

STANDAARD REGLEMENT HISTORISCHE LEGEND RALLY'S

Gecontroleerd en goedgekeurd de KNAF onder Permitnummer: 0450.23.043

INLEIDING

Dit Standaard Reglement Historische Legend Rally's is van toepassing op alle door de KNAF geautoriseerde sportieve regelmatigheidsrally's voor historische- en klassieke auto's op Nederlands grondgebied, waarbij de gemiddelde snelheid van 80 km/uur niet overschreden wordt.

De deelnemende auto moet geproduceerd zijn vóór 31 december 1995 zijn.

Dit Reglement is gebaseerd op de:

"Standard Supplementary Regulations FIA Historic Regularity Rally" en Appendix K van de Code Sportif International.

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

Over elk geval waarin dit Reglement niet voorziet zal het BSHR, of de sportcommissarissen tijdens een rally, een beslissing nemen.

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

Dit Reglement is van kracht vanaf: 1 januari 2023.

GOEDKEURINGSPROCEDURE BIJZONDER REGLEMENT

Goedkeuringsprocedure van het Bijzonder Reglement

Eén exemplaar van het concept Bijzonder Reglement dient elektronisch (als **Word** document) uiterlijk 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 Bijzonder 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
HLR	Standaard Reglement Historische Legend Rally's
HRCF	Historic Regularity Run "Car Pass"
CSI	FIA Code Sportif International en haar bijlagen
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
Legend rally	Historische Sporting Regularity Rally
Reglement	Bijzonder Reglement van de rally
Regularity	Regelmatigheidssectie of tests

Bijzonder Reglement (Reglement)

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

Begin en einde van de rally/wedstrijd

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 of door uitval danwel diskwalificatie van de equipe.

Bulletin

Een officiële schriftelijke mededeling die na goedkeuring van de wedstrijdleider het gestelde in dat **Bijzonder** 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 door deelnemers gestelde vragen, informatie of extra uitleg te verstrekken die verband houden met het verloop van de wedstrijd.

Deelnemer

Een deelnemers 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 te 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, waarbij de bestuurder tenminste 18 jaar dient te zijn en in het bezit van een geldig rijbewijs. De bestuurder wordt geacht volledig verantwoordelijk te zijn voor alle handelingen en nalatigheden van de equipe. De leeftijd van de navigator dient tenminste 15 jaar te zijn.

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 voor controle op specifieke feiten en/of regels.

Historische Legend Rally

Een Historische Legend Rally is een evenement waarbij navigatie en het aanhouden van een gemiddelde snelheid, die de 80 km/uur niet te boven gaat, bepalend zijn voor de eindresultaten. De route van de rally voert over de openbare weg en kent regularity's en/of speciale navigatieopdrachten en/of een combinatie ervan die op afgesloten wegen of privé terreinen plaatsvinden.

Neutralisatie

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

Observer

Het BSHR kan beslissen om een observer aan te wijzen. De observer dient alle aspecten van de wedstrijd en het verloop ervan waar te nemen en te rapporteren aan de organisator en het BSHR.

Regularity

Regelmatigheidssectie en/of test.

Routebulletin

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

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.

Traject

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 ISC, KNAF Reglementen, Sectie Reglementen en het Bijzonder Reglement van de rally.

Wedstrijdleader

De wedstrijdleader is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wedstrijd in overeenstemming met de van toepassing zijnde Reglementen. De wedstrijdleader 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.

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.

Datum/Tijd	Publicatie VOORLOPIG Reglement en inschrijving geopend
Datum/Tijd	Inschrijving gesloten
Datum/Tijd	Publicatie definitief Reglement
Datum/tijd	Publicatie voorlopige startlijst
Datum/Tijd	Controle documenten en auto
Datum/Tijd	Publicatie definitieve startlijst met starttijden
Datum/Tijd	Start 1 ^e deelnemer 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Finish 1 ^e deelnemer 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie van de voorlopige resultaten van de 1 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie startlijst voor de 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Start 1 ^e deelnemer 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Finish 1 ^e deelnemer 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie van de voorlopige resultaten van de 2 ^e etappe
Datum/Tijd	Publicatie voorlopige eindresultaten
Datum/Tijd	Publicatie officiële eindresultaten
Datum/Tijd	Prijzuitreiking

2 ORGANISATIE

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	licentie nummer
Wedstrijdleider	naam	licentie nummer
Assistent wedstrijdleader(s)	naam	licentie nummer
Wedstrijdsecretaris	naam	licentie nummer
Hoofd conformiteitscontrole	naam	licentie nummer
Hoofd marshals	naam	licentie nummer
Contactpersoon rijders	naam	
BHR Observer	naam	

2.6 Overige medewerkers

Hoofd resultaten naam

2.7 Judges of facts

De organisator dient aan te geven of en wie als Judge of facts tijdens het evenement actief zijn voor welke feiten en/of regels.

2.8 Reglementering

Het evenement wordt georganiseerd en verreden overeenkomstig het gestelde in:

- De FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- Het KNAF Autosport Jaarboek (ASJ);
- Het KNAF Reglement Legend Rally's;
- eventuele bulletins;

- De Wegenverkeerswetgeving van het land (landen) waar het evenement plaats vindt. Alleen het BSHR en de KNAF kunnen ontheffing verlenen van het gestelde in dit Reglement. Een goedgekeurd Reglement kan tot de start van de rally 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 en de KNAF. Elk bulletin dat daarna wordt uitgegeven dient ondertekend te worden door de Sportcommissaris(sen) of, indien niet aanwezig, door de wedstrijdleader.

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 publicatiebord 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 wedstrijdleader 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 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 kampioenschap.

4 OMSCHRIJVING

Een Legend rally is een regelmatigheids-evenement waarbij het behalen van de hoogste snelheid op geen enkele wijze bepalend is voor de eindklassering. Doorslaggevend is het uitvoeren van routeopdrachten. De route van een Legend Rally voert over de openbare weg en over voor het overige verkeer afgesloten wegedeeltes of privé terreinen om de routeopdrachten uit te voeren. Gedurende het verrijden van de regularity's mag de opgelegde gemiddelde snelheid de 80 km/uur niet te boven gaan.

5 TOE TE LATEN AUTO'S

5.1 Toe te laten auto's

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

Zogenaemde 'Touring' en 'GT' auto's die **geproduceerd zijn vóór 31 december 1995** worden toegelaten. De bestuurder dient de toelaatbaarheid van de auto aan te kunnen tonen door middel van het van toepassing zijnde FIA homologatie formulier, inclusief eventuele bijlagen.

Uitgesloten van deelname zijn de Audi Quattro S1, MG Metro 6R4, Citroën BX 4TC, Ford RS 200, Peugeot 205 T16, Lancia Delta S4, Subaru XT 4WD Turbo.

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

5.2 Identiteitskaart

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

- FIA Historic Regularity Run Car Pass (HRCP).
- FIA Historic Technical Passport (HTP);

Indien men hier niet over beschikt, kan een HRCP aangevraagd worden bij het KNAF Federatiebureau 088-0047888 of A.Keuper@Knaf.nl

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

5.3 Uitrusting / Extra voorzieningen.

Elk type afstandmeter is toegestaan.

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

(Imitatie-)gasontladingslampen of LED verlichting zijn niet toegestaan.

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

Elke auto moet, naast de wettelijke verplichte uitrusting van het land waar het evenement wordt verreden, uitgerust zijn met:

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

5.4 Categorieën

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

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

Categorie III: auto's gebouwd vanaf 01-01-1983 tot en met 31-12-1985.

De organisator kan bovenstaande categorieën samenvoegen tot één categorie.

5.5 Banden

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

6 TOE TE LATEN EQUIPES

6.1 Equipages

De equipe dient te bestaan uit een bestuurder en navigator. De leeftijd van de navigator dient minimaal 15 jaar te zijn.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet het inschrijfformulier mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

6.2 Startbewijzen

Iedereen die wil deelnemen aan een Historische Legend rally dient over een rallylicentie op minimaal aspirant rallylicentie niveau te beschikken.

Deelname met een Rally Pas (Evenementen registratiebewijs) is niet toegestaan.

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

7 INSCHRIJFFORMULIER - INSCHRIJVING

7.1 Inschrijfformulier

Iedereen die aan de rally wenst deel te nemen dient het volledig ingevulde inschrijfformulier aan het Permanente secretariaat van de organisator te zenden of de inschrijving elektronisch naar de organisator te sturen.

Inschrijven via de KNAF website is niet mogelijk.

Bijzonderheden, betreffende de bestuurder en/of navigator kunnen tot één week voor de start ingeleverd worden. Tot de aanvang van de controle van de auto (indien van toepassing) kan de ingeschreven auto vervangen worden.

Door ondertekening van het inschrijfformulier gaan de deelnemer en equipe akkoord met het gestelde in het Reglement.

7.2 Aantal inschrijvingen

Het maximum aantal toe te laten equipes 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, eventueel van toepassing zijnde, 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 inschrijfvoorwaarden en hetgeen in het inschrijfgeld is inbegrepen 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 verantwoordelijkheid 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 wedstrijd/rally/evenement.

9.2.2 Het inschrijfgeld bevat de premie voor de **KNAF** 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.

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

De FIA, de leden van de FIA, de KNAF, haar sectiebesturen en leden, de promotor, de organisator, de sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

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

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

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

10 GEDRAG VAN DE EQUIPE

10.1 Hinderlijk of onsportief gedrag.

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. 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 het evenement dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de Wegenverkeerswetgeving. Het zich niet houden aan verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/uur wordt al volgt bestraft, per etappe:

- 1^e overtreding: waarschuwing;
- 2^e overtreding: 180 seconden tijdstraf;
- 3^e overtreding: diskwalificatie.

Overschrijding van de maximum snelheid met meer dan 50%: uitsluiting.

Een beslissing ter bestraffing van de equipe kan genomen worden ongeacht een door de politie en/of officials genomen sanctie 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 wedstrijdleiding daarover te informeren (zie artikel 21.3).

11 RALLYSCHILDEN – WEDSTRIJDNUMMERS – NAMEN 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 een kentekenplaat van de auto (gedeeltelijk) bedekken.

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

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

Bloedgroepen mogen niet op de auto worden aangebracht.

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 moeten worden.

13 CONFORMITEITSCONTROLE - DOCUMENTENCONTROLE

13.1 Conformiteitscontrole

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

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

13.2 Documentencontrole

De volgende documenten dienen gecontroleerd te worden:

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

14 RESULTATEN

14.1 Vaststellen van de resultaten

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

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

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

De equipe met het laagste totaal zal uitgeroepen worden als algemene winnaar.

14.2 Publicatie van de resultaten

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

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

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

15 PROTEST - BEROEP

15.1 Protest

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

Wanneer blijkt dat een controle niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren of onderwerp zijn van enig protest wanneer de organisator kan aantonen dat de oorzaak niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.

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

15.2 Beroep

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

16 PRIJZEN - PRIJSUITREIKING

In het Reglement dient de lijst met de te behalen prijzen, de locatie en het tijdstip van de prijsuitreiking te worden opgenomen.

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

17 SAMENVATTING BESTRAFFINGEN ALGEMEEN

Onderstaande bestraffingen dienen als voorbeeld en kunnen in het Reglement worden opgenomen.

17.1 Geen toelating tot de start van de wedstrijd

Auto **geproduceerd na 31 december 1995**

Geen identiteitskaart

Meer dan zes lampen aan de voorzijde van de auto

(Imitatie-)gasontladingslampen of Led verlichting

Geen grondzeil of lekbak

Brandblussers niet conform

Geen sleepkabel

Banden voldoen niet aan de Wegenverkeerswetgeving

Geen geldig startbewijs

Inschrijfformulier niet ondertekend

Inschrijfgeld niet op tijd betaald

Geen juiste verzekering van de auto

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal niet ondertekend

Documenten niet akkoord bevonden

Auto niet akkoord bevonden

17.2 Tijdsstraffen te bepalen door de organisator of de wedstrijdleader

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

17.3 Ter beoordeling van de wedstrijdleader

Hinderlijk, onsportief gedrag of niet opvolgen van instructies/aanwijzingen van officials

Reclame niet conform

Rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet juist aangebracht

1e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met 10 km/uur of meer

17.4 Diskwalificatie

3^e verkeersovertreding/overschrijding maximum snelheid met 10 km/uur of meer

WEDSTRIJDBEPALINGEN

Het onderstaande dient als voorbeeld en kan als volgt in het Bijzonder Reglement worden opgenomen:

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 plaats vindt, zodat overlast voor het overige verkeer, de mens en dier tot een minimum beperkt blijft. Alle equipes ontvangen een routeboek waarin details zijn opgenomen met betrekking tot de te volgen route en/of speciale routeopdrachten en/of navigatiesystemen.

Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken. Deze omleiding kan aangegeven zijn door middel van oranje pijlen of in een routebulletin.

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

18.2 Rijtijd

De toegestane rijtijden worden aangegeven op de controlekaart. Deze rijtijden kunnen gewijzigd worden door middel van een routebulletin. In geval van verschillen, zal de tijd op de tijdcontrolekaartbindend zijn.

19 SNELHEID – VERKEER

19.1 Maximum gemiddelde snelheid

In uitzonderingsgevallen waar lange afstanden tussen bebouwde gebieden of op afgesloten wegen of circuits of waar het gebruik van autosnelwegen in de route zijn opgenomen, kan de gemiddelde snelheid tot een maximum van 80 km/uur verhoogd worden, één en ander afhankelijk van de plaatselijk geldende maximum snelheden.

19.2 Maximum toegestane vertraging

Een eenmaal opgelopen vertraging mag niet ingehaald worden (uitgezonderd bij een hergroepering). De maximale (cumulatieve) toegestane vertraging van een equipe bij tijdcontroles op de ideale passeertijd is 30 minuten.

19.3 Quiet-zone (stille zone's)

In zogenoemde Q-zones is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur. De organisator dient in het Reglement of routeboek aan te geven hoe de equipes Q-zones kunnen herkennen.

19.4 Ongevallenprocedure.

Wanneer een equipe betrokken is bij een ongeval waarbij een andere equipe of toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, dient de equipe op de locatie van het ongeval te blijven. De eerste equipe die arriveert op de plaats van het ongeval moet stoppen en moet de eerstvolgende auto laten stoppen. Deze eerstvolgende auto moet de volgende informatie aan de wedstrijdleider (wedstrijdleiding) doorgeven:

- Plaats van het ongeval;
- Wedstrijdnummer van de betreffende equipe;
- Hoeveel bestuurders of toeschouwers gewond zijn;
- Elke andere belangrijke informatie, b.v. vuur, water.

20 VERKENNEN

In de Historische rallysport is het niet gebruikelijk dat het verkennen van de route en de regularity's is toegestaan. Echter, de organisator kan de equipes in de gelegenheid te stellen om de regularity's te verkennen. De organisator kan restricties stellen ten aanzien van de wijze van verkennen en aan de auto waarmee verkend zal worden. In geen geval mag verkend worden met de ingeschreven auto.

21 START – HERSTART- INVVOEGEN

21.1 Start – Herstart

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

21.2 Tijdsinterval

Het tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij anders aangegeven in het Reglement of bulletin.

21.3 Invoegen

Tijdens een evenement met meerdere etappes bestaat voor een equipe die gedurende een etappe door welke reden dan ook opgegeven heeft of de laatste tijdcontrole van een etappe gemist heeft, de mogelijkheid om de wedstrijdleader te verzoeken om te mogen starten in de eerstvolgende etappe. De wedstrijdleader zal een bestraffing vaststellen voor de betreffende equipe voor elke gemiste passeer- of tijdcontrole of tijdwaarnemingspunt. De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal bepaald worden door de wedstrijdleader. Deze mogelijkheid om te herstarten is niet van toepassing voor de laatste etappe van de wedstrijd.

22 SERVICE - ASSISTENTIE

22.1 Service en reparatie.

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

22.2 Locatie service.

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

22.3 Tanken van de auto.

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

22.4 Bepalingen serviceterrein.

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

23 CONTROLES

23.1 Algemene bepalingen

Tijdcontroles, Tijdwaarnemingspunten, Hergroeperingen worden bij voorkeur aangegeven door van FIA controleborden afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controle dient als controlegebied beschouwd te worden.

Controles dienen 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel te zijn. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluit de controle 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto.

23.2 Tijdcontrolekaart (Tijdkaart)

Elke equipe ontvangt bij de start een tijdkaart. De tijdkaart dient bij de finishcontrole van een etappe ingeleverd te worden. De tijdkaart dient te allen tijde beschikbaar te zijn, speciaal bij controles waar de tijdkaart afgestempeld, ingevuld of afgetekend moet worden. De afwezigheid van een stempel of registratie wordt bestraft. Het niet overhandigen van de tijdkaart resulteert in uitsluiting.

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

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

23.3 Passeercontrolekaart (controlekaart)

Elke equipe ontvangt bij de start een controlekaart voor de registratie van de verschillende passeercontroles langs de route. De afwezigheid van een stempel of registratie zal bestraft worden. Het niet kunnen overhandigen van de controlekaart resulteert in uitsluiting.

23.4 Passeercontroles (PC of RC)

De organisator dient voor de start van de wedstrijd de herkenbaarheid van een bemande of onbemande passeercontrole bekend te maken.

Bij een bemande passeercontrole moet de marshal alleen de controlekaart afstempelen en/of aftekenen zodra de equipe deze overhandigd, zonder de passeertijd te vermelden.

Bij een onbemande passeercontrole dient de equipe zelf in het eerstvolgende vrije vak de controlekaart af te stempelen of de letter/cijfer van de controle in te vullen.

23.5 Tijdcontroles(TC)

Bij een tijdcontrole noteert de marshal het tijdstip waarop de kaart werd overhandigd. De tijdregistratie kan ook plaatsvinden door middel van elektronische apparatuur. De ideale meldingstijd wordt verkregen door de rijtijd die is toegestaan voor het afleggen van de routesectie op te tellen bij de starttijd van deze sectie.

Elke minuut te vroeg of te laat bij een tijdcontrole wordt bestraft met 2 respectievelijk 1 minuut. Een equipe mag straffeloos te vroeg "inklokken" bij de laatste tijdcontrole van een etappe.

23.6 Geheime tijdcontrole (GTC of TP)

De locatie noch de rijtijd naar een geheime tijdcontrole (tijdwaarnemingspunt) dient aangegeven te worden. Elke afwijking te vroeg of te laat wordt bestraft (zie artikel 23.5).

23.7 Hergroepering controles (HG)

Bij aankomst bij een hergroepering moeten de equipes de tijdcontrolekaart aan de marshal van de controlepost overhandigen. De equipes krijgen aanwijzingen over de starttijd van de volgende sectie of etappe.

24 REGULARITY'S

24.1 Definitie

Regularity's mogen verreden worden op de openbare weg en/of op wegen of terreinen die speciaal voor dit doel zijn afgesloten voor het overige verkeer. De equipe dient de regularity af te leggen op de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid.

24.2 Handhaving van de gemiddelde en maximum snelheid op de regularity

Voor de handhaving / controle op de gemiddelde en maximumsnelheid moet de organisatie gebruikmaken van het Rally Safe systeem.

24.3 Rally Safe systeem

Tijdens het verkennen wordt een elektronisch volgsysteem (Rallysafe datalogger) toegepast. Dit volgsysteem kan niet alleen de route uitlezen, maar ook de gereden snelheden. De datalogger moet in de verkenningsauto zijn gemonteerd, waarbij dit systeem permanent geactiveerd moet zijn. Uitschakeling van dit systeem tijdens de verkenning of het niet correct werken van dit systeem zal worden gemeld aan het college van sportcommissarissen. In het Bijzonder Reglement zal worden vermeld wanneer dit volgsysteem zal worden uitgereikt en wanneer dit uiterlijk weer ingeleverd moet worden.

24.3.1 Voor het gebruik van dit volgsysteem kan een waarborgsom worden gevraagd.

24.3.2 Het Rallysafe tracking systeem is uitgerust met noodsituaties alarmeringen. De knop voor de melding van noodsituaties op het tracking systeem moet door de rijders eenvoudig te bedienen zijn.

24.3.3 In geval van een ongeval waar dringende medische hulp wenselijk is, moet indien mogelijk, het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's. De knop voor de noodsituaties van het tracking systeem moet zo snel mogelijk worden geactiveerd.

24.3.4 In geval van een ongeval waar geen directe medische hulp nodig is, moet duidelijk het "OK" teken worden getoond aan de volgende auto's. Op het tracking systeem moet de "OK" knop binnen een minuut worden geactiveerd.

24.3.5 Alle auto's worden uitgerust met het Rallysafe tracking systeem. De installatie wordt gecontroleerd door de Technische Commissarissen. Instructies rondom uitgifte, inbouw en teruggave zullen worden verstrekt door de organisator. Elke inbreuk op de werking en gebruik tijdens de rally zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen. Een "eigen" fitting kit, bestaande uit de voedingskabel van de unit, een interne Wifi antenne en een externe antenne welke op het dak geplakt wordt, kan vooraf bij Rallysafe Nederland worden gekocht of kan tijdens de rally worden gehuurd.

24.3.6 Installatie van het Rallysafe tracking systeem

Tijdens het competitieve deel van de rally wordt het Rallysafe tracking systeem gebruikt. Dit systeem heeft een continue betrouwbare voeding nodig van 9 tot 28 Volt DC voor de veiligheid van de rijders en de correcte werking van het systeem. Het is verplicht dat het systeem is aangesloten op een niet geschakelde voeding van de pluspool van de accu, dus voor de hoofdschakelaar om zeker te stellen dat de voeding naar het systeem aanwezig is. In alle deelnemende auto's moet een "fitting-kit" zijn gemonteerd voor de keuring. Deze kit kan worden gehuurd tijdens het evenement of worden aangekocht bij Rallysafe Nederland.

24.3.7 Voor de verkenning wordt tijdens de documentencontrole ook een datalogger uitgegeven aan de deelnemers. Deze datalogger moet in de auto, gebruikt voor de verkenning werkend aanwezig zijn. De datalogger registreert de route en de snelheden tijdens de verkenning. Het is uitdrukkelijk verboden de datalogger uit te schakelen of de werking ervan te belemmeren.

24.3.8 De equipe is verantwoordelijk voor de goede werking van het tracking systeem en de datalogger. Een overtreding van de werking wordt gemeld aan het College van Sportcommissarissen. In het programma zijn de tijdstippen en locaties van de uitgifte en inname van datalogger en tracking systeem aangegeven. De datalogger moet direct na de verkenning worden ingeleverd en het tracking systeem moet in principe bij het Parc Fermé worden uitgebouwd.

24.4 Handhaving van de maximum snelheid op de regularity

Gedurende het verrijden van een regularity zal de snelheid gecontroleerd worden.

Overschrijding van de maximum snelheid van 110 km/uur met meer dan 10 % wordt als volgt bestraft:

1 ^e overtreding:	waarschuwing
2 ^e overtreding:	240 seconden tijdstraf
3 ^e overtreding:	diskwalificatie.

De beslissing van de wedstrijdleader is definitief. Er is geen recht op het indienen van een protest.

24.5 Veiligheid

Op Regularity's kunnen marshals aanwezig om de veiligheid van de equipes en eventueel aanwezige toeschouwers te bewaken. Het is equipes op de regularity's niet toegestaan om tegen de voorgeschreven richting in te rijden.

Het is niet toegestaan om stil te staan op de regularity buiten een passeercontrole (PC), tijdwaarnemingspunt (TP) en voor de vliegende finish van de regularity.

Een equipe die stopt, om welke reden dan ook, op de regularity moet de gevarendriehoek op tenminste 50 meter voor de stilstaande auto plaatsen, zelfs wanneer de auto naast de weg staat.

24.6 Vlaggen

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

24.6.2 Equipes die een rode vlag hebben gekregen zullen een passende rijtijd worden toegekend, overeenkomstig artikel 24.11.

24.6.3 GELE VLAG Officials kunnen equipes met gele vlaggen opmerkzaam maken op gevaarlijke situaties: Een gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie: - stilstaande of langzaam rijdende auto op route, - geheel of gedeeltelijke blokkering van de route, - hulpvoertuigen op de proef.

24.6.4 Een equipe welke de gele vlag is getoond kan een passende rijtijd worden toegekend, overeenkomstig artikel 24.11, na ontvangst van een rapport van een official.

24.7 Waarschuwingsteken SOS/OK

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

24.7.2 In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst moet indien mogelijk het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.

24.7.3 Een equipe die het rode "SOS" teken ziet of een auto ziet die een zwaar ongeval heeft gehad en waar de equipe nog in de auto zit en geen rood "SOS" teken laten zien, moet zonder uitzondering onmiddellijk stoppen om te helpen.

Alle nog volgende auto's moeten ook stoppen. De tweede auto die ter plaatse is, moet doorrijden naar de eerstvolgende radiopost om deze te waarschuwen. De daaropvolgende auto's moeten de route vrijhouden voor de hulpverleningsvoertuigen. Alle equipes die gestopt zijn conform deze procedure zullen een passende tijd krijgen, conform artikel 24.11.

24.7.4 In geval van een ongeval waar geen directe medische hulp benodigd is, moet duidelijk het "OK" teken getoond worden aan de volgende auto's.

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

24.7.6 Een equipe die in de gelegenheid is om te stoppen maar dit niet doet zal worden gemeld bij de Sportcommissarissen.

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

24.7.8 Elke equipe die niet meer deelneemt aan de rally moet zijn uitvallen / terugtrekken zo snel mogelijk aan de organisator melden. Een equipe die dit nalaat wordt gemeld aan de Sportcommissarissen. Wanneer een deelnemer opgeeft, moet hij de organisator informeren.

24.8 Start Regularity's

Regularity's beginnen met een staande start. Zodra de equipe met de auto voor de startlijn is gestopt, zal de marshal de vertrektijd op de tijdcontrolekaart noteren. Het aftellen zal met de hand of met een elektronisch aftelsysteem, dat de seconden aftelt, plaatsvinden. Zodra de laatste 5 seconden zijn verstreken zal het startsignaal worden gegeven, waarna de auto onmiddellijk dient te vertrekken. Op een afstand van 0,4 meter achter de startlijn staat een elektronisch oog welke zal reageren als de deelnemer te vroeg start. Starten voor dat het startsein is gegeven zal bestraft worden.

Als alternatief kan bovenstaande aftelmethode worden vervangen door een hand systeem waarbij de starter luid zal aftellen: 30", 15", 10" en de laatste vijf seconden één voor één. De marshal mag alleen een nieuwe starttijd geven in geval van overmacht. Indien de vertraging is veroorzaakt door de equipe, zal de marshal geen nieuwe starttijd geven. De wedstrijdleiding kan beslissen de één minuut startinterval op regularity's te verkorten tot 30 seconden.

24.9 Tijdwaarnemingspunten (TP)

De locatie van noch de rijtijd naar een tijdwaarnemingspunt (geheime tijdcontrole) wordt aangegeven. De locaties op de regularity kunnen aangegeven worden met het bord GTC/TP (bord met klok) of virtueel via GPS waypoints. In het zicht van en bij een aangegeven tijdwaarnemingspunt mag niet opzettelijk langzaam gereden worden en/of gestopt worden. Voor elke regularity is door de organisator een normtijd vastgesteld. Elke seconde afwijking boven of onder de normtijd wordt bestraft met 1 strafseconde. De tijdregistratie geschiedt in minuten, seconden en tienden van seconden. Er kunnen meerdere tijdwaarnemingspunten in een regularity opgenomen worden.

Voorbeeld: Wanneer er 3 tijdwaarnemingspunten (A, B, C) zijn, zal de rijtijd gemeten worden van de start tot A, van A tot B, van B tot C.

Overschrijding van de aangegeven gemiddelde snelheid bij een tijdwaarnemingspunt op de regularity met 50% of meer wordt bestraft met diskwalificatie.

Wanneer een bemande passercontrole (PC) in een regularity is opgenomen dient de equipe te stoppen. Het niet stoppen wordt bestraft met uitsluiting.

24.10 Finish regularity's

De tijdmeting zal plaats vinden bij de vliegende finish (rood bord met geblokte vlag), waar niet gestopt mag worden. De equipe moet door rijden naar de stop finish (rood bord met STOP) waar gestopt moet worden en de tijdregistratie zal plaatsvinden. Inhalen tussen de vliegende finish en de stop finish is niet toegestaan. Duidelijk opzettelijk zichtbaar langzaam rijden en/of stoppen in het zicht van of bij de vliegende finish is niet toegestaan.

24.11 Onderbreking van een klassemingsproef

Indien een klassemingsproef, om welke reden dan ook, onderbroken wordt of gestopt moet worden kan de Wedstrijdleider elke benadeelde equipe een tijd toe wijzen die als de meest faire wordt beschouwd. Geen enkele equipe die uitsluitend of in combinatie het stoppen van de proef heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel.

24.12 Assistentie

Tijdens een regularity is elke vorm van hulp door derden verboden, uitgezonderd het laten duwen van de auto met als doel de auto weer op de weg te brengen of de weg vrij te maken.

25 SAMENVATTING STRAFFEN

Onderstaande bestraffingen dienen als voorbeeld en kunnen in het Reglement worden opgenomen.

25.1 Niet toe gelaten tot de start van het evenement

Verkennen van de route/regularity's voorafgaand de wedstrijd
Geen waarschuwingstekens 'SOS' / 'OK' in de auto aanwezig

25.2 Strafseconden

Elke minuut te laat bij de start / herstart	1 minuut
Afwezigheid stempel of een registratie bij een tijdcontrole	15 minuten
Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuten
Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
Afwezigheid stempel of registratie bij een passeercontrole	5 minuten
Te vroeg op een tijdwaarnemingspunt (GTC/TP), per seconde	1 seconde
Te laat op een tijdwaarnemingspunt(GTC/P), per seconde	1 seconde
1e keer stilstaan op de regularity	120 seconden
2e keer stilstaan op de regularity	240 seconden
Te vroeg starten	20 seconden
Te laat starten, tot en 15 minuten te laat, per minuut	60 seconden
Missen van een tijdwaarnemingspunt	300 seconden
Per seconde afwijking boven of onder de normtijd	1 seconde

25.3 Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader

- Maximum straf i.v.m. het invoegen
- Overschrijding maximale vertraging in relatie met een mogelijk herstart
- Overschrijding maximum snelheid in een Quiet zone
- Georganiseerde service door de equipe
- Negeren gele- en/of rode vlag procedure
- Calamiteitenprocedure niet opgevolgd

25.4 Uitsluiting

- Verkennen van de route/regularity's tijdens de wedstrijd
- Verlies / niet overhandigen tijdcontrolekaart
- Een correctie of toevoeging van/aan de tijdcontrolekaart of passeercontrolekaart
- Tegen de rijrichting in rijden
- 3e keer stilstaan op de regularity
- Opzettelijk langzaam rijden en/of stil staan in het zicht of bij een controle
- Overschrijding gemiddelde snelheid met 50% of meer
- Niet stoppen bij een passeercontrole
- Opzettelijk langzaam rijden en/of stil staan in het zicht of bij een vliegende finish
- Inhalen tussen de vliegende finish en stop finish
- Hulp van derden op de regularity