnen te rijden uit een andere richting dan die van de wedstrijd;
- b- een controle zone te kruisen of opnieuw binnen te rijden nadat de registratie van deze controle heeft plaats gevonden.

Uren en minuten worden altijd aangegeven van 00:01 tot 24:00.

Voor de ideale meldingstijd is de equipe zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok op de controlepost raadplegen. De marshals mogen hen geen informatie geven over de ideale meldingstijd.



Controles gaan tenminste 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste equipe open. Tenzij de wedstrijdleader anders beslist, sluiten zij 15 minuten na de geplande aankomsttijd van de laatste equipe, vermeerderd met de uitsluitingstijd.

Equipes zijn verplicht instructies van marshals op te volgen. Overtreding kan leiden tot uitsluiting.

Route marshals en controlpost marshals zijn als volgt herkenbaar:

- Route marshals: geel KNAF hes;
- Controlepost marshals: geel KNAF hes.

### 23.2 Tijdcontrolekaart (Tijdkaart)

Elke equipe ontvangt bij de start een tijdkaart. Op de tijdkaart zijn de rijtijden tussen de tijdcontroles aangegeven. De tijdkaart dient ingeleverd te worden bij de finishcontrole van een etappe en zal door een nieuwe vervangen worden bij de start van de volgende etappe. Elke equipe is zelf verantwoordelijk voor haar tijdkaart.

De tijdkaart dient, op verzoek, te allen tijde beschikbaar te zijn. Speciaal bij controles waar de tijdkaart persoonlijk door een lid van de equipe overhandigd dient te worden om afgestempeld/ingevuld/afgetekend te worden.

Elke correctie of toevoeging van/aan de tijdkaart welke niet is bevestigd door een marshal zal resulteren in uitsluiting.

De afwezigheid van een stempel/registratie van een controle of het niet overhandigen van de tijdkaart bij een specifieke controle (tijd- of passeercontrole, hergroepering of finish) zal resulteren in uitsluiting, uitgezonderd in geval van het gestelde in artikel 21.3.

De equipe is zelf verantwoordelijk om de tijdkaart aan te bieden bij de verschillende controles en voor de juiste registraties op de tijdkaart.

De equipe dient de tijdkaart op het juiste tijdstip aan te bieden en te controleren of de tijd juist is geregistreerd. De marshal is de enige persoon die de tijd op de tijdkaart mag invullen.

### 23.3 Passeercontroles

Bij deze controles moeten de marshals alleen de tijdkaart afstempelen en/of aftekenen zodra deze door de equipe wordt overhandigd, zonder de passeertijd te vermelden. De afwezigheid van een stempel of aantekening van een passeercontrole zal resulteren in uitsluiting, uitgezonderd in geval van het gestelde in artikel 21.3.

### 23.4 Tijdcontroles

Bij deze controles noteren de marshals het tijdstip waarop de kaart werd overhandigd. De afwezigheid van een stempel of registratie op een tijdkaart zal resulteren in uitsluiting.

### 23.5 Meldingsprocedure bij een tijdcontrole

De meldingsprocedure begint op het moment dat de auto het gele waarschuwingsbord van de tijdcontrole passeert. Tussen het gele waarschuwingsbord en de controlepost mag de equipe niet stilstaan, om welke reden dan ook, of ongewoon langzaam rijden.

Het registreren van de meldingstijd op de tijdkaart kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe en de auto zich binnen de controle zone en in de directie nabijheid van de controlepost bevinden. Het meldingstijdstip is het moment dat één van de leden van de equipe de tijdkaart aan de marshal overhandigt. Dan vermeldt de bevoegde marshal, met de hand of met een printer, op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de kaart werd overhandigd. De ideale meldingstijd wordt verkregen door de rijtijd die is toegestaan voor het afleggen van de routesectie op te tellen bij de starttijd van deze sectie. Deze tijden worden uitgedrukt in hele minuten.

De equipe krijgt geen tijdstraf voor het te vroeg melden als de auto de controlezone binnenrijdt in de ideale minuut, of de minuut hieraan voorafgaand.

De equipe krijgt geen tijdstraf voor het te laat melden als het overhandigen van de tijdcontrole kaart aan de marshal gebeurt binnen de ideale minuut (b.v. 10:00 en 10:59 uur)

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



- a- te laat melden: 10 seconden per minuut of deel van een minuut;
- b- te vroeg melden: 1 minuut per minuut of deel van een minuut.

### 23.6 Vertrektijd bij een tijdcontrole

Wanneer een volgende routesectie niet start met een klassementsproef zal de ingevulde meldingstijd op de tijdkaart zowel de aankomsttijd van het einde van de routesectie en de starttijd van de volgende sectie zijn.

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

- a- Deze 2 controleposten zullen worden samengevoegd tot één controlezone.
- b- Bij de tijdcontrole aan het einde van een routesectie noteert de verantwoordelijke marshal op de tijdkaart de meldingstijd van de equipe en tevens de voorlopige starttijd voor de volgende routesectie. Tussen deze tijden moet een interval van 3 minuten zitten om de equipe in staat te stellen zich voor te bereiden voor de start.
- c- Direct na de melding bij de tijdcontrole gaat de equipe naar de start van de klassementsproef. De bevoegde marshal zal de starttijd van de klassementsproef vermelden op tijdkaart. Deze tijd zal tevens de starttijd voor de routesectie zijn.

Indien door enig voorval een verschil tussen de voorlopige en werkelijke starttijd bestaat is de starttijd van de klassementsproef bindend, tenzij de wedstrijdleider anders beslist. In geval van een lekke band zullen 5 minuten extra toegekend worden voor een reparatie.

### 23.7 Uitsluiting

Een vertraging van meer dan 15 minuten ten opzichte van de ideale rijtijd of meer dan 30 minuten aan het einde van een sectie en/of etappe zal resulteren in uitsluiting van de equipe.

Een melding vóór de ideale meldingstijd mag in geen geval door de equipe gebruikt worden om een vertraging, meetellend voor uitsluiting, te verkleinen.

Ook zullen straffen voor het te vroeg melden niet gebruikt kunnen worden bij het berekenen van de maximale toegestane vertraging die resulteert in uitsluiting.

De maximale tijd voor uitsluiting kan op elk moment verhoogd worden door de Spotcommissaris op voorstel van de wedstrijdleider. Equipes dienen zo snel mogelijk over deze beslissing geïnformeerd te worden.

Uitsluiting wegens overschrijding van de maximale toegestane vertraging kan alleen aan het einde van een sectie of etappe.

### 23.8 Hergroeperingscontroles

Hergroeperingscontroles kunnen langs de route ingericht worden. De in- en uit controles dienen te voldoen aan de algemene regels voor controle posten.

Het doel van deze hergroeperingen is om het tijdinterval die mogelijk ontstaan is tussen equipes, als gevolg van te late aankomsten en/of opgaves, te reduceren. Met de starttijd van een hergroepering (uit-)controle dient rekening te worden gehouden en niet de duur van de hergroepering.

Bij aankomst van de hergroeperingscontroles dient de equipe hun tijdkaart aan de marshal te overhandigen. De equipes krijgen aanwijzingen over hun starttijd. Zij dienen hun auto direct en rechtstreeks naar het Parc Fermé te rijden. De motor moet worden afgezet.

## 24 KLASSEMENTSPROEVEN

### 24.1 Klassementsproeven

Klassementsproeven zijn tests op wegen die speciaal voor de wedstrijd zijn afgesloten voor het overige verkeer. De maximum snelheid op een klassementsproef is 120 km/uur.

Overtreiding wordt als volgt bestraft:

- |                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| 1 <sup>e</sup> overtreding: | waarschuwing;        |
| 2 <sup>e</sup> overtreding: | 5 minuten tijdstraf; |
| 3 <sup>e</sup> overtreding: | uitsluiting.         |

Op de klassementsproeven wordt de te volgen route aangegeven door middel van zogenoemde hoofdpijlen. Samenkomsten van wegen, zonder richtingsverandering, en

bochten worden niet aangegeven. De bol-pijl situaties en informatie in het routeboek zijn bindend.

De equipes mogen niet in de tegenovergestelde richting van de voorgeschreven richting te rijden. Overtreding zal bestraft worden met uitsluiting.

### 24.2 Start klassementsproeven

De start van klassementsproeven zal als volgt worden gegeven:

Wanneer de auto met equipe gestopt is bij startcontrole zal de marshal de geplande starttijd van de betreffende auto noteren op de tijdcontrolekaart en geeft dit document terug aan de equipe. Het startsein zal gegeven worden door de marshal die luid zal aftellen: 30", 15", 10" en de laatste vijf seconden één voor één. Als de laatste seconde verstreken is zal het startsein gegeven worden en dient de equipe te vertrekken.

Een tijdstraf van 2 minuten zal gegeven worden aan de equipe die verzuimd te starten binnen 20 seconden na het gegeven startsein.

Als alternatief kan een elektronisch aftelsysteem worden gebruikt dat op de startlijn de seconden aftelt.

Het tijdsinterval bij de start van de klassementsproeven dient de zelfde te zijn als die welke toegepast zijn bij de start van de betreffende etappe.

De start van de klassementsproef kan alleen, in relatie met de geplande starttijd, door de marshal vertraagd worden in geval van "force majeure". Wanneer een equipe te laat is zal de marshal en nieuwe starttijd noteren. De vertraging zal beschouwd worden als een opgelopen vertraging in een routesectie. De vertraging telt mee voor het berekenen van de uitsluiting.

Elke equipe die weigert een klassementsproef te starten op de tijd en in de volgorde die haar toegewezen is zal bestraft worden met 5 minuten.

Een start voordat het startsein werd gegeven (valse start) al als volgt bestraft worden:

- 1<sup>e</sup> overtreding: 10 seconden;
- 2<sup>e</sup> overtreding: 1 minuut;
- 3<sup>e</sup> overtreding: 3 minuten.

Deze straffen sluiten niet uit dat de wedstrijdleider zwaardere straffen kan opleggen, voor zover hij dit nodig vindt.

### 24.3 Finish klassementsproeven

Klassementsproeven eindigen met een vliegende finish. Stoppen tussen het waarschuwingsbord en het stopbord is niet toegestaan. De tijdmeting zal gedaan worden bij de vliegende finish die voorzien dient te zijn van een printer en met een stopwatch als back-up. Op een afstand van 200 tot 300 meter na de finish dient de equipe te stoppen bij een controle, aangegeven door een rood "STOP" bord, om de finishtijd te laten noteren op de tijdkaart. Wanneer de tijdwaarnemers geen juiste finishtijd kan geven aan de marshals (bij de stopfinish), zal de laatstgenoemden alleen de kaart afstempelen of aftekenen. De juiste finishtijd zal op de kaart genoteerd worden bij de volgende neutralisatie zone of hergroeperingscontrole.

Wanneer door een fout van de equipe geen tijd genoteerd kan worden zullen de volgende straffen van kracht zijn:

- a- bij de start: uitsluiting;
- b- bij de stopfinish: 300 seconden tijdstraf.

Het niet afleggen van een klassementsproef, als circuit, wordt als volgt bestraft:

- één of meer ronde(n) te weinig: normtijd;
- één of meer ronde(n) te veel: de werkelijke rijtijd.

De door de equipe in elke klassementsproef behaalde rijtijden worden uitgedrukt in uren, minuten, seconden en tienden van seconden (wanneer dit laatste toegepast wordt) en zullen toegevoegd worden aan hun andere tijdstraffen.

### 24.4 Assistentie op klassementsproeven

Op de route van een klassementsproef is service niet toegestaan. Elke overtreding van deze regel zal resulteren in de uitsluiting van de betreffende equipe.

### 24.5 Onderbreking van een klassemingsproef

Wanneer het verrijden van een klassemingsproef, om welke reden dan ook, onderbroken of gestopt moet worden kan de wedstrijdleader elke benadeelde equipe een tijd toewijzen die hij als de meest faire beschouwd. Geen enkele equipe die alleen of in combinatie het stoppen van de proef heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel. Aan haar zal de tijd worden toegekend die zij uiteindelijk heeft gerealiseerd.

### 24.6 Gele en rode vlag procedure

Onbewogen gele vlag:

- let op, gevaarlijke situatie;
- voorzichtig rijden tot na de situatie.

Bewogen gele vlag:

- let op, (gedeeltelijk-) geblokkeerde weg;
- langzaam rijden of stoppen.

Rode vlag:

- stoppen, ruimte laten voor hulpvoertuigen;
- proef ligt stil.

### 24.7 Calamiteitenprocedure

#### 24.7.1 Op klassemingsproeven zijn de volgende regels van kracht:

- Wanneer een deelnemer op de klassemingsproef ingehaald wordt door een snellere equipe die lichtsignalen geeft en/of claxonneert is de langzamere equipe verplicht de snellere te laten passeren, zelfs wanneer men dient te stoppen aan de rechter of linker zijde van de weg. De richtingaanwijzer dient gebruikt te worden om aan te geven dat de snellere equipe kan inhalen. Overtreding resulteert in een tijdsstraf of uitsluiting.
- Stoppen bij of kort vóór of na een bocht, de auto in tegengestelde richting te bewegen is niet toegestaan. Equipes die een noodstop moeten maken dienen de auto aan de kant van de weg tot stilstand te brengen en dienen de naderende equipes te waarschuwen (gevarendriehoek dient 50 meter tegen de rijrichting van de proef geplaatst te worden).
- Wanneer de route geblokkeerd is door een ongeval dient de route zo snel mogelijk vrij gemaakt te worden om de hulpdiensten en/of ambulances doorgang te verlenen. Elke overtreding zal resulteren in een bestraffing tot zelfs tot uitsluiting kan leiden.

#### 24.7.2 Elke equipe is verplicht een geplastificeerd waarschuwingsteken op A4-formaat in de deelnemende auto te hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.

In geval van een ongeval waar medische hulp is gewenst moet, indien mogelijk, het "SOS" teken getoond worden aan de eerstvolgende auto's. Wanneer het "SOS"-teken getoond wordt, is men verplicht te stoppen om te helpen. De equipe dient de gewonde te helpen en om de veiligheidsdiensten zo snel mogelijk te waarschuwen. De eerste equipe die arriveert op de plaats van het ongeval moet stoppen en moet de volgende auto laten stoppen en inlichten. Deze equipe moet de volgende informatie meenemen naar de eerstvolgende radiopost (dat kan de finishcontrole zijn):

- Wedstrijdnummer van de betreffende equipe,
- Of een hoeveel bestuurders of toeschouwers gewond zijn,
- Of een bestuurder of toeschouwer bekneld is in of buiten de auto.
- Plaats van het ongeval, b.v. dichtstbijzijnde bol-pijl situatie of kilometerpost,
- Elke andere belangrijke informatie, b.v. vuur, water.

In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het "OK" teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de opvolgende equipes.

## 25 PARC FERMÉ

### 25.1 Parc Fermé

Auto's zullen onder de Parc Fermé regels vallen:

- Vanaf het moment dat zij het startgebied, een hergroeperingszone of het einde van een etappe binnen rijden totdat zij deze verlaten;

- b- Vanaf het moment dat zij een controlezone binnen rijden totdat zij deze verlaten;  
c- Vanaf hun aankomst aan het einde van de wedstrijd tot de tijd voor het indienen van protesten is verstreken.
- 25.2** Wanneer de auto's onderworpen zijn aan Parc Fermé regels:  
a- Is elke reparatie en tanken verboden op straffe van uitsluiting;  
b- Wanneer de conformiteitscontrole official vast stelt dat een auto in een staat verkeert die voor normaal weggebruik niet toelaatbaar is, dient hij direct de wedstrijdleader daarover te informeren die kan verzoeken om de auto te repareren.  
c- De tijd die benodigd is voor het uitvoeren van de reparaties zal beschouwd worden als het zelfde aantal minuten vertraging in een routesectie. Na reparatie krijgt de equipe een nieuwe starttijd toegewezen.
- 25.3** Bij uitzondering en onder toezicht van een marshal mag de equipe in het Parc Fermé bij de start, hergroepering of einde van een etappe:  
- Een lekke of beschadigde band vervangen met gebruik van gereedschap uit de auto;  
- De voorruit vervangen met hulp van buiten af.  
Deze reparaties dienen uitgevoerd te zijn voor de starttijd, anders zal een tijdstraf toegewezen.  
Nadat de equipe de auto in het Parc Fermé geplaatst heeft dienen de bestuurder en navigator het Parc Fermé verlaten en geen enkel lid van de equipe is het toegestaan om het weer te betreden. Equipes mogen het Parc Fermé 10 munten vóór hun starttijd betreden.  
Alleen dienstdoende marshals en/of leden van de equipe mogen een deelnemende auto binnen een Parc Fermé duwen. Een externe accu mag gebruikt worden om de auto te starten, maar deze mag niet in de auto mee genomen worden.  
Elke overtreding van de Parc Fermé regels zal resulteren in uitsluiting.  
Alle auto's die rijdend de laatste tijdcontrole van de wedstrijd hebben gepasseerd zullen onder toezicht van marshals naar het Parc Fermé gaan waar zij zullen blijven tot tenminste 30 minuten na de publicatie van de voorlopige resultaten en tot het moment dat de Sportcommissaris het Parc Fermé opheft. Auto's die niet in het Parc Fermé geplaatst zijn zullen niet geklasseerd worden.

## 26 SAMENVATTING STRAFFEN WEDSTIJD

*Onderstaande bestraffingen dienen als voorbeeld om op te nemen in het Reglement*

### 26.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Overtreding van één van de gestelde regels aan een verkenningsauto  
Meer dan 15 minuten te laat bij de start van de wedstrijd, etappe of sectie.

### 26.2 Tijdstraffen

2 <sup>e</sup> overtreding wegenverkeerswetgeving of maximum snelheid	5 minuten
Elke minuut te laat bij de start	10 seconden
In geval invoegen: slechtste tijd in zijn categorie, plus per klassementsproef	60 seconden
Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	10 seconden
Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	1 minuut
2 <sup>e</sup> overtreding van de maximum snelheid van 120 km/uur	5 minuten
Een klassementsproef niet gestart binnen 20 seconden	2 minuten
Klassementsproef niet op tijd en in volgorde gestart	5 minuten
Klassementsproef te vroeg gestart, 1 <sup>e</sup> overtreding	10 seconden
Klassementsproef te vroeg gestart, 2 <sup>e</sup> overtreding	1 minuut
Klassementsproef te vroeg gestart, 3 <sup>e</sup> overtreding	3 minuten
Geen tijdregistratie bij de stopfinish van een klassementsproef	300 seconden
Rondkoers, één of meer ronden te weinig	normtijd
Rondkoers, één of meer ronden te veel	werkelijke tijd

### 26.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleader

1<sup>e</sup> overtreding wegenverkeerswetgeving of maximum snelheid  
Registratie verkenningsauto niet juist

Overtreding van één van de specifieke beperkingen van het verkennen  
Overtreding van één van de gestelde regels aan een verkenningsauto  
Overtreding van één van de service regels van artikel 22  
Controle zone verkeerd binnen rijden of opnieuw binnen rijden  
Stilstaan/ongewoon langzaam rijden binnen een controlegebied  
Motor niet afgezet bij een hergroepering  
1<sup>e</sup> overtreding van de maximum snelheid van 120 km/uur  
Meer dan 3 maal te vroeg gestart bij een klassementsproef  
Niet opvolgen gele vlag procedure  
Niet opvolgen calamiteitenprocedure  
Overtreding van één van de Parc fermé regels

#### **26.4 Uitsluiting**

3<sup>e</sup> overtreding wegenverkeerswetgeving of maximum snelheid  
Maximum snelheid overtreden met meer dan 50%  
Opzettelijk de passage blokkeren of het inhalen beletten  
Onsportief gedrag  
Correctie of toevoeging op de tijdcontrolekaart door de equipe  
Het missen van een stempel/registratie/niet overhandigen van de tijdcontrolekaart  
Het missen van een stempel of registratie van een passeercontrole  
Het missen van een stempel of registratie van een tijdcontrole  
Overschrijding maximale vertraging  
3<sup>e</sup> overtreding van de maximum snelheid van 120 km/uur  
Op de klassementsproef in tegengestelde richting rijden  
Stoppen tussen de vliegende- en stopfinish  
Geen registratie van de starttijd bij een klassementsproef  
Niet opvolgen rode vlag procedure