

STANDAARD REGLEMENT RALLY 2026

INTRODUCTIE RALLYSPORT

REGLEMENT

BIJLAGEN

Uitgever:

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

Bankrelatie:

ING: 66.55.45.967
BIC: INGBNL2A
IBAN: NL57INGB0665545967

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

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

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

INFO@KNAF.NL
WWW.KNAF.NL
+31 (0)88 00 47 888

DUWBOOT 85, 3991 CG HOUTEN
IBAN: NL57 INGB 0665 5459 67
KVK: 40410073

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE RALLYSPORT	3
OVERZICHT BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN	4
ALGEMENE BEPALINGEN	5
KAMPIOENSCHAPPEN EN PUNTEN	8
OFFICIALS	12
TOE TE LATEN AUTO's	13
BANDEN EN WIELEN	17
MECHANISCHE ONDERDELEN	19
STANDAARD DOCUMENTEN	20
AANSPRAKELIJKHEID, SCHADE EN VERZEKERING	21
INSCHRIJVING	22
IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN	23
ADMINISTRATIEVE CONTROLE EN KEURING	25
RIJGEDRAG	26
VERKENNEN	28
SHAKEDOWN	29
START EN HERSTART	29
CONTROLES	30
KLASSEMENTSPOEVEN	33
SERVICE	39
TANKEN	40
PARC FERMÉ	41
KLASSEMENTEN & ADMINISTRATIEVE EISEN NA DE RALLY	42
SAMENVATTING STRAFFEN	43
2026 STANDAARD REGLEMENT RALLY - BIJLAGEN	46
BIJLAGE I STANDAARD CONTROLEBORDEN	46
BIJLAGE II STANDAARD DOCUMENTEN	47
BIJLAGE III VEILIGHEID	57
BIJLAGE V BANDENREGLEMENT	64
BIJLAGE IX ORGANISATIE VOORSCHRIFTEN	65
BIJLAGE XI MILIEUVOORSCHRIFTEN	68
BIJLAGE XII BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN	69
BIJLAGE XIII GROEP S – ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN	74
BIJLAGE XIV GROEP P – ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN	87
BIJLAGE XV GROEP G - ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN (VERNIEUWDE OPZET)	99
BIJLAGE XVI GROEP HISTORIC	116
BIJLAGE XVII TOTAAL OVERZICHT KLASSE EN GROEP INDELING	119
BIJLAGE XVIII RALLY-CUPS (MERKEN/NAAMS-GEBONDEN RALLY CUPS)	120
BIJLAGE XIX STARTVOLGORDE PROCEDURE	122
BIJLAGE XX MEDIA EN ACCREDITATIEBELEID	123

INTRODUCTIE RALLYSPORT

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

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

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

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

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

Zowel de rijder als de navigator moet een licentie hebben. Een licentie wordt verstrekt door de KNAF na het volgen van een rallycursus bij een van de erkende rallysportscholen en het met goed gevolg afleggen van een theoretisch en praktisch examen. Rallysport begin je als aspirant rallyrijder.

Bij toenemende ervaring kunnen rijder en navigator in aanmerking komen voor licenties die het mogelijk maken aan rally's in het eigen land deel te nemen met auto's met meer vermogen of aan wedstrijden in het buitenland.

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

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

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

OVERZICHT BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN

Onderstaande lijst is een overzicht van de belangrijkste wijzigingen maar heeft geen reglementaire betekenis.

ART.	OMSCHRIJVING
1.1	term “deelnemers” vervangen door “inschrijvers” (door het gehele document)
2	nummering van artikelen vervallen definitie briefing toegevoegd
3.1	kampioenschappen opnieuw ingedeeld, rally: ONRK, ONRK 2WD, NRK, NRK 2WD, NRKK historisch: ONHRK Pre2000, ONHRK Pre200 2WD, ONHRK Pre1992, ONHRK Pre1992 2WD, ONHRK Pre200 2WD, ONHRK Pre1992 2WD, ONHRCK Pre 2000, ONHRCK Pre1992, NHRK, NHRK 2WD, NHRCK, NHT cups: JC rally, RMC, HRMC Inschrijving voor 01 april 2026, inschrijfgeld € 50,- per inschrijving
3.3	Rally2 en RGT auto's alleen deelnemen aan ONRK, Porsche 992 Rally GT geen deelname aan kampioenschap
3.4.1	overzicht meetellende rally's toegevoegd
3.5	Puntentelling NRK, NHRK, NHT NRKK, NHRCK aangepast
3.6	puntentelling – 6 evenementen tellen mee, voorafgaand opgeven welke wedstrijden
12.1	Toe te laten auto's: S2000 en A8 verplaatst van internationaal naar nationaal Toe te laten auto's: Groep C14 Ford Fiesta Rally Cup toegevoegd. Toe te laten auto's: Porsche 992 Rally GT toegevoegd nationaal NGT Toe te laten auto's historisch: compleet vernieuwde categorie indeling internationaal, nationaal, trophy
12.5	Licentie bepalingen Aspirant en Club rijder/navigator gewijzigd
22.4	Verandering van inschrijver nader omschreven
27.3	Startnummer op voorruit gewijzigd naar FIA standaard
33.1.1	Parc Ferme bepalingen na finish gewijzigd
34.1.2	Aanwezigheid eventuele briefing toegevoegd
34.1.4	Bestrafing bandenopwarming gewijzigd
35.4.3	Extra verkenningsronde bij alternatieve klassemingsproeven toegevoegd
44.2.4	Meldingsprocedure bij TC verduidelijking
54.1.1	Melding reden uitval/herstart aan CPR vervallen
65.1	Procedure indienen technisch protest aangepast
67	Jaarlijkse prijsuitreiking toegevoegd
Bijlage V	Banden voor FIA klassen en nationale klassen conform lijst FIA gehomologeerde banden of banden met markering <<E>> of <<DOT>> met minimaal 1 rondgaande groef aanscherping banden met <<E>> markering
Bijlage XI	Katalysator niet verplicht voor historische auto's met een HTP
Bijlage XVI	Groep Historic Verplichte deelname aan historische rally voor auto's die gehomologeerd zijn in periode Appendix K Nieuwe indeling historische klassen, conform categorieën en homologatie. Elektrische stuurbevestiging toegestaan voor nationale historische auto's Banden voor categorieën Pre2000 conform lijst FIA gehomologeerde banden of banden met markering <<E>> of <<DOT>> met minimaal 1 rondgaande groef. Voor categorieën Pre1992 en nationale categorieën alleen banden met markering <<E>> of <<DOT>> toegestaan voorzien van minimaal 1 rondgaande groef.

COMMUNICATIE / PUBLIKATIES:**SPORTITY app**

BSR Communicatie:	BSR2026
2026 KNAF Rally:	RALLY2026
2026. KNAF Historic Rally	HISRALLY2026

ALGEMENE BEPALINGEN

1.0 ALGEMEEN

Het Standaard Reglement Rally (hierna te noemen SRR) is van toepassing op alle rally's en rallysprints, die op Nederlands grondgebied verreden worden. De organisator hoeft in het Bijzonder Reglement voor zijn rally niet alle bepalingen uit het SRR op te nemen, maar kan volstaan met het aanvullen van de gegevens volgens het voorbeeld inhoudsopgave Bijzonder Reglement (zie bijlage II). Een uitgewerkt voorbeeld van het 'Standaard Bijzonder Reglement' wordt aan de organisatoren ter beschikking gesteld. Daarnaast moeten alle bepalingen, waarin wordt afgeweken van het SRR, na goedkeuring van het BSR (zie art 1.1.3), in het Bijzonder Reglement worden opgenomen.

Het SRR is gebaseerd op een vertaling van de:

'2026 FIA Regional Rally Sporting Regulations' (RRSR) en de nummering van de artikelen is voor de duidelijkheid gelijk aan die van de 2026 RRSR. Dit met het doel om een raamwerk van reglementen op te stellen die van toepassing zijn op de Nederlandse rallysport en die zoveel mogelijk aansluiten op de internationale rallysport.

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

Artikelen en/of delen van artikelen die in belangrijke mate gewijzigd zijn ten opzichte van de reglementen van het voorgaande jaar zijn geel gearceerd aangegeven.

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

Afkortingen:

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

1.1 TOEPASSING

- 1.1.1** Alle rijders, navigatoren, **inschrijvers** en officials/marshals die aan/in een rally evenement in Nederland deelnemen/actief zijn, moeten zich houden aan de bepalingen van de CSI, de relevante Technische Reglementen, dit SRR en het Bijzonder Reglement van elke rally.
- 1.1.2** Uitsluitend het BSR kan afwijkende bepalingen van het SRR toestaan.
- 1.1.3** Elk verzoek voor een ontheffing (afwijking) van de reglementen (SRR) moet aan het BSR worden gestuurd (rally@knaf.nl). Elk artikel in het Bijzonder Reglement wat afwijkt van het SRR zonder een goedgekeurde ontheffing is niet geldig.
- 1.1.4** De Wedstrijdleader is voor en tijdens de rally belast met de toepassing van deze reglementen en het Bijzonder Reglement. Hij moet de Sportcommissarissen inlichten over elk belangrijk incident dat de toepassing van de reglementen of het Bijzonder Reglement van de rally vereist. In bepaalde situaties, zoals in deze reglementen vermeld en daar waar hij dit van toepassing vindt, moet hij eveneens de toepassing van het reglement schriftelijk ter kennisgeving aan de betreffende deelnemer(s) brengen.
- 1.1.5** Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegelaten door de reglementen is verboden.
- 1.1.6** Elke inbreuk van deze reglementen zal aan de Sportcommissarissen gemeld worden. Zij kunnen een bestraffing uitspreken zoals is aangegeven in *het KNAF Reglementen Boek*. De Sportcommissarissen zullen zich over al die situaties beraden waar de reglementen niet in voorzien; uitsluitend zij zijn bevoegd in die situaties een beslissing te nemen, in overeenstemming met de CSI.
- 1.1.7** Alle **inschrijvers**, rijders en navigatoren moeten de *vrijwaringsclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid)* ondertekenen en inleveren bij de administratieve controle.

1.2 OFFICIELE TAAL

De verschillende documenten en in het bijzonder het Bijzonder Reglement en alle Bulletins moeten gepubliceerd worden in het Nederlands en bij voorkeur ook in het Engels tot sluiting van de inschrijving. Wanneer buitenlandse **equipen** zijn geaccepteerd dienen alle documenten tweetalig te zijn. Bij geschillen over de interpretatie van het SRR, het Bijzonder Reglement of Bulletins is uitsluitend de Nederlandse tekst bindend.

1.3 INTERPRETATIE

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

1.4 DATUM VAN INGANG

Dit SRR wordt van kracht op 1 januari 2026.

2 DEFINITIES**AANVANG VAN DE RALLY:**

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

BRIEFING:

Een briefing is een fysieke of virtuele bijeenkomst waar de wedstrijdleader en/of de organisator informatie verstrekken, specifieke punten toelichten, veiligheidsvoorschriften in herinnering brengen en vragen van deelnemers beantwoorden. Alle verstrekte informatie die op enigerlei wijze van invloed is op het programma, het tijdschema of de reglementen, moet worden bevestigd in een bulletin.

BULLETIN

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

MEDEDELING

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

CONTROLEGEBIED

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

EQUIPE

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

Als geen **inschrijver** is opgegeven bij de inschrijving, dan is de rijder automatisch de **inschrijver** en moet de rijder zowel een **inschrijver** als een rijder licentie hebben (*KNAF-licentie: **inschrijver** en rijder is dezelfde licentie*).

Als men deelneemt aan rally's in het buitenland moeten equipes een internationale verzekering hebben, die dekking geeft voor hun repatriëring, indien nodig, in geval van een ongeval.

BESLISSING

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

EINDE VAN DE RALLY

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

ETAPPE

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

MEDIA ZONE

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

NEUTRALISATIE

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

NOTIFICATIE

Een officieel schriftelijk document uitgegeven en gepubliceerd door de Wedstrijdleider om **inschrijvers / equipes** te informeren over de toepassing van deze reglementen en/of het Bijzonder Reglement.

PARC FERME

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

VERBODEN SERVICE

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

VERKENNEN

Het aanwezig zijn op een klassementsproef, op welke wijze dan ook, van potentiële rijders of navigatoren na publicatie van de rallygids of het tijdschema.

VERKEN TIJDSHEMA

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

HERGROEPERING

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

VERBINDINGSSECTIE

Delen van de route die niet gebruikt worden voor klassementsproeven.

SECTIE VAN DE RALLY

Elk deel van de rally gescheiden door een hergroepering.

SERVICE

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

KLASSEMENTSPROEF

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

SUPER KLASSEMENTSPROEF

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

TEAM

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

TIJDKAART

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

ONTHEFFING

Het doelbewust wijzigen van organisatorische aspecten van een Rally zoals omschreven in het SRR. Alleen het BSR mag een ontheffing verlenen in speciale, met reden omklede en individuele situaties. Een ontheffing kan de algemene betekenis van de reglementen niet wijzigen.

RONDKOERS

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

STRAFFEN

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

RALLYSPRINT

Een korte rally volgens art.10.1

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

KAMPIOENSCHAPPEN EN PUNTEN**3 RALLY KAMPIOENSCHAPPEN****3.1 KAMPIOENSCHAPPEN / CUPS**

Rijders en navigatoren kunnen inschrijven in en een algemene titel behalen in de volgende kampioenschappen:

3.1.a RALLY

- Open Nederlands Rally Kampioenschap (hierna te noemen ONRK)
- Nederlands Rally Kampioenschap (hierna te noemen NRK)

Rijders en navigatoren, ingeschreven in één van bovengenoemde kampioenschappen doen automatisch mee aan de volgende gekoppelde kampioenschappen en cups:

- Open Nederlands Rally Kampioenschap – 2 wheel drive (hierna te noemen ONRK 2WD)
- Open Nederlands Rally Klasse Kampioenschap (hierna te noemen ONRKK)
- Nederlands Rally Kampioenschap – 2 wheel drive (hierna te noemen NRK 2WD)
- Nederlands Rally Klasse Kampioenschap (hierna te noemen NRKK)
- Junior Cup (hierna te noemen JC)
- Rally Master Cup – modern (hierna te noemen RMC)

3.1.b HISTORISCHE RALLY

- Open Nederlands Historisch Rally Kampioenschap Pre1992 (hierna te noemen ONHRK Pre1992)
- Open Nederlands Historisch Rally Kampioenschap Pre2000 (hierna te noemen ONHRK Pre2000)
- Nederlands Historisch Rally Kampioenschap (hierna te noemen NHRK)

Rijders en navigatoren, ingeschreven in één van bovengenoemde kampioenschappen doen automatisch mee aan de volgende gekoppelde kampioenschappen en cups:

- Open Nederlands Historisch Rally Kampioenschap Pre1992 – 2 wheel drive (hierna te noemen ONHRK Pre1992 2WD)
- Open Nederlands Historisch Rally Kampioenschap Pre2000 – 2 wheel drive (hierna te noemen ONHRK Pre2000 2WD)
- Open Nederlands Historisch Rally Categorie Kampioenschap (hierna te noemen ONHRCK Pre1992)
- Open Nederlands Historisch Rally Categorie Kampioenschap (hierna te noemen ONHRCK Pre2000)
- Nederlands Historisch Rally Kampioenschap – 2 wheel drive (hierna te noemen NHRK 2WD)
- Nederlands Historisch Rally Category Kampioenschap (hierna te noemen NHRCK)
- Rally Master Cup – historic (hierna te noemen HRMC)

3.1.c HISTORIC TROPHY

- Trophy voor Nationale Historische voertuigen (hierna te noemen NHT)

3.1.1 INSCHRIJVING

De inschrijving voor een kampioenschap of trophy dient te geschieden via "Mijn KNAF". De inschrijving moet plaatsvinden voor 1 april 2026.

Er kan slechts voor één kampioenschap, trophy (ONRK, NRK, ONHRK Pre1992, ONHRK Pre 2000, NHRK of NHT) worden ingeschreven.

Er wordt ingeschreven als Rijder of Navigator individueel.

Inschrijving voor de 2WD en klasse/categorie kampioenschappen, Junior- en Rally Master Cup is niet nodig, deze wordt automatisch gekoppeld aan de inschrijving van het betreffende kampioenschap.

Geen punten worden toegekend aan rijders en navigatoren, die niet ingeschreven zijn voor één der kampioenschappen.

Punten worden niet met terugwerkende kracht toegekend.

Het is vrij gedurende het kampioenschap van equipe en wagen klasse te wisselen binnen het betreffende ingeschreven kampioenschap. Hier geldt dat de toegekende punten voor het klasse/categorie-kampioenschap blijven staan en niet kunnen worden meegenomen.

3.1.2 Inschrijving aan het ONRK, het ONHRK Pre1992 en het ONHRK Pre2000 staat open voor NL en buitenlandse-licentiehouders (rijder of navigator).

Het NRK, NHRK, NHT en de andere kampioenschappen/cups staan alleen open voor NL-licentiehouders (rijder of navigator).

3.1.3 MERKEN CUPS

Zie bijlage XVIII.

3.2 TOE TE LATEN INSCHRIJVERS - INSCHRIJFGELD - AANMELDING - DISKWALIFICATIE**3.2.1** Aan de bovenvermelde cups doen ingeschreven rijders en navigatoren mee met de volgende kenmerken:

- Junior Cup (JC)

Deze cup staat open voor alle inschrijvers in het ONRK, NRK, geboren op of na 1 januari 1999.

- Rally Master Cup (RMC en HRMC)

Deze cup staat open voor alle inschrijvers in het ONRK, NRK, ONHRK Pre1992, ONHRK Pre2000 en NHRK, geboren voor 1 januari 1976

3.2.2 Het inschrijfgeld voor een kampioenschap bedraagt € 50,- per inschrijver (rijder en navigator apart).**3.2.3** Voor de bepaling voor welk kampioenschap wordt gereden is de status van de inschrijving bepalend.**3.3 TOE TE LATEN AUTO'S****3.3.1** Aan de rallykampioenschappen mogen de volgende auto's deelnemen:

- ONRK: FIA Klasse, t.w. RC2, RGT, RC3, RC4 en RC5.
- NRK: FIA- en Nationale klasse gecombineerd, t.w. RC2 (behalve Rally2), RC3, RC4, RC5, NC2, NGT, NC3, NC4, NC5 en NGT.
- ONHRK Pre1992: FIA gehomologeerd volgens Appendix K en/of met HTP, – categorie 1, 2, 3 en 4
- ONHRK Pre2000: FIA gehomologeerd volgens Appendix K en/of met HTP, – categorie 5, 6 en 7
- NHRK: FIA gehomologeerd volgens Appendix K en/of HTP en Nationale Historische Klasse – categorie 1, 2, 3 en 4, aangevuld met auto's met Nationale Variaties (VO's)
- NHT: Historische auto's met homologatie en vastgelegde afwijkingen behorend tot categorie 1, 2, 3 en 4.

Opmerking:

- de Groep Rally 2 en klasse RGT kunnen alleen deelnemen aan het ONRK en niet aan alle andere kampioenschappen, maar wel aan de JC en RMC.

- de nationaal toegelaten Porsche 992 Rally GT kan aan geen enkel kampioenschap deelnemen.

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

3.4 MEETLENDE RALLY'S

Datum	Naam	ONRK	NRK	ONHRK Pre2000	ONHRK Pre1992	NHRK	NHT
11 april	Van Wieren Zuiderzee Rally	X	X	X	X	X	X
23/25 april	ADAC ACTronics Rallye Sulingen	X		X	X		
29/30 mei	ELE Rally	X	X	X	X	X	X
19/20 juni	Acon-Van der Spek Vechtdal Rally	X	X	X	X	X	X
10/11 juli	GTC Rally	X	X	X	X	X	X
1/2 aug	Rallye ADAC Mittelrhein	X		X	X		
18/19 sept	Euro! Hellendoorn Rally	X	X	X	X	X	X
24/25 okt	Twente Rally	X	X	X	X	X	X
21 nov	ACTronics Berkelland Rally		X			X	X

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

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

3.5 PUNTENTOEKENNING

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

3.5.2 De punten voor de Kampioenschappen ONRK, ONHRK Pre1992 en ONHRK Pre2000 worden als volgt berekend: som van punten behaald in het algemeen klassement en de power stage:

Het algemeen klassement:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	30	2	25	3	21	4	19	5	17
6	15	7	13	8	11	9	9	10	7
11	5	12	4	13	3	14	2	15	1

Power stage (zie art. 50.4)

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

Deze puntentelling geldt ook voor de ONRK-, ONHRK Pre1992- en ONHRK Pre2000 - 2WD kampioenschappen.

3.5.3 De punten voor de Kampioenschappen en Trophy NRK, NHRK en de NHT worden als volgt berekend:

Het algemeen klassement:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	30	2	25	3	21	4	19	5	17
6	15	7	13	8	11	9	9	10	7
11	5	12	4	13	3	14	2	15	1

16 en verder 1 punt

Power stage (zie art. 50.4)

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

Deze puntentelling geldt ook voor de NRK- en NHRK 2WD kampioenschappen.

3.5.4 De punten voor de Klasse- en Categorie kampioenschappen ONRKK, NRKK, ONHRKK Pre1992, ONHRKK Pre2000 en NHRCK worden als volgt berekend:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	30	2	25	3	21	4	19	5	17
6	15	7	13	8	11	9	9	10	7
11	5	12	4	13	3	14	2	15	1

3.5.5 De punten voor de JC, RMC en HRMC worden als volgt berekend:

Plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	30	2	25	3	21	4	19	5	17
6	15	7	13	8	11	9	9	10	7
11	5	12	4	13	3	14	2	15	1

3.5.6 TOEKENNING VAN GEREDUCEERDE PUNTEN

Indien één van de voor het kampioenschap meetellende rallies niet geheel volgens zijn schema kan worden verreden worden de punten toegekend op basis onderstaande regels:

- Volledige punten als 75% of meer van de oorspronkelijk geplande lengte van de klassementsproeven is verreden,
- Halve punten als 50% of meer, maar minder dan 75% van de oorspronkelijk geplande lengte van de klassementsproeven is verreden,
- Eén derde van de punten als er meer dan 25%, maar minder dan 50% van de oorspronkelijk geplande lengte van de klassementsproeven is verreden,
- Geen punten als minder dan 25% van de oorspronkelijke geplande lengte van de klassementsproeven is verreden.

Alle punten zullen worden afgerond naar boven en naar beneden tot een rond aantal punten.

In bijzondere omstandigheden kan het BSR besluiten een ander principe toe te passen voor de toekenning van de gereduceerde punten.

3.5.7 Om punten te behalen in de diverse kampioenschappen/cups moet de rijder zoals vermeld in de inschrijverslijst de auto besturen op de klassementsproeven, behalve bij een force majeure tijdens de rally, gemeld aan de sportcommissarissen en door hun geaccepteerd.

3.6 MEETELLEDE RESULTATEN

Voor alle kampioenschappen en Trophy geldt dat 6 wedstrijden tellen en er geen schrapresultaten zijn. Voor sluiting van de inschrijving van een evenement moeten rijder en navigator opgegeven of dit evenement mee gaat tellen voor hun kampioenschap of Trophy. Over de manier waarop deze opgave voor het meetellen van het evenement voor het kampioenschap moet worden gedaan, zal door het BSR een publicaties op Sportity worden geplaatst.

3.7 EINDSTAND

3.7.1 Elke rijder/navigator die kampioenschap punten heeft behaald zal in de eindstand van het kampioenschap worden opgenomen.

3.7.2 Winnaar is de rijder/navigator die de meeste punten heeft behaald.

3.8 TUSSENSTANDEN

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

3.9 PRIJZEN

De KNAF stelt onderstaande prijzen ter beschikking:

- ONRK, ONHRK **Pre1992**, **ONHRK Pre2000**, NRK, NHRK en **NHT**: 1^e, 2^e en 3^e plaats.
- NRKK, NHRCK: 1^e, 2^e en 3^e plaats per gecombineerde klasse (bij minimaal 6 inschrijvers per klasse)
1^e en 2^e plaats per gecombineerde klasse (bij minimaal 4 inschrijvers per klasse)
1^e plaats per gecombineerde klasse (bij minimaal 2 inschrijvers per klasse)
- JC RMC en HRMC: 1^e, 2^e en 3^e plaats (bij minimaal 6 inschrijvers)
1^e en 2^e plaats (bij minimaal 4 inschrijvers)
1^e plaats (bij minimaal 2 inschrijvers)

3.10 SLOTBEPALINGEN

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

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

8 EX AEQUO IN EEN KAMPIOENSCHAP / CUP**8.1 RIJDERS EN NAVIGATOREN**

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

8.1.1 1^e: naar het aantal behaalde eerste plaatsen in de betreffende klassementen

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

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

9 CRITERIA VOOR PRIORITEIT RIJDERS

n.v.t.

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

- Lengte: tussen de 80 en 220 kilometer klassementsproeven

- Minimaal 3 verschillende klassementsproeven

- Maximaal 50% klassementsproef kilometers in rondkoers (kilometers in rondkoers gedeelte tellen)

- Maximaal 35% klassementsproef kilometers op industrieterreinen

RALLYSPRINT

- Lengte: tussen de 20 en 60 kilometer klassementsproeven

- Minimaal 2 verschillende klassementsproeven

- Maximaal: 3 verschillende klassementsproeven

- Maximaal: 6 klassementsproeven te verrijden

10.2 PROGRAMMA VAN DE RALLY

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

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

- Verkenning

- Administratieve controle (mag ook voor aanvang verkenning)

- Technische keuring

- Shakedown (indien van toepassing)

- Ceremoniële start (indien van toepassing)

- Rally

- Prijsuitreiking

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

Het competitieve deel van een rallysprint moet worden gehouden op 1 dag

10.2.3 Rally's moeten bij voorkeur finishen op een zaterdag of een zondag.

10.2.6 Een rally kan verdeeld worden met voor ieder een specifiek Bijzonder Reglement, te weten: Rally en Historic Rally.

Een eventuele combinatie van rally en historische rally is mogelijk als beide evenementen qua karakter gelijk zijn.

Een rallysprint moet altijd gescheiden zijn en mag niet op dezelfde dag als een rally plaatsvinden.

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

10.3 RESPECTEREN VAN DE OFFICIELE ROUTE EN HET SPORTIEVE PROGRAMMA

10.3.1 Behalve in geval van overmacht moet de Wedstrijdleider zeker stellen dat de route wordt gevolgd.

10.3.2 Bezwaren, gemaakt direct voor of tijdens de rally zullen worden genegeerd, tenzij goedgekeurd door de KNAF Veiligheidsfunctionaris.

OFFICIALS**11 OFFICIALS EN AFGEVAARDIGDEN**

11.1 SPORTCOMMISSARISSEN

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

11.2 AFGEVAARDIGDEN KNAF/BSR

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

11.2.2 Technisch afgevaardigde

De technisch afgevaardigde zal samenwerken met de Wedstrijdleider en zal als Hoofd Technisch Commissaris (HTC) verantwoordelijk zijn voor alle technische punten.

11.2.3 KNAF Veiligheidsfunctionaris

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

11.2.6 BSR Observer

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

11.3 CONTACTPERSOON RIJDERS

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

TOE TE LATEN AUTO'S**12 TOE TE LATEN AUTO'S****12.1 KLASSEN****12.1.1 Internationaal**

Voor alle bovenstaande auto's in de FIA-groepen geldt: homologatie geldig of maximaal 8 jaar verlopen (CSI art 2.7.1.c), indien vermeld in 2026 LIST OF AUTOMOBILES PERMITTED IN RALLIES DURING A FURTHER PERIOD OF 8 YEARS

(<https://www.fia.com/regulation/category/760>)

12.1.2 Nationaal

Net Klasse	NL Nationaal	
2026	FIA en Nationaal gehomologeerd, Technisch Paspoort of Cup Reglement	
NC2	Groep A: boven 2000 cc (A8) Groep HA: boven 2000 cc (HA8) Groep N(VR4): boven 2000 cc met VR4-seq Groep G: 250 tot 300 pk (GA8) S2000 Rallye (2.0 atm)	Groep A auto's, met een geldige FIA homologatie Groep A auto's, met een verlopen FIA homologatie Groep N auto's met een geldige FIA homologatie + nationale aanvulling Groep G auto's conform SRR 2026 groep G reglement en technisch paspoort Groep S 2000 (conform 2013 Appendix art. J 254A)
	Groep HN: boven 2000 cc (HN4) Groep S: 2001 tot 2500 cc (S20) Groep PN4 Groep Porsche 992 Rally GT Groep C: Nissan 350Z Challenge (C8) (tot 31-12-2027) Pierre Krieger 130i Challenge (C9) Mercedes SLK (C12) (tot 31/12/2027) *)	Groep N auto's met een verlopen FIA homologatie Groep S auto's conform SRR 2026 groep S reglement en technisch paspoort Groep P auto's conform SRR 2026 groep P reglement en technisch paspoort Groep Porsche 992 auto's, conform nationale homologatie (RACB basis) Groep C auto's conform SRR 2026 en cupreglement Groep C auto's conform SRR 2026 en cupreglement Groep C auto's conform SRR 2026 en cupreglement Groep C auto's conform SRR 2026 en bevoren cupreglement
NC3	Groep A tot 2000 cc (A7) Groep HA: 1601 tot 2000 cc (HA7) Groep S: 1601 tot 2000 cc (S19) Groep G: 180 tot 250 pk (GA7) Groep PN3 **)	Groep A auto's, conform 2019 Appendix J, art 255 Groep A auto's, met een verlopen FIA homologatie Groep S auto's conform SRR 2026 groep S reglement en technisch paspoort Groep G auto's conform SRR 2026 groep G reglement en technisch paspoort Groep P auto's conform SRR 2026 groep P reglement en technisch paspoort Groep C auto's conform SRR 2026 en bevoren cupreglement
	Groep A: tot 1600 cc (A6) Groep HA: tot 1600 cc (HA6) Groep N: 1601-2000 cc (N3) Groep HN: 1601-2000 cc (HN3) Groep S: tot 1600 cc (S18) Groep G: 120 tot 180 pk (GA6) Groep PN2 Groep C: Rookie 206 Rally Cup (C10) Ford Fiesta Rally Cup (C14) ***)	Groep A auto's, conform 2019 Appendix J, art 255 Groep A auto's, met een verlopen FIA homologatie Groep N auto's met een geldige FIA homologatie Groep N auto's met een verlopen FIA homologatie Groep S auto's conform SRR 2026 groep S reglement en technisch paspoort Groep G auto's conform SRR 2026 groep G reglement en technisch paspoort Groep P auto's conform SRR 2026 groep P reglement en technisch paspoort Groep C auto's conform SRR 2026 en cupreglement Groep C auto's conform SRR 2026 en cupreglement Groep C auto's conform SRR 2026 en bevoren cupreglement
NCS	Groep N: tot 1600 cc (N2) Groep HN: tot 1600 cc (HN2) Groep G: tot 120 pk (GA5) Groep PN1	Groep N auto's met een geldige FIA homologatie Groep N auto's met een verlopen FIA homologatie Groep G auto's conform SRR 2026 groep G reglement en technisch paspoort Groep P auto's conform SRR 2026 groep P reglement en technisch paspoort
) ex VOCH (C2), ex Mitsubishi Colt (C4), ex BMW 325i Challenge (C5) *) ex Peugeot 205 Cup (C3)	

Voor alle bovenstaande auto's in de nationale klassen en groepen geldt:

- Groep A en N: conform FIA homologatie, waarvan de einddatum is verstreken of
- Groep A en N: conform nationale homologatie of
- Groep S, P en G: conform technisch paspoort of
- Groep C: conform cup reglementen

12.1.3 Historisch

Internationaal Pre 2000:

Pre2000 Categorie 2026	Internationaal Historisch - Pre-2000 (FIA Annex K - categorie 5, 6 en 7) - Historic FIA 1993-2000 conform FIA homologatie en/of HTP		
Cat 5 - Groep A	ABA	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) Turbo 4WD cars of Group A models homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000	up to 2000 cc with 34 mm restrictor, including the use of active transmission components for cars in 1995-2000 specification
	AB		up to 2000 cc with 34 mm restrictor, with non-active transmission components for cars in 1993-1994 specification
Cat 5 - Groep N	N4	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) Turbo 4WD cars of Group N models homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000.	up to 2000cm ³ , homologated between 1/1/1993 and 31/12/1996
	N4A		up to 2000cm ³ , homologated between 1/1/1997 and 31/12/2000
Cat 5 - Groep WRC	WRC	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) World Rally Cars homologated between 1/1/1997 and 31/12/2000.	World Rally Cars (WRC) with 34 mm restrictor
Cat 6 - Kit Cars	F1	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) 2WD cars homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000.	Kit Car and Maxi variants upto 1600 cc
	F2		Kit Car and Maxi variants from 1601 cc
Cat 6 - GrA 2WD	A5	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A, models homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000.	up to 1300 cc
	A6		from 1301 cc to 1600 cc
	A7		from 1601 cc to 2000 cc
Cat 6 - GrN 2WD	N1	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups N, models homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000.	up to 1301 cc
	N2		from 1301 cc to 1600 cc
	N3		from 1601 cc to 2000 cc
Cat 7 - GT 2WD	GT	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A and N models homologated between 1/1/1993 and 31/12/2000.	over 2001 cc

Internationaal Pre1992:

Pre1992 Categorie 2026	Internationaal Historisch Pre 1992 (FIA Annex K - categorie 1, 2, 3 en 4) Historic FIA 1966-1992 (A t/m J) conform FIA homologatie en/of HTP		
Cat 1	1A	Road legal cars built between 1/1/1931 and 31/12/1957 and Touring and GT cars, models homologated between 1/1/1958 and 31/12/1969.	up to 1300 cc
	1B		from 1301 cc to 1600 cc
	1C		over 1600 cc
Cat 2	2A	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1970 and 31/12/1975	up to 1600 cc
	2B		from 1601 cc to 2000 cc
	2C		over 2000 cc
Cat 3	3A	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3 and 4, models homologated between 1/1/1976 and 31/12/1981	up to 1600 cc
	3B		from 1601 cc to 2000 cc
	3C		over 2000 cc
Cat 4	J1A	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A, B and N, models homologated between 1/1/1982 and 31/12/1987 (Period J1)	2 wheel drive up to 1600 cc
	J1B		2 wheel drive up to 2000 cc
	J1C		2 wheel drive above 2000 cc
	J1D		4 wheel drive
	J2A	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups A, B and N, models homologated between 1/1/1988 and 31/12/1992 (Period J2)	2 wheel drive up to 1600 cc
	J2B		2 wheel drive up to 2000 cc
	J2C		2 wheel drive above 2000 cc
	J2D		4 wheel drive

Nationaal Historisch:

Categorie 2026	Nationaal Historisch (basis FIA Annex K - categorie 1, 2, 3 en 4) Historic FIA 1966-1992 (A t/m J) conform FIA homologatie en/of HTTP en met Nationale Variaties (VO's)	
NCat 1	1A	up to 1300 cc
	1B	from 1301 cc to 1600 cc
	1C	over 1600 cc
NCat 2	2A	up to 1600 cc
	2B	from 1601 cc to 2000 cc
	2C	over 2000 cc
NCat 3	3A	up to 1600 cc
	3B	from 1601 cc to 2000 cc
	3C	over 2000 cc
NCat 4	J1A	2 wheel drive up to 1600 cc
	J1B	2 wheel drive up to 2000 cc
	J1C	2 wheel drive above 2000 cc
	J1D	4 wheel drive
	J2A	2 wheel drive up to 1600 cc
	J2B	2 wheel drive up to 2000 cc
J2C	2 wheel drive above 2000 cc	
J2D	4 wheel drive	

Nationaal Historic Trophy

Categorie 2026	Nationaal Historisch Trophy (basis FIA Annex K - categorie 1, 2, 3 en 4) Historic FIA 1966-1992 (A t/m J) Basis conform FIA homologatie en vastgelegde afwijkingen (geen VO's)	
NHT	Touring (T), Competition Touring (CT), Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars of Groups 1, 2, 3, 4, A, B and N, models homologated between 1/1/1970 and 31/12/1992 (Period J2)	
	Road legal Cars built between 1/1/1931 and 31/12/1957 and Touring and GT Cars, models homologated between 1/1/1958 and 31/12/1969	

Voor bovenstaande groepen en indeling **en de extra technische bepalingen** zie BIJLAGE XVI- GROEP HISTORIC

12.2 AANVULLENDE BEPALINGEN

- Voor equipes ingeschreven met een Rally2 auto, die voldoet aan 2026 Appendix J art. 261, is het toegestaan de oude delen te gebruiken als er een joker wordt gebruikt. (Dit geldt niet voor betrouwbaarheids- en veiligheid jokers).
- Voor een auto in groep Rally2 moeten de van toepassing zijnde 'jokers' bij de homologatie documenten aanwezig zijn.
- Voor equipes ingeschreven met een S2000-Rally auto, die voldoet aan 2013 Appendix J art. 255A, is het toegestaan vervallen errata zonder straf toe te passen.
- RGT auto's, die voldoen aan 2019 Annex J art. 256, moeten een geldige FIA RGT technisch paspoort hebben.

12.3 NATIONALE AUTO'S**12.3.1 Nationale Klassen:**

- Groep A en N: conform FIA homologatie, maar niet meer passen in een Internationale klasse
- Groep HA en HN: conform FIA homologatie, waarvan de **homologatie** einddatum is verstreken of
- Groep HA en HN: conform nationale homologatie
- Groep S, P en G: conform technisch paspoort
- Groep C: conform cup reglementen
- **Groep Porsche 992 Rally GT met nationale homologatie**
- **Nationaal** Historische auto's: conform Groep Historic – bijlage XVI

12.3.2 De auto's moeten voldoen aan de veiligheidsnormen conform Appendix J art 253**12.3.3 Nationale wagens van een andere ASN, die voldoen aan Art 12.3.2, kunnen worden toegelaten na goedkeuring van het BSR door vermelding in het Bijzonder Reglement.**

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

- groep C8: conform Nissan 350Z Challenge reglement (tot uiterlijk 31-12-2027)
- groep C9: conform Pierre Krieger 130i Challenge reglement
- groep C10: conform Peugeot 206 Rally Cup reglement
- groep C12: conform Mercedes 230 SLK Rally Challenge reglement (tot uiterlijk 31-12-2027)
- groep C14: conform Ford Fiesta Rally Cup reglement

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

Voor de Nissan 350Z Challenge auto's geldt dat met de sequentiële versnellingsbak mag blijven rijden (in tegenstelling tot hetgeen in het Cup Reglement 2022 is vermeld).

12.4.2 UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S (GROEP HA en HN)

zie Bijlage XII, BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN.

12.4.3 Maximum Snelheid

Onderstaande bepaling geldt voor onderstaande NL-Groepen (nationale auto's en voor auto's conform art 12.3.3):

- G-gemodificeerd: Groep G (GA5, GA6, GA7, GA8)
- P- Production: Groep P (PN1, PN2, PN3, PN4)
- C - Cupauto's: Groep C (C8, C9, C10, C12, C14)
- S - Gemodificeerd: Groep S (S18, S19, S20)
- Groep P992 Porsche 992 Rally GT met nationale homologatie
- Nationaal Historische Klasse: Alle Categorieën

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

Het tracking systeem zal bij overschrijding hiervan een waarschuwing geven op het systeem.

Straffen: 2 seconden per km/h per klassementsproef

12.5 EXTRA BEPALINGEN VOOR RIJDERS EN NAVIGATOREN**12.5.1 Rally Aspirant Rijder / Navigator**

Voor een deelnemer met een Rally Aspirant Licentie Rijder / Navigator geldt dat alleen in de klasse RC5, NC3, NC4, NC5, Cat 6 (behalve Kit Cars), Cat 1 (1A en 1B), Cat 2 (2A en 2B), Cat 3 (3A en 3B), Cat 4 (J1A, J1B, J2A, J2B), NCat 1 (1A en 1B), NCat 2 (2A en 2B), NCat 3 (3A en 3B), NCat 4 (J1A, J1B, J2A, J2B), gestart mag worden. Voor alle genoemde klassen geldt als aanvullende voorwaarde dat het GEEN 4-wiel aangedreven voertuig mag zijn.

12.5.2 Club Rally Rijder / Navigator

Voor een deelnemer met een Club Rally Licentie Rijder / Navigator geldt dat alleen in de klasse RC5, NC3, NC4, NC5, Cat 6 (behalve Kit Cars), Cat 1 (1A en 1B), Cat 2 (2A en 2B), Cat 3 (3A en 3B), Cat 4 (J1A, J1B, J2A, J2B), NCat 1 (1A en 1B), NCat 2 (2A en 2B), NCat 3 (3A en 3B), NCat 4 (J1A, J1B, J2A, J2B), gestart mag worden. Voor alle genoemde klassen geldt als aanvullende voorwaarde dat het GEEN 4-wiel aangedreven voertuig mag zijn.

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

Alle banden moeten voldoen aan dit artikel, gelezen in samenhang met bijlage V van dit reglement, **tenzij anders vermeld**.

13.1.2 VORMGEGOTEN BANDEN

Alle auto's moeten fabrieksmatig vorm gegoten banden hebben.

Opsnijden van asfaltbanden is **bij de FIA gehomologeerde banden** toegestaan, maar alleen in overeenstemming met het patroon zoals door de banden fabrikant officieel bij de FIA is bekend gemaakt.

13.1.3 BEHANDELING VAN BANDEN

Elke vorm van chemische of mechanische behandeling van banden is verboden.

Elke vorm van opwarmen van banden, indien gemonteerd op de velg, is verboden.

Banden mogen, al dan niet op de velg gemonteerd, in een kunstmatig verwarmde omgeving beneden 35°C. bewaard worden.

13.1.5 MIDDELEN OM DE PRESTATIES EN CONDITIE VAN BANDEN TE BEHOUDEN

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

De lucht moet van nature voorkomende standaardlucht zijn, verzameld uit de atmosfeer van de aarde, zonder enige wijziging in de samenstelling ervan. Het gebruik van droogunits op compressoren is toegestaan alleen om het vochtgehalte te verminderen.

Het gebruik van kunstmatig gezuiverde gassen in flessen is verboden, behalve als enige doel het aanpassen van de druk is door gebruik te maken van gasflessen die in de auto worden vervoerd en die worden gebruikt door de rijder/navigator buiten het service terrein, maar op de officiële route, met een maximum van 250 gram (maximaal totaalgewicht van de inhoud van de flessen) per sectie.

13.1.6 VELGEN

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

13.1.7 BANDENSPANNING

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

13.1.8 ASFALTBAND (DROOG EN NAT)

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

Asfaltbanden moeten voldoen aan Bijlage V en zijn gehomologeerd door de FIA.

Banden, gehomologeerd voor 01/05/2013 zijn niet toegestaan. Equipages mogen banden met eerder gehomologeerde specificaties gebruiken mits het profiel voldoet aan Bijlage V.

Zie de lijst van toegelaten banden op de FIA-website.

13.1.10 GRAVEL BAND

zie Appendix J.

13.1.11 SPIJKERBANDEN

Spijkerbanden zijn niet toegestaan

13.1.12 TYPE BANDEN

Het fabricaat van banden is vrij.

13.7 CONTROLE

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

13.9 VERBINDINGSSECTIES

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

13.10 WIJZIGING BANDENSPANNING

Wijziging van de bandenspanning is toegestaan:

- wanneer de wachttijd tussen de TC en de start van een klassementsproef meer dan 13 minuten is,
- in hergroeperingen langer dan 10 minuten, als aansluitend een klassementsproef verreden wordt.

13.11 BANDENSPANNING EN TEMPERATUUR SENSOREN

Sensoren voor het meten van de bandenspanning en de bandtemperatuur tijdens het rijden zijn toegestaan en worden sterk aanbevolen.

Als deze sensoren worden gebruikt, moet er minimaal 1 waarschuwingslamp zijn om de equipe te waarschuwen van een mogelijke afwijking.

Sensoren voor het meten van het karkas, de compound of de velgtemperatuur zijn niet toegestaan.

13.12 RESERVEWIELEN

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

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

MECHANISCHE ONDERDELEN

16 MECHANISCHE ONDERDELEN

16.1 MOTOR VERVANGING

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

16.2 TURBOLADERS

- 16.2.1** De turbolader en compressor zullen hieronder aangeduid worden onder de term "turbo".
- 16.2.2** De reglementering over de lucht restrictor en het merken hiervan, blijft van toepassing (artikelen 254-6.1 en 255-5.1.8.3 van Appendix J).
- 16.2.3** De op de auto gemonteerde turbo en één vervangingsturbo zullen worden gecontroleerd en verzegeld tijdens de technische keuring voor de wedstrijd.
- 16.2.4** *De turbo's zullen gemerkt worden met genummerde verzegelingen. De technisch commissarissen zullen hiervan per rally een registratie bijhouden.*
- 16.2.5** Alle gebruikte turbo's moeten verzegeld blijven vanaf de keuring tot het eind van de rally, zodat de technisch commissarissen hun conformiteit kunnen controleren.
- 16.2.6** De bovengenoemde regels zijn eveneens verplicht voor alle auto's waarvan de turbo's niet uitgerust zijn met een restrictor. In dit geval worden de turbo's uitsluitend gemarkeerd om ze te tellen.
- 16.2.7** Voor Rally2 auto's moet het FIA gehomologeerde Boost-Control-Systeem (pop-off valve, zie Technische Lijst nr. 43) gecontroleerd en verzegeld (volgens Appendix J art 261) worden tijdens de technische voorkeuring. De verzegeling moet tot het einde van de wedstrijd aanwezig blijven, behoudens afwijkende toestemming van de Technische Commissaris. *Zie voor de details Bijlage XII art. 3.9.3.*

16.4 HAND BRANDBLUSSERS

In het geval van brand buiten de auto van de deelnemer, kan er één van de hand brandblussers worden verstrekt om de brand te helpen blussen. Deze blusser moet zo snel mogelijk bij de volgende Service of Parc Fermé (zie Art. 63.5.1) worden vervangen.

18 ADDITIONELE EISEN

18.1 ON-BOARD CAMERA'S

- 18.1.1** Indien geëist door de organisator of kampioenschap sponsor en *indien vermeld in het Bijzonder Reglement* moet de deelnemende equipe een on-board camera toestaan. Deze wordt door de organisator *in overleg* gemonteerd volgens Appendix J art. 253-2 en gekeurd door de Technisch Commissaris.
- 18.1.2** *Indien een deelnemende equipe een eigen camera wil monteren, moet dat voor de technische voorkeuring zijn gedaan.*
- 18.1.4** Met voorafgaande toestemming van de deelnemer, kan de wedstrijdleader vertegenwoordigers van de officiële televisie productieploeg toegang geven tot het nachtelijke Parc Fermé om onderhoud te plegen aan de onboard camera's, op voorwaarde dat ze worden vergezeld door een official.
- 18.1.6** *De steunen van de camera's en de camera's moeten bestand zijn tegen een vertraging van 25g. In de auto zijn de camera's (inclusief hun bevestigingen) verboden tussen het verticale dwarsvlak door het achterste punt van het dashboard en het verticale dwarsvlak van het achterste punt van de bestuurders-/bijrijderszitplaats. Montage mag uitsluitend plaatsvinden door middel van schroeven, metalen schroefklem, snelklem, metalen inzetstukken (Verboden: verlijmen, dubbelzijdig plakband, lijm materiaal, zuiginrichtingen etc.).*
- 18.1.7** *Beelden van alle on-board camera's zijn eigendom van de organisatie en mogen indien niet opgeëist door de organisatie voor niet commerciële doeleinden door de deelnemer worden gebruikt.*

18.2 TRACKING SYSTEEM

Alle auto's worden uitgerust met een tracking systeem geleverd door de organisatie. Het gebruik van een tracking systeem conform de FIA Technical List 98: Rally Car Tracking System is verplicht. *Voor ralliesprints kan hiervan worden afgeweken in overleg met het BSR.* De installatie wordt gecontroleerd tijdens de technische voorkeuring. 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.

De gegevens die de tracking systemen genereren hebben conform de CSI de waarde van een "judge of facts" bij het college van Sportcommissarissen.

De equipe is zelf verantwoordelijk en aansprakelijk voor eventuele schade aan het geïnstalleerde tracking systeem.

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 worden gekocht of kan tijdens de rally worden gehuurd.

STANDAARD DOCUMENTEN

19 STANDAARD DOCUMENTEN**19.1 ALGEMEEN**

De structuur en richtlijnen van de volgende documenten als in Bijlage II moet gevolgd worden:

- Bijzonder Reglement (elektronische versie)
- Bulletins (elektronische en optioneel geprinte versie)
- Rallygids (elektronische versie)
- Tijdschema (elektronische en optioneel geprinte versie)
- Routeboek, (geprinte versie)
- Tijdkaart (geprinte versie)
- Inschrijvingsformulier (elektronische versie)
- *Inschrijverslijst (elektronische versie)*
- Deelnemerslijst (elektronische versie)
- Startlijst en klassementen (elektronische versie)
- Media veiligheidsboek (optioneel)
- *Acceptatiebrief (elektronische versie)*
- *Standaard schade- / incidentenformulier (geprinte versie)*
- *Vrijwaringsclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid) (elektronische en geprinte versie)*

Officiële documenten, zoals klassementen, bulletins en beslissingen moeten op een elektronisch publicatiebord gepubliceerd worden, waarbij de officiële publicatietijd moet worden vermeld (*push notificatietijd*).

Documenten voor deelnemende equipes van belang (zoals routewijzigingen, ed. moeten aan de deelnemers worden uitgereikt of en van al deze documenten moet zeker gesteld worden dat deze op digitale wijze met pushnotificatie de deelnemers bereiken.

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

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

19.2 ROUTEBOEK

Alle equipes ontvangen een routeboek met een nauwkeurige beschrijving van de verplicht te volgen route. In dit routeboek wordt de verplichte route gedefinieerd met bol-pijl situaties en tussen de bol-pijl situaties middels de te volgen rijwegen. Bovendien kan de organisatie op klassementsproeven barricades en/of belemmeringen plaatsen, daar waar zij denken dat deelnemers tijdens de verkenning van de route of de 1^e keer rijden van de proef zijn afgeweken. Alle aanpassingen moeten aan alle equipes worden medegedeeld voor de start van de klassementsproef.

Elke afwijking van de route zal, *indien niet door de WL bestraft*, worden gerapporteerd aan de Sportcommissarissen.

19.3 TIJDKAARTEN**19.3.1** Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor:

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

- 19.3.2** De bevoegde controlepost marshal is de enige persoon die, met de hand of met een printer, de tijd op de tijdkaart mag invullen, behalve in het deel “for competitor’s use / deelnemer gebruik”.
- 19.3.3** In de situatie dat het ontbreken van een stempel of handtekening van een controle, of het ontbreken van een tijdregistratie van een tijdcontrole, of het niet invullen, c.q. overhandigen van de tijdkaart bij iedere controle kan de Wedstrijdleader bij uitzondering een onderzoek instellen, gebruikmakend van GPS data of andere beschikbare gegevens. Als het resultaat is dat de equipe toch de controle correct heeft gepasseerd, zal de WL een 1-minuut tijdstraf toepassen. Aanvullend zal, indien van toepassing een straf conform art. 44.2.10 worden opgelegd. In alle andere gevallen wordt dit gezien als dat de equipe uitgevallen is bij deze controle. Deze informatie zal door de Wedstrijdleader aan de equipe aan het eind van een sectie worden medegedeeld, uiterlijk aan het eind van de laatste sectie voor de nachtelijke Parc Fermé.
Alternatief, bij onduidelijkheden rond de situatie, zal de WL dit aan de Sportcommissarissen rapporteren.
- 19.3.4** Elk verschil tussen de op de tijdkaart van de equipe geregistreerde tijden en die op de officiële controlestaten, zal door de Wedstrijdleader worden onderzocht.
- 19.3.5** *Als door bijvoorbeeld een wachtrij voor de Tijdcontrole niet ingecheckt kan worden via het tracking systeem moet de equipe zich melden bij de tijdcontrole marshal voor het verkrijgen van de juiste meldingstijd.*
- 20** **UITGAVE VAN EEN KNAF ORGANISATIE PERMIT**
Zie bijlage IX – Organisatie voorschriften, artikel 20.

AANSPRAKELIJKHEID, SCHADE EN VERZEKERING

21 **AANSPRAKELIJKHEID EN SCHADE, DEKKING VAN DE VERZEKERING**

21.0 **AANSPPRAKELIJKHEID EN SCHADE**

- 21.0.1** **Inschrijvers** en beide leden van de equipe, die deelnemen aan trainingen, races en/of andere (onderdelen) van evenementen dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van die activiteiten. Als direct of indirect gevolg van de activiteiten kunnen equipes(i) zelf schade lijden en (ii) aansprakelijk worden gesteld voor schade die zij jegens anderen veroorzaken.
- 21.0.2** De mogelijke aansprakelijkheid van diverse betrokken partijen wordt uitgesloten c.q. beperkt zoals uiteengezet in het als bijlage II-Standaard Documenten – art. 10 bij dit reglement gevoegde KNAF formulier “Vrijwaringsclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid)”. Dit formulier dient in originele ongewijzigde form te worden gebruikt. De in het formulier weergegeven regeling wordt automatisch van kracht door door inschrijving voor evenementen waarop dit reglement van toepassing is. Om administratieve redenen zal de organisator iedere **inschrijver** en beide leden van de equipe het formulier laten ondertekenen. Zonder volledig ondertekend formulier zullen de **inschrijver** en de beide leden van de equipe niet tot het evenement worden toegelaten.
Als een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar, moet de vrijwaringclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid) meeondertekend worden door zijn wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging van de houder van de KNAF “ouder-kind” licentie.
- 21.0.3** De organisator van een evenement is verplicht te voldoen aan het bepaalde in het KNAF Reglement Verzekeringen.

21.1 **BESCHRIJVING VAN DE VERZEKERING**

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

21.2 **DEKKING VAN DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID**

- 21.2.1** De verzekeringspremie, opgenomen in het inschrijfgeld, moet voldoende dekking geven aan de deelnemers voor civielrechtelijke aansprakelijkheid m.b.t. derde partijen.
- 21.2.3** De dekking voor de equipes gaat in:
- gedurende de shakedown klassemenstproef
 - bij de start van het competitieve deel van de rally en eindigt bij het einde van de competitieve deel van de rally of op het moment dat de betrokken equipe definitief is uitgevallen of is gediskwalificeerd. Equipes die zijn uitgevallen en herstarten of *doorstarten* zullen niet als permanent gestopt worden beschouwd.

21.3 UITSLUITING VAN DEKKING

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

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

Iedere deelnemer die wil inschrijven voor een rally, moet inschrijven via de in het Bijzonder Reglement aangegeven methode, waarbij het volledig ingevulde inschrijfformulier en het verschuldigde inschrijfgeld moet zijn overgemaakt. Bij het gebruik van een digitale inschrijving wordt de inschrijving bevestigd door de handtekening van de inschrijver bij de administratieve controle en *moeten alle documenten (inschrijver-, rijder- en navigator licentie, ouder-kind licentie,) in digitale vorm worden meegestuurd of zijn opgeslagen in het inschrijfsysteem.*

Buiten het inschrijfgeld dient ook de administratiekosten, zoals aangegeven in het inschrijfsysteem te zijn overgemaakt.

22.2 VERANDERINGEN OP HET INSCHRIJFFORMULIER

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

22.3 ASN AUTORISATIE

Buitenlandse inschrijvers, rijders en navigators dienen een ASN-autorisatie volgens art 2.3.7 of 3.9.4 van de CSI te kunnen tonen.

22.4 VERANDERING VAN INSCHRIJVER EN/OF LEDEN VAN DE EQUIPE

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

Alleen de reeds geregistreeerde inschrijver mag dit verzoek tot wijziging doen.

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

- de organisator, vóór aanvang van de administratieve controle;
 - de Sportcommissarissen, na aanvang van de administratieve controle en vóór de publicatie van de startlijst.
- Uitsluitend het BSR kan de vervanging van beide leden van de equipe of de inschrijver (entrant) toestaan na het sluiten van de inschrijving.

22.5 VERPLICHTINGEN VAN INSCHRIJVER EN BEIDE LEDEN VAN EEN EQUIPE

Door ondertekening van de "Vrijwaringsclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid)" (SRR Bijlage II-10) onderwerpen de inschrijver en beide leden van de equipe zich aan de rechtspleging op het terrein van de autosport zoals vastgelegd in de CSI, haar bijlagen, het KNAF Reglementenboek, dit SRR en het Bijzonder Reglement van de rally.

23 DATUM SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN**23.1 RESPECTEREN VAN DE SLUITINGSDATUM VAN DE INSCHRIJVINGEN**

De sluitingsdata van de inschrijvingen moet worden gerespecteerd, onafhankelijk van de Kampioenschap inschrijfdata.

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

24 INSCHRIJVINGSGELD**24.1 ACCEPTATIE VAN DE INSCHRIJVING**

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

24.2 TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD

- Aan kandidaten waarvan de inschrijving niet werd geaccepteerd.

24.3 GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET INSCHRIJVINGSGELD

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

25 KLASSEN**25.1 VERANDERING VAN INGESCHREVEN KLASSE**

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

IDENTIFICATIE VAN DE VOERTUIGEN
--

27 WEDSTRIJDNUMMERS**27.1 ALGEMEEN**

- 27.1.1** De organisator zal elke equipe voorzien van wedstrijdnummers, die op de voorgeschreven wijze op de auto moeten worden aangebracht voor aanvang van de technische keuring.
- 27.1.2** Elke reclame in relatie met de wedstrijdnummers is verplicht en kan niet worden geweigerd. Wijzigingen zijn niet toegestaan.

27.2 VOORPORTIER STICKERS

- 27.2.1** Twee voorportier stickers van 67 cm lang en 17cm hoog, inclusief een witte omranding van 1 cm. Op elke sticker dient aan de voorzijde een matzwart vlak beschikbaar te zijn ten behoeve van het startnummer. De startnummers zijn geel (PMS 803) van 14 cm hoog en 2 cm dik. De overige ruimte op de voorportier stickers zal door de organisator worden voorzien van verplichte reclame.
- 27.2.2** De voorportier stickers dienen horizontaal te worden gemonteerd op het portier, met het nummer aan de voorzijde van de auto. De bovenzijde van de sticker zal tussen de 7 cm en 10 cm onder het laagste punt van de ruit zitten.
- 27.2.3** Geen andere aanduidingen anders dan het kleurenschema van de auto zijn binnen 10 cm van de voorportier sticker toegestaan.

27.3 VOORRUIT

Het startnummer van 14 cm hoog met een lijndikte van 14 mm, kleur oranje (PMS 804). Dit nummer moet in de bovenhoek van de voorruit worden geplaatst, in het gebied dat volgens artikel 29.5.1 is gereserveerd voor de inschrijver, aan de kant van de navigator.

27.4 ACHTERRUIT

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

27.5 ZIJRUITEN

Twee zijruitstickers bestaan uit het startnummer in losse cijfers van 14 cm hoog met een dikte van 20 mm in oranje (PMS 804) uitgevoerd.
De stickers dienen aan de buitenzijde op de beide achter zijruiten te worden bevestigd in de nabijheid van de namen van de equipe.

27.6 RALLYSCHILDEN (VOORZIJD-ACHTERZIJD)

2 rallyschilden passend in een rechthoekig vlak van 43 cm breed en 21.5 cm hoog.
Rallyschilden moeten tenminste het startnummer en de naam van de rally vermelden.

28 NAMEN VAN RIJDER EN NAVIGATOR**28.1 ACHTERZIJRAMEEN**

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

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

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

28.2 DEURPLATEN / STARTNUMMERS / NAMEN VAN DE BESTUURDER EN NAVIGATOR



29 RECLAME

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

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

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

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

29.4 EXTRA RECLAME

29.4.1 Alle andere door de organisator opgegeven reclame kan uitsluitend 'extra reclame' zijn.

Bij het niet accepteren van de 'extra reclame' mag het inschrijfgeld niet hoger zijn dan tweemaal het vastgestelde bedrag voor een inschrijving met 'extra reclame' en deze extra verhoging is gelimiteerd op € 2.000,-

29.4.2 De aard van de business van de extra reclame moet altijd worden aangegeven door de organisatie. Deelnemers mogen delen van de extra reclame van een merk auto, banden, brandstof of olie weigeren als dit een concurrent van deelnemers eigen aangebrachte reclame is.

29.4.3 Deelnemers, die deze "extra reclame" accepteren, dienen een ruimte te reserveren ter grootte van een vlak van 50 cm breed en 33 cm hoog onder de voorportierstickers. Deze "extra reclame" mag niet worden aangepast.

29.4.4 In het Bijzonder Reglement wordt voor de deelnemers die 'extra reclame' accepteren aangegeven waaruit deze 'extra reclame' bestaat. Indien de extra reclame wordt gepubliceerd in een Bulletin en deze extra reclame conflicteert met de reclame van de deelnemer mag de deelnemer de extra reclame weigeren zonder een extra bedrag te betalen.

29.4.5 Bij overtreding van de voorschriften (artikel 29.4) of het ontbreken c.q. niet juist geplakt zijn van een deel van de 'extra reclame' tijdens de rally wordt de equipe bestraft met een geldstraf van:

- 50 % van het verschil in inschrijfgeld met en zonder reclame bij het ontbreken en/of verknippen van het sticker-vel aan één zijde van de 'extra reclame' vermeerderd met € 50,- of
 - 100% van het verschil in inschrijfgeld met en zonder reclame bij het ontbreken en/of verknippen van het sticker-vel aan beide zijden van de 'extra reclame' vermeerderd met € 100,-
- Indien slechts een beperkt deel van de 'extra reclame' ontbreekt tijdens de wedstrijd wordt de geldstraf naar evenredigheid bepaald.

Deze geldstraf vervalt aan de organisator.

29.5 KAMPIOENSCHAP AANDUIDING EN RECLAME

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

De volgende ruimtes zijn gereserveerd voor een kampioenschapspromotor (indien van toepassing) om een kampioenschap aanduiding en reclame door middel van stickersets:

– Een ruimte van 6 cm hoog en 67 cm breed direct onder de voordeur sticker beschreven in Art. 27.2.1.

29.5.2 De reclame voor een kampioenschap sponsor moet voldoen aan de bepalingen van art. 29.1 en 29.2.

ADMINISTRATIEVE CONTROLE EN KEURING
--

30 ADMINISTRATIEVE CONTROLES**30.1 PLANNING**

Rijders en Navigatoren die deelnemen aan de Rally moeten deelnemen aan de administratieve controle volgens het programma zoals opgenomen in het Bijzonder Reglement.

Alle onderstaande documenten (art. 30.2) moeten digitaal beschikbaar zijn met de inschrijving, maar uiterlijk 1 week voor de start van de betreffende rally.

Documentencontrole zal door de organisatie digitaal worden gedaan.

- *Als de documenten niet zijn opgeladen voor de start van de documenten controle kan de wedstrijdleider dit melden aan de Sportcommissarissen die de equipe kunnen bestraffen.*

30.2 TE CONTROLEREN DOCUMENTEN

Gedurende de *digitale* documenten controle worden onderstaande originele en geldige documenten gecontroleerd:

- inschrijver licentie
- rijder en navigator licentie
- ASN autorisatie voor buitenlandse inschrijver, rijder, navigator
- “ouder-kind” licentie ingeval van een minderjarige inschrijver
- *Indien de organisator nog andere documenten wil inzien, wordt dit in het Bijzonder Reglement vermeld.*

De administratieve controle bestaat dan alleen nog uit:

- *ondertekenen en inname van het formulier “Vrijwaringsclausule (uitsluiting van aansprakelijkheid)”*
- *uitreiking documenten (routeboek, evt. bulletins/mededelingen)*
- *indien noodzakelijk een eindcontrole van de documenten*
- *mogelijk een controle van de werking of uitreiking van een controlemiddel verkenning*
- *eventueel uitreiking andere materialen (stickers, nummers, service materiaal, tracking systeem)*

31 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START**31.1 ALGEMEEN**

31.1.1 De deelnemende voertuigen mogen door een gemachtigde van het team naar de technische keuring gebracht worden, tenzij dit in het Bijzonder Reglement anders is vermeld.

De acceptatiebrief moet meegenomen en ingeleverd worden.

31.1.2 Tijdens de technische keuring *kan* een controle plaatsvinden van alle kleding inclusief helmen en zgn. ‘Frontal Head Restraint systeem’ (FHR) op basis van Appendix L, hoofdstuk 3.

31.1.4 De equipe moet de homologatiepapieren *of het relevante technische paspoort* van de auto met alle bijlagen tonen.

31.1.5 Technisch commissarissen moeten de auto’s identificeren. Op elk moment *kunnen* op het koetswerk en het motorblok merktekens worden aangebracht.

31.1.6 Alleen die componenten die van merktekens zijn voorzien tijdens de technische keuring mogen gebruikt worden tijdens de rally. De componenten moeten blijvend zijn voorzien van de merktekens.

31.1.7 Als een auto bij de keuring niet aan de technische en/of veiligheidsvoorschriften blijkt te voldoen, kan het *Hoofd Technisch Commissarissen* een termijn vaststellen waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen. Als de auto blijvend niet voldoet aan de reglementen kunnen de Sportcommissarissen op voorstel van het Hoofd Technische Commissarissen de auto ‘niet toegelaten tot de start’ opleggen.

31.1.8 *Als een deel van de rally verreden wordt in het donker moet bij het aanbieden van de auto voor de technische keuring de extra verlichting op de auto gemonteerd zijn zoals deze tijdens de wedstrijd gebruikt wordt.*

31.2 TIJDSHEMA

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

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

Op elk moment tijdens de rally, incl. Shakedown kunnen extra controles uitgevoerd worden, zowel wat betreft veiligheidseisen inclusief kleding als ook van het deelnemende voertuig na *instemming* van de *Wedstrijdleader* of de Sportcommissarissen.

32.2 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE DEELNEMER

32.2.1 De deelnemer is op ieder moment van de rally, verantwoordelijk voor de technische conformiteit van zijn auto en moet dit *tijdens keuringen* kunnen aantonen middels officiële documenten.

32.2.2 Als er merktekens (zie art 16 en 31.1.6) zijn aangebracht is de deelnemer er verantwoordelijk voor dat deze tot het einde van de rally intact blijven. Wanneer een merkteken ontbreekt wordt dit aan de Sportcommissarissen gemeld.

32.2.3 Het is eveneens de verantwoordelijkheid van de deelnemer dat ieder tijdens een keuring gecontroleerd onderdeel van de auto weer juist wordt geïnstalleerd.

32.2.4 Elk ontdekt bedrog, in het bijzonder het als intact aanbieden van bijgewerkte merktekens wordt aan de Sportcommissarissen gemeld.

32.2.5 *De deelnemer is verantwoordelijk voor het activeren van het eventueel tracking systeem en de teruggave van het toestel na een opgave en/of op het einde van de rally.*

33 EINDKEURING**33.1 EIND PARC FERMÉ**

33.1.1 Na de finish van een rally moet de auto onmiddellijk in het Parc Fermé worden geplaatst, tot het tijdstip dat de *Wedstrijdleader* het Parc Fermé opheft.

Het Parc Fermé wordt in principe opgeheven na binnenkomst van de sluitauto in het Parc Fermé. Dit geldt niet voor de auto's die aangewezen zijn voor een eindkeuring of waartegen een technisch protest is/wordt ingediend.

33.1.2 De officiële einduitslag zal worden gepubliceerd op het tijdstip zoals beschreven in het Bijzonder Reglement (of in een Bulletin) hetgeen zo snel als mogelijk is nadat de laatste auto in het Parc Fermé staat, zelfs al is de eindkeuring nog gaande.

33.2 SELECTIE VAN DE AUTO'S

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

- door de Sportcommissarissen,
- als gevolg van een protest,
- op voorstel van de *Wedstrijdleader* en/of de HTC aan de Sportcommissarissen.

33.3 HOMOLOGATIEPAPIEREN

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

33.4 EIND PARC FERMÉ RALLYSPRINT

Bij rallsprints zal na de finish alleen een Parc Fermé worden ingericht voor auto's die aan een eindkeuring zullen worden onderworpen (zie art 33.2)

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

34.1.1 Equipes moeten altijd zich op een sportieve manier gedragen.

34.1.2 Ten minste 1 lid van de equipe moet bij een eventuele fysieke briefing aanwezig zijn. Afwezigheid kan worden bestraft met een boete van € 100,- door de *Wedstrijdleader*. Team vertegenwoordigers mogen ook bij de briefing aanwezig zijn.

34.1.3 Wanneer auto's onder de bepalingen van Parc Fermé (Art. 63.1) vallen, mogen auto's uitsluitend door equipes en officials worden voortbewogen; op alle andere plaatsen mag eenieder de auto met de hand duwen. Behalve door eigen aandrijving of met de hand duwen, is elke andere manier van voortbewegen verboden, tenzij anders in het SRR aangegeven.

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

34.1.4 *Slippen, donuts en banden opwarming (behalve daar waar een Banden Opwarm Zone is ingericht volgens art 44.4) is op geen enkele manier toegestaan.*

Bandenopwarming op de openbare weg wordt als volgt bestraft:

1 ^e overtreding	2 minuten
2 ^e overtreding	5 minuten
3 ^e overtreding	ter bepaling van de Sportcommissarissen

- 34.1.5** Het is equipes verboden op de klassementsproeven tegen de route in te rijden (behalve om te keren).
- 34.1.6** Op verbindingsecties (openbare weg) en bij de start van een klassementsproef dient elke rally auto verplicht met 4 vrij draaiende wielen en banden te rijden. Elke auto, die niet voldoet aan dit artikel wordt beschouwd als uitgevallen (Art. 54). Een additionele straf kan door de Sportcommissarissen worden opgelegd.
- 34.1.7** Er mag tijdens de rally niet gereden worden met een zwaar beschadigde voorruit, die het uitzicht van de rijder aanzienlijk belemmert. De equipe kan door de *Wedstrijdleader op voorstel van het 'Hoofd Technische Commissarissen'* verdere deelname worden geweigerd. Na reparatie mag de equipe (indien van toepassing) herstarten of *doorstarten* volgens Art. 54).
Op de klassementsproef is rijden zonder correct gemonteerde voorruit toegestaan als beide leden van de equipe een beschermbril conform EN 1938 of een integraalhelm met gesloten vizier dragen.
- 34.1.8** Elk voertuig dat door een ander voertuig wordt achterhaald, moet het nodige doen om zich te laten inhalen. Dit geldt met name als de equipe tijd verloren heeft door een technische storing of van de route is geraakt voordat er opnieuw gestart wordt. De bereidheid om ingehaald te worden, zou moeten worden aangegeven door knipperlichten te gebruiken (bijv. linker richtingaanwijzer betekent dat de ingehaalde auto aan de linkerkant van de weg blijft). De ingehaalde bemanning zal alles in het werk stellen de inhaal manoeuvre te vergemakkelijken, inclusief het stoppen op een veilige plaats. Als de voertuigen zijn uitgerust met auto-naar-auto-communicatie (tracking systeem) geldt dit vanaf het eerste inhaalverzoek, *die vanaf 100 meter achterstand mag worden gegeven*. De equipes zijn er verantwoordelijk voor dat er geen gevaar ontstaat bij het inhalen
- 34.1.9** De **inschrijver** en equipe zijn gedurende de gehele rally verantwoordelijk voor het gedrag van hun team (service-monteurs en van alle andere personen behorend bij de **inschrijver** en/of equipe kunnen worden beschouwd). *Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van personen van het team, kan als incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de **inschrijver** en/of equipe worden beschouwd.*

34.2 TIJDENS VERKENNING EN/OF SHAKEDOWN ROUTE SECTIES

- 34.2.1** Met nadruk wordt gewezen op het feit dat verkenningen **geen oefenritten** zijn. Alle verkeersregels en *het gestelde in het Bijzonder Reglement* moeten strikt worden nageleefd en de rechten en veiligheid van de andere weggebruikers moeten gerespecteerd worden, zowel tijdens de verkenning als tijdens de Shakedown route secties.
- 34.2.2** Een snelheidsovertreding tijdens het verkennen van de klassementsproeven / shakedown route secties en tijdens andere routesecties, gemeld door de politie, officials of volgsysteem (app) kan door de Wedstrijdleader als volgt worden bestraft:
een geldboete van € 25,- per km/h overschrijding *met een maximum van € 500,- per keer*
- 34.2.3** Andere verkeersovertredingen tijdens de verkenning / shakedown route secties zullen aanleiding zijn voor bestrafing conform artikel 34.3.4
- 34.2.4** Bovenstaande beslissing zal worden genomen onafhankelijk van eventuele sancties door de politie.
- 34.2.5** De boete wordt verdubbeld in het geval van een 2^e overtreding begaan tijdens het verkennen / shakedown route secties in dezelfde rally.

34.3 VERHOOGDE SNELHEID/VERKEERSREGELS GEDURENDE HET COMPETITIEVE DEEL VAN DE RALLY

- 34.3.1** Gedurende de gehele rally moeten de equipes zich strikt aan de verkeersregels houden.
- 34.3.2** Indien een equipe die deelneemt aan de rally, een verkeersovertreding begaat, moeten de politiefunctionarissen of de officials die de overtreding hebben geconstateerd, de overtreder hiervan op dezelfde wijze als de normale weggebruikers in kennis stellen.
- 34.3.3** Als de politie of officials besluiten de bestuurder die de overtreding heeft begaan niet aan te houden, kunnen zij om toepassing van de in dit SRR en het Bijzonder Reglement genoemde straffen vragen op voorwaarde:
- dat de kennisgeving van de overtreding *de organisator of Wedstrijdleader* schriftelijk en via de officiële kanalen bereikt voordat het officiële eindklassement wordt bekendgemaakt;
 - dat de verklaringen nauwkeurig genoeg zijn om de identiteit van de overtredende bestuurder zonder enige twijfel te kunnen vaststellen, evenals plaats en tijdstip van de overtreding;
 - dat de feiten niet voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

- 34.3.4** Overtredingen tijdens het competitieve deel van de rally zal worden bestraft als onderstaand:
- 1^e overtreding: snelheid: een geldboete van € 25,- per km/h overschrijding *met een maximum van € 500,-*
andere dan snelheid: straf ter bepaling van de *Wedstrijdleider*
- 2^e overtreding: snelheid: een *tijdsstraf van 2 minuten*
andere dan snelheid: ter bepaling van de Sportcommissarissen
- 3^e overtreding: snelheid: een tijdsstraf van 5 minuten
- 4^e overtreding: snelheid: diskwalificatie door de Sportcommissarissen
- De bovenstaande straffen voor snelheid zijn niet van toepassing op de bepaling rond max. 190 km/u op de klassementsproeven (art. 12.4.3)*
- 34.4** De straffen vermeld in art. 34.2 en 34.3 voorkomen niet dat de Sportcommissarissen extra straffen kunnen opleggen als zij dit noodzakelijk vinden.

VERKENNEN

35 VERKENNEN

35.1 VERKENNINGSAUTO'S

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

35.3 TIJDSDUUR EN BEPERKINGEN

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

35.4 HET VERKENNEN

35.4.1 Tijdschema

Verkenning moet plaatsvinden volgens het tijdschema zoals bekend gemaakt door de organisator. Deelname aan de verkenning is niet verplicht. *Indien een equipe niet gaat verkennen moet dit vooraf aan de wedstrijdleider worden bekend gemaakt.*

35.4.2 Respecteren tijdschema verkennen

Uitsluitend met uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de Wedstrijdleider mag enig persoon, deel uitmakend van een ingeschreven equipe, zich verplaatsen over de route van een klassementsproef van de rally (behalve te voet) vanaf het moment van publiceren van het Bijzonder Reglement van de rally *of de Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking)* totdat de klassementsproef weer open is voor openbaar verkeer en niet meer in de rally gebruikt wordt. *De bepalingen omschreven in art. 35.3 blijven van toepassing.* *Het verkennen van een "Super Klassementsproef", indien deel van het competitieve deel van de rally, zal geen onderdeel zijn van het verken tijdschema.*

35.4.3 Aantal verkenning rondes

Per equipe zijn maximaal 2 verkenning rondes toegestaan per klassementsproef (klassementsproeven die meermalen worden verreden worden als één klassementsproef beschouwd). *De equipes mogen op de klassementsproeven niet achteruitrijden of in de tegenovergestelde richting rijden, tenzij dit specifiek is vermeld in de Bijzonder Reglement van de rally.* Tijdens de verkenning kunnen officials bij de start en finish van de klassementsproef het aantal rondes registreren. Equipes is uitsluitend toegestaan de klassementsproef te benaderen via de start en te verlaten via de finish. De organisator kan ook op andere momenten het naleven van de regels en tijdstippen van de verkenning controleren.

Als er een elektronisch volgsysteem wordt gebruikt tijdens het verkennen is de controle door marshals optioneel. *Een klassementsproef waarin één of meer alternatieve routes zijn opgenomen mag in zijn geheel 1 keer extra worden verkend.*

35.4.4 Snelheid tijdens de verkenning

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

35.4.5 Shakedown Klassementsproef

Het is niet verplicht om de Shakedown Klassementsproef mee te nemen in het schema van het verkennen.

35.4.6 Aantal personen

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

35.4.7 Volgsysteem

Tijdens het verkennen is een volgsysteem verplicht middels de app RSLite, zoals beschreven in het Bijzonder Reglement.

Deelnemers zijn dan verantwoordelijk voor het hebben van een apparaat dat geschikt is om dit volgsysteem in te schakelen en voor de juiste werking van dit volgsysteem tijdens de gehele periode van het verkennen, conform schema verkennen.

Uitschakeling van dit systeem tijdens de verkenning of het niet correct werken van dit systeem kan als volgt worden bestraft:

1^e overtreding: een waarschuwing

2^e overtreding: een tijdstraf van 1 minuut

3^e overtreding: ter bepaling van de Sportcommissarissen

SHAKEDOWN**36. SHAKEDOWN VEREISTEN****36.1 ALGEMEEN**

Een Shakedown klassementsproef mag worden georganiseerd met als doel, zowel een media- als promotiemogelijkheid als voor deelnemers om hun auto's te testen. Het is optioneel voor de organisatoren om een Shakedown klassementsproef in het rally programma op te nemen.

36.2 VERLOOP VAN EEN SHAKEDOWN

36.2.1 De Shakedown klassementsproef zal worden verreden als zijnde een klassementsproef van de rally en omvat alle passende veiligheidsmaatregelen. De Shakedown klassementsproef moet representatief zijn voor de rally.

36.2.2 De Shakedown klassementsproef mag worden verreden als een Super klassementsproef of een deel van een klassementsproef in het schema van de rally.

36.2.3 Voor de toepassing van art. 34.2 worden de Shakedown route secties beschouwd als onderdeel van de verkenning.

36.2.4 De ondergrond van de shakedown moet dezelfde zijn als de meerderheid van de klassementsproeven.

36.4 TECHNISCHE BEPALINGEN

Vóór de Shakedown klassementsproef moeten de auto's een normale technische keuring hebben gehad.

36.5 PECH

Een equipe wiens auto tijdens de Shakedown uitvalt met mechanische problemen mag meedoen aan de ceremoniele start.

36.6 UITRUSTING VAN RIJDER EN NAVIGATOR

Tijdens de shakedown moet ieder persoon in de auto volledig voldoen aan de uitrustingsisen conform Appendix L – Hoofdstuk III – Deelnemers Equipment en moeten de gordels correct worden gedragen. Elke overtreding kan worden bestraft.

36.7 SERVICE TIJDENS DE SHAKEDOWN

Service tijdens de shakedown mag alleen worden uitgevoerd op het centrale serviceterrein, tenzij anders aangegeven in het Bijzonder Reglement.

START EN HERSTART**39 CEREMONIELE START**

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

40 START RALLY**40.1 START WACHPARK**

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

40.2 MAXIMUM VERTRAGING AAN DE START

Elke equipe die zich meer dan 15 minuten te laat meldt aan de start van een sectie zal niet mogen starten. *Elke equipe die zich te laat meldt aan de start van de rally, van een etappe of een sectie, wordt bestraft met 10 seconden voor elke minuut of deel van een minuut te laat.*

41 STARTVOLGORDE EN INTERVALLEN**41.1 GEWIJZIGDE STARTVOLGORDE**

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

41.2 STARTVOLGORDE VAN DE EQUIPES

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

41.3 STARTVOLGORDE ETAPPE 1

De startvolgorde voor etappe 1 wordt *door de organisatie bepaald, waarbij aanbevolen wordt gebruik te maken van de startvolgorde procedure, zoals beschreven in Bijlage XIX.*

41.4 STARTVOLGORDE VOOR DE VOLGENDE ETAPPES

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

41.5 START INTERVAL

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

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

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

42.2 AFZETTING

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

42.3 STOPPEN IN HET CONTROLEGEBIED

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

42.4 OPENINGSTIJDEN

42.4.1 Controles gaan tenminste 30 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste deelnemende auto open.

42.4.2 Tenzij de Wedstrijdleider anders beslist, sluiten zij 15 minuten na de geplande aankomsttijd van de laatste equipe, vermeerderd met de maximumvertragingstijd.

42.5 VOLGORDE EN RIJRICHTING M.B.T CONTROLES

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

42.6 CONTROLEPOST-MARSHALS

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

42.8 ON-BOARD CAMERA VERWISSELPUNTEN

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

Omwisseling van videodata, onderhoud van camera's of andere elektronische apparatuur mag ook plaatsvinden in hergroeperingen na toestemming van de Wedstrijdleader. Als dit alleen maar kan in aanwezigheid van een lid van het team, moet de deelnemer dit verzoek voor de start van de rally bij de Wedstrijdleader indienen.

Bovenstaande werkzaamheden mogen alleen in het bijzijn van een marshal of official worden uitgevoerd.

43 ROUTECONTROLES

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

44 TIJDCONTROLES**44.1 ALGEMEEN**

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

44.2 MELDINGSPROCEDURE

- 44.2.1** De meldingsprocedure begint op het moment dat de auto het gele waarschuwingsbord van de tijdcontrole passeert.
- 44.2.2** Tussen het gele waarschuwingsbord en de controlepost mag de equipe niet stilstaan, om welke reden dan ook, of ongewoon langzaam rijden.
- 44.2.3** Het registreren van de meldingstijd op de tijdkaart kan uitsluitend gebeuren als beide leden van de equipe en de auto zich binnen het controlegebied en in de directe nabijheid van de controlepost bevinden.
- 44.2.4** Het meldingstijdstip is het moment dat een van de leden van de equipe de tijdkaart aan de controlepost-marshal overhandigt **en checked tegelijkertijd in op tracking systeem.**
- 44.2.5** **De controlepost-marshall bevestigt de ingecheckte tijd in het tracking systeem.**
De bevoegde controlepost-marshal vermeldt dan met de hand of met een printer, op de tijdkaart de werkelijke tijd waarop de tijdkaart werd overhandigd en niets anders.
De controlepost-marshall geeft de tijdkaart terug en noteert het startnummer en de inchecktijd op het logboek.
- 44.2.6** De ideale meldingstijd wordt verkregen door de rijtijd, die is toegestaan voor het afleggen van de routesectie op te tellen bij de starttijd van de klasseringsproef of bij de vorige TC-tijd. Deze tijden worden uitgedrukt in hele minuten.
- 44.2.7** Voor de ideale meldingstijd zijn uitsluitend de equipes zelfverantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok op de controlepost raadplegen.
De controlepost-marshals mogen hen geen enkele informatie geven over de ideale meldingstijd.
- 44.2.8** De equipe krijgt geen tijdstraf voor te vroeg melden als de auto het controlegebied binnenkomt in de ideale minuut, of de minuut hieraan voorafgaande.
- 44.2.9** De equipe krijgt geen tijdstraf voor te laat melden als het overhandigen van de tijdkaart aan de controlepost-marshal gebeurt in de ideale minuut.
- 44.2.10** Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd en de ideale meldingstijd zal als volgt worden bestraft:
a. te laat melden: 0 seconden per minuut of deel van een minuut;
b. te vroeg melden: 1 minuut per minuut of deel van een minuut.
- 44.2.11** Een organisator kan toestaan dat equipes te vroeg in klokken bij een tijdcontrole van de rally op voorwaarde dat dit beschreven is in het Bijzonder Reglement van de rally of in een later gepubliceerd Bulletin.
- 44.2.12** Elke overtreding van een equipe zal tegen de hierboven vermelde incheck procedure gemeld worden via een schriftelijk rapport, opgemaakt door de controlepost-marshals, dat onmiddellijk aan de Wedstrijdleader zal worden verzonden.

- 44.2.13** De Wedstrijdleader kan besluiten om een equipe, die bestraft is voor te vroeg melden, toch te laten starten op haar oorspronkelijk geplande tijd.
- 44.3 TIJDCONTROLE GEVOLGD DOOR DE START VAN EEN KLASSEMENTSPROEF**
Wordt een tijdcontrole gevolgd door de start van een klassementsproef, dan geldt de volgende procedure:
- 44.3.1** Bij de tijdcontrole aan het einde van een routesectie noteert de verantwoordelijke marshal op de tijdkaart de meldingstijd van de equipe en tevens de voorlopige starttijd voor de klassementsproef.
Eén van de leden van de equipe checkt in het tracking systeem in en de check-in tijd moet door de marshal worden bevestigd in het tracking systeem. Daarna krijgt de equipe een starttijd van de marshal in het tracking systeem.
Tussen deze tijden moet een interval van 3 minuten zitten om de equipe in staat te stellen zich voor te bereiden voor de start van de klassementsproef en naar de start te rijden.
- 44.3.2** Indien twee of meer equipes of zich melden in dezelfde minuut zal hun voorlopige starttijd voor deze klassementsproef worden gegeven in de volgorde van het melden.
- 44.3.3** Onmiddellijk na het melden bij de tijdcontrole, moet de wedstrijdauto doorrijden naar de startcontrole van de klassementsproef, waar de equipe zal starten volgens de procedure van deze reglementen.
- 44.3.4** Als een verschil tussen de voorlopige en werkelijke starttijd bestaat, is de starttijd van de klassementsproef bindend, tenzij de Sportcommissarissen anders beslissen.
- 44.3.5** De starttijd van een klassementsproef is ook de starttijd van de volgende routesectie.
- 44.4 BANDEN OPWARM ZONES (TWZ)**
- 44.4.1** Een banden opwarm zone tussen de tijdcontrole en de start van de 1^e klassementsproef *van elke sectie* is optioneel voor de organisator. Om de weg te gebruiken als TWZ moet deze opgebouwd worden als een klassementsproef, behalve voor de hulpvoertuigen, die op de oorspronkelijk geplande positie blijven.
- 44.4.2** Om een TWZ in te richten moet de afstand tussen tijdcontrole en de start van de klassementsproef minimaal 300 meter zijn. De TWZ moet aangegeven zijn in het routeboek.
- 44.4.3** De TWZ begint na de tijdcontrole bij het bord TWZ en eindigt bij het bord "TWZ Einde". De rijders moeten te allen tijde bij gevaar direct kunnen stoppen. Opzettelijk stoppen en in tegengestelde richting rijden is uitdrukkelijk verboden. Er moet een minimum afstand van 100 meter zijn tussen het bord "TWZ einde" en de start van de klassementsproef, waar de equipes op wandelsnelheid moeten rijden naar de startlijn.
- 44.4.4** De startprocedure voor de klassementsproef is vastgelegd in art. 48. De 3 minuten tussen tijdcontrole en start mag verlengd worden door de lengte van de TWZ om de equipe de gelegenheid te geven van bandenopwarmen en voorbereiding van de klassementsproef.
- 44.4.5** Voordat er gereden wordt in de TWZ moet de equipe zijn equipment dragen zoals beschreven in art 53.1.
- 44.4.6** Alle reglementsartikelen niet aangepast door dit artikel blijven van toepassing.
- 44.4.7** Organisatoren mogen reglementsartikelen 44.4 aanvullen in het Bijzonder Reglement, maar niet wijzigen.
- 45 MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING**
- 45.1 MAXIMAAL TOEGESTANE VERTRAGING**
Als een equipe tussen twee tijdcontroles een vertraging van meer dan *15 minuten* ten opzichte van de ideale rijtijd heeft of als de som van de vertragingen ten opzichte van de ideale rijtijd aan het eind van een sectie of een etappe meer dan 30 minuten bedraagt, wordt dat beschouwd als dat de equipe bij die betreffende tijdcontrole is uitgevallen. De tijdsstraf voor de vertraging zal volgens art 44.2.10.a worden bepaald.
Een equipe mag wel herstarten voor de volgende etappe, geheel volgens art. 54.
Bij het berekenen van de maximaal toegestane vertraging is de werkelijke rijtijd van toepassing en niet de straf-tijden.
- 45.2 MELDING VOOR DE IDEALE MELDINGSTIJD.**
Een melding vóór de ideale meldingstijd mag in geen geval door de equipes worden gebruikt om de maximaal toegestane vertraging, meetellend voor het uit de wedstrijd halen, te verkleinen.
- 45.3 Overschrijding van de maximaal toegestane vertraging**
Melding van overschrijding van de maximaal toegestane vertraging (art. 45.1) mag uitsluitend aan het einde van een sectie plaatsvinden.

46 HERGROEPERING CONTROLES**46.1 PROCEDURE BIJ DE HERGROEPERING**

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

46.2 VERTREK UIT EEN HERGROEPERING

Na een hergroepering in een etappe is de startvolgorde gelijk aan de volgorde van aankomst bij de hergroepering. Echter kan de Wedstrijdleider na overleg met de Sportcommissarissen de volgorde aanpassen.

KLASSEMENTSPROEVEN

47 ALGEMEEN**47.1 TIJDREGISTRATIE**

Voor de klassementsproeven zal de tijdregistratie geschieden in minuten, seconden en tienden van seconden.

48 START VAN DE KLASSEMENTSPROEVEN**48.1 START**

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

48.2 STARTPROCEDURE

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

48.2.2 Er moet een startlijn getrokken worden en er *kan* een startdetectie systeem gebruikt worden, dat 50 cm na de startlijn geplaatst is en het te vroeg starten van een deelnemer (valse start) registreert.

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

48.2.4 Als de auto de startlijn nadert, moet de voorkant van de auto tegen de startstok geplaatst worden. Met deze stok wordt door de start marshal de exacte positie van de auto aangegeven. *30 seconden* voor de starttijd, maar niet eerder dan de auto is gestopt op zijn juiste plaats, zal de marshal zijn plaats verlaten en de equipe wijzen op de startklok. Elke wijziging nadien van de plaats van de auto tot zijn starttijd is niet toegestaan en zal worden gemeld aan de *Wedstrijdleider*.

48.3 HANDMATIGE STARTPROCEDURE

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

Als de 5 laatste seconden verstreken zijn, zal het startsignaal gegeven worden.

48.4 VERTRAGING VAN DE START DOOR FOUT VAN DE EQUIPE

48.4.1 Als de vertraging van de start is veroorzaakt door de equipe, zal de controlepost-marshall een nieuwe starttijd invullen en krijgt de equipe een tijdstraf van 1 minuut per minuut of fractie van een minuut te laat.

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

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

48.4.4 VERTRAGING VAN DE START IGV RONDKOERS

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

48.5 VERTRAGING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

Als een klassementsproef langer dan 20 minuten onderbroken is, dienen de toeschouwers geïnformeerd te worden voordat er weer gestart zal gaan worden met de volgende deelnemer. Als alternatief kan de klassementsproef gestopt worden.

48.6 VALSE START

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

- 1e overtreding: een tijdstraf van 10 seconden;

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

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

Voor de tijdsberekening moet de werkelijke starttijd worden gebruikt.

49 FINISH VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

49.1 FINISH LIJN

De finishtijd van een klassementsproef wordt bepaald op de flying finish, gesitueerd op een plek waar de auto's naar verwachting langzamer kunnen gaan rijden en tenminste 200 m voor de stopfinish. De weg tussen flying finish en stop finish moet bij voorkeur geen bochten, haakse knikken en gevaarlijke objecten bevatten. Stoppen tussen het gele waarschuwingsbord van de flying finish en het rode STOP-bord van de stopfinish is verboden en zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen. Het opnemen van de passeertijd gebeurt op de finishlijn met elektronische apparatuur en een stopwatch als back-up. Bij de vliegfinish moeten de tijdwaarnemers staan ter hoogte van de finishlijn, die wordt aangegeven met een rood bord met het symbool van een finishvlag.

49.2 STOPFINISH

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

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

49.3 AFWIJINGEN OP KLASSEMENTSPROEVEN

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

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

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

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

50 POWER STAGE

50.1 AANKONDIGING

In elke rally meetellend voor een Nederlands Kampioenschap zal een klassementsproef worden aangeduid als Power Stage.

50.2 KENMERKEN

Deze klassementsproef:

- zal de laatste proef van de rally zijn, *die geen rondkoers is.*

50.4 TOEKENNING VAN PUNTEN VOOR DE POWERSTAGE

Voor de Ingeschreven deelnemers aan Nederlandse Rally Kampioenschappen worden bijkomende punten toegekend op basis van het klassement van de "Powerstage".

1^e: 5 punten, 2^e: 4 punten, 3^e: 3 punten, 4^e: 2 punten, 5^e: 1 punt

Voor de toekenning van de punten, zal het Klassement van de "Powerstage" opgemaakt worden door de tijd van de klassementsproef op te tellen bij elke straftijd opgelopen op deze klassementsproef, met inbegrip van elke sanctie wegens een valse start.

Als een deelnemer niet in het eindklassement opgenomen is, schuiven de punten toegekend op basis van het klassement van de "Powerstage" door naar de daaropvolgende geklasseerde.

Powerstage punten worden toegekend als de klassementsproef is gestart en tenminste 1 deelnemer de finish heeft gehaald.

51 SUPER KLASSEMENTSPROEF**51.1 KENMERKEN VAN EEN SUPER KLASSEMENTSPROEF**

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

51.1.2 Het gebruiken van super klassementsproef is optioneel.

51.2 WERKING VAN EEN SUPER KLASSEMENTSPROEF

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

51.3 VEILIGHEID

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

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

52 ONDERBREKING VAN EEN KLASSEMENTSPROEF

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

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

52.2 Indien een equipe substantieel en aantoonbaar gehinderd wordt door een auto ervoor kan de wedstrijdleader een correctie (vervangende tijd) toekennen.

53 VEILIGHEID VAN DE DEELNEMERS**53.1 UITRUSTING VAN DE EQUIPE**

53.1.1 Rijdend op de klassementsproeven en tot de stopcontrole moet de equipe in de auto goedgekeurde helmen *incl. FHR-systeem*, alle voorgeschreven brandwerende kleding, in overeenstemming met Appendix L Hoofdstuk III en de veiligheidsgordels correct dragen.

a) *Overtreding van de bepaling van helmen incl. FHR-systeem en veiligheidsgordels zal aan de Sportcommissarissen gemeld worden.*

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

- 1e overtreding: geldboete van maximaal € 250,00

- 2e overtreding: straf ter bepaling aan de Sportcommissarissen

c) *Alle geconstateerde gebreken moeten direct worden verholpen, voordat er weer gestart mag worden op een klassementsproef.*

53.2 APPARATUUR IN DE AUTO'S

53.2.1 Bij toepassing van een Tracking Systeem met veiligheidsalarmeringen moet het systeem gemakkelijk bedienbaar zijn voor rijder en navigator vanuit de stoel met hun gordels vast.

Tijdens het competitieve deel van de rally wordt het tracking systeem gebruikt.

53.2.2 SOS/OK-teken

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

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

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

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

Overtreding van de bepaling van brandblusinstallatie zal als volgt worden bestraft:

- 1e overtreding: geldboete van € 250,00

- 2e overtreding: straf ter bepaling aan de Sportcommissarissen

53.3 INCIDENT OP EEN KLASSEMENTSPROEF

Rijders en Navigatoren met een Apple telefoon of een Apple horloge voorzien van ongeluk detectie, moeten de automatische noodoproep uitschakelen.

- 53.3.1** In geval van een ongeval waar dringend medische hulp is gewenst, is onderstaande van toepassing:
- De SOS knop op het tracking systeem moet onmiddellijk geactiveerd worden,
 - Indien mogelijk moet het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's,
 - Zo spoedig mogelijk moet de rode gevarendriehoek geplaatst worden om de volgende equipes te waarschuwen, duidelijk zichtbaar aan dezelfde kant van de weg als de auto, tenminste 50 meter voor de auto, ook als de auto niet op de weg staat.
- 53.3.2** Een equipe die het rode "SOS" teken op het tracking systeem krijgt *voor het incident* of een auto ziet die een zwaar ongeval heeft gehad en geen OK wordt getoond, moet zonder uitzondering onmiddellijk stoppen om te helpen. Alle nog volgende auto's moeten ook stoppen. De tweede auto die ter plaatse is, moet doorrijden naar de eerstvolgende radiopost om deze te waarschuwen. De daaropvolgende auto's moeten de route vrijhouden voor de hulpverleningsvoertuigen.
- Alle equipes die gestopt zijn volgens deze procedure zullen een passende tijd krijgen, volgens art 52.
- 53.3.3** In geval van een ongeval waar geen direct medische hulp benodigd is of als een auto stopt voor willekeurige redenen op of naast de weg, tijdelijk of definitief, is onderstaande van toepassing:
- De OK knop op het tracking systeem moet binnen 1 minuut worden bediend,
 - Het groene "OK" teken moet onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.
Wanneer de equipe de auto verlaat, moet het "OK" teken op een duidelijk zichtbare plaats voor andere deelnemers getoond worden aan andere deelnemers.
 - De rode gevarendriehoek moet geplaatst worden om de volgende equipes te waarschuwen, duidelijk zichtbaar aan dezelfde kant van de weg als de auto, tenminste 50 meter voor de auto, ook als de auto niet op de weg staat
Wanneer de OK knop op het tracking systeem in deze situatie niet binnen 1 minuut wordt geactiveerd, zal als de equipe als volgt worden bestraft:
1e overtreding: Waarschuwing
2e overtreding: Geldboete van € 250,-
3e overtreding: Melding aan de Sportcommissarissen
- Bovengenoemde overtredingen gelden cumulatief voor het gehele kalenderjaar (niet per evenement).**
- 53.3.4** Als het tracking systeem het SOS, OK of gevaarsignaal geeft, dan betekent dit hetzelfde als het bord SOS/OK of de rode gevarendriehoek.
- 53.3.5** Als om welke reden dan ook het niet mogelijk is om het OK/SOS teken te tonen in bovenvermelde situaties, dan mag dit vervangen worden door een duidelijk en herkenbaar gebaar gegeven door de equipe:
- een arm met duim omhoog om aan te geven alles "OK",
 - armen gekruist boven het hoofd om aan te geven "SOS".



- 53.3.6** Elke equipe die niet aan de bovenstaande regels voldoet zal door de Wedstrijdleider aan de Sportcommissarissen worden gemeld.
- 53.3.7** Het routeboek moet een pagina met de ongeval procedure bevatten.
- 53.3.8** 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.
- 53.3.9** *Bij incidenten met krachten boven de 10G moet de Wedstrijdleider dit incident doorgeven aan de Hoofd Technische Commissaris in verband met controle van de veiligheidsequipment in de auto en van de rijder en/of navigator.*

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

Als een equipe betrokken is bij een ongeval waar iemand uit het publiek gewond wordt, moet de equipe direct stoppen en ter plaatse te blijven en de procedure volgen zoals omschreven in artikel 53.3.1
De wetten van het land waar de rally gehouden wordt, dienen nageleefd en gerespecteerd te worden zeker in het geval van ongevallen.

53.5 VLAGGEN**53.5.1 RODE VLAGGEN****53.5.1.1 Elektronische Rode Vlaggen**

Elektronische Rode Vlaggen worden gebruikt in het tracking systeem. Wanneer de Rode Vlag vanuit rally control wordt geactiveerd, zal het scherm van het tracking systeem rood worden en de tekst "RED FLAG" zal zichtbaar zijn. De equipes moeten deze elektronische Rode Vlag onmiddellijk bevestigen door de knop "ACKNOWLEDGE" te bedienen en verder gaan zoals omschreven in artikel 53.5.3.

53.5.1.2 Rode vlaggen bij Posten

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


53.5.1.3 Betekenis van de Rode Vlag

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

53.5.1.4 Equipes die een Rode Vlag hebben gekregen zullen een passende rijtijd worden toegekend, volgens art 52.

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

53.5.2 GELE VLAGGEN**53.5.2.1 Elektronische Gele Vlaggen**


Elektronische Gele Vlaggen of het teken  worden gebruikt in het tracking systeem. De gele vlag (hazard) wordt door de unit automatisch gegeven, wanneer de auto tot stilstand komt op de klassemmentsproef. De equipe moet binnen 1 minuut de OK knop activeren als er daadwerkelijk geen gevaarlijke situatie is.

Wanneer de gele vlag of het teken  wordt geactiveerd zal het scherm van het tracking systeem geel worden.

53.5.2.2 Gele Vlaggen bij baanposten

De Gele Vlag kan door baanposten getoond worden.

53.5.2.3 Betekenis van de Gele Vlag

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

- stilstaande of langzaam rijdende auto op route,
- geheel of gedeeltelijke blokkering van de route,
- hulpvoertuigen op de proef,
- Gevaarlijke situatie net langs een proef, bijv. publiek op een gevaarlijke positie.

53.5.2.4 Een equipe welke de gele vlag is getoond kan een passende rijtijd worden toegekend volgens art. 52, na ontvangst van een rapport van een marshal.

53.5.3 BLAUWE VLAGGEN

Een elektronische Blauwe Vlag kan worden gebruikt in het tracking systeem. De blauwe vlag mag geactiveerd worden vanaf 100 meter afstand als een achteropkomende snellere auto een signaal afgeeft dat hij wil passeren (zie ook art. 34.1.7).

Als er aantoonbaar geen gelegenheid wordt gegeven om te passeren (hinderen) kunnen de sportcommissarissen een straf opleggen.

53.6 CHICANE

53.6.1 Een chicane kan worden geplaatst in verband met de veiligheid op een situatie. Deelnemers moeten een opeenvolging van kunstmatige bochten nemen die zijn ontworpen om hun snelheid te verminderen.

53.6.2 Elke chicane moet worden vermeld in het veiligheidsplan en in het routeboek. Markeringen die de volledige positie van de chicane-elementen aangeven, moeten vóór het begin van de verkenning worden aangebracht.

53.6.3 Bij de chicane kan een judge of fact *staan* om eventuele overtredingen, bestaande uit de verplaatsing van ten minste één van de elementen van de chicane, te melden. Elke overtreding wordt bestraft met 10 seconden.

53.7 VIRTUELE CHICANE

- 53.7.1** Er kan een virtuele chicane worden opgezet om een veiligheidssituatie aan te pakken, wanneer de implementatie van een chicane volgens art. 53.6 extra gevaar zou opleveren in de klassementsproef. Deelnemers moeten dan hun snelheid kortstondig verlagen tot onder de 50 km/u, binnen een gedefinieerde zone van 150 tot 250 meter.
- 53.7.2** Elke Virtuele Chicane moet vermeld worden in het veiligheidsplan en in het routeboek. Het moet worden geïmplementeerd met de borden gedefinieerd in bijlage I. Een bebording moet worden aangebracht vóór het begin van de verkenning.
- 53.7.3** De organisator moet de schriftelijke bevestiging krijgen van de leverancier van het tracking systeem dat de dekking voldoende is om toezicht te houden op de naleving van de Virtuele Chicane door de deelnemers. De console in wedstrijdvoertuigen moet zo zijn ontworpen dat deze visueel aan de bemanning bevestigt dat een snelheid van minder dan 50 km/u in de VC is geregistreerd en dat zij opnieuw kunnen accelereren.
- 53.7.4** Bij de Virtuele Chicane *kan* een judge of fact worden geplaatst die is uitgerust met een snelheidsmeter om aanvullende controles uit te voeren. Bij afwijkingen tussen de controle middelen is de laagste snelheid gemeten bepalend.
- 53.7.5** Elke te hoge snelheid in de Virtuele Chicane kan als volgt worden bestraft:
- 51 tot 55 km/u: 10 seconden
 - 56 tot 60 km/u: 20 seconden
 - 61 km/u en meer: 1 minuut

53.8 SLOW ZONE (SZ)

- 53.8.1** Er kan een Slow Zone worden ingesteld om een uitzonderlijke situatie in verband met de openbare veiligheid aan te pakken. Deelnemers moeten dan hun snelheid onder de maximumsnelheid houden die voor de hele Slow Zone is ingesteld.
- 53.8.2** Elke Slow Zone moet worden vermeld in het veiligheidsplan en in het routeboek. Het moet worden geïmplementeerd met de borden gedefinieerd in bijlage I. Bebording moet worden aangebracht vóór het begin van de verkenning.
- 53.8.3** De organisator moet de schriftelijke bevestiging krijgen van de aanbieder van het tracking systeem dat de dekking voldoende is om het toezicht van de deelnemers op de naleving in de SZ te monitoren.
- 53.8.4** De Slow Zone moet tussen de 500 en 1000 meter lang zijn. De maximale snelheid in de Slow Zone mag 30, 50 of 70 km/u bedragen.
- 53.8.5** Het wordt sterk aanbevolen dat een back-upstelsel (timingcellen of camera's met tijdstempel) de tijd meet die een deelnemer in de SZ doorbrengt, in het geval van een storing in het trackingsysteem.
- 53.8.6** De snelheid van de deelnemers wordt elke 100 meter geregistreerd. Elke snelheidsoverschrijding wordt als volgt bestraft:
- Van 1 tot 5 km/u: 10 seconden per registratie
 - Van 6 tot 10 km/u: 20 seconden per registratie
 - Van 11 km/u en meer: 1 minuut per registratie

54 HERSTART NA UITVALLEN**54.1 ALGEMEEN**

- 54.1.1** Wanneer een deelnemende auto de finish van een etappe niet bereikt, wordt automatisch aangenomen dat er een herstart zal zijn de volgende dag, tenzij de equipe de *Contact Persoon Rijders of Wedstrijdleider* informeert over zijn definitieve uitvallen.
- 54.1.2** Nadat de *Wedstrijdleider of de Contactpersoon Rijders* is geïnformeerd over het definitief uitvallen, moet de tijdkaart worden ingeleverd. Als dit uitvallen plaatsvindt in een klassementsproef of bij de stopcontrole, dan zal de rijtijd van die klassementsproef niet worden genoteerd en is Art. 54.2 dan van toepassing.
- 54.1.3** Wanneer een equipe uit de wedstrijd is gehaald op basis van een overschrijding van de maximale vertraging van de rijtijd (Art. 45) mag de equipe herstarten in de volgende etappe. De tijdsraf zal worden opgelegd volgens Art. 54.2 vanaf de TC waar de maximum vertraging is geconstateerd.
Een equipe, die op basis van andere overtreding(en) van de reglementen, van verkeersovertrading(en) of door een beslissing van de Sportcommissarissen is uitgesloten, wordt geen herstart toegestaan.
- 54.1.4** Een equipe die is uitgevallen in de laatste sectie op de laatste dag van de rally zal niet worden geclassificeerd.
- 54.1.5** Een equipe die met opzet uitvalt met de intentie het behalen van een voordeel zal worden gemeld aan de Sportcommissarissen, die een herstart kunnen verbieden. De Sportcommissarissen kunnen bijkomend een straf opleggen aan de inschrijver en/of equipe in overeenstemming met de CSI art. 11.9.

54.2 TIJDSTRAF

- 54.2.1** Voor de equipes, die herstarten, zal een tijdstraf worden opgelegd. Voor elke niet verreden klassementsproef zal de tijdstraf 10 minuten bedragen.
- 54.2.2** De tijdstraf wordt opgeteld bij de snelste rijtijd van de betreffende klassementsproef in zijn klasse. Dit geldt ook voor de klassementsproef waarin de equipe is uitgevallen.
- 54.2.3** Heeft het uitvallen plaatsgevonden na de laatste klassementsproef en voor de tijdcontrole van ingang van het Parc Fermé aan het eind van een etappe dan wordt toch bepaald dat de equipe de laatste klassementsproef niet heeft verreden.
Als de betrokken equipe de snelste tijd in *zijn klasse* heeft gereden op de laatste klassementsproef, wordt deze tijd toch gebruikt in de bepaling van de tijdstraf.

54.3 DOORSTART**Extra mogelijkheid om een rally door te rijden (doorstart)**

Wanneer een deelnemende auto een sectie niet heeft voltooid, kan een equipe opnieuw starten vanaf het begin van een volgende sectie als zij hun intentie van een doorstart hebben doorgegeven aan de Contact Persoon Rijders met opgave van reden. Voor de doorstart moet een Technisch Commissaris de auto op het serviceterrein hebben goedgekeurd en geeft de Wedstrijdleider via de Technisch Commissaris toestemming voor de doorstart. De doorstart vindt dan plaats bij TC Service Uit van de sectie waar de doorstart plaatsvindt op dezelfde positie in het startveld als voor de het uitvallen, in dezelfde minuut als hun voorganger. Deze toestemming van een doorstart kan slechts eenmaal worden gegeven. De equipe die een doorstart uitvoert wordt in het eindklassement opgenomen met een DNC. Kiest een equipe in de 1e etappe van een meerdaagse rally voor een doorstart i.p.v. een herstart (art 54.1 en 54.2) dan geldt ook dat de equipe wordt opgenomen in het eindklassement met een DNC.

55 REPARATIE VOOR EEN HERSTART**55.1 SERVICE LOCATIE EN TIJD**

Elke auto, die de finish van een etappe niet bereikt volgens het bovenvermelde in art 54.1, mag door de inschrijver gerepareerd worden. Echter moet de auto uiterlijk 30 min voor de geplande herstart van de 1^e equipe van de volgende etappe in het Parc Fermé worden geplaatst.

55.2 KEURING VAN GEREPAAREERDE AUTO'S

De auto moet opgebouwd zijn met de originele body, chassis en motor, waarmee is ingeschreven. Voor de herstart van een etappe moet de auto een technische keuring ondergaan. Dit zal geschieden 30 min voor de herstart van de etappe in een speciaal deel van het Parc Fermé. Technische keuring zal geschieden volgens de normale geldende regels en moet in aanwezigheid van een lid van de equipe of door een gemachtigde van het team plaats vinden.

SERVICE**56 SERVICE - ALGEMEEN****56.1 SERVICE VERLENEN**

- 56.1.1** Vanaf de eerste tijdcontrole is het verlenen van service uitsluitend toegestaan op de aangegeven serviceterreinen, behalve voor de auto's die zijn uitgevallen en de intentie hebben van een herstart.
- 56.1.2** De leden van een equipe mogen, uitsluitend gebruik makend van het gereedschap en materiaal uit de wedstrijd-auto zelf en zonder fysieke hulp van buitenaf, op ieder moment reparaties uitvoeren, tenzij dit uitdrukkelijk verboden is.

56.2 TEAMLEDEN & BEPERKINGEN SERVICE

- 56.2.2** a) Het aangeven of aannemen van voedsel, drinken, kleding en informatie (datastick, routeboek e.d.) aan of van equipes is toegestaan als equipe leden zich bevinden:
- in banden montage zones door team leden die zich daar mogen bevinden
- in serviceterreinen, remote service terreinen, of hergroeperingen.
- b) Wanneer de hergroepering dicht bij het serviceterrein is en de leden van de equipe wachten om in te checken aan het eind van een routesectie mogen leden van de equipe naar hun serviceplek gaan.
- 56.2.3** Als een auto niet wil starten of op eigen kracht vanaf Parc Ferme naar het serviceterrein kan rijden, mogen officials/marshals, andere equipeleden en/of teamleden de auto duwen of trekken naar zijn serviceplek.

57 SERVICETERREINEN**57.1 ALGEMEEN**

Gedurende de hele rally zal er één centraal servicepark zijn. Organisatoren mogen echter aan het BSR een rechtvaardiging voorleggen om verplaatsing van het servicepark tijdens een rally te ondersteunen. Elke deelnemer is verantwoordelijk om de ondergrond van zijn zijn serviceplaats te beschermen met een grondzeil.

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

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

57.2 SERVICE TIJDEN

Het service tijdschema is conform het tijdschema met onderstaande **richtlijn**:

- 57.2.1** 15 minuten voor de eerste KP van iedere etappe na een nachtelijk Parc-Fermé. Technische controles mogen in het Parc Fermé worden gedaan.
- 57.2.2** 30 minuten tussen twee secties van klassementsproeven.
- 57.2.3** 45 minuten aan het eind van een etappe voorafgaand aan een nachtelijke Parc Fermé.
- 57.2.4** 10 minuten voor de finish van de rally.

57.3 AANDUIDING SERVICETERREIN

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

57.4 SNELHEID OP DE SERVICETERREINEN

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

57.5 EXTERNE HULP

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

57.6 INRICHTING VAN HET SERVICETERREIN

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

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

- 61.1.1** Brandstof mag slechts worden getankt in tankzones of bij commerciële tankstations in het routeboek aangegeven, *zoals vermeld in het Bijzonder Reglement.*

Tankgelegenheden mogen ingericht worden:

- *in het aangewezen eigen servicegebied van de equipe op het serviceterrein*
- als tankzone bij de uitgang van het serviceterrein
- als remote tankzone langs de route

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

De lengte van een sectie tussen de tankgelegenheden mag maximaal 120 km zijn met daarin maximaal 40 km klassementsproeven.

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

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

61.2 TANKZONE PROCEDURE

- 61.2.1** Binnen de tankzone mogen uitsluitend activiteiten aan de auto worden verricht, die direct te maken hebben met tanken.
- 61.2.2** Binnen de tankzone geldt een snelheidslimiet van 5 km/h.
- 61.2.3** Team leden in de tankzones moeten brandwerende kleding dragen tijdens het tanken zoals lange broek, lange mouwen, dichte schoenen, handschoenen en een balaclave.
- 61.2.4** De brandstofleverancier of de organisator, degene die verantwoordelijk is voor een tankzone, is verantwoordelijk voor adequate milieumaatregelen ter bescherming van de grond.
- 61.2.5** De equipe is volledig zelf verantwoordelijk voor het tanken.
- 61.2.6** De motor moet uit zijn tijdens het tanken.
- 61.2.7** De equipe moet zich tijdens het tanken buiten de auto bevinden
- 61.2.8** Uitsluitend voor het assisteren bij het tanken mogen twee leden van het serviceteam de tankzone betreden.
- 61.2.9** Een auto mag uit de tankzone handmatig worden geduwd door de equipe, officials en/of 2 leden van het team
- 61.2.10** *Brandstof mag uitsluitend worden getankt via een mechanische wijze (hevelpomp, opvoerpomp e.d.), niet middels overgieten uit jerrycans, vaten, blikken o.i.d. Te allen tijde moet een opvangvoorziening voor brandstof gebruikt worden*

61.3 PROCEDURE BIJ COMMERCIËLE TANKSTATIONS

- 61.3.1** Equipes mogen brandstof van commerciële tankstations gebruiken of van door de organisatie ingestelde distributie locaties indien deze zijn aangegeven in het routeboek. Deze brandstof moet direct in de tank van de deelnemende auto worden gebracht.
- 61.3.2** De equipe mag uitsluitend gebruik maken van equipment uit de auto en van de pompen van het commerciële tankstation zonder enige andere vorm van assistentie.
- 61.3.3** Uitsluitend auto's voorzien van een FIA voorgeschreven tankkoppeling en die gebruik willen maken van commerciële tankstations moeten in de auto een adapter hebben en deze bij de keuring laten zien.
- 61.3.4** *In de route moet een commercieel tankstation worden opgenomen*

61.4 BRANDBARE STOFFEN

Het meevoeren van brandbare stoffen in de rallyauto in jerrycans, blikken, bussen e.d. is op straffe van diskwalificatie niet toegestaan.

62 BRANDSTOF

De brandstof moet voldoen aan de FIA-specificaties, zoals beschreven in Appendix –J Art. 252.9, met uitzondering dat het maximum toegestane loodgehalte in Nederland 0,005 gr/l. voor gelode brandstof is.

PARC FERMÉ**63 PARC FERMÉ REGELS****63.1 ALGEMENE VOORSCHRIFTEN**

Auto's zijn onderworpen aan de Parc Fermé regels:

- 63.1.1** vanaf hun binnenkomst in een hergroeperingsgebied tot en met hun vertrek hieruit.
- 63.1.2** vanaf hun binnenkomst in een controlegebied en tot en met hun vertrek hieruit.
- 63.1.3** vanaf hun aankomst aan het competitieve einde van de rally tot de tijd dat de *Wedstrijdleider* het Parc Fermé heeft vrijgegeven.

63.2 TOEGELATEN PERSONEN IN HET PARC FERMÉ

- 63.2.1** Nadat de equipe hun wagen in het Parc Fermé geplaatst hebben, moet de motor gestopt worden en moeten de leden van de equipe het Parc Fermé verlaten. Vanaf dat ogenblik is elke toegang tot het Parc Fermé verboden voor iedereen behalve voor die officials die een specifieke functie uitoefenen.
- 63.2.2** De equipes mogen 10 minuten voor hun starttijd het Parc Fermé betreden.

63.3 DUWEN VAN WAGENS IN HET PARC FERMÉ

Uitsluitend de dienstdoende officials, leden van *andere equipes* en/of de leden van de equipe zelf mogen een deelnemende auto duwen binnen een Parc Fermé.

63.4 BESCHERMKLEDEN

Beschermkleden voor de auto mogen niet worden gebruikt.

63.5 REPARATIES IN HET PARC FERMÉ

63.5.1 Als de technisch commissarissen vaststellen dat een auto in een staat verkeert die de veiligheid in gevaar kan brengen, mag deze auto na toestemming van het Hoofd Technische Commissarissen in het bijzijn van een technisch commissaris worden gerepareerd in het Parc Fermé. Eén teamlid mag de reparatie of uitwisseling van FIA gehomologeerde veiligheid items volgens Appendix J (bijv. gordels, brandblusser) uitvoeren.

63.5.2 Na voorafgaande toestemming van de Wedstrijdleider en onder toezicht van een bevoegde marshal of technisch commissaris mag een equipe en maximaal 3 personen in het Parc Fermé de ruit(en) vervangen.

63.5.3 Als de tijd benodigd voor het bovengenoemde herstelwerkzaamheden leiden tot een vertraging t.o.v. de geplande starttijd, zal aan de equipe een nieuwe starttijd worden gegeven. De tijdsstraf voor de vertraging is 1 minuut per minuut of gedeelte van een minuut, maar dit mag niet meer zijn dan de maximum toegestane vertraging.

63.7 PARC FERMÉ NA HET EIND VAN DE RALLY

Tracking systemen en on-board camera's mogen uitsluitend na toestemming van het Hoofd Technische Commissarissen worden verwijderd uit de auto's onder toezicht van de dienstdoende marshals.

KLASSEMENTEN & ADMINISTRATIEVE EISEN NA DE RALLY**64 KLASSEMENTEN****64.1 VASTSTELLEN VAN DE KLASSEMENTEN**

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

64.2 PUBLICATIE VAN DE KLASSEMENTEN

Tijdens de rally worden de volgende klassementen gepubliceerd:

64.2.1 Officieuze tussenstanden: worden tijdens de rally gepubliceerd.

64.2.2 Officieus klassement: worden gepubliceerd aan het einde van een etappe.

64.2.3 Officieel eindklassement: wordt door de organisatie gepubliceerd aan het einde van de rally.

64.2.4 Definitief eindklassement: goedgekeurd door de Sportcommissarissen.

64.2.5 Indien publicatie van een startlijst en/of het voorlopig klassement wordt uitgesteld, dient een nieuw tijdstip van publicatie worden meegedeeld door de wedstrijdleader op het officiële mededelingenbord.

64.2.6 *Elk klassement moet de tijden per klassementsproef, de straf tijden en de totaal tijd vermelden.*

64.2.7 *Een officieel eindklassement wordt, behoudens protesten 30 minuten na deze publicatie én na goedkeuring door de Sportcommissarissen definitief. Reken-, lees- en/of schrijffouten van rekenkamer en/of officials mogen gedurende deze periode door de Wedstrijdleider worden gecorrigeerd zonder dat dit verlenging van deze periode tot gevolg heeft.*

64.3 EX AEQUO

In een 'ex aequo'-situatie in een rally wordt de equipe die de beste tijd op de eerste klassementsproef heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit niet voldoende is voor een beslissing, zullen de tijden van de 2e, 3e, 4e, enz. klassementsproeven in aanmerking worden genomen.

65 PROTESTEN EN BEROEPEN**65.1 INDIENEN VAN EEN PROTEST OF BEROEP**

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

Een vooraankondiging van een technisch protest met betrekking tot de conformiteit van een auto moet worden ingediend bij de Contact Persoon Rijders voor de geplande meldingstijd van de 1^e equipe op de tijdcontrole van de laatste klassementsproef. Het formele technisch protest zelf moet worden ingediend binnen 30 minuten na binnenkomst van de laatste equipe in het Parc Fermé.

65.2 PROTESTWAARBORG SOM

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

65.3 ADDITIONELE WAARBORG SOM

65.3.1 Indien het protest de demontage en montage van delen van de auto vereist, kunnen de Sportcommissarissen een additionele waarborgsom vaststellen, conform het KNAF Reglementenboek.

65.3.2 KOSTEN

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

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

65.4 BEROEP

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

Het beroepsgeld is beschreven in het KNAF Reglementenboek – Reglement Beroepen

67 JAARLIJKSE PRIJSUITREIKING

67.1 AANWEZIGHEIDSEISEN

Elke rijder en navigator, die een prijs heeft gewonnen in een kampioenschap, trophy, klasse of categorie of moet aanwezig zijn op de door de KNAF, georganiseerde jaarlijkse prijsuitreiking.

67.2 AFWEZIGHEID

Behalve in geval van force majeure, ingediend via rally@knaf.nl en ter beoordeling aan de organisatie, kan afwezigheid leiden tot een boete van de KNAF.

SAMENVATTING STRAFFEN

Standaard reglementaire tijdstraffen kunnen door wedstrijdleider worden opgelegd zonder notificatie. Deze straffen zijn in alle klassementen zichtbaar.

69 STRAFFEN

69.1 Start weigeren

Artikel: Omschrijving:

21.0.2 Vrijwaringclausule (uitsluiten aansprakelijkheid) niet ondertekend

24.1 Inschrijfgeld niet betaald

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

Bijlage XI Auto voldoet niet aan de milieuvoorschriften

69.2 DISKWALIFICATIE / UITVALLEN

Artikel: Omschrijving:

19.3.3 Ontbreken tijdregistratie bij een tijdcontrole op de tijdkaart

33.1. Auto niet in Parc Fermé geplaatst

34.1.6 Rijden op openbare weg op minder dan 4 wielen

34.3.4 Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 4e overtreding

40.2 Meer dan 15 minuten te laat aan start sectie

45.1 Overschrijding maximaal toegestane vertraging

57.1 Service- en milieuvoorschriften: 2e overtreding

61.4 Meevoeren brandbare stoffen

Bijlage XI Auto voldoet niet aan de milieuvoorschriften

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

69.3 TIJDSTRAF (WEDSTRIJDTIJD)

<i>Artikel:</i>	<i>Omschrijving:</i>	<i>Bestrafing:</i>
12.4.3	<i>snelheid hoger dan 190 km/u op klassemmentsproef bijzondere groepen</i>	<i>2 sec per km/u</i>
16.1.1	<i>Motorwissel tussen technische keuring en 1e tijdcontrole</i>	<i>5 minuten</i>
19.3.3	<i>ontbreken controle op tijdkaart (na speciaal onderzoek wedstrijdleader)</i>	<i>1 minuut</i>
34.1.4	<i>Bandenopwarming op de openbare weg (1^e overtreding)</i>	<i>2 minuten</i>
34.1.4	<i>Bandenopwarming op de openbare weg (2^e overtreding)</i>	<i>5 minuten</i>
34.3.4	<i>Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 2e overtreding</i>	<i>2 minuten</i>
34.3.4	<i>Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 3e overtreding</i>	<i>5 minuten</i>
35.4.7	<i>niet correct werkende verken app: 2^e overtreding</i>	<i>1 minuut</i>
40.2	<i>Start van rally, etappe of sectie: voor elke minuut of deel van minuut te laat</i>	<i>10 seconden</i>
44.2.10	<i>Tijdcontroles: voor elke minuut of deel van minuut te laat</i>	<i>0 seconden</i>
44.2.10	<i>Tijdcontroles: voor elke minuut of deel van minuut te vroeg</i>	<i>1 minuut</i>
48.4.1	<i>Start vertraagd door equipe: voor elke minuut of deel van minuut te laat</i>	<i>1 minuut</i>
48.6	<i>Valse start: 1e overtreding</i>	<i>10 seconden</i>
48.6	<i>Valse start: 2e overtreding</i>	<i>1 minuut</i>
48.6	<i>Valse start: 3e overtreding</i>	<i>3 minuten</i>
49.3.2	<i>Ronde te weinig in rondkoers: rijtijd snelste deelnemer in klasse</i>	<i>+5 minuten</i>
49.3.3	<i>Afwijkingen van de route (o.a. missen chicane, afsnijden bocht)</i>	<i>2* behaalde tijdvoordeel</i>
53.6.3	<i>Verplaatsing element van een chicane</i>	<i>10 seconden</i>
53.7.5	<i>te hoge snelheid in virtuele chicane:</i>	
	51 tot 55 km/u	<i>10 seconden</i>
	56 tot 60 km/u	<i>20 seconden</i>
	61 en hoger km/u	<i>1 minuut</i>
53.8.6	<i>te hoge snelheid in slow zone:</i>	
	51 tot 55 km/u	<i>10 sec/registratie</i>
	56 tot 60 km/u	<i>20 sec/registratie</i>
	61 en hoger km/u	<i>1 min/registratie</i>
54.2.1	<i>Herstart van een sectie na uitvallen, per gemiste klassemmentsproef: snelste rijtijd in zijn klasse</i>	<i>+10 minuten</i>
54.2.3	<i>Finishcontrole van een etappe gemist bij Herstart na uitvallen</i>	<i>+10 minuten</i>

69.4 BOETE

<i>Artikel:</i>	<i>Omschrijving:</i>	<i>Bestrafing:</i>
29.4.5	<i>Ontbreken extra reclame, per gedeelte (geldstraf)</i>	
	<i>een zijde: 50% verschil inschrijfgeld met/zonder extra reclame vermeerderd met € 50,-</i>	
	<i>twee zijden: 100% verschil inschrijfgeld met/zonder extra reclame vermeerderd met € 100,-</i>	
34.1.2	<i>Niet aanwezig van 1 lid van de equipe op de briefing</i>	<i>€ 100,-</i>
34.2.2	<i>Snelheidsovertreding tijdens verkenning</i>	<i>€ 25,- per km/h</i>
		<i>met een maximum van €500</i>
34.2.5	<i>Snelheidsovertreding tijdens verkenning: 2^e overtreding</i>	<i>€ 50,- per km/h</i>
34.3.4	<i>Verhoogde snelheid tijdens competitieve deel rally: 1e overtreding, maximaal</i>	<i>€ 25,- per km/h</i>
		<i>met een maximum van €500</i>
53.1.1	<i>Niet dragen brandvertragende kleding: 1e overtreding (maximaal)</i>	<i>€ 250,-</i>
53.2.4	<i>Bepalingen brandblusinstallatie: 1^e overtreding</i>	<i>€ 250,-</i>
53.3.3	<i>Niet binnen 1 minuut activeren van de OK knop: 2e overtreding</i>	<i>€ 250,-</i>
Bl. XII-4.2	<i>Niet (op tijd) en/of niet volledig aanmelden gebruik biobrandstof</i>	<i>€ 250,-</i>

69.5 ANDER INGRIJPEN TER BESLISSING AAN DE WEDSTRIJDLEIDER

<i>Artikel:</i>	<i>Omschrijving:</i>	<i>Bestrafing:</i>
35.4.7	<i>niet correct werkende verken app: 1^e overtreding</i>	<i>waarschuwing</i>
52	<i>Toekennen passende rijtijd na onderbreking klassemmentsproef</i>	
53.3.3	<i>niet binnen 1 minuut activeren van de OK knop: 1e overtreding</i>	<i>waarschuwing</i>
Algemeen	<i>Kleine technische afwijkingen van de auto</i>	<i>tijdstraf</i>
Algemeen	<i>Kleine overtredingen van artikelen in het SRR (bijv. 40.1.3)</i>	<i>tijdstraf</i>

69.6	TER BESLISSING AAN DE SPORTCOMMISSARISSEN	
18.2	<i>Inbreuk werking/gebruik tracking systeem</i>	
30.1	<i>Documenten niet opgeladen voor de start van de documenten controle</i>	
31.1.7	<i>Auto voldoet niet aan de technische voorschriften</i>	tijdstraf tot diskwalificatie
32.2.2	<i>Ontbrekende merktekens</i>	
32.2.4	<i>gewijzigde merktekens</i>	
34.1.4	<i>Bandenopwarming op de openbare weg (3^e overtreding)</i>	
34.2.2	<i>3e Snelheidsovertreding tijdens het verkennen</i>	
34.3.4	<i>Verkeersregels tijdens het competitieve deel rally: 2e overtreding</i>	
35.4.7	<i>niet correct werkende verken app: 3^e overtreding</i>	
48.4.2	<i>weigering start op toegewezen tijd/positie</i>	tijdstraf
48.6	<i>valse start: 4e en volgende overtreding</i>	
49.1	<i>Stoppen tussen flying finish en stopfinish</i>	
53.1.1	<i>Niet dragen helm, incl. HRF-systeem of riemen niet vast</i>	tijdstraf
53.1.1	<i>Niet dragen brandvertragende kleding: 2^e overtreding</i>	
53.2.4	<i>Bepalingen brandblusinstallatie: 2^e overtreding</i>	
53.3.3	<i>niet binnen 1 minuut activeren van de OK knop: 3e overtreding</i>	
53.3.6	<i>niet correct handelen bij incidenten op de klassementsproef</i>	
53.5.3	<i>niet opvolgen blauwe vlag</i>	
57.1	<i>Service- en milieuvoorschriften: 1e overtreding</i>	
Bijl. V	<i>Banden niet conform</i>	tijdstraf

2026 STANDAARD REGLEMENT RALLY - BIJLAGEN

BIJLAGE I STANDAARD CONTROLEBORDEN

BIJLAGE II STANDAARD DOCUMENTEN

1. Bijzonder Reglement

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

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

INHOUD

(Voor volledige detaillering zie aan organisatie verstrekt standaard Bijzonder Reglement 2026)

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

BIJLAGE 1	TIJDSHEMA
BIJLAGE 2	Verkenning schema
BIJLAGE 3	Namen en foto's Contact Persoon Rijder(s) en hun aanwezigheidsindeling
BIJLAGE 4	Reclame
BIJLAGE 5	Uittreksel van de Appendix L m.b.t. race overall, helmen en andere veiligheidseisen

2. Bulletins

Bulletins zijn gedefinieerd in SRR art 2.2.

Bulletins kunnen worden uitgegeven door:

- De organisator tot het begin van de administratieve controle na goedkeur van het BSR. **Zonder goedkeur van het BSR mogen als uitzondering Bulletins ter wijziging van het tijdschema of het verkenschema na een goedgekeurd Bijzonder Reglement worden uitgegeven door de organisator.**
of
- De Sportcommissarissen, tijdens de wedstrijd.
Bulletins betrekking hebbend op wijzigingen van het routeboek, het tijdschema mogen door de Wedstrijdleider worden uitgegeven.

Bulletins moeten zijn genummerd en de datum en tijdstip van publicatie moet worden vermeld. Bulletins moeten gepubliceerd worden op het officiële publicatiebord (Sportity) en op de website van het evenement.

Deelnemers moeten met push-notificaties elektronisch op de hoogte worden gebracht van de publicatie van een bulletin.

Bulletins met routeboek wijzigingen moeten bij voorkeur ook geprint aan de deelnemers worden verstrekt, zodat deze in het routeboek aangebracht kunnen worden.

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

3. Rallygids (of elke andere vorm van bekendmaking)

Het basisidee is om alle papierwerk voor de rally in één document te verzamelen, zowel voor pers, officials als deelnemers. Publicatie als elektronisch document op de website minimaal 3 weken voor de start van de rally. Optioneel is voor de organisatie om een geprinte versie uit te geven.

*) BR: deel vermeld in Bijzonder Reglement

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

Bijlagen rallygids		
Opm.: Formaat bijlage ter bepaling van de organisator		
Titels	BR	RG
Tijdschema('s)		
Alle etappes	X	
Verkenning schema's	X	
Overzichtskaarten (A4 formaat)		
<i>Overzichtskaart per etappe met gebiedsaanduiding van de klassementsproeven</i>		X
Routeboeken of overzichtskaart		
Rallycentrum, technische keuringen, serviceterrein, tankzones, hergroeperingen, Parc Fermé(s)		X
Tekeningen		
Serviceterrein – indeling		X
Andere noodzakelijke overzichten		X
Inbouw Tracking Systeem		X
Bedieningsinstructie Tracking Systeem		
NL		X
UK (indien van toepassing)		X

4. Tijdschema – voorbeeld van de lay-out

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

section 1

section 2

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

section 3

section 4

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

Opmerkingen:

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

5. Routeboek

5.1 ALGEMENE BEPALINGEN

- Eén routeboek voor de gehele rally of verschillende routeboeken per etappe zijn toegestaan. Als er meerdere boeken worden gebruikt, moet eenduidig kunnen worden vastgesteld voor welke etappe het boek geldt;
- Het routeboek moet formaat A5 zijn. Het routeboek moet 'staand' gedrukt worden en aan de linkerzijde met een metalen spiraal of vergelijkbaar sterk materiaal, dat het openen van 360 graden toestaat, ingebonden worden;
- De pagina's worden dubbelzijdig gedrukt mits de dikte van het papier 80 gr. of meer bedraagt;
- Het routeboek moet op wit papier gedrukt worden. Het is niet nodig om het verschil tussen de routesecties en klassementsproeven door middel van gekleurd papier aan te geven. Dit verschil moet door middel van schaduw in de kolom 'Richting' (Direction) aangegeven worden;
- De koptekst moet Engels en/of Nederlands zijn;
- De toegestane rijtijd voor iedere routesectie moet vermeld worden in uren en minuten;
- Er mogen niet meer dan 5 bol/pijl situaties per pagina
- Alle pagina's moeten genummerd zijn zodat het routeboek gecontroleerd kan worden op compleetheid.
- *De klassementsproef postnummers dienen te worden vermeld in de toelichting van de situatieschets, waarbij de postnummering gelijk dient te zijn aan de postnummering in het Veiligheidsplan.*

5.2 EERSTE PAGINA'S

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

5.3 INSTRUCTIE PAGINA'S

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

- Elk routeboek moet tenminste 1 overzicht van het serviceterrein bevatten. Herhaling van dit overzicht is niet nodig tenzij de locatie van een tijdcontrole wijzigt;
- Overzichten van een Remote Service of een separate Tankzone moeten worden toegevoegd (indien van toepassing);
- De routebeschrijving voor de Shakedown, incl. verbindingssecties van en naar het serviceterrein
- Elke routesectie of start van een klassementsproef begint op een nieuwe pagina. Na de Stopfinish van een klassementsproef kan doorgedaan worden met de routesectie (zie voorbeeld);
- Wanneer de afstand tussen twee situaties korter is dan 200 meter kan de horizontale lijn tussen de situaties worden weggelaten;
- Een kaartfragment van elke klassementsproef moet vermelden:
 - de schaal;
 - de 'Noordpijl';
 - de eventuele alternatieve route(s);
 - de start, finish en hulpvoertuigen;
 - De GPS-locatie van de start en finish van elke klassementsproef en van de hergroeperingen en serviceparken en *van de virtuele chicanes* moeten worden getoond. Dit wordt uitgedrukt in de vorm van graden, minuten en decimaal van minuten, d.w.z.: 139° 36,379' (WGS84).
- Foto's of tekeningen van de locaties van de controles moeten bij voorkeur opgenomen worden in het routeboek;
- Alle hulpvoertuigen en ambulancelocaties moeten vermeld worden door middel van het betreffende symbool;
- Wegnummers zullen vermeld worden, waar relevant;
- Verschil in de dikte van de bol-pijl moet het verschil van hoofd- en bijwegen aangeven (dus niet van de te volgen richting);
- Tussen de kolommen 'Richting' en 'Informatie' moet een zwarte smalle kolom aangebracht worden, wanneer het wegdek onverhard is en moet blanco gelaten worden wanneer het wegdek verhard is;
- De afstand, in meters, tussen de Tijdcontrole en de Start van de klassementsproef moet in het 'Informatie' vak vermeld worden.

6. Tijdkaart

6.1 ALGEMEEN

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

6.2 UITVOERING

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



8. Deelnemerslijst

8.1 INSCHRIJVERSLIJST

De inschrijverslijst moet tenminste bevatten:

- Inschrijver naam, zoals vermeld op de **inschrijverslicentie (entrant)**
- Rijder en Navigator namen en nationaliteiten (conform hun licenties)
- Merk en type van de ingeschreven auto
- Klasse en groep van de ingeschreven auto

8.2 DEELNEMERSLIJST

De deelnemerslijst moet tenminste bevatten:

- Startnummer
- Inschrijver naam, zoals vermeld op de **inschrijverslicentie (entrant)**
- Rijder en Navigator namen en nationaliteiten (conform hun licenties)
- **Kampioenschap inschrijving en opgave meetellend evenement ja/nee**
- Merk en type van de ingeschreven auto
- Klasse en groep van de ingeschreven auto

8.3 GEWIJZIGDE DEELNEMERSLIJST

Als een deelnemerslijst gewijzigd is na de 1e publicatie, administratieve controle of technische keuring moet een "GEWIJZIGDE DEELNEMERSLIJST" worden gepubliceerd met datum en tijd van publicatie.

9. Startlijst & Klassementen van de Rally

INTRODUCTIE:

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

9.2 START & ETAPPE 1 / SECTIE 1

Startlijst voor etappe 1

- Opgemaakt na administratieve controle en technische keuring;
- Getekend door de Wedstrijdleader na goedkeuring van de Sportcommissarissen en gepubliceerd volgens de tijd in het Bijzonder Reglement.
- Geeft de starttijden van alle deelnemers

9.3 IEDERE ETAPPE VAN DE RALLY (NIET DE LAATSTE)

a) Onofficieel klassement na de laatste KP

Opgesteld voor bestudering door de Sportcommissarissen, ongetekend.

b) Startlijst voor de volgende etappe

Opgesteld door de Wedstrijdleader.

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

c) Officieus klassement aan het eind van de etappe

Getekend door de Wedstrijdleader

Opgemaakt nadat alle tijdstraffen bekend zijn

9.4 FINISH VAN DE RALLY

d) Officieel eindklassement

- Opgenomen in het klassement alle deelnemers die gefinisht zijn.
- Getekend door de Wedstrijdleader na goedkeuring van de Sportcommissarissen en gepubliceerd volgens de tijd in het Bijzonder Reglement.

Voetnoot (indien van toepassing):

- 'Afhankelijk van de uitkomst van de nakeuring(en)'
- 'Afhankelijk van de uitkomst van de benzinemonsters van equipe nr.'
- 'Afhankelijk van de uitkomst van beslissing Sportcommissarissen m.b.t. deelnemer nr. ...'

e) Definitief eindklassement

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

- alle deelnemers die gefinisht zijn,
- alle uitgevallen deelnemers aangegeven met “DNF”,
- alle deelnemers door de Wedstrijdleider uit het klassement gehaald, aangegeven met “DNC”,
- alle gediskwalificeerde deelnemers, aangegeven met “DIS”
- Goedgekeurd en getekend door de Sportcommissarissen en gepubliceerd nadat de eindkeuring is afgerond en na eventuele beslissingen van de Sportcommissarissen na het officieel eindklassement (let op de 60 minuten intentie van beroep procedure).

Voetnoot (indien van toepassing):

- ‘Afhankelijk van de uitkomst van de benzinemonsters van equipe nr.’
- ‘Afhankelijk van de uitkomst van de uitgebreide eindkeuring van equipe nr.’
- ‘Afhankelijk van de uitkomst van het beroep, ingediend door deelnemer nr.....’
- ‘Afhankelijk van de uitkomst van dopingcontrole van equipe nr.’



10. Vrijwaringsclausule (*uitsluiting van aansprakelijkheid*)**VRIJWARINGSCLAUSULE – UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID**

Deelname aan evenementen gebeurt voor eigen risico. Tenzij schriftelijk anders wordt overeengekomen, zijn deelnemers zelf verantwoordelijk voor de schade die zij lijden.

De inschrijver, rijder en navigator zijn zich ervan bewust dat de deelname aan verkennen, shakedown en rally's (hierna gezamenlijk: "evenement") zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt.

Onder "deelnemer" wordt verstaan inschrijver, rijder en navigator, ook de inschrijver indien dit een andere partij zou zijn dan de rijder of navigator zelf.

De hierna genoemde partijen aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met de deelname aan een evenement lijdt. De betreffende partijen zijn:

- de FIA;
 - de KNAF en andere (buitenlandse) ASN's;
 - de stichting KNAF Talent First;
 - de organisator(en) en promotor(s) van een evenement of kampioenschap;
 - overheidsinstanties;
 - partijen die op andere wijze betrokken zijn bij een evenement (zoals bijvoorbeeld tijdwaarneming, reddings- en ambulancedienst, et cetera);
 - andere deelnemers aan een evenement (inclusief inschrijvers, rijders, navigatoren, eigenaren en/of houders van deelnemende voertuigen, monteurs en helpers);
- alsmede de (sectie)besturen, bestuursleden, het management, de medewerkers, officials, wedstrijdleiders en vrijwilligers van al deze partijen.

De inschrijver, rijder en navigator verklaren dat hij/zij de hierboven genoemde partijen nooit aansprakelijk zullen stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelname aan evenementen geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen.

Deze uitsluiting van aansprakelijkheid wordt tegenover de hierboven genoemde partijen van kracht door inschrijving voor het evenement en wordt bevestigd door ondertekening van dit formulier. Zij geldt voor alle vorderingen ongeacht de rechtsgrond, zowel voor vorderingen tot (schade)vergoeding op basis van contractuele als niet-contractuele aansprakelijkheid, onrechtmatige daad daaronder begrepen.

Deze uitsluiting van aansprakelijkheid laat onverlet eventuele andere uitsluitingen van aansprakelijkheid, stilzwijgend of expliciet. Dit formulier is beschikbaar in meerdere talen. Bij uitleg, discussies of geschillen is de Nederlandse versie maatgevend.

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

Rijder en navigator verklaren lichamelijk fit te zijn en geestelijk gezond en ook bekwaam om aan het evenement deel te nemen.

Rijder en navigator verklaren dat hun persoonlijke uitrusting (kleding, helm en FHR-systeem) conform FIA-reglement Annex L zijn.

Rijder verklaart dat de eigenaar van de auto toestemming heeft gegeven voor het gebruik van de auto in dit evenement. Ook verklaart de rijder dat de deelnemende auto is verzekerd, zoals bij de Wet verplicht, geldig voor voor die delen van het evenement die plaatsvinden op de openbare weg. Rijder verklaart ook dat hij het bezit is van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs en/of een geldige rijders licentie bezit, zal deze niet als rijder deelnemen aan het evenement en verklaren de rijder en de navigator aldus niet te zullen wisselen van functie"

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

STARTNUMMER / COMPETITION NUMBER:

Naam+handtekening INSCHRIJVER
Name+signature COMPETITOR

TELEFOON NOODNUMMER/ EMERGENCY PHONE NUMBER

Naam+handtekening RIJDER
Name+signature DRIVER

Naam+handtekening NAVIGATOR
Name+signature NAVIGATOR

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

Plaats en datum:
Location and date:

BIJLAGE III	VEILIGHEID
--------------------	-------------------

Onderstaande is een uittreksel van Appendix H (Recommendations for the supervision of the road and emergency services) van de CSI, als richtlijn voor organisatoren. De complete tekst is op de FIA-website te vinden (<https://www.fia.com/rally-safety>).

Artikel 5 van Appendix H: Rally

5.1 ALGEMEEN

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

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

Alle organisatoren worden sterk aanbevolen de laatste richtlijnen van de FIA Rally Safety Guidelines te volgen *en zijn verplicht de KNAF richtlijnen (Basis Veiligheidsplan) op te volgen*.

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

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

5.2 VEILIGHEIDSPAN EN ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN

5.2.1 Een Veiligheidsplan moet opgesteld worden met tenminste de volgende inhoud:

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

5.2.2 Het veiligheidsplan moet onderstaande onderwerpen tenminste bevatten:

- veiligheid van toeschouwers;
 - veiligheid van equipes;
 - veiligheid van officials van de rally.
- en geeft aan:
- exacte locaties van de hulpverleningsvoertuigen;
 - instructies voor het verlenen van hulp (interventies);
 - evacuatie routes;
 - Ziekenhuizen (vooraf ingelicht), die gebruikt gaan worden in geval van calamiteiten.

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

5.2.4 Hoofd veiligheid

De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het Bijzonder Reglement van de rally. Hij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan.

Gedurende de rally staat hij voortdurend in contact met rally control, het Hoofd Medische dienst en de start van elke klassementsproef (telefoon of mobilfoon).

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

Voor meer details zie CSI Appendix V – art. 3.1.4

5.2.5 Proevenchef of assistent proevenchef

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

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

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

5.2.7 Officials

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

Het is de verantwoordelijkheid van de organisator om ervoor te zorgen dat officials goed opgeleid zijn hiervoor. *Hiervoor moeten officials in het bezit zijn van een geldige KNAF-official licentie.*

De officials zijn als volgt herkenbaar:

- Proevenchef: rood "Stage Commander" hes,
- Proevenchef i.o.: rood "Stage Commander" hes,
- Assistent Proevenchef: rood "Deputy Stage Commander" hes
- Assistent Proevenchef i.o.: rood "Deputy Stage Commander" hes
- Controlepost-marshall: geel "KNAF Marshal" hes,
- Baanpost-marshall: geel "KNAF Marshal" hes
- Mobilfoonpost marshall: blauw "Radiosign" hes
- Technisch Commissaris: zwart "KNAF Scrutineer" hes.
- Contactpersoon Rijders: rood "Contactpersoon Rijders" hes,
- Media: witte hes (*als publiek behandelen*)
groene hes (*let op hun veiligheid!*)

5.3 BESCHRIJVING VAN DE MEDISCHE VOORZIENINGEN EN HULPVERLENINGSVOERTUIGEN

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

Voor elk evenement moet een verklaring van de medische dienst worden overlegd dat hun inzet in overeenstemming is met het gestelde in het KNAF Medisch Reglement.

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

5.4 VEILIGHEID VAN TOESCHOUWERS

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

5.4.2 Controle van toeschouwers

- a) Maatregelen zoals omschreven in artikel 5.4.5 moeten worden genomen om toeschouwers te waarschuwen en daar waar nodig zeker stellen dat toeschouwers uit gevaarlijke plaatsen worden verwijderd.
- b) Alle gevaarlijke gebieden moeten zijn aangegeven in het veiligheidsplan. De organisatie, met hulp van politie en/of andere autoriteiten, moeten de gevaarlijke gebieden in overeenstemming met het veiligheidsplan aangeven, ruim voordat het publiek aanwezig is.
- c) De Wedstrijdleader moet rekening houden met de aanbevelingen van de hoofd veiligheid, de bemanning van de voorrij-auto's en de KNAF-veiligheidsfunctionaris, om zeker te zijn dat een klassementsproef wordt geneutraliseerd als er gevaarlijke situaties zijn ontstaan.
- d) Als er grote aantallen toeschouwers worden verwacht op een klassementsproef, dan moeten voldoende maatregelen worden getroffen. Een publiekspunt zou hier moeten worden ingericht.
- e) Voorkomen moet worden dat toeschouwers langs de weg van de klassementsproef gaan lopen zolang de klassementsproef verreden wordt (na de 0-auto en voor de passage van de sluit auto).
- f) Het wordt geadviseerd om toegang van toeschouwers naar de start en finish van de klassementsproeven 30 minuten voor de start van de 1^e auto te verbieden.
- g) Een veiligheidsinstructie moet gegeven worden bij de toegangen tot de klassementsproef, *in die gevallen wanneer entree geheven wordt, maar moet in ieder geval opgenomen worden in de 'Publieksinformatie'.*
- h) Marshals moeten in voldoende mate aanwezig zijn om de veiligheid van toeschouwers te kunnen garanderen.
- i) Marshals moeten een duidelijk herkenbaar jack dragen met het woord "KNAF MARSHAL".
- j) Klassementsproeven moeten zodanig gesitueerd worden dat het verplaatsen van toeschouwers ontmoedigd wordt.
- k) Toegang op klassementsproeven voor publiek zou bij voorkeur alleen in publiekspunten moeten zijn.
- l) Publiekspunten moeten aangegeven worden met hekken of tape, zoals beschreven in het veiligheidsplan.
- m) Verboden gebieden moeten met waarschuwingsborden zijn aangegeven.

- n) Toegangswegen voor hulpdiensten zouden bij voorkeur door politie en/of verkeerbegeleiders bewaakt moeten worden vanaf het kruispunt met doorgaande openbare wegen.
- o) Alle toegangswegen zouden met speciale informatieborden moeten worden voorzien.
- 5.4.3 Brandstof bijvullen en Service.**
Wanneer toeschouwers toegang hebben tot gebieden waar het bijvullen van brandstof of het verlenen van service plaatsvindt, moet de organisator adequate maatregelen nemen om toeschouwers op afstand te houden van potentieel gevaarlijke activiteiten.
- 5.4.4 Veiligheidsauto's en Organisatieauto's.**
Alle veiligheidsauto's, zowel KNAF Veiligheidsauto, 000, 00 en sluitauto worden aangeduid met **Veiligheid auto's**. Alleen de laatste organisatie auto (0-auto) heeft een enkele 0 als nummer. Alle andere auto's worden benoemd als **Organisatie auto's**.
- a) Alle veiligheidsauto's moeten duidelijk zichtbaar zijn en alle inzittenden moeten duidelijk herkenbaar zijn als zij buiten de auto zijn.
- b) Alle auto's moeten voorzien zijn van communicatie met de andere veiligheidsauto's en met rally control/Wedstrijdleider.
- c) Alle veiligheidsauto's moeten met een gematigde snelheid over de route van de klassementsproeven rijden. Op geen enkel moment mag een veiligheidsauto gereden worden op een manier die bewoners, Marshals of publiek in gevaar brengt.
- d) Veiligheidsauto's mogen alleen gebruik maken van routeboeken, door de organisatie verstrekt. (Er mag geen gebruik worden gemaakt van pace-notes).
- e) Veiligheidsauto's moeten hun tijdschema aanhouden en eventueel aanpassen bij vertragingen in de rally.
- f) De 00-auto moet uitgerust zijn met een roodgekleurd zwaailicht en een sirene.
De 0-auto moet uitgerust zijn met een oranje zwaailicht en een sirene.
Aanbevolen wordt de -0-auto uit te rusten met een videocamera om de condities van elke klassementsproef gedurende de passage van deze auto vast te leggen. De opnames blijven eigendom van de organisator.
- g) *Elke organisator moet tenminste twee veiligheidsauto's (nummer -000-, -00-) en een 0-auto inzetten.*
- h) Elke auto moet met een plaat (36 x 50 cm) op de motorkap en de twee voorportieren uitgerust zijn. Op deze platen moet het woord 'SAFETY' en het van toepassing zijnde nummer 000 of 00.
- i) De veiligheidsauto's moeten op een snelheid rijden dat toestaat dat de veiligheid goed worden gecontroleerd. Zij moeten kunnen stoppen om aandachtsgebieden op te lossen waar nodig.
- j) **Alle veiligheidsauto's hebben een controlerende functie (van Veiligheidsauto tot en met de 0-auto).**
- 5.4.4.1 Veiligheidsauto's 000 / 00**
- a) De 000 en 00 zouden auto's moeten zijn geschikt voor hun functie en voor de gebruikte wegen.
- b) De inzittenden mogen geen wedstrijdkleding en helmen dragen.
- c) De bestuurders moeten een behoorlijke ervaring *hebben en beide inzittenden moeten een official licentie hebben en één van de inzittenden moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficial licentie.*
- d) De auto moet verbinding hebben met de andere veiligheidsauto's en rally control en werken als een team in het opvolgen van kwesties rondom publieksveiligheid.
- e) De auto's moeten worden uitgerust met het tracking systeem.
- f) *De 00-auto moet ook tijd klokken controleren en erop toezien dat tijdkaarten correct worden ingevuld*
- 5.4.4.2 0-auto**
- a) De 0-auto dient te voldoen aan de eisen van het SRR, toegelaten auto's en de auto dient ter keuring te worden aangeboden.
- b) De inzittenden moeten voldoen aan dezelfde eisen als alle andere deelnemers, bijv. zij moeten kleding en helmen dragen conform het gestelde in het SRR.
- c) De 0-auto behoeft niet van de proef te zijn op het moment dat de 1^e deelnemers start, *maar mag de deelnemers op geen enkele wijze hinderen.*
- d) De deelnemers in de 0-auto's moeten een behoorlijke ervaring hebben, zij moeten op de hoogte zijn van alle relevante reglementen en het gestelde in het Veiligheidsplan. *De Rijder en Navigator dienen minimaal over een geldige Rally EU- licentie te beschikken.*
- e) Een FIA prioriteitsrijder of een bestuurder die uitgevallen is, mag niet de 0-auto besturen
- f) De 0-auto dient gebruik te maken van routeboeken, door de organisatie verstrekt. *De bemanning moet te allen tijde de Wedstrijdleider op de hoogte houden van de onvolkomenheden op de klassementsproeven.*
- g) *Eventueel kan na goedkeur van het BSR een andere type 0-auto toegestaan worden.*
- 5.4.4.3 Sluitauto**
- a) Elke organisator moet een veiligheidsauto (Sluitauto / Sweeper Car) gebruiken die na de laatste deelnemer over de klassementsproeven rijdt. Deze auto moet van een plaat (36 x 50 cm) op de motorkap en de twee voorportieren met een geblokte vlag en van een groen gekleurd zwaailicht voorzien zijn.
- b) *Eén inzittende moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficial licentie.*

5.4.4.4 X-auto

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

5.4.4.5 Algemeen

- a) De volgorde van de organisatieauto's is:
 - 000- auto: 75 minuten voor eerste deelnemer (1^e ronde).
 - T-car: samen met 000-auto
 - KNAF Veiligheidsauto: 60 minuten voor de eerste deelnemer (1^e ronde).
 - Publieksinformatie auto: 30 minuten voor de eerste deelnemer.
 - 00- auto: 20 minuten voor de eerste deelnemer.
 - X- auto (max. 2 stuks): circa 10 minuten voor de eerste deelnemer.
 - 0- auto: 5 minuten voor de eerste deelnemer

5.4.5 Informatie.

Informatie voor toeschouwers zal op verschillende manieren verspreid kunnen worden:

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

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

5.4.6 Medische voorzieningen

Medische voorzieningen t.b.v. het publiek zijn benodigd, met name op het serviceterrein. Verantwoordelijk hiervoor is Hoofd Medische Dienst, ook als de service door een andere organisatie wordt geleverd. *Minimaal 2 duidelijk herkenbare personen met een geldig EHBO-diploma.*

5.5 VEILIGHEID VAN EQUIPES

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

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

5.5.1 Veiligheidsvoorzieningen

- a) Bij de start van elke klassementsproef:

- een bergingsvoertuig of takelwagen;
- een ambulance;
- 2 x (minimum) 4 kg brandblussers;
- geschikte apparatuur om contact te houden met de *Proevenchef*.

De genoemde voertuigen moeten bij voorkeur na de start gesitueerd worden in het zicht van de start op maximaal 150 m afstand. Eventueel moet de start locatie zelf gecorrigeerd worden om aan bovenstaande te voldoen.

- b) Op tussenliggende punten op de proef (zie onder):
- een bergingsvoertuig of takelwagen;
 - een ambulance;
 - geschikte apparatuur om contact te houden *tussen Proevenchef (PC) en Rally Headquarters*.
- Het aantal tussenliggende punten wordt bepaald door de aard, de lengte en de moeilijkheidsgraad van de klassementsproef. Het is in ieder geval verplicht op klassementsproeven langer dan 15 km (*geldt niet voor rondkoersen*).
- Het aantal en de locatie van de tussenliggende punten moet bepaald worden op basis van aanbevolen rijtijd van start tot het eerste tussenliggende punt en tussen eventueel extra punten en het laatste punt en de finish, waarbij de rijtijd maximaal 10 minuten is.
- Zowel bij de start als bij de tussenliggende punten moeten de voertuigen direct toegang te hebben tot de klassementsproef en moeten in een veilige locatie geplaatst worden.
- c) Bij de stopfinish van elke klassementsproef:
- 2 x (minimum) 4kg brandblussers.

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

5.5.2 Inzet hulpverleningsvoertuigen

- 5.5.2.1 Alle inzet van de hulpverleningsvoertuigen worden door de Wedstrijdleader geïnitieerd *en in overleg met de de Proevenchef gecoördineerd/uitgevoerd*, waarbij het Hoofd Medische Dienst direct geïnformeerd moeten worden *via de Centrale Mobilfoon Post*.

5.5.3 Evacuatie

- a) Een evacuatie route moet voor elke klassementsproef worden gemaakt en in het veiligheidsplan worden opgenomen (kaart of beschrijving)
- b) De ziekenhuizen in de directe omgeving moeten zijn geïnformeerd (zie art 5.2).
- c) Op welke manier dan ook het vervoer wordt uitgevoerd, bij een ernstige verwonding moet de juiste medische hulpverlener aanwezig blijven tot in het ziekenhuis.

5.5.4 Preventiemaatregelen (Signalering en bewegwijzering)

5.5.4.1 Aanduiding van klassementsproeven

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

- a) hoofd- en doorgaande wegen of elke weg waar verkeer verwacht kan worden, moet afgesloten en bewaakt worden door een verkeersregelaar, politie of andere autoriteit.
- b) korte niet-doorgaande wegen (bijv. naar boerderijen) moeten afgesloten worden, al dan niet door een hek of met lint.

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

Geadviseerd wordt om met "Chevron" borden (*hoofdpijlen*) wijzigingen van rijrichting aan te geven op de klassementsproeven.

5.5.4.2 Marshalposten moeten ingericht worden langs de route om:

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

5.5.4.3 Vlagsignalen**Rode vlag**

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

- a) Een rode vlag moet beschikbaar zijn op elke radio post voorzien van een FIA bord.
- b) De rode vlag mag uitsluitend gebruikt worden door een marshal met marshal veiligheidsjack. Het tijdstip en de tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en *de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten* geregistreerd worden en aan de Wedstrijdleider worden doorgegeven.
- c) *De locaties van de rode vlag moet in het routeboek worden aangegeven*, zodat deelnemers dit in hun pace notes kunnen opnemen.
- d) 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 marshals of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op diverse radio posten voor het incident getoond. *De rode vlag kan vergezeld worden door een rode ledlamp*. Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd.

Gele vlag

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

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

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

Elke officiële radiopost (maximaal 3 km uit elkaar) moet in het routeboek aangegeven worden en door een bord met tenminste een diameter van 55 cm waarop het radio symbool is aangegeven. Het radiosymbool moet zwart zijn op een blauwe achtergrond.

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

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

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

5.5.4.6 Als incidenten gebeuren met publiek dan moeten de marshals samenwerken met de publieke diensten, zoals beschreven in het veiligheidsplan door alle incidenten door te geven aan de *Proevenchef*.**5.5.5 VEILIGHEIDSMATREGELEN TE NEMEN DOOR DEELNEMERS**

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

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

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

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

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

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

5.6 ONGEVALLEN RAPPORTAGE.**5.6.1** Wanneer een rijder, die deelneemt in een rally, betrokken is bij een ongeval waarbij een toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, moet de rijder dit doorgeven aan *de wedstrijdleiding*. Tevens moet *de betrokken bestuurder op de locatie van het ongeval blijven*.**5.6.2 Ongevallen onderzoek**

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

5.7 HOOFDPIJLEN EN WAARSCHUWINGSPIJLEN

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

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

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

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

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

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

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

BIJLAGE V BANDENREGLEMENT

Het onderstaande geldt voor alle rally's, die onder KNAF-auspiciën worden georganiseerd.

De bepalingen voor historische auto's zijn verwerkt in Bijlage XVI – Groep Historic

LIJST VAN GEHOMOLOGEERDE ASFALTBANDEN

De lijst van gehomologeerde banden is beschikbaar op de FIA-website: <https://www.fia.com/regulation/category/117> (related documents).

In alle klassen mogen asfaltbanden worden gebruikt door de FIA gehomologeerd of banden met een markering <<E>> of <<DOT>>, waarbij deze laatst genoemde banden moeten zijn voorzien van minimaal 1 rondgaande groef.

CONFORMITEIT

Geregenereerde en gereviseerde (hergeprofileerde) banden zijn niet toegestaan.

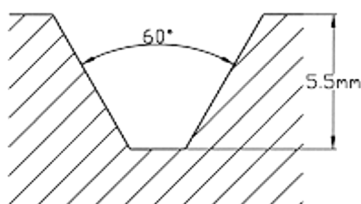
Banden met markering <<E>> of <<DOT>> mogen niet de vermelding "Niet voor gebruik op de openbare weg" of "Enkel voor Competitie" dragen, noch enige vermelding waarmee het gebruik beperkt wordt of aangewezen wordt voor gebruik in competitie.

Asfaltbanden

2. Alle auto's:
Gehomologeerde banden (patroon en afmetingen):
- 2.1 Alle banden moeten voldoen aan de reglementen voor autosport.
- 2.2 Het profiel moet fabrieksmatig zijn aangebracht (vorm gegoten).
- 2.3 Controle vlak:

Breedte wiel/band samenstel	Lengte x Breedte mm x mm	Oppervlak mm ²	17% regel mm ²	21.5% regel mm ²	27.5% regel mm ²
tussen 8.5" en 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
tussen 8" en 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733	6199
tussen 7.5" en 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
tussen 7" en 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
tussen 6.5" en 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
kleiner dan 6.5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

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



- 2.5 In het controle vlak moet het oppervlak van de groeven, tenminste 1.8 mm diep, een maximale hoek van 60° en 2 mm breed, tenminste 21.5% bedragen van het totale oppervlak zijn
- 2.6 De som van de breedte van de groeven in het controlevlak, gemeten in de breedte, moet tenminste 16 mm zijn.
- 2.7 De blokjes (bruggen) moeten worden gezien als deel van de groef als deze minder dan 2 mm zijn.
- 2.8 Tenminste **1 rondgaande groef** / Minimum breedte van de rondgaande groeven = 12 mm.
- 2.9 Te allen tijde tijdens de rally mag de profieldiepte van de banden onder de auto niet minder zijn dan 1.6 mm, gemeten over tenminste drie kwart van het loopvlakpatroon. De bandenfabrikant moet zichtbare controle markeringen hebben aangebracht.

BIJLAGE IX ORGANISATIE VOORSCHRIFTEN

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

Echter organisatoren moeten de artikelen van Bijlage IX wel opvolgen.

De nummering van de artikelen verwijst naar het SRR.

De veiligheidsvoorschriften, zoals opgenomen in het “Basisdocument Veiligheid Nationale rally’s en rallysprints” dienen als basis voor het veiligheidsplan van de rally.

KENMERKEN VAN RALLY’S**10.3.3 ALGEMEEN**

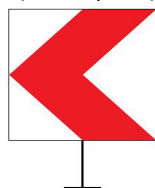
De geschiktheid van de klassementsproeven in een rally is de verantwoordelijkheid van de organisator, die wegen moet vermijden die niet voldoen aan de reglementen en aanbevelingen. Veiligheid is een belangrijk element bij het selecteren van de proeven. De route en *het tijdschema* moeten zo veel mogelijk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

10.4 KLASSEMENTSPROEVEN

- 10.4.1.** *De gemiddelde snelheid op routesecties wordt bepaald door de organisator, maar moet altijd voldoen aan de wettelijke bepalingen. De maximale gemiddelde snelheid op verbindingsroutes is 60 km/uur, e.e.a. afhankelijk van de plaatselijk geldende wettelijk toegestane maximumsnelheden.*
- 10.4.2** *De minimale lengte van een KP is 2 km. Dezelfde KP mag in zijn geheel en onveranderd niet meer dan 3 maal worden gebruikt.*
- 10.4.3** *Een klassementsproef met een rondkoers, mag uit maximaal drie hele ronden bestaan. Bij een klassementsproef met een rondkoers moet het punt van samenkomst vanuit de positie van de starter goed zichtbaar zijn.*
- 10.4.4** *De maximale gemiddelde snelheid op klassementsproeven mag de 120 km/uur niet te boven gaan.*
- 10.4.5** *Indien delen van een klassementsproef in dezelfde sectie van een etappe nogmaals in een andere klassementsproef worden opgenomen, moet voorafgaand aan de rally toestemming worden verkregen van het BSR.*
- 10.4.6** *Het verkennen van klassementsproeven wordt als een veiligheidsfactor beschouwd. Tijdens de verkenning moeten TC, Start, FF en SF worden aangegeven met markeringen of borden. De locatie van (Virtuele) chicanes en slow zones moeten met borden worden aangegeven. Ook moeten bochtafzettingen aanwezig zijn dan wel op de weg gemarkeerd zijn.*
- 10.4.7** *Indien een klassementsproef zandwegen bevat dan dient hier een alternatieve route voor beschikbaar te zijn. Deze alternatieve route dient in het routeboek te zijn opgenomen.*
- 10.4.8** *Alle beoogde klassementsproeven dienen 8 weken voor het evenement door de organisator als kaartfragment (of digitaal KMZ bestand) aan het BSR te worden toegezonden. Zandwegen met bijbehorende alternatieve route, als ook de alternatieve route vanaf de start bij het niet verrijden van de klassementsproef, dienen te worden aangegeven op de kaartfragmenten.*
- 10.4.9** **Pijlen en voorbeelden:**

HOOFDPIJL

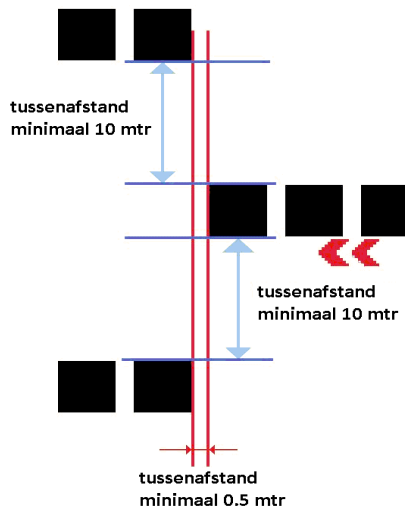
*links of rechts wijzend
(rood op wit)*

**WAARSCHUWINGSPIJL**

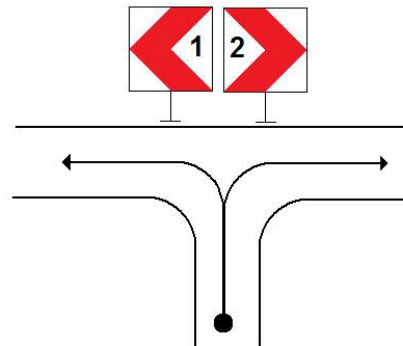
*punt omlaag (oranje)
gevaarlijke passage*



CHICANE



RONDKOERS



OFFICIALS

11 OFFICIALS EN AFGEVAARDIGDEN

11.2 AFGEVAARDIGDEN KNAF

11.2.6 BSR OBSERVER

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

11.4 TOEGANG TOT DE KLASSEMENTSPROEVEN

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

11.5 SAMENSTELLING WEDSTRIJDLEIDING

11.5.1 *De wedstrijdleiding bestaat uit een college van minimaal 2 Wedstrijdleiders.*

11.5.2 *Er moet minimaal 1 Wedstrijdleider A in de wedstrijdleiding zitten.*

19 STANDAARD DOCUMENTEN

19.1 ALGEMEEN

Elektronisch Publicatiebord: De app Sportity zal worden gebruikt voor het elektronische publicatie bord. Het BSR zal zorgdragen voor de beschikbaarheid voor de organisatoren.

19.4 LOGO'S

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

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

19.5 BIJZONDER REGLEMENT

19.5.1 Een elektronische versie van het concept Bijzonder Reglement en tijdschema, *inclusief overzicht afwijkingen SRR en eventuele goedgekeurde waivers*, moet tenminste 6 weken voor de openingsdatum van de inschrijvingen worden gestuurd naar de BSR-secretaris. (rally@knaf.nl)

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

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

19.5.4 *In het Bijzonder Reglement dienen de uit te reiken prijzen te worden opgenomen, zoals onderstaand: De volgende prijzen / bekens zullen worden uitgereikt:*

Rally:

- Algemeen klassement: 1e - 3e plaats (FIA en nationaal)
- Klassenklassementen: 1 - 4 starters per klasse: 1e plaats
5 - 8 starters per klasse: 1e - 2e plaats
9 en meer starters per klasse: 1e - 3e plaats

Historic Rally:

- Algemeen klassement: 1e - 3e plaats (FIA Pre1992, FIA Pre2000, nationaal en trophy)
- Categorie klassementen: 1 - 4 starters per categorie: 1e plaats
5 - 8 starters per categorie: 1e - 2e plaats
9 en meer starters per categorie: 1e - 3e plaats

Cupklassen (mits op kalender als cupwedstrijd):

- 1 - 4 starters per klasse: 1e plaats
- 5 - 8 starters per klasse: 1e - 2e plaats
- 9 en meer starters per klasse: 1e - 3e plaats

Beide leden van de equipe ontvangen een beker.

19.6 VEILIGHEIDSPLAN

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

19.8 T.B.V. VERKENNING

Het is verplicht voor het verkennen de equipes te voorzien van, een overzichtskaart op A3 formaat en optioneel
een routebeschrijving per klassementsproef van finish terug naar de start.
Het is aanbevolen om video's van de klassementsproeven vooraf beschikbaar te stellen als onderdeel van de rally-
gids.

20 KNAF PERMITNUMMER

Voordat de KNAF een permit nummer afgeeft zullen onderstaande documenten gecontroleerd worden:

20.1 Bijzonder Reglement

Zie Bijlage II

31 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START

- 31.3** In het tijdschema dient ten behoeve van de technische keuring voor de start van het evenement voldoende tijd
ingeruimd te worden om een gedegen controle op conformiteit en veiligheid te laten uitvoeren door de technische
commissaris. De beschikbaarheid van een autobrug is sterk aanbevolen.

33 EINDKEURING

33.1 EIND PARC FERME - ALGEMEEN

33.1.3 OPENING

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

33.4 BESCHIKBARE TIJD VOOR EINDKEURING

De beschikbare tijd voor de voor de eindkeuring aangewezen auto's moet minimaal 45 minuten zijn vanaf aan-
komst van de auto's bij de eindkeuring.

- 33.5** De beschikbaarheid van een autobrug is zeer sterk aan te raden i.v.m. controle op conformiteit.

BIJLAGE XI MILIEUVOORSCHRIFTEN

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

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

BIJLAGE XII	BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN
--------------------	--

In deze Bijlage worden de bijzondere technische voorschriften aangegeven voor:

- Uitgehomologeerde auto's, groep HA en HN.
- Aanvullende technische eisen.
- Afwijkende voorschriften t.o.v. Appendix J van de CSI.

1 UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S, GROEP HA en HN

1.1 Toe te laten auto's

Bij rally's in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groepen N en A waarvan de FIA-homologatie niet meer geldig is (incl. de vermelding in 2026 LIST OF AUTOMOBILES PERMITTED IN RALLIES DURING A FURTHER PERIOD OF 8 YEARS). De groepen worden ingedeeld volgens hun cilinderinhoud als HA en HN. De groepen N en A tot t/m 1300cc vervallen en worden ingedeeld in de groepen HN en HA t/m 1600 cc

1.2 Homologatie

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

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

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

1.3 Turbo

In de groep HA- en HN-auto's zijn uitsluitend turbo's toegestaan waarvan de restrictor maten zijn toegelaten in overeenstemming met de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig.

1.4 Gewicht

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

1.5 Veiligheid

Groep HA- en HN- auto's moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Appendix J van de CSI (zie ook art. 3).

1.6 Klassenindeling

Zie artikel 12.1 van het SRR.

1.7 Extra bepaling

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

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

Na een keuring door de Technische Commissie wordt deze toestemming vastgelegd als een afwijking op de homologatie. Deze toestemming geldt alleen voor Nederlandse wedstrijden. Dit heeft geen wijziging van de groepindeling tot gevolg.

2 AANVULLENDE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

2.1 Camera in rallyauto

Zie SRR art. 18.1

2.2 Het krikstelsel (geldt voor alle klassen) mag uitsluitend bedienbaar zijn met de hand (of door de rijder of door de navigator), zonder gebruik te maken van een hydraulische, pneumatische of elektrische hulpbron.

De wielmoersleutel mag niet geschikt zijn voor meer dan 1 moer gelijktijdig te kunnen vastzetten.

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

3.0 Veiligheidstank FT3, FT3.5 en FT5;

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

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

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

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

- Auto's in groepen HA en HN.

- Auto's nationaal toegelaten in de groep S en C.

- De nieuwe groepen G en P worden in hun nieuwe reglement beschreven maar vallen eveneens onder de nationaal toegelaten groepen.

- Auto's in de klasse Historisch.

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

3.1 Artikel 254-6.2.3: *de eis tot het gebruik van uitsluitend mechanische differentiëlen vervalst (hydraulisch-mechanische differentiëlen mogen gebruikt worden).*

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

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

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

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

Katalysator voor benzine voertuigen:

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

3.6 Artikel 252-3.6: *uitlaatsysteem en demper: Laatste alinea's vervangen door onderstaande tekst:*

Alle auto's in alle groepen dienen te zijn uitgerust met een originele of gehomologeerde katalysator-uitlaat indien dit verplicht is in het land waarin zij zijn geregistreerd. Is dit geen verplichting is dan moet er een universele heterogene katalysatoruitlaat gemonteerd worden waarbij het uiteindelijk oppervlak van de heterogene katalysator vrij is.

Een uitzondering geldt voor een niet Nederlandse-, en/of voor Nederland kampioenschap ingeschreven, equipe met een auto uit een land waar geen katalysatoruitlaat verplicht is, in welk geval de katalysator mag worden weggelaten.

Een authentieke kopie van het homologatie document moet worden getoond aan de technisch commissarissen van de rally.

3.7 Artikel 251-2.6 Elektrisch systeem Koplamp (aanvulling):

Een complete LED-unit telt als 1 voorwaarts stralend element als brandpunt een direct voorwaarts gerichte lichtgevende straal ten gevolge heeft. De units moeten zichtbaar, zonder demonteren, zijn voorzien van een E-keur.

3.8 Gemonteerde supplementaire koplampen (aanvulling op Appendix J 254,255,256,260,261):

Gemixte montage van gasontlading, conventionele en ledverlichting is toegestaan onder voorwaarde dat in gelijke paren van 2 of veelvoud daarvan wordt gemonteerd.

3.9 Controle en verzegelingen pop-off valve (Rally2)

3.9.1 *Bij de keuring, vooraf aan de wedstrijd, mogen er 3 gehomologeerde pop-off valves ter controle aangeboden worden.*

Eén goedgekeurde pop-off valve wordt gemonteerd, in bijzijn van een technisch commissaris, en verzegeld op de motor.

3.9.2 *De technisch commissie registreert de goedgekeurde pop-off valves homologatienummer, de aflatdruk en het zegelnummer.*

3.9.3 *Uitgangspunt:*

- *Het gereedschap dat gebruikt wordt om het FIA gehomologeerde boost control system te controleren wordt correct geacht.*
- *Het controleren van het FIA gehomologeerde boost control system kan te allen tijde uitgevoerd worden bij alle atmosferische condities.*

Controle:

- *De controle van het FIA gehomologeerde boost control system (hierna "pop-off valve") zal gedaan worden volgens de volgende procedure:*
 - *Controleer of de pakking van de te testen pop-off valve in goede conditie is.*
 - *Installeer de pop-off valve op het testinstrument.*
 - *Test de pop-off valve volgens de procedure van het instrument.*

Acceptatiecriteria:

- *De pop-off valve moet op de FIA techniek lijst #43 vermeld staan en binnen de geldigheidsdatum vallen*
- *Voer de test 4 keer uit*
- *Negeer het eerste test resultaat*
- *Bereken het gemiddelde van de drie laatste metingen*
- *De pop-off valve wordt conform de specificatie van de FIA-homologatie geacht als het gemiddelde van de 3 laatste resultaten lager is dan 1.65 bar.*

3.9.4 *Calamiteit, indien de pop-off valve tijdens de rally defect raakt mag deze vervangen worden door een andere goedgekeurde pop-off valve (mag van een andere deelnemer zijn, als 3.9.2 maar gerespecteerd wordt) Voor het verbreken van de verzegelingen dient het Hoofd Technische Keuring op de hoogte gebracht te zijn.*

De Technische commissie zal bij de eerste volgende service de gemonteerde pop-off valve controleren en opnieuw verzegelen. De defecte pop-off valve zal door de technische commissie ingenomen worden en later gecontroleerd worden. De klep is eigendom van de deelnemer en kan tijdens de eindkeuring worden opgehaald bij de technische commissie.

3.9.5 *De gemonteerde pop-off valve moet verzegeld blijven tot na afloop van de protesttijd.*

3.10 **Rolkooi**

Voor auto's, niet gehomologeerd door de FIA, moet voor de referentiedatum van homologatie worden gelezen de datum waarop een nationale homologatie voor de 1^e keer is afgegeven door middel van of het goedgekeurde cup reglement of het KNAF technisch paspoort.

- Rolkooien in auto's gehomologeerd voor 01.01.2017 moeten voldoen aan Appendix J art 253-8 van het jaar 2016.
- Rolkooien in auto's gehomologeerd voor 01.01.2021 moeten voldoen aan Appendix J art 253-8 van het jaar 2020.
- Rolkooien in auto's gehomologeerd na 01.01.2021 moeten voldoen aan Appendix J art 253-8.1 en 8.2 van de laatste jaar van uitgifte.

Dit betekent dat voor nieuw opgebouwde auto's geldt vanaf 01.01.2021 dat de rolkooi te allen tijde een rolkooi moet zijn die of FIA gecertificeerd of KNAF gecertificeerd is.

Een zgn. eigenbouw rolkooi is niet meer toegestaan.

4 AANVULLENDE EISEN OP APPENDIX J (ART 252-9) VOOR GEBRUIK VAN BIOBRANDSTOF (GEM fuel) (van toepassing voor 2026).

4.1 *Het is toegestaan aan rally's in Nederland deel te nemen en daarbij gebruik te maken van de biobrandstof GEM fuel. Deelnemers, die gebruik willen maken van deze biobrandstof, dienen te voldoen aan de bepalingen van art. 4.2 t/m 4.4.*

4.2 *In verband met het nog ontbreken van definitieve FIA-regelgeving voor het gebruik van deze brandstoffen is onderstaande bepaling voorlopig van kracht:*

Deelnemers die willen deelnemen met biobrandstof (GEM fuel) aan rally's in Nederland of aan buitenlandse rally's meetellend voor een Nederlands Kampioenschap, moeten dit bij de inschrijving aangeven op het inschrijfformulier. Te allen tijde moeten aankoopbonnen met vermelding van de naam van de leverancier getoond kunnen worden. Het niet correct inschrijven m.b.t. biobrandstof en het niet beschikbaar hebben van de aankoopbonnen zal worden bestraft met geldboete.

4.3 **Verplichte aanpassingen voor gebruik van biobrandstof (GEM fuel)**

Teneinde veilig op biobrandstof te kunnen rijden zijn een aantal technische aanpassingen aan het brandstofsysteem van de auto verplicht.

- 0- De brandstoftank moet ofwel de originele stalen tank zijn, ofwel een FT3-1999 tank of beter. In het laatste geval moet de tank gecoat zijn door de fabrikant. Een bewijs van coating moet kunnen worden overlegd.
- 2- De vul hals van de tank moet gemaakt zijn van een materiaal wat bestendig is tegen GEM fuel staal dan wel speciaal voor GEM fuel geprepareerd materiaal.
- 3- Het wordt dringend geadviseerd om de brandstofpomp in de tank onder te brengen. Brandstofpompen moeten te allen tijde geschikt zijn voor biobrandstof. Voor pompen geplaatst buiten de tank moet de geschiktheid voor biobrandstof kunnen worden aangetoond middels documentatie.
- 4- Brandstofleidingen moeten geschikt zijn voor GEM fuel.
- 5- De brandstofrail moet geschikt zijn voor GEM fuel.
- 6- De injectoren moeten geschikt zijn voor GEM fuel.
- 7- Alle overige delen van het brandstofsysteem moeten geschikt zijn voor GEM fuel. Er wordt met nadruk op gewezen dat er diverse onderdelen in het brandstofsysteem kunnen zijn die worden blootgesteld aan brandstof zonder dat daartoe directe aanleiding voor is. Denk hierbij aan de tankvlotter, afdichtringen etc.

Ter informatie:

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

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

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

4.4 Specificatie van toegelaten biobrandstoffen**4.4.1 GEM Fuel**

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

De brandstof moet tenminste voldoen aan onderstaande specificaties.

Property	Units	Min	Max	Test Method
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Density (at 15°C)	kg/m ³	760	800	ASTM D4052
Vapour pressure (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.005	EN 237
Manganese	g/L		0.001	ASTM D 3831
Oxidation stability	Minutes		360	EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		3.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Final Boiling Point	°C	163	178	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Appearance	73lea rand bright			Visual inspection
Ethanol + higher alcohols	% (V/V)	20	22	EN 13132 or 14517
Methanol	% (V/V)	41	43	EN 13132 or 14517
Ethers (5 or more C atoms)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Unleaded petrol as per Appendix J art 252-9.1	% (V/V)	36	38	SGS SPI 648
Water	% (V/V)		0.3	EN 12937
Inorganic chloride	mg/L		4	EN 15484
Acidity (as acetic acid)	% (m/m) (mg/L)		0.005 40	EN 15491
Oxygen Content	%Wt		33	

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

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

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

- de bediening moet mechanisch, geen verdere pneumatische of hydraulische hulpmiddelen zijn toegestaan.
- de overbrenging tussen schakelpook en versnellingsbak moet volledig uitgevoerd zijn d.m.v. kabel(s).
- het huis waarin de overbrenging zich bevindt mag vrij gekozen worden.
- de versnellingsbak-verhoudingen moeten standaard blijven, conform de homologatie, echter mag men de verhouding verdelen over maximaal 6 gangen.
- Fabricaat van de versnellingsbak vrij
- Deze auto's starten in de nationale groep NC2

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

0.0 Vanaf 01-01-2022 kunnen geen nieuwe groep S auto's meer ter keuring worden aangeboden.

Vanaf 01-01-2023 kunnen bestaande Groep S auto's niet meer ter keuring worden aangeboden voor aanpassingen en/of wijzigingen.

0.1 In Groep S worden uitsluitend tweewiel aangedreven auto's toegelaten, welke zijn voorzien van een type goedkeur afgegeven op of na 1 januari 1970 in één van de landen van de Europese Gemeenschap of direct daaraan gerelateerde landen en die minimaal 4 jaar niet meer in productie zijn en die voldoen aan alle regels zoals bepaald in dit reglement. De bepaling van '4 jaar niet meer in productie' is niet van toepassing voor de Opel Adam (productie 2013-2019).

0.2. Elke auto die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring hebben ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto zijn vastgelegd in een Technisch Paspoort.

0.3. vervallen.

0.4. Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-S paspoort, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze herkeuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden. Wanneer het BSR, de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven. Kosten voor deze herkeuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor herkeuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) (zie website KNAF/Rally/Reglementen).

0.5. De herkeuring zal geschieden door een door het BSR aangewezen team van ter zake kundige.

0.6. Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.

0.7. Als de auto tijdens een rally niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.

0.8. Als blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen ter zake kundige, wordt de auto voor een aantal rally's niet toegelaten tot de start. Bij herhaling zullen disciplinaire maatregelen worden genomen waarbij intrekking van de licentie tot de mogelijkheden behoort.

0.9. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het bewijzen van conformiteit van de auto.

0.10. Buitenlandse deelnemers worden op incidentele basis in Nederlandse rally's in groep S toegelaten, waarbij de veiligheidseisen volgens het KNAF RB moeten zijn. Bij meer dan 1 deelname in één seizoen moeten buitenlandse deelnemers ook een Technisch Paspoort aanvragen en gekeurd worden.

TECHNISCHE BEPALINGEN**1. DEFINITIE**

Auto's conform artikel 0.1 van deze bijlage mogen worden aangepast conform de bepalingen van dit reglement.

Onderdeel van dit reglement zijn tevens de volgende artikelen van de Appendix J van dit jaar:

Art. 251 Indeling en definities

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

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

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

2. TECHNISCH PASPOORT

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

3. AANTAL ZITPLAATSEN

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

4. GEWICHTEN

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

<i>ten hoogste 1000 cm³:</i>	<i>620 kg</i>
<i>boven 1000 en ten hoogste 1150 cm³:</i>	<i>690 kg</i>
<i>boven 1150 en ten hoogste 1400 cm³:</i>	<i>740 kg</i>
<i>boven 1400 en ten hoogste 1600 cm³:</i>	<i>820 kg</i>
<i>boven 1600 en ten hoogste 2000 cm³:</i>	<i>900 kg</i>
<i>boven 2000 en ten hoogste 2500 cm³:</i>	<i>980 kg</i>

4.2. Niet van toepassing

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

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

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

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

4.4. Het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) zal voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 4.1 plus 160 kg.

Voor auto's met een motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een nominale cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 2200 cm³, zal het minimumgewicht van de auto (onder de voorwaarden van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) 1280 kg zijn.

Daarnaast moet het gewicht zoals gedefinieerd in de artikelen 4.1 en 4.3 eveneens worden gerespecteerd.

5. TOEGELATEN WIJZIGINGEN EN TOEVOEGINGEN

ALGEMENE VOORWAARDEN

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

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

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

Materiaal dat verwijderd is, mag niet opnieuw worden gebruikt.

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

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

5.1. Motor

ALGEMEEN:

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

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

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

De boring en de slag van de motor zijn vrij.

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

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

Voor niet-turbo motoren geldt:

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

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

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

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

Voor turbomotoren geldt:

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

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

5.1.1. Cilinderblok – cilinderkop:

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

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

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

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

Vlakken van het cilinderblok en van de cilinderkop is toegestaan.

5.1.2. Compressieverhouding:

De compressieverhouding mag worden aangepast.

5.1.3. Cilinderkoppakking:

Vrij.

5.1.4. Zuigers:

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

5.1.5. Drijfstangen, krukas:

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

5.1.6. Lagers:

Merk en materiaal zijn vrij.

5.1.7. Vliegwiel:

Het vliegwiel is vrij.

5.1.8. Brandstof- en luchtvoorziening:

Het inlaatspruitstuk is vrij.

De gaskabel en de buitenkabel bevestiging zijn vrij.

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

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

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

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

De luchtinlaat mag van een zeef worden voorzien.

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

Brandstoffilters met een maximum inhoud van 0,5 liter mogen aan het brandstoftoevoercircuit worden toegevoegd.

De verbinding van het gaspedaal is vrij.

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

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

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

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

5.1.8.1. Carburateur:

De carburateur(s) zijn vrij.

5.1.8.2. Injectie:

Het injectiesysteem is vrij.

De gasklep(pen) is (zijn) vrij.

De luchthoeveelheid meetinrichting is vrij.

De injectoren zijn vrij.

De brandstofleidingen naar de injectoren zijn vrij.

De elektronische regelunit is vrij.

De brandstof drukregelaar is vrij

5.1.8.3. Beperkingen:

Vervallen.

a) Normaal ademende motoren:

Vervallen.

b) Motoren met drukvulling:

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

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

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

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

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

Aan deze diameter moet ongeacht de temperatuur omstandigheden worden voldaan.

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

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

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

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

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

5.1.8.4 Motormanagement

Het type en fabricaat motormanagement is vrij.

5.1.9. Nokkenas(sen):

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

5.1.10. Kleppen:

Het materiaal en de vorm van de kleppen is vrij, alsook de lengte van de klepsteel. Hun andere karakteristieke afmetingen moeten gehandhaafd worden, inclusief de respectievelijke hoeken van de klepassen. De klep lichthoogte is vrij. Aan klepzittingen, klepgeleiders en klephouders (zelfs indien deze niet als de originele onderdelen bestaan) wordt volledige vrijheid gegeven. Men mag vulringen monteren onder de klepveren. Het materiaal van de zittingen is vrij.

5.1.11. Tuimelaars en stoters:

Tuimelaars en klepstoters zijn vrij.

5.1.12. Ontsteking:

De ontsteking is vrij.

5.1.13. Koeling:

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

5.1.14. Smering:

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

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

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

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

Het aanbrengen van een oliepomp kettingspanner is toegestaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

Oliepeilstok:

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

Oliefilter:

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

5.1.15. Motor: ophanging, plaatsingshoek en positie:

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

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

5.1.16. Uitlaat:

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

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

Normaal ademende motoren:

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

Motoren met drukvulling:

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

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

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

5.1.18. Pakkingen:

Vrij.

5.1.19. Motor veren:

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

5.1.20. Starter:

Deze moet worden gehandhaafd maar merk en soort zijn vrij.

5.1.21. Druk bij drukvulling:

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

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

5.1.22. Borgschroef:

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

5.2. Transmissie:

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

5.2.1. Koppeling:

De koppeling alsook het koppelingshuis zijn vrij.

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

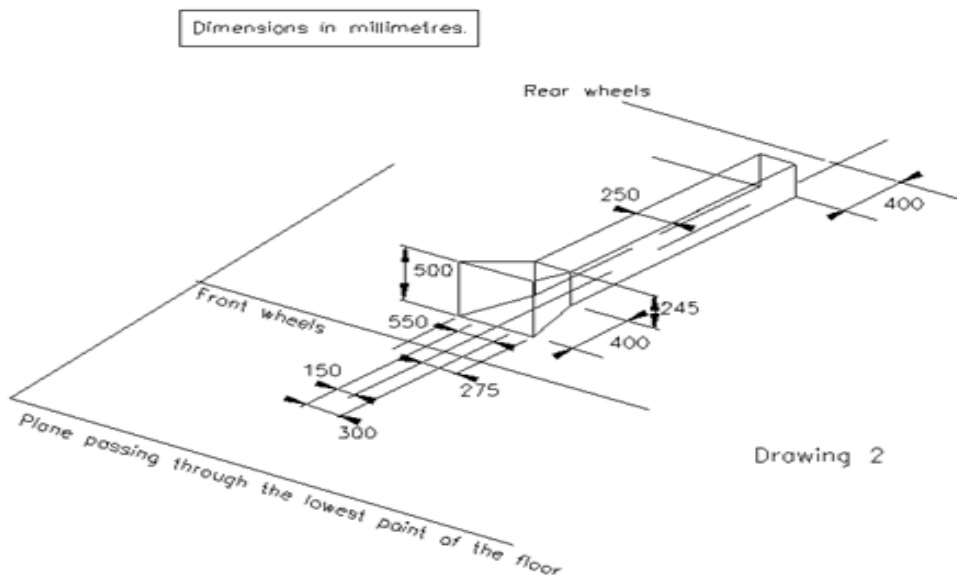
5.2.2. Versnellingsbak:

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

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

De versnellingsbak overbrengingsverhoudingen zijn vrij (met nadruk wordt gewezen op de maximumsnelheid van 190 km/u conform SRR artikel 12.4.3).

Versnellingsbaksteunen zijn vrij.



5.2.3. Eindoverbrenging en differentieel:

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

De differentieel dragers zijn vrij.

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

5.2.4. Vervallen.**5.2.5. Aandrijfassen**

Aandrijfassen moeten van staal zijn.

5.3. Wielophanging

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

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

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

5.3.1. Verstevigingsstangen

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

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

5.3.2. Verstevigen van de bevestigingspunten

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

5.3.3. Stabilisatorstang:

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

Uitsluitend mechanisch bediende stabilisatorstangen zijn toegestaan.

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

Elke verbinding tussen schokdempers is verboden.

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

Stabilisatorstangen moeten van staal zijn.

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

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

5.3.5. De afmetingen van veren

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

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

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

5.3.6. Schokdempers:

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

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

Een mechaniek ter beperking van de veerweg mag worden toegevoegd. Per wiel is slechts één kabel toegestaan en de enige functie hiervan mag zijn het beperken van de veerweg van het wiel als de schokbreker niet is ingedrukt.

Elk servo regelsysteem dat direct of indirect een versterkingssysteem bekrachtigt op de wielophangingdelen is verboden.

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

Elk elektronisch regelsysteem voor de schokdempers is verboden.

5.3.7. **Wielnaven:**

Vervallen.

5.4. **Wielen en banden**

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

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

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

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

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

Gesmeed magnesium velgen zijn verboden.

5.5. **Remsysteem**

Auto's met een velgdiameter tot en met 14" moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 254 mm in diameter en nieuw 21 mm dik zijn; Auto's met velgmaten 15" en groter moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 285 mm in diameter en nieuw 24 mm dik zijn; Auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2500 cc moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 320 mm in diameter en nieuw 28 mm dik zijn.

Alle auto's moeten voorzien zijn van remklauwen die passen bij de minimaal opgegeven maat remschijf.

Het remsysteem is vrij, op voorwaarde dat:

Het bestaat uit tenminste twee onafhankelijke circuits, bediend door hetzelfde pedaal (tussen het rempedaal en de remklauwen moeten beide systemen afzonderlijk identificeerbaar zijn zonder enige onderlinge verbinding anders dan de mechanische remkracht verdeler).

Er geen apparaat of systeem gemonteerd is tussen de hoofdremlcilinder en de remklauwen. Sensoren voor dataopname, schakelaars voor remlichten, mechanische aanslagen aan voor- en achterzijde en handremmen direct bediend door de rijder worden niet beschouwd als "systemen".

5.5.1. **Remvoering:**

Materiaal en wijze van bevestiging (popnagels of plakken) is vrij.

5.5.2. **Rembekrachtiging, remdrukbegrenzer, antiblokkeersysteem:**

Rembekrachtigers mogen worden uitgeschakeld en worden verwijderd; remdrukbegrenzers en antiblokkeersystemen mogen worden uitgeschakeld maar niet worden verwijderd. Het afstel mechanisme is vrij. Remkrachtverdelers mogen niet worden verplaatst uit de ruimte waar ze origineel gemonteerd zijn. (Inzittenden compartiment, buiten aan de auto, etc.).

5.5.3. **Remkoeling:**

Beschermplaten van de remmen mogen worden gewijzigd of verwijderd, maar er mag geen materiaal worden toegevoegd. Slechts één flexibele slang om lucht naar de remmen van ieder wiel te verplaatsen is toegestaan, maar de inwendige doorsnede van deze slang moet binnen een cirkel met een diameter van 10 cm kunnen passen. Deze slang mag dubbel worden uitgevoerd, maar in dat geval moet de inwendige doorsnede van elke slang passen binnen een cirkel met een diameter van 7 cm. De luchtgeleidingslangen mogen niet buiten de omtrek van de auto (van bovenaf gezien) uitsteken.

5.5.4. **Remschijven:**

Vlak maken is de enige toegestane handeling. Een hulpmiddel welke de op de remschijf verzamelde modder weg schraapt mag worden toegevoegd.

5.5.5. **Een handremsysteem**

Een handremsysteem moet aanwezig zijn.

5.5.6. **Hydraulische leidingen:**

Hydraulische leidingen worden vervangen door leidingen van luchtvaartkwaliteit. De remvloeistofhouders mogen

in de cockpit worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloeistofdichte en brandwerende afdekking.

5.5.7. Remklauw:

Per wiel is slechts één remklauw toegestaan. De doorsnede van elke remklauw zuiger moet rond zijn.

5.5.8. Hoofdremscilinder:

Vervallen.

5.6. Besturing

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld en mag worden verwijderd.

5.6.1. Besturingssysteem

Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

5.6.2. Stuurbekrachtigingssystemen

Stuurbekrachtigingssystemen mogen niet elektronisch worden geregeld. Een stuurbekrachtigingssysteem mag geen andere functie hebben dan het verminderen van de fysieke inspanning nodig om het voertuig te besturen.

Het is toegestaan om een ander type stuurbekrachtigingssysteem te gebruiken dan origineel.

5.7. Carrosserie/Chassis

5.7.1. Lichter maken en verstevigen:

Versterking van het afgeveerde gedeelte van het chassis en de carrosserie is toegestaan op voorwaarde dat het materiaal dat gebruikt wordt de oorspronkelijke vorm volgt en daarmee in contact is. Versterkingen door gebruik van composietmateriaal zijn in overeenstemming met dit artikel toegestaan, ongeacht de dikte hiervan, overeenstemmend met tekening no. 255-8.

Isolatiemateriaal, onder de vloer, in het motorcompartiment, in de bagageruimte en in de wielkasten, mag worden verwijderd.

Ongebruikte steunen (b.v. reservewiel steun), die aan het chassis of de carrosserie zitten, mogen worden verwijderd, tenzij het steunen zijn voor mechanische delen die niet verplaatst of verwijderd kunnen worden.

Het is toegestaan de gaten van het interieur, de motor- en bagageruimte en de spatborden af te dichten. De gaten mogen worden gedicht door plaatmateriaal van metaal of plastic, door lassen, lijmen of klinken. Voor andere gaten in de carrosserie mag voor het afdichten uitsluitend plakband worden gebruikt.

5.7.2. Buitenzijde:

Auto's moeten er netjes en verzorgd uitzien. De zijruiten alsook de achterrauit mogen worden vervangen door kunststof panelen (Lexan) met een minimale dikte van 4 mm. De voorruit moet van gelaagd glas zijn gemaakt.

Het materiaal van de motorkap en de kofferbakdeksel is vrij. Als de originele scharnieren niet gebruikt worden, moet de kap met 4 veiligheidsspinnen gemonteerd worden, aan te brengen op de 4 hoeken van de kap.

Het aanbrengen van extra ventilatieopeningen in de motorkap ter grootte van maximaal 1200 cm² is toegestaan.

Deze openingen moeten aan de binnenzijde worden voorzien van gaas met een maaswijdte van maximaal 10 mm.

Plaatsing van een of twee dakluiken zijn toegestaan tot een maximale maat van 10 cm hoog bij 50 cm gezamenlijke breedte. Deze luiken moeten geplaatst worden in het eerste derde deel van het dak, gezien in de rijrichting.

De bestaande voor- en achterzij schermen mogen worden aangepast of in hun geheel worden vervangen. Het materiaal en de vorm van zowel de voor- als achterzij schermen zijn vrij, met inachtnaam van de volgende voorwaarden:

- de uitbouw strekt zich uit over minimaal 120 graden (van bovenaf gezien), symmetrisch te verdelen over het gedeelte voor en achter de as van het wiel,

- de uitbouw is maximaal 10 cm breder dan het originele scherm,

- de uitbouw heeft een hoogte van maximaal 10 cm.

De maximale breedte van de auto mag niet groter zijn dan 1800 mm (geen plus tolerantie), te meten op de verticale lijn door het hart van de wielen.

Het is toegestaan de originele schermen welke afgedekt zijn door de uitbouw weg te snijden.

Indien de breedte van de basis auto groter is dan 1800 mm kan, na toestemming van het BSR een maximale breedte van 1850 mm worden toegestaan, echter voor deze auto is de hierboven in dit artikel genoemde toegestane uitbouw niet van toepassing ofwel een auto waarvan de breedte van de basis auto groter is dan 1800 mm mag niet worden uitgebouwd tot een grotere breedte. Deze toestemming van het BSR dient te zijn vastgelegd in het paspoort van de auto.

Als de breedte van de basis auto geen reglementaire verbredingen van 10 cm toelaat en de te gebruiken brede spatschermen door de FIA zijn gehomologeerd, kan na toestemming van het BSR een maximale breedte van 1850 mm worden toegestaan. Deze toestemming van het BSR dient te zijn vastgelegd in het paspoort van de auto.

Het is toegestaan een achterspoiler te monteren:

- ofwel een origineel gehomologeerde spoiler

- ofwel een spoiler die geheel moet passen in een doos met de afmetingen 170 x 170 x 1100 (zie ook onder), in achteraanzicht symmetrisch te plaatsen op de auto. De spoiler moet van boven gezien zich binnen de contour van de auto blijven (niet zijnde de bumper).

De bovenzijde van deze doos mag niet uitsteken boven de horizontale lijn welke het hoogste punt van het dakvlak raakt. Als de breedte van de auto in achteraanzicht kleiner is dan deze 1100 mm, wordt de maximale breedte van de spoiler beperkt door de contour van de auto (de spoiler mag niet uitsteken).

Materiaal en bevestiging van de spoiler is vrij, de minimale radius aan alle hoekvlakken van de spoiler moet minimaal 3 mm bedragen.

5.7.2.1. Bumpers:

Vervallen.

5.7.2.2. Wieldoppen en wielsierringen:

Wieldoppen mogen verwijderd worden, wielsierringen moeten verwijderd worden.

5.7.2.3. Ruitenwissers:

Motor, plaats, bladen en werkwijze zijn vrij, doch er moet tenminste één wisser zijn voor de voorruit. Het is toegestaan het ruitensproei mechanisme te demonteren. De inhoud van het ruitensproeiervloeistof reservoir is vrij en mag worden verplaatst binnen het interieur in overeenstemming met artikel 252-7.3, in de kofferruimte of in de motorruimte.

5.7.2.4. Sierstrips aan de buitenzijde mogen worden verwijderd.

Alle delen die de uitwendige vormen van de carrosserie volgen en minder hoog zijn dan 25 mm worden beschouwd als decoratieve strips.

5.7.2.5. De steunpunten van de krik van de auto

De steunpunten van de krik van de auto mogen worden versterkt, verplaatst en vergroot in aantal.

5.7.2.6. Vervallen.

5.7.2.7. Vervallen.

5.7.2.8. Vervallen.

5.7.2.9. Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de ruiten

Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de voorruit en de zijruiten mogen worden aangebracht op voorwaarde dat deze de stroomlijn van de auto niet gunstig beïnvloeden. Uitsluitend standaard voorruitruiten mogen worden gebruikt.

5.7.2.10. Bodembeschermingen

Het aanbrengen van een bodembeschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimum bodemvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal. Toch zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

5.7.2.11. Binnenschermen

Binnenschermen aan voor- en achterzijde mogen worden aangepast met als doel ruimte maken voor de wielen zoals toegestaan in artikel 5.4 van dit reglement. Deze aanpassingen mogen zowel in hoogte als diameter worden uitgevoerd door middel van het aanbrengen van stalen plaatdelen van minimaal 1 mm dikte.

5.7.2.12. Krik bediening

De krik moet uitsluitend met de hand worden bediend (door ofwel de rijder ofwel de navigator), dat wil zeggen zonder hulp van een systeem met een hydraulische, pneumatische of elektrische energiebron. De wielmoersleutel mag niet meer dan een moer tegelijkertijd verwijderen.

5.7.2.13. Skirts

“Skirts” zijn verboden. Alle niet-gehomologeerde middelen of constructies die zijn ontworpen zodat ze geheel of gedeeltelijk de ruimte tussen het afgeveerde deel van de auto en grond opvullen, zijn onder alle omstandigheden verboden. Geen enkele bescherming die in artikel 5.7.2.10 van dit reglement is toegestaan mogen in de aerodynamica van de auto een rol spelen.

5.7.2.14. Deurscharnieren

De deurscharnieren mogen niet worden aangepast. De scharnieren van de motorkap, kofferdeksel en achterklep zijn vrij, maar het is niet toegestaan de plaatsen te veranderen, scharnieren toe te voegen of de functie te veranderen.

5.7.3. Inzittenden compartiment:

5.7.3.1. Zittingen:

De voorzittingen mogen achterwaarts worden verplaatst maar niet verder dan een verticaal vlak langs de voorrand van de originele achterzitting. De limiet in relatie tot de voorzitting wordt bepaald door de rugleuning zonder hoofdsteun, en indien de hoofdsteun in de zitting is geïntegreerd door het achterste punt van de schouders van de bestuurder.

De passagiersstoelen evenals de achterzittingen mogen worden verwijderd.

5.7.3.2. Brandstoftank in de kofferruimte

Indien de brandstoftank in de kofferruimte is geplaatst en de achterzittingen worden verwijderd, moet een vuur- en vloeistofbestendige afscheiding tussen de bestuurdersruimte en de tank worden aangebracht.

Voor twee volume auto's met een brandstoftank in het bagagecompartiment, dient een vuurbestendige en vloeistofdichte behuizing de tank en zijn vulopeningen te omgeven.

Voor drie volume auto's dient een vuurbestendige en vloeistofdichte wand het inzittenden compartiment te scheiden van het bagagecompartiment. Niettemin wordt het aanbevolen dat deze vloeistofdichte wand wordt vervangen door een vloeistofdichte behuizing zoals voor twee volumeauto's.

5.7.3.3. Dashboard:

De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd.

Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen (zie tekening no. 255-7).

5.7.3.4. Deuren – Zijbekleding:

Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt. Bij een tweedeursauto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen.

a) Het is toegestaan de bekleding van de deur tezamen met de side protection bar te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren wat gemaakt is van onbrandbare composietmaterialen. De minimum configuratie van dit paneel moet overeenkomen met tekening no. 255-14.

b) Wanneer de originele constructie van de deuren niet is aangepast (verwijdering, zelfs niet gedeeltelijk, van de buizen of verstevingen), mogen de deurpanelen gemaakt worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik.

De minimum hoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang.

5.7.3.5. Vloer:

Vloerbedekking is vrij en mag daarom worden verwijderd.

5.7.3.6. Andere geluidwerende materialen en bekleding:

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de artikelen 5.7.3.3 (dashboard) en 5.7.3.4 (deuren), mogen worden verwijderd.

5.7.3.7. Verwarmingssysteem:

Het originele verwarmingssysteem mag worden verwijderd, echter een elektrisch ontwaseming systeem of vergelijkbaar moet worden gehandhaafd.

5.7.3.8. Airconditioning:

Mag worden toegevoegd of verwijderd, maar men dient van verwarming verzekerd te blijven.

5.7.3.9. Stuurwiel:

Vrij, de antidiefstal voorziening mag worden verwijderd.

Het snel ontgrendelingsmechanisme moet bestaan uit een flens, concentrisch met de stuurwiel middenlijn, geel van kleur door anodiseren of enig andere duurzame gele laag, en gemonteerd op de stuurkolom achter het stuurwiel. De ontgrendeling moet worden bediend door de flens evenwijdig aan de stuurwiel middenlijn te trekken.

5.7.3.10. Rolkooi

De montage van een rolkooi is verplicht. Zie Bijlage XII-art. 3.10

5.7.3.11. Hoedenplank

Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

5.7.3.12. Luchtleidingen:

Luchtleidingen mogen uitsluitend door het inzittendencompartiment lopen als deze bedoeld zijn voor ventilatie van het inzittendencompartiment.

5.7.4. Toegevoegde accessoires:

Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen zijn toegestaan. In geen geval mogen deze accessoires het motorvermogen (rendement) verhogen of de besturing, de overbrengingsorganen, de remmen of de wegligging beïnvloeden, zelfs niet indirect. Alle bedieningsorganen moeten dezelfde functie behouden, zoals door de fabrikant hiervoor was voorzien. De bedieningsorganen mogen echter worden aangepast teneinde hierdoor beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik te worden, zoals bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op de rempedaal enz.

Het volgende is toegestaan:

- 1) Vervallen.
- 2) Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of verplaatst en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag, als dit door aanvullende regels van de rally wordt verhinderd, niet worden verwijderd. Elke registratie van de snelheid mag slechts uitgevoerd worden met behulp van een Hall-effect sensor of een inductieve sensor werkend in combinatie met een tandwiel.
- 3) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon mag worden toegevoegd binnen bereik van de rijder. De claxon is niet verplicht op afgesloten wegen.
- 4) Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.
- 5) Een zgn. 'fly-off handbrake system' (direct vrijkomen van de handrem) mag worden gemonteerd.
- 6) Reservewiel(en) is/zijn niet verplicht. Als er echter reservewiel(en) is/zijn, moet(en) dat/die stevig zijn bevestigd en mag/mogen deze niet worden geplaatst in de ruimte bestemd voor de bestuurder en de rijder. Voor de plaatsing mogen geen veranderingen worden aangebracht aan het uitwendige van de carrosserie.
- 7) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en extra deurzakken tegen de portieren worden aangebracht, mits de originele panelen worden gebruikt.
- 8) Extra isolatiemateriaal ter bescherming van de passagiers tegen vuur mag tegen het bestaande schutbord worden aangebracht.
- 9) Het is toegestaan de verbindingstukken van het bedieningsmechanisme naar de versnellingsbak te veranderen.

5.8. Elektrisch systeem

5.8.1. Nominale spanning

De van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

5.8.2. Extra relais en zekeringen

Extra relais en zekeringen mogen aan het elektrisch systeem worden toegevoegd; de elektrische kabels mogen worden verlengd of toegevoegd. Elektrische kabels en hun geleidingen zijn vrij.

5.8.3. Accu:

Het merk en de capaciteit van de accu zijn vrij. Elke accu moet degelijk zijn bevestigd en afgedekt worden om kortsluiting en lekkage te vermijden. Het aantal accu's zoals dit door de fabrikant is voorzien moet worden gerespecteerd.

Indien de accu van zijn originele positie wordt verplaatst, moet voor de bevestiging aan de carrosserie van een metaal zitting en twee stalen, van isolatiemateriaal voorziene klampen worden gebruikt, die aan de vloer worden bevestigd met bouten en moeren.

Voor de bevestiging van deze klampen moeten bouten met een diameter van 10 mm worden gebruikt, en moet onder elke bout of moer onder het metaal van de carrosserie van een versterkingplaat worden geplaatst die een dikte van tenminste 3 mm heeft en een oppervlakte van tenminste 20 cm².

Een natte accu moet lekvrij worden afgedekt door een plastic doos, die onafhankelijk van de accu moet worden bevestigd.

De plaats van de accu is vrij, echter indien de accu in het inzittendencompartiment wordt geplaatst is dit uitsluitend mogelijk achter de voorstoelen. In dit geval en wanneer het een natte accu betreft, moet de beschermende doos een luchtinlaat hebben die buiten het inzittendencompartiment uitmondt (zie tekening no. 255-10 en 255-11).

Als de in de inzittenden compartiment geplaatste batterij een droge batterij is, moet deze elektrisch worden beschermd door een omhulsel welke de batterij compleet omsluit.

5.8.4. Generator en spanningsregelaar en dynamostarter:

Vrij, inclusief het aandrijfsysteem van de dynamo. De dynamo en de spanningsregelaar mogen worden verplaatst maar moeten in hun originele compartiment blijven (motorruimte etc.).

5.8.5. Verlichting – richtingaanwijzers:

Alle verlichtings- en richtingaanwijzer apparatuur dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften van het land waarin de rally gehouden wordt of met de voorschriften van de Internationale Conventie over Wegverkeer. Hiermee rekening houdend mogen de plaatsen van de aanwijzers (richting) en de parkeerlichten gewijzigd worden, maar de originele openingen moeten worden afgedekt.

Het merk van de verlichtingsapparatuur is vrij.

De verlichtingsapparatuur die deel uitmaakt van de standaarduitrusting, moet in uitvoering en functie gelijk blijven aan de uitvoering en functie zoals die door de fabrikant was aangebracht en voorzien voor het betrokken model. Originele koplampen mogen door andere lampen met dezelfde functies worden vervangen, mits hiervoor geen carrosseriedelen hoeven te worden uitgesneden, en de originele gaten volledig worden afgedicht.

Het bedieningssysteem van opklapbare koplampen, evenals de energiebron hiervoor, mag worden aangepast. Ten aanzien van het te gebruiken koplampglas, de reflector en de lampen is men vrij in zijn keus. Maximaal 6 extra koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totale aantal even is. Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen. Zij mogen, indien noodzakelijk, in de voorzijde van de carrosserie of in de radiatorgrill worden ingebouwd, maar de gaten die hiervoor gemaakt worden moeten echter geheel gevuld worden door deze extra koplampen. De originele koplampen mogen buiten werking worden gesteld en mogen worden afgedekt met plakband. Het vervangen van een rechthoekige koplamp door twee ronde, of omgekeerd, die in een houder zijn gemonteerd die de opening geheel volgt en afsluit, is toegestaan. Het monteren van een achteruitrijdlicht is toegestaan, indien noodzakelijk door inbouw in de carrosserie, met inachtnaam van het daaromtrent gestelde in de verkeerswet en met dien verstande dat de lamp uitsluitend door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden. Als in de montage van een nieuwe kentekenplaat houder met verlichting is voorzien, mag het oude systeem (houder en verlichting) worden verwijderd. Behalve in rally's is kentekenplaatverlichting niet verplicht. In het Bijzonder Reglement van een rally kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

5.9. Brandstoftanks

5.9.1. Maximale inhoud

De maximale inhoud van de brandstoftank is 95 liter.

5.9.2. Brandstoftank vervangen

De brandstoftank mag worden vervangen door een door de FIA gehomologeerde veiligheidsbrandstoftank (specificatie FT3 1999, FT3.5 of FT5) of door een andere door de fabrikant gehomologeerde tank. In dit geval is het aantal tanks vrij en moet de tank geplaatst worden in de kofferruimte, of op de originele plaats. De constructie van een opvangtank van minder dan 1 liter inhoud is vrij.

De diverse gehomologeerde tanks en de FT3 1999, FT3.5 of FT5 tanks mogen eveneens worden gecombineerd, (inclusief de standaardtank), voor zover het totaal van de tankcapaciteit de limieten voor de tankinhoud gesteld in artikel 5.9.1 niet overschrijdt. De plaats van de originele tank mag uitsluitend gewijzigd worden bij auto's waarvan de tank door de fabrikant geplaatst is binnen de bestuurdersruimte of dicht bij de inzittenden.

In dit geval is het toegestaan om hetzij een beschermende afscheiding tussen de tank en de inzittenden van de auto aan te brengen, hetzij de tank in de kofferruimte onder te brengen en indien noodzakelijk de bijbehorende onderdelen te wijzigen (tankvulpijp, benzinepomp, overlooppijp).

In ieder geval mogen deze wijzigingen van de plaats van tanks geen aanleiding zijn voor lichter maken of versterken anders dan zoals voorzien in artikel 5.7.1, maar de opening die overblijft na het verplaatsen van de originele tank mag worden afgesloten door het monteren van een paneel.

Het is toegestaan een koeler in het brandstofcircuit te plaatsen (maximum capaciteit een liter).

Het is toegestaan om 2 gaten te boren (maximale diameter 60 mm of gelijkwaardig in oppervlak) in de vloer waarvan de enige functie zal zijn om het doorvoeren van leidingen mogelijk te maken nodig voor het vullen en legen van de brandstoftank.

5.9.3. Vervallen

6.0 Straffen

6.1 Overschrijding maximaal vermogen (artikel 5.1)

Straffen als gevolg van overschrijding maximaal vermogen:

Diskwalificatie.

BIJLAGE XIV GROEP P – ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN**0 ALGEMENE BEPALINGEN**

0.0 *Groep P is in 2018 opgezet en zal minimaal voor 10 jaar geldig zijn, behoudens wettelijke en andere BSR overstijgende voorschriften en bepalingen.*

Alles wat niet uitdrukkelijk in dit reglement staat beschreven, is verboden. Toegestane aanpassingen mogen geen inbreuk hebben op de wettelijke bepalingen of reglementaire afwijkingen bewerkstelligen.

Door slijtage of ongeluk beschadigde delen mogen, indien reglementair niet beschreven, alleen door originele onderdelen of identieke onderdelen, volgens de definitie van art. 25, worden vervangen.

0.1 *In groep P worden uitsluitend auto's toegelaten welke voorzien zijn van een type goedkeur afgegeven in één van de landen van de Europese Gemeenschap.*

De auto's moeten voldoen aan de Wegenverkeerswet en voorzien zijn van een kenteken uit één van de EU-landen.

0.2 *Basisvoorwaarde voor nieuw opgebouwde auto's voor in Groep P zijn onderstaande bepalingen:*

- *Seriematige uitvoering, zoals geleverd in Europa,*
- *In de van toepassing zijnde uitvoering niet opgenomen zijn in de FIA-homologatie-lijsten voor enige groep*
- *Alleen auto's zijn toegelaten, die vermeld staan in de DMSB Automobilsport Fahrzeugliste Gruppe G (<https://www.dmsb.de/de/downloads/file/278631>)*
- *4WD alleen als seriematig model 4WD is*
- *Maximum ledig gewicht: 1500 kg*
- *Maximum vermogen: 221 kW (300 pk)*
- *Motoren: maximaal 3500 cc atmosferisch en 2000 cc turbo*
- *Brandstof: handels -benzine en -diesel (geen elektrisch/hybride/gasvormig) – volgens Appendix J artikel 252.9.*

0.3 *Niet toegelaten auto's*

- a) Auto's op moment van aanvraag met een datum 1^e toelating ouder dan 15 jaar*
- b) Auto's met een hoogte hoger dan 1600 mm*
- c) uitvoering als MPV, SUV, cross-over, cabrio, stationwagen*

0.4 *Aanmelding*

Voordat met de bouw kan worden begonnen, moet een 1^e aanvraag aan het BSR worden gestuurd. Deze 1^e aanvraag moet een opgave van fabricaat, type, uitvoering van de auto zijn en bijgevoegd de EG-Certificaat van Overeenstemming" (CoC).

Na bestudering zal het BSR een akkoord bevinding geven indien wordt voldaan aan de bepalingen van groep P.

Er wordt dan bepaald of de vervolg route met een Technisch Paspoort (enkele aanvraag) of Nationale Homologatie (meerdere auto's) zal gaan.

Als basis zal dan een invulformulier Technisch Paspoort Groep P worden meegestuurd. Die moet tijdens de bouw ingevuld worden met maatvoeringen en foto's.

Als de Nationale Homologatie route wordt gevolgd, dan moeten alle gegevens in de vorm van een FIA-homologatie groep N worden opgegeven tijdens de bouw.

0.5 *Technisch Paspoort / Nationale Homologatie*

Elke auto in groep P die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een Technisch Paspoort of Nationale Homologatie.

Het BSR zal op de website vroegtijdig aangeven waar en wanneer de voorkeuringen worden gehouden (voorafgaand aan en tijdens het seizoen).

0.6 *De kosten van de voorkeuring per auto zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt.*

- 0.7** Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-P paspoort of de Nationale Homologatie, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze herkeuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden.
- Wanneer het BSR, de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep P keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven.
- Kosten voor deze herkeuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor herkeuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) met medezending van het aanvraagformulier technisch paspoort Groep P (zie website KNAF/Rally/Reglementen).
- Voor de aanvraag van een voorkeuring en een technisch paspoort moet de auto tijdens de keuring een Europees kenteken hebben en moeten de gegevens en foto's van de auto door de aanvrager zijn verwerkt in het aanvraagformulier Technisch Paspoort Groep P
- 0.8** De keuring zal geschieden door een door het BSR aangewezen team van ter zake deskundigen.
- 0.9** Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.
- Als de auto tijdens een rally niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.
- 0.10** Als blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen ter zake kundige, wordt de auto voor een aantal rally's niet toegelaten tot de start. Bij herhaling zullen disciplinaire maatregelen worden genomen waarbij intrekking van de licentie tot de mogelijkheden behoort.
- 0.11** Seriematigheid van de auto's worden bepaald door het BSR aan de hand van de gegevens van de "EG-Certificaat van Overeenstemming" (CoC). Bewijslast van de conformiteit van seriematigheid van zowel de auto als onderdelen, ligt te allen tijde bij de **inschrijver**/rijder van de betreffende auto.

TECHNISCHE BEPALINGEN

- 1** De bepalingen van Appendix J van de FIA zijn alleen van toepassing, als daar in dit reglement uitdrukkelijk naar wordt verwezen.
- 2** **Seriematige productie auto's**
De auto's moeten, tenzij voor onderdelen in dit reglement anders bepaald, als seriematige uitvoering zijn, dus uitvoering af fabriek (importeur) in Europa zijn geleverd.
Af fabriek (importeur) geleverde onderdelen, specifiek geleverd als bepaalde uitvoering/serie voor wedstrijden/cups etc. zijn in groep P niet toegestaan.
Alle speciale uitvoeringen (series) en onderdelen, die als opties af fabriek(importeur) geleverd worden, gelden als seriematig voor groep P in het kader van dit reglement, tenzij specifieke artikelen van dit reglement dat niet toestaan. Naderhand ingebouwde onderdelen gelden als seriematig, indien deze af fabriek(importeur) geleverd worden of geleverd zijn (zie ook art. 3).
Asaandrijvingen, resp. differentiëlen met sperwerking zijn alleen dan toegestaan, als zij in het kader van een in de EU geleverde serie uitvoering af fabriek (importeur) geleverd worden of zijn (zie ook art. 10). Als niet seriematig gelden onderdelen en uitvoeringen, die alleen via de sportafdeling van fabrikanten, tuning bedrijven etc. geleverd worden of zijn.
- 3** **Technisch Paspoort**
In het technisch paspoort worden door middel van foto's en maatvoering de specifieke kenmerken, alle carrosserie modificaties als ook een algemene omschrijving van de auto vastgelegd
Bij twijfel ligt de bewijsvoering te allen tijde bij de **inschrijver**/rijder.
- 4** **AANTAL ZITPLAATSEN**
Groep-P auto's moeten tenminste twee zitplaatsen hebben.

5 Fabrikanten, geïmporteerde en omgebouwde auto's

Fabrikanten: Voor de groep P worden alleen fabrikanten als zodanig erkend, die in de DMSB groep G-lijst zijn vermeld.

Een model variant mag niet op een andere model variant (bijv. van een Astra F Gsi 2.0 op een Astra F Gsi 2.0 16V) worden overgezet. Een verandering van het type gegevens op de DMSB groep G-lijst is niet mogelijk c.q. niet toegestaan.

Eigenbouw auto's:

Auto's, die uit nieuwe en/of gebruikte onderdelen opgebouwd of omgebouwd zijn (kale carrosserie), dus niet fabrieksmatig, worden niet toegelaten.

6 Groepsindeling / gewicht

De diverse automodellen worden in overeenstemming met hun gewicht/vermogen verhouding in de betreffende groep PN1-PN4 ingedeeld. Het ledig gewicht van het kenteken is bepalend, voor het motorvermogen de gegevens zoals vermeld in de DMSB groep G-lijst. (art. 3).

Gewichtvermogen (GV) = ledig gewicht (in kg)* / vermogen (in kW)

PN-groep	Gewichtvermogen (GV)	
PN4		kleiner dan 8
PN3	vanaf 8	tot 11
PN2	vanaf 11	Tot 13
PN1	vanaf 13 en meer	

Het gewichtvermogen van een auto geldt alleen indien wordt voldaan aan:

- Aan minimumgewicht volgens art. 6.1 moet worden voldaan (dus mag niet lager zijn) en
- Het in de DMSB groep G-lijst opgegeven motorvermogen (+5% tolerantie) mag niet worden overschreden.

Een vrije keus van de indeling is niet mogelijk.

Het BSR behoudt zich het recht voor, in geval van technische boven- of onderwaardering voor een auto een vernieuwde of nieuwe indeling te bepalen.

Vermogen: Het motorvermogen zoals aangegeven in het kenteken mag niet worden gewijzigd.

Gewichtstoename: Een gewichtstoename, die door de inbouw van veiligheidsvoorzieningen c.q. reglementair toegestane extra apparatuur (zoals kooi, brandblusser, meetapparatuur, bodembescherming) ontstaat, is tot maximaal 100 kg toegestaan op het ledig gewicht zoals vermeld in de DMSB groep G-lijst.

Plaatsen van enige vorm van ballast gewicht is niet toegestaan.

Gewichtsvermindering: Een gewichtsvermindering, die ontstaat door de omwisseling van seriematige stoelen door sportstoelen, verwijderen van de achterste gordels, stoelen of andere reglementair toegestane wijzigingen, is toegestaan. Echter is deze gewichtsvermindering, van toepassing op het ledig gewicht van de DMSB groep G-lijst, tot maximaal 20 kg begrensd. Daarvan afwijkende minimumgewichten worden niet geaccepteerd.

Het BSR behoudt zich het recht voor de gewichtsopgaves etc. door de technische commissie te laten onderzoeken.

Let op: De in de DMSB groep G GV-lijst vermelde P-groep is slechts een benaderingsgetal. Er is altijd de mogelijkheid door een gewijzigde auto gewicht, volgens de regels in een andere P-groep aan een rally deel te nemen.

Deelnemer moet toestaan dat er door de TC tijdens de rally steekproefsgewijs in de OBD-aansluiting van de auto een ODB-zender wordt geplaatst ter controle van de conformiteit van de auto.

6.1 Gewicht van de auto

Het minimumgewicht van de auto moet voldoen aan zowel conform het kentekenbewijs als ook de voor de P-groep genoemde minimumgewicht. Het vaststellen van het gewicht zal worden gedaan conform art. 23.2.

- Toegestaan maximumgewicht van de auto:
Het gewicht van de auto mag maximaal +100 kg afwijken van het in de DMSB groep G-lijst genoemde ledig gewicht.
- Toegestaan minimumgewicht:
Het gewicht van de auto mag maximaal -20 kg afwijken van het in de DMSB groep G-lijst genoemde ledig gewicht.

7 Gewijzigde Indeling

7.1 Hogere Indeling:

In het geval één van onderstaande 2 modificaties aan de auto zijn doorgevoerd, wordt de indeling in de GV-lijst met 1 trede verhoogd. Andere dan onderstaand genoemde aanpassingen (wielen en spatborden) zijn niet toegestaan.

7.1.1 Wielen: (wielnaaf + velg)

Bij toepassing van niet standaard velgmaten, groter dan 7J, die niet in de DMSB groep G-lijst staan vermeld, wordt de indeling in de GV-lijst met 1 trede verhoogd. Bovendien moeten de bepalingen van artikel 13.1 opgevolgd worden. Anders geredeneerd betekent dit dat bij toepassing van een wiel met breedtemaat meer dan 7J alleen dan geen 1 trede hoger wordt ingeschaald indien de betreffende DMSB groep G-lijst deze maat vermeld.

7.1.2 Spatbord verbreding:

Toepassing van spatbord verbreders (definitie in artikel 25) heeft tot gevolg indeling 1 trede hoger in de GV-lijst. Bovendien moeten de spatbord verbredingen voldoen aan de bepalingen van artikel 14.

7.1.3 Voor de combinatie van de in artikel 7.1.1 en 7.1.2 beschreven technische aanpassingen wordt enkel de inschaling met 1 trede in de GV-lijst doorgevoerd, dus niet meer trede verhogingen. Auto's die volgens het P-reglement in de GV-groep 7 worden ingedeeld blijven in deze klasse, ook wanneer de wijzigingen conform Art 7.1 en 7.2 uitgevoerd zijn.

*Voor de juiste opgave van de GV-groep bij de inschrijving is alleen de **Inschrijver** verantwoordelijk. De GV-waarde wordt op het technisch paspoort vermeld, wijzigingen naderhand betekent herkeuring voor aanpassing paspoort.*

8 Motor

Cilinderboringen en zuigers mogen alleen aangepast worden binnen toleranties van de fabrikantsopgaves (volgens werkplaatshandboek of onderdelenlijst). Overmaatse zuigers volgens het werkplaatshandboek zijn toegestaan. De hier beschreven aanpassingen behoeven niet in het paspoort te worden vermeld.

De cilinderkop pakking is vrij, maar de compressieverhouding mag niet worden beïnvloed.

Als niet in dit reglement specifiek vermeld, moeten alle onderdelen van de motor, incl. de hulp onderdelen, bijv. luchtfilter incl. filterhuis, verlichting, brandstofpomp, aircopomp, ABS delen, kleppendecksel, carterpan, water- en oliekoeler standaard zijn.

8.1 Motor – Ontsteking

Fabricaat en type van de bougies en bedrading is vrij. De ombouw van conventionele mechanische contact gestuurde ontsteking naar een elektronische ontsteking is toegestaan.

Een auto met een elektronische ontsteking (bv: Motronic) moet het seriematige systeem ongewijzigd gehandhaafd blijven.

8.2 Motor – Koelsysteem

De thermostaat en de aan/uit schakeling van de ventilator is vrij. Ook de afsluitende deksel van het koelsysteem is vrij.

De koelsystematiek op zich moet gehandhaafd blijven, dat betekent bijvoorbeeld dat een riem aangedreven ventilator niet door een elektrische mag worden vervangen.

8.3 Motor – Restrictor

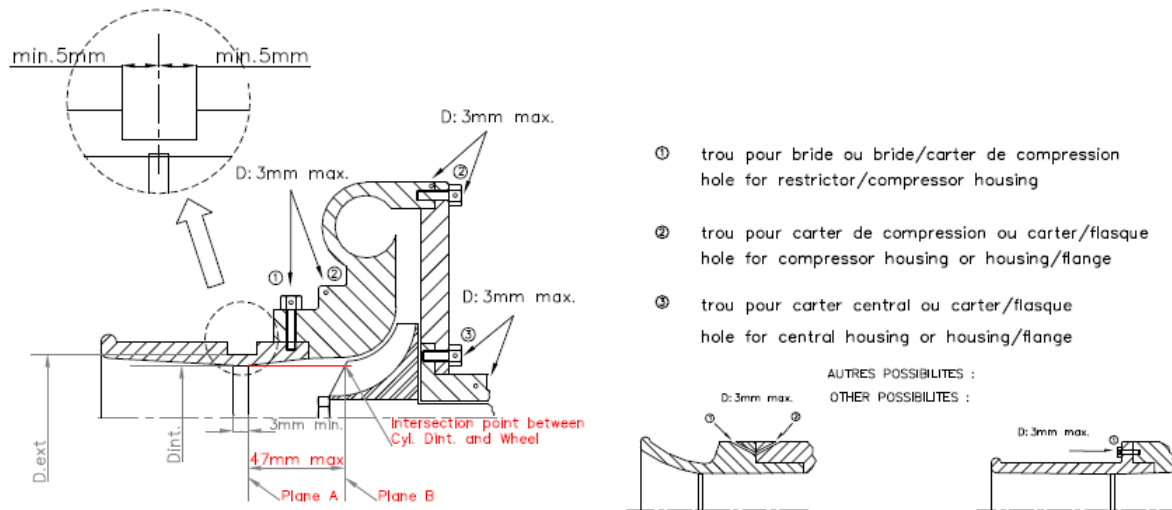
Motoren met drukvulling:

Het compressiesysteem moet seriematig zijn.

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

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

- zie tekening 254-4,
- De maximum interne diameter van de restrictor is 33 mm,
- Deze diameter moet gehandhaafd blijven over een afstand van tenminste 3 mm,
- Deze lengte wordt gemeten stroomopwaarts vanaf vlak A,
- Vlak A staat haaks op de hartlijn van de rotatie-as, op een afstand van maximaal 47 mm stroomopwaarts gemeten langs de neutrale as van het inlaatkanaal van vlak B,
- Vlak B loopt door de meest stroomopwaarts gelegen punten van de schoepen en een cilinder van 33 mm diameter



254-4

Aan deze diameter moet ongeacht de temperatuur omstandigheden worden voldaan.

De buitendiameter van de restrictor moet op het meest smalle punt kleiner zijn dan 39 mm, en deze diameter moet over een afstand van 5 mm naar beide zijden worden aangehouden.

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

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

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

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

Voor voertuigen met een Dieselmotor, dient de restrictor een maximum binnendiameter van 37 mm en een buitendiameter van 43 mm, te bezitten volgens de hierboven genoemde voorwaarden (deze diameter kan worden gewijzigd zonder vooraankondiging).

Als een motor met twee parallel werkende compressoren is uitgerust, moet elke compressor worden gelimiteerd door een restrictor tot een maximum interne diameter van 24 mm en een maximum externe diameter van 30 mm, overeenkomstig de condities zoals hierboven weergegeven.

9 Uitlaatsysteem

Veranderingen aan standaard systemen zijn niet toegestaan. Tevens zijn ook variabele besturingen van de uitlaatgassen (bijv. middels kleppen) niet toegestaan, tenzij het een systeem uit de standaard type/serie is.

Uitlaatsystemen, waar bij de standaard uitlaatdemper door een competitie uitvoering vervangen wordt, zijn niet toegestaan.

Het gebruik van standaard uitlaatbeschermers (eindstukken) zijn toegestaan, als ze zonder wijzigingen van het uitlaatsysteem aangebracht zijn middels schroefverbindingen/klembeugels.

Roetfilters voor dieselmotoren.

Roetfilters zoals seriematig toegepast moeten altijd worden toegepast en werkend zijn.

10 Overbrenging

Alleen versnellingsbakken en aandrijfassen, resp. differentiëlen met sperwerking zijn toegelaten als deze voor de betreffende autovariant standaard in de EU seriematig door de fabrikant geleverd worden.

Versnellingsbakken, aandrijfassen, en sperdifferentiëlen moeten volgens de standaard zijn.

De combinatie van versnellingsbak, aandrijf-as overbrengingsverhouding moet standaard vanaf de fabriek geleverd worden.

Met nadruk wordt gewezen op de maximumsnelheid van 190 km/u volgens SRR-artikel 12.4.3

11 Remmen

Een gelijktijdig op voor- en achterwielen werkend gescheiden dubbelwerkend remsysteem, bediend door hetzelfde pedaal is verplicht (zie Appendix J-artikel 253-4).

Een handremsysteem is verplicht en mag niet worden verwijderd of onklaar gemaakt worden.

Remblokken en remschijven zijn vrij, op voorwaarde dat de schijven minimaal de afmetingen van het basismodel hebben.

Voorste remklauwen moeten minimaal een 4-pot systeem zijn.

12 Wielophanging

In principe moeten het seriematig type gegevens (bijv. sporing, camber etc. worden gehandhaafd.

Echter zijn aanpassingen, die optreden door wagenhoogte aanpassingen door toepassing van een ander onderstel of door toepassing van andere wielen (volgens art 13.1) toegestaan. Bovendien mogen door de fabrikant opgegeven stel mogelijkheden volledig benut worden. De standaard stuuruitslag mag niet worden aangepast.

12.1 Wielophanging – Versterkingen

De bevestigingspunten van de wielophanging, inclusief die van de schokdemper en veren aan het chassis mogen plaatselijk alleen door lasverbindingen worden versterkt. Deze versteviging mag niet meer dan 5 cm buiten de originele lasnaad komen. De veerpoot schotels mogen met een vervangingsonderdeel worden versterkt.

Dwarsverstevigingen tussen as-bevestigingspunten rechts en links mogen aan de boven- en onder zijde gemonteerd worden, ze moeten echter wel demonteerbaar zijn en aan de bevestigingspunten van de wielophangingen geschroefd zijn, waarbij aan de bovenkant aan elke zijde 3 extra gaten mogen worden geboord.

12.2 Wielophanging – Schokbrekers en veren

In stappen of traploos in hoogte verstelbare chassis is toegestaan.

Een niet standaard afstelmogelijkheid van het chassis vanuit de bestuurdersruimte is niet toegestaan.

Indien een afstelmogelijkheid vanuit de bestuurdersruimte standaard is, mag deze afstelmogelijkheid van het chassis zonder wijziging als zodanig toegepast worden.

Het chassis mag ook met in serie geplaatste extra veren (hulpveren) worden uitgevoerd.

Schokbrekers zijn met inachtnaam van onderstaande bepalingen vrij, maar moeten echter kwa aantal, type, werkingsprincipe en bevestigingspunten gelijk blijven.

De schokbrekerbuis moet met één doorgaande middenas uitgevoerd zijn, die gelijk of parallel aan de middenas van de zuigerstang van de demper loopt. Dat betekent dat asymmetrische of intern versprongen schokdemperbuizen niet zijn toegestaan.

Gasdrukschokbrekers zijn kwa werking gelijkgesteld met hydraulische schokdempers.

De veren zijn vrij, maar moeten kwa inbouwpositie en type (bladveer, spiraalveer) gelijk blijven.

De toepassing van veren, die niet in de standaard maatvoering passen (bijv. sportveren met een kleinere buiten diameter) zijn zonder GV-lijst wijziging toegestaan.

De veerschotels zijn vrij, maar aan de carrosserie mag niets worden gewijzigd.

Bovendien moeten alle delen van de wielophanging, die niet volgens dit reglement vrij zijn, standaard zijn.

Niet standaard veren en veerschotels moeten wel in het paspoort zijn vermeld.

12.3 Veerpootbevestiging

De bovenste veerpootbevestiging is vrij. Er moet worden zeker gesteld dat de positie van de schokbreker-middellijn dezelfde is en op dezelfde plaats wordt gemonteerd. De wisseling van de veerpootbevestiging alleen mag dus geen verandering van de veerpoot hoek veroorzaken. De wijziging van de veerpootbevestiging moet worden opgenomen in het technisch paspoort.

Aanpassingen van de carrosserie voor de wijziging van veerpootbevestiging of schokbrekers zijn niet toegestaan.

Het originele gatenpatroon in de carrosserie voor de bevestiging mag niet worden gewijzigd. De in het reglement genoemde extra gaten mogen dus niet voor de veerpootbevestiging worden gebruikt.

12.4 Hoogteregeling

Als een standaard auto naar keuze is uitgevoerd met of zonder hoogteregeling, mag deze auto met en zonder hoogteregeling worden gereden.

Wordt een auto standaard alleen met een hoogteregeling geleverd, dan moet dit systeem zonder wijziging in de auto blijven, ook geldt voor o.a. de schokbrekers. De werking mag niet buiten bedrijf worden gezet.

13 Wielen en banden**13.1 Wielen (wielschotel en velg)**

Met uitzondering van de wielbreedte zijn de wielen in alle maatvoeringen vrij, dus ook velgdiameter, ET-waarde, vorm van de velg, materiaal en gewicht en heeft geen effect op de GV-indeling. Genoemde vrijheden gelden ook voor wielen met niet standaard velgbreedte tot maximaal 7J. De wielbreedte tot max. 7J is zonder effect op de GV-indeling vrij.

Wielen met een breedte meer dan 7J, die niet in de DMSB groep G-lijst zijn opgenomen, betekent automatisch een indeling in de eerstvolgende GV-indeling (art. 7).

De wielen moeten zijn vermeld in het technisch paspoort.

Afstandsringen: Spoorverbreeders zijn niet toegestaan. Dit geldt ook als deze bij de toepassing van een bepaalde wiel/band combinatie voorgeschreven worden.

13.2 Banden

13.2.1 zie SRR artikel 13 en Bijlage V

13.2.2 De breedte van de band is vrij. Band/velg combinatie moet vallen binnen de beperkingen van artikel 14.

13.3 Velg/Band combinatie

De bewijslast voor het toestaan van de velg/band combinatie ligt bij de deelnemer. Het BSR behoudt het recht het toestaan van de velg/band combinatie te checken.

13.4 Reserwiel

Het reserwiel mag naar het interieur worden verplaatst op voorwaarde dat het stevig wordt vastgezet, en niet op de voor de inzittenden bedoelde plaats wordt geïnstalleerd.

Voor het reserwiel gelden dezelfde bepalingen, zoals omschreven in artikel 13.2 en 13.3.

Als er in het basismodel een noodreserwiel aanwezig is, mag deze worden vervangen door een reserwiel of mag in de auto gemonteerd blijven, echter mag deze tijdens de rally niet gemonteerd worden.

14 Carrosserie

Schuif-/zonnedaken zijn niet toegestaan, ook indien deze standaard in een serie zouden zijn gemonteerd af fabriek. Voor-, achter- en zijspoilers mogen worden gemonteerd of vervangen worden. Niet standaard af fabriek gemonteerde spoilers mogen niet buiten de contouren van de auto, van voren gezien, komen. Ze moeten dus binnen de frontprojectie (incl. zijscherm verbreding, zonder buitenspiegel) blijven. Spoilers moeten wel in het technisch paspoort vermeld worden.

Sierlijsten mogen worden verwijderd, er mogen echter geen scherpe randen ontstaan.

Extra Motorkap en kofferbak vergrendelingen zijn aan te bevelen.

Niet geschroefde velgkappen en wielmoerkappen moeten worden verwijderd.

Zijschermen: De originele vorm en afmetingen van de zijschermen moeten gehandhaafd blijven. Vanaf het midden van het wiel moeten de zijschermen, loodrecht gemeten, het volledige loopvlak van de banden afdekken.

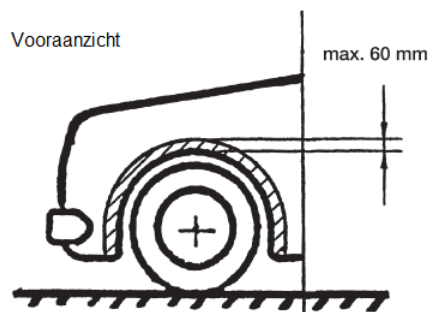
Zijscherm verbredingen leiden automatisch tot een aanpassing van de GV-indeling (art. 7).

Voor de zijscherm verbredingen geldt het volgende:

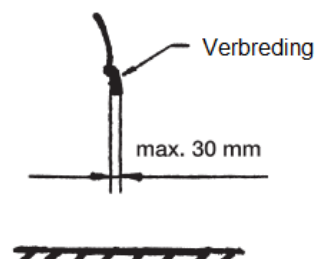
De wielkast uitsnijdingen van de zijschermen mogen bewerkt worden en/of door extra delen verbreed worden. De verbreding/uitsnijdingen mag alleen binnen de oorspronkelijke wielkast uitsnijdingen van 60 mm breedte geschieden (zie tekening). De verbreding mag maximaal 30 mm per wielkast zijn.

Het omvouwen van de wielkast eindkanten is toegestaan zonder dat dat een verhoging van de GV-indeling tot gevolg heeft. Eventuele kunststof wielkastranden mogen t.b.v. vrijhouden van de wielen verwijderd worden, zonder dat er scherpe kanten ontstaan.

Bij verbreding van de wielkasten mogen de binnen afdekking aangepast worden, maar niet verwijderd worden.



Zijaanzicht



Ramen moeten seriematig zijn en mogen niet aangepast worden.

Het gebruik van getint glas en/of veiligheidsfolie is toegestaan op zij- en achterruiten. In deze gevallen moet het mogelijk zijn voor een persoon op een afstand van 5 meter vanaf de auto om de rijder te kunnen zien alsook de inhoud van de auto.

Indien de zijruiten niet zijn gemaakt van gelaagd glas, is het gebruik van transparante en kleurloze folie welke het uiteenspatten van ruiten tegengaat verplicht op zijruiten. De dikte van deze folie mag niet groter zijn dan 100 micron.

Geen enkel deel van de auto mag de grond raken wanneer alle banden aan één zijde leeg zijn. Deze test moet worden uitgevoerd op een vlakke ondergrond onder wedstrijd condities

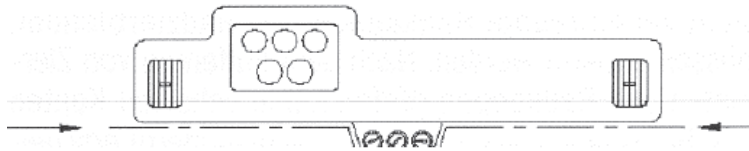
15 **Wagenhoogte**

De in de DMSB groep G-lijst vermelde wagenhoogte mag maximaal 50 mm afwijkend zijn, zowel hoger als lager (art. 23.4).

16 **Passagiersruimte**

De bekleding van de passagiersruimte en kofferruimte is vrij onder toepassing van onderstaande.

Dashboard: Het dashboard moet seriematig zijn. De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd. Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen.



Instrumenten: Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of verplaatst en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag niet worden verwijderd.

Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.

Controlelampen (bijv. richtingaanwijzer, grootlicht etc. mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.

Deur/Zijwand bekleding: Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt. In de deur aanwezige veiligheidsvoorzieningen moeten aanwezig blijven.

Bij een tweedeursauto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen. De deurpanelen mogen worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik. De minimumhoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang.

Vloerbedekking is vrij en mag daarom worden verwijderd.

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de hierboven omtrent dashboard en deuren mogen worden verwijderd.

De voorstoelen moeten vervangen worden door FIA gehomologeerde stoelen, volgens Appendix J Artikel 253.16. Stoelbevestiging moet ook volgens Appendix J Artikel 253.16 zijn uitgevoerd, waarbij de standaard aanwezige stoelbevestigingen verwijderd mogen worden.

De achterbank/stoelen moeten verwijderd worden.

17 Bodembescherming

Het aanbrengen van een bodem-beschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimumbodenvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal. Toch zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

18 Extra apparatuur, aanpassingen t.b.v. handicap, gereedschappen

Extra apparatuur is toegestaan als het geen invloed heeft op motorvermogen, stuurinrichting, aandrijfsysteem, remmen en wegligging. Het meenemen van brandbare vloeistoffen is niet toegestaan.

Verbandtrommel, gevarendriehoek ed. moeten worden meegenomen.

Op verzoek kan het BSR de inbouw van speciale aanpassingen en apparatuur voor een handicap toestaan.

Het standaard gereedschap mag verwijderd worden, maar het minimumgewicht moet worden gehaald. Bij meting van het gewicht moet standaard gereedschap in de auto aanwezig zijn.

Ballast gewicht in de vorm van loodplaten, water gevulde reservewiel ed. zijn niet toegestaan.

19 Brandstofsysteem

Alleen in de handel verkrijgbare brandstof (benzine en diesel), conform Appendix J-artikel 252.9 mag worden toegepast.

De brandstoftank moet de seriematige uitvoering zijn of mag worden vervangen door een FT3 tank, conform FIA-bepalingen, Appendix J Artikel 253.14 jaar 2016.

De vulopening en ontluuchtingsopeningen mogen nooit in de passagiersruimte of motorruimte zijn gemonteerd.

20 Elektrische systeem

Elektrisch systeem conform Appendix J-artikel 252-8.

Verlichtingsinstallatie moet seriematig blijven, aangevuld met de bepalingen conform Appendix J-artikel 255-5.8.5 en SRR Bijlage XII-artikel 3.7 en 3.8.

De elektrische installatie incl. bedrading en accu is vrij.

De accu qua uitvoering en plaatsing moet voldoen aan de bepalingen van Appendix J-artikel 255-5.8.3.

Extra schijnwerpers zijn toegestaan, conform Appendix J-artikel 254 6.8 en SRR Bijlage XII-artikel 3.7 en 3.8.

21 Veiligheidsuitrusting

Appendix J Artikel 253 groep N is van toepassing

21.1 Sleepoog

Zie Appendix J Artikel 253.10.

21.2 Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels moeten worden vervangen door FIA gehomologeerde gordels, conform Appendix J Artikel 253.6. Ook de bevestiging van de gordels moet conform Appendix J Artikel 253 worden uitgevoerd.

Er moeten twee gordel-snijmessen worden gemonteerd, die altijd vanuit de stoel door de bestuurders in de gordels bereikbaar zijn.

21.3 Rolkooi

Zie Bijlage XII-art. 3.10

21.4 Achteruitzicht/Spiegels

Zie Appendix J Artikel 253.9

21.5 Ramen

Zie Appendix J Artikel 253.11

- 21.6** Hoofdstroomschakelaar
Zie Appendix J Artikel 253.13
- 21.7** Brandblusser – Blussystemen
Zie Appendix J Artikel 253.7
- 21.8** Leidingen en pompen
Zie Appendix J Artikel 253.3
- 21.9** Rem- en stuurbeveiligingssysteem
Zie Appendix J Artikel 253.4
- 21.10** Extra vergrendelingen
Zie Appendix J Artikel 253.5
- 21.11** Bescherming tegen brand
Zie Appendix J Artikel 253.15

22 Technische Keuring

22.1 Keuring van het motorvermogen

De keuring van het motorvermogen moet zonder verder aanpassingen bij een ingebouwde motor op een vermogensbank worden gemeten. De meting moet worden uitgevoerd conform EU richtlijn 80/1269.

De omgeving omstandigheden (luchtdruk, luchttemperatuur) moeten worden genoteerd en in de berekening worden meegenomen, waarbij de luchttemperatuur conform EU richtlijn 80/1269 15 cm voor de luchtinlaat van de aanzuiging bepaald moet worden.

Motorvermogen P_n = gemeten vermogen P_g x Correctiefactor C .

De correctie is noodzakelijk om de gemeten vermogen te kunnen vergelijken met de technische gegevens van de auto, die bij een temperatuur van 25 °C en een luchtdruk van 99 kPa zijn bepaald.

In de formules zijn onderstaande waardes toe te passen:

P_i : omgeving luchtdruk in kPa; 10 mbar = 1 kPa; bijv.: 946 mbar = 94.6 kPa

t : luchttemperatuur van de aanzuiglucht bij de luchtinlaat van de motor (niet de omgevingslucht temperatuur); bijv. 44 °C

T : luchttemperatuur van de aanzuiglucht in Kelvin [K]; $T = 273 + t$; bijv.: $T = 273 + 44 = 317$ [K]

22.1.1 Motoren met ontstekingsstelsel (bijv. benzinemotoren)

motorvermogen P_n = correctiefactor C_F x gemeten vermogen P

$$\text{Correctiefactor } C_F = \left(\frac{99}{P_i} \right)^{1.2} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6}$$

22.1.2 Compressie motoren (dieselmotoren)

motorvermogen P_n = correctiefactor C_{DS} x gemeten vermogen P

$$\text{Correctiefactor } C_{DS} = \left(\frac{99}{P_i} \right)^{1.0} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.7}$$

22.1.3 Compressie motoren (dieselmotoren), met Turbo

motorvermogen P_n = correctiefactor C_{DS} x gemeten vermogen P

$$\text{Correctiefactor } C_{DS} = \left(\frac{99}{P_i} \right)^{0.7} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{1.5}$$

22.1.4 Toleranties: De door de fabrikant van de vermogensbank opgegeven toleranties meettoleranties moeten worden meegenomen. Deze toleranties zijn inclusief de toleranties van de gebruikte meetapparatuur (thermometers voor aanzuiglucht, drukmeters). Het meet resultaat moet op 1 decimaal worden afgerond (bijv. 66.15 kW naar 66.1 kW). Toegestaan zijn de onderstaande vermogensbanken:
 Bosch LPS002, FLA 202, FLA 203, FLA 206
 Maha LPS 2000 of SUN RAM 2000, MPS 3000, Einachs MSR 500/1, Allrad MSR/2, Allrad MS/3, MSR 800, Maha MSR 830, MSR 850, MSR 1000, MSR 1050.
 Cartec LPS 2020, LPS 2020 \$WD, LPS 2510, LPS 2510 4WD, LPS 2810, LPS 2810 4WD.
 Superflow SF 880.

22.1.5 Het vermogen van de geteste motor mag niet meer dan $\pm 5\%$ afwijken van de in de databank bekende gegevens. Voor de omrekening van pk naar kW geldt: 1 pk = 0.735 kW ofwel 1 kW = 1.36 pk.

22.1.6 Voorbeeld: Vermogensmeting op een Bosch LPS002.
 De meting geeft een vermogen op de wielen aan van 60.36 kW, de temperatuur van de aanzuiglucht is 44 °C en de luchtdruk is 946 mbar. Tolerantie van de vermogensbank is $\pm 5\%$.
 Pl = 946 mbar en dat is 94.6 kPa
 t = 44 °C en dat is T(K) = 44 + 273 = 317

Voor een benzinemotor (art 23.1.1) geldt:
 Motorvermogen conform gegevens uit databank: 60 kW, tolerantie $\pm 5\%$.

$$C_F = \left(\frac{99}{P_l} \right)^{1.2} \times \left(\frac{T}{298} \right)^{0.6}$$

Berekening van de Correctiefactor

$$C_F = \left(\frac{99}{94.6} \right)^{1.2} \times \left(\frac{317}{298} \right)^{0.6}$$

$$C_F = \left(1.0465 \right)^{1.2} \times \left(1.06376 \right)^{0.6}$$

$$C_F = 1.0959$$

Berekening van het motor vermogen:
 $P_{norm} = K_F \times P_{gemeten}$
 $P_{norm} = 1.0959 \times 60.36 \text{ kW}$
 $P_{norm} = 66.15 \text{ kW}$

Afgerond: $P_{norm} = 66.1 \text{ kW}$
 Af trek tolerantie vermogensbank (5%) $P_{norm} = 66.1 - 5\% = 66.1 - 3.31 = 62.79 \text{ kW}$
 Vermogen conform databank: $P = 60 \text{ kW}$
 Maximale afwijking 5% $P = 60 + 5\% = 60 + 3 = 63 \text{ kW}$
 Conclusie: auto kan worden toegelaten, gemeten vermogen lager dan toegestane vermogen.

22.1.7 De vermogenskromme van motoren kan zo beïnvloed worden, dat de bij het in de databank opgegeven toerental het bijbehorende vermogen niet wordt overschreden, maar met hogere toerentallen het vermogen toeneemt. Een dergelijke motor voldoet echter niet meer aan het reglement van groep P. Zo'n ontoelaatbare vermogenstoename wordt door een hoger toerental zichtbaar. Toerentallen tot 5% boven het nominale toerental zijn bij seriematige auto's ondenkbaar, dat betekent een nominaal toerental van 5800 p.m. kan tot 6100 p.m. verhoogd worden.

22.1.8 Ondersteunt de eigenaar van de vermogensbank wegens technische problemen de meting niet, moet een andere mogelijkheid de motor te testen op conformiteit t.o.v. het reglement worden gearrangeerd.

22.2 Meting van het gewicht van de auto
 Het gewicht moet op een daarvoor geschikte weegschaal vastgesteld worden, waarbij vanzelfsprekend de tolerantie van de weegschaal meegerekend moet worden. Het gemeten getal moet op hele getallen worden afgerond. Gewogen wordt de auto zoals die tijdens de wedstrijd wordt gebruikt, echter:
 - zonder inzittenden
 - met op normaal niveau gevulde vloeistoffen
 - met 1 reservewiel

22.3 *Meting van de cilinderinhoud (EU-methode):*

$$\text{Totale cilinderinhoud} = \frac{D^2 \times \pi \times H \times Z}{4}$$

Waarbij D = boring ; H = slag ; Z = aantal cilinders ; $\pi = 3.1416$

De waardes van boring B en slag H worden op millimeters afgerond (naar boven en onder).

De cilinderinhoud wordt op gehele getallen afgerond.

Ook bij andere volume berekeningen geldt $\pi = 3.1416$

22.4 *Meting van de wagenhoogte en bodemvrijheid:*

De wagenhoogte wordt op het hoogste punt van de carrosserie c.q. achterspoiler gemeten. Het groep P-reglement staat een tolerantie van ± 50 mm toe t.o.v. van de gegevens in databank. De meting moet op dat punt van de databank gemeten worden. Is de opgave in de databank het hoogste punt van het dak dan hoeft een later toegevoegde achterspoiler niet meegeteld worden.

De wagenhoogte (Art 15) moet zonder wijzigingen aan het voertuig gemeten worden, dat betekent met de wielen en banden waarmee de rally gereden wordt. Wordt bij de meting van de wagenhoogte van de databank afwijkingen geconstateerd (hoger of lager), dan moet de meting met seriematige wielen/banden herhaald worden en moet de wagenhoogte conform zijn. De luchtdruk in de banden bij seriematige uitvoering moet 2.5 bar \pm 0.2 bar zijn.

Voorbeeld 1:

- Hoogte conform databank: 1370 mm, hetgeen een toegestane hoogte betekent volgens art. 15 van 1420 mm.

Bodemvrijheid:

Buiten de velg en/of band mag geen enkel deel van de auto de bodem aanraken, wanneer de banden aan één zijde zonder lucht zijn. Als controle worden de ventielen van de banden aan één zijde verwijderd.

Deze test moet op een vlakke ondergrond worden gedaan. De deelnemer mag vooraf de banden van de velgen te demonteren.

Art. 23 - Beperking van de protestregels

Protesten zijn niet toegestaan tegen:

- De conversiegetallen van de katalysator
- De versterking van de wielophanging (art 12.1) door lassen en monteren van reparatiestukken
- De in Art. 14 (carrosserie) genoemde delen, behalve de spoiler
- De onder Art 13.2 (banden) beschreven minimumprofiel diepte en/of E- kenteken
- de brandstof

BIJLAGE XV GROEP G - ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN (VERNIEUWDE OPZET)**0 ALGEMENE BEPALINGEN**

0.0 *Groep G is in 2018 opgezet en zal minimaal voor 10 jaar geldig zijn, behoudens wettelijke en andere BSR overstijgende voorschriften en bepalingen.*

0.1 *In Groep G worden uitsluitend auto's toegelaten, welke zijn voorzien van een type goedkeur afgegeven in één van de landen van de Europese Gemeenschap.*

De auto's moeten voldoen aan de Wegenverkeerswet en zijn voorzien van een kenteken uit één van de EU-landen.

0.2 *Basisvoorwaarde voor nieuw opgebouwde auto's voor toelating in Groep G zijn onderstaande bepalingen:*

- *Seriematige uitvoering, zoals geleverd in Europa,*
- *In de van toepassing zijnde uitvoering niet opgenomen in de FIA-homologatie-lijsten (zowel groep A, N als R),*
- *4WD alleen als seriematig model 4WD is,*
- *Maximum vermogen 221 kW (300 pk),*
- *Motoren: maximaal 3500 cc atmosferisch en 2000 cc turbo.*
- *Brandstof: handels- benzine en -diesel (geen elektrisch/hybride/gasvormig) – volgens Appendix J artikel 252.9.*

0.3 *Niet toegelaten auto's*

- a) Auto's op moment van aanvraag met een datum 1e toelating ouder dan 15 jaar,*
- b) Auto's met een hoogte hoger dan 1600 mm,*
- c) Uitvoering als MPV, SUV, cross-over, cabrio, stationwagen.*

0.4 *Aanmelding*

Voordat met de bouw kan worden begonnen, moet een 1e aanvraag aan het BSR worden gestuurd. Deze 1e aanvraag moet een opgave van fabricaat, type, uitvoering van de auto zijn en bijgevoegd de EG-Certificaat van Overeenstemming" (CoC).

Na bestudering zal het BSR een akkoord bevinding geven als wordt voldaan aan de bepalingen van groep G. Er zal dan een aanvraagformulier Technisch Paspoort Groep G worden meegestuurd. Die tijdens de bouw ingevuld moet worden met maatvoeringen en foto's.

0.5 *Technisch Paspoort*

Elke auto in groep G die wil deelnemen aan een rally in Nederland moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een Technisch Paspoort.

Het BSR zal op de website vroegtijdig aangeven waar en wanneer de voorkeuringen worden gehouden (voorafgaand aan en tijdens het seizoen).

0.6 *De kosten van de voorkeuring per auto zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt.*

0.7 *Wanneer men technische wijzigingen wil aanbrengen aan onderdelen van de auto welke zijn gedocumenteerd in het groep-G paspoort, moet de auto voor herkeuring worden aangeboden, tenzij deze wijzigingen niet prestatie verhogend zijn; deze niet prestatie verhogende wijzigingen moeten schriftelijk aangemeld worden via rally@knaf.nl. Wanneer de wijzigingen akkoord worden bevonden zal het paspoort overeenkomstig worden aangepast. De wijzigingen kunnen pas in competitie worden gebruikt nadat deze herkeuring heeft plaatsgevonden en akkoord zijn bevonden. Wanneer het BSR, de Technische Commissie de mening zijn toegedaan dat de wijzigingen tijdens een afzonderlijke Groep G keuring bekeken moeten worden, dan zal de wageneigenaar daaraan gehoor moeten geven.*

Kosten voor deze herkeuring zullen op de KNAF-website worden bekend gemaakt. Aanmelden voor herkeuringen bij het BSR (rally@knaf.nl) met medezending van het aanvraagformulier technisch paspoort Groep G (zie website KNAF/Rally/Reglementen).

Voor de aanvraag van een voorkeuring en een technisch paspoort moet de auto tijdens de keuring een Europees kenteken hebben en moeten de gegevens en foto's van de auto door de aanvrager zijn verwerkt in het aanvraagformulier Technisch Paspoort Groep G.

0.8 *De keuring zal geschieden door een door het BSR aangewezen team van ter zake deskundigen.*

0.9 *Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een rally getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of diskwalificatie.*

Indien de auto tijdens een rally niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.

- 0.10** *Indien blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen terzake kundigen, wordt de auto voor een aantal rally's niet toegelaten tot de start. Bij herhaling zullen disciplinaire maatregelen worden genomen waarbij intrekking van de licentie tot de mogelijkheden behoort.*
- 0.11** *Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het bewijzen van conformiteit van de auto.*
- 0.12** *Buitenlandse deelnemers worden op incidentele basis in Nederlandse rally's in groep G toegelaten, waarbij de veiligheidseisen conform het KNAF RB moeten zijn. Bij meer dan 2 deelnames in één seizoen moeten buitenlandse deelnemers ook een Technisch Paspoort aanvragen en gekeurd worden.*

TECHNISCHE BEPALINGEN

1 DEFINITIE

Auto's conform artikel 0 van deze bijlage mogen worden aangepast conform de bepalingen van dit reglement. Onderdeel van dit reglement zijn tevens de volgende artikelen van de Appendix J van het jaar van uitgifte van het Technisch Paspoort:

Art. 251 Indeling en definities

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

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

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

2 TECHNISCH PASPOORT

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

3 AANTAL ZITPLAATSEN

Groep-G auto's moeten tenminste twee zitplaatsen hebben.

4 GEWICHTEN

- 4.1** Voor de auto's gelden de volgende gewichten in relatie tot hun cilinderinhoud (zie artikel 4.2 voor uitzondering):
- | | |
|--|---------|
| tot 1000 cm ³ : | 720 kg |
| boven 1000 en ten hoogste 1150 cm ³ : | 790 kg |
| boven 1150 en ten hoogste 1400 cm ³ : | 840 kg |
| boven 1400 en ten hoogste 1600 cm ³ : | 920 kg |
| boven 1600 en ten hoogste 2000 cm ³ : | 1000 kg |
| boven 2000 en ten hoogste 2500 cm ³ : | 1080 kg |
| boven 2500 en ten hoogste 3000 cm ³ : | 1150 kg |
| boven 3000 en ten hoogste 3500 cm ³ : | 1230 kg |
- 4.2** Voor vierwielangedreven auto's in rally's, met ofwel normaal ademende motoren met een cilinderinhoud tussen de 1600 en 3000 cm³, of met een motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een equivalente cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 3000 cm³, geldt een minimumgewicht van 1230 kg.
- 4.3** Dit is het echte minimumgewicht van de auto, met noch rijder noch navigator of hun extra benodigdheden, en maximaal één reservewiel.
- Wanneer twee reservewielen aanwezig zijn in de auto, moet het tweede wiel voor de weging worden verwijderd. Op geen enkel moment tijdens de rally mag de auto minder wegen dan het minimum zoals in dit artikel vastgelegd. Het gebruik van ballast is toegestaan op de voorwaarden van de regels van Appendix J artikel 252-2.2, Algemene regels.
- 4.4** Het minimumgewicht van de auto (onder de condities van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) moet voldoen aan: het minimumgewicht van artikel 4.1 plus 160 kg. Voor vierwielangedreven auto's met ofwel atmosferische motoren met een cilinderinhoud tussen 1600 en 3000 cm³, of motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een equivalente cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 3000 cm³, moet het minimumgewicht van de auto (onder de voorwaarden van artikel 4.3) met de equipe (rijder, navigator en de volledige uitrusting van de rijder en de navigator) 1380 kg zijn. Daarnaast moet het gewicht zoals gedefinieerd in de artikelen 4.1, 4.2 en 4.3 eveneens worden gerespecteerd.

5. TOEGELATEN WIJZIGINGEN EN TOEVOEGINGEN

5.0 ALGEMENE VOORWAARDEN

Buiten die delen waarvoor dit in artikel vrijheid tot modificatie is gegeven, mogen de originele mechanische delen, die nodig zijn voor de aandrijving, alsmede alle accessoires die voor het normaal werken van deze delen nodig zijn, met uitzondering van alle onderdelen van de stuur- of remrichting of wielophanging, die alle normale bewerkingen hebben ondergaan, die door de fabrikant voor de serieproductie zijn vastgelegd, worden onderworpen aan verdere perfectie door afwerking en afkrabben, doch zij mogen niet worden vervangen.

Met andere woorden: vooropgesteld dat de oorsprong van het onderdeel uit de serieproductie te allen tijde kan worden vastgesteld, mag dit onderdeel worden verbeterd, uitgebalanceerd, lichter gemaakt of door bewerking in vorm gewijzigd.

In aanvulling op het bovenstaande, zijn chemische- en warmtebehandelingen toegestaan.

Bouten, moeren, schroeven:

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

Toevoegen van materiaal en onderdelen:

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

Materiaal dat verwijderd is, mag niet opnieuw worden gebruikt.

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

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

5.1 Motor

ALGEMEEN:

Het maximale motor vermogen mag 300 pk bedragen.

Er zullen steekproeven worden uitgevoerd d.m.v. vermogensmetingen en tevens zullen via het tracking systeem vermogens analyses worden gedaan.

Het werkelijk motorvermogen mag maximaal 20% verhoogd worden t.o.v. het vermogen zoals opgegeven door de fabrikant (kenteken) met een absoluut maximum van 300 pk. Hierbij geldt voor de hieronder vermelde klasse indeling het werkelijk vermogen (dus incl. eventuele verhogingen).

Klasse-indeling

NC2	GA8	van 250 tot 300 pk
NC3	GA7	van 180 tot 250 pk
NC4	GA6	van 120 tot 180 pk
NC5	GA5	tot 120 pk

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

5.1.1 Cilinderblok - cilinderkop:

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

Opboren tot een maximum van 0,6 mm in vergelijking met de oorspronkelijke boring is toegestaan, zonder dat dit ertoe leidt dat de cilinder inhoudsklasse wordt overschreden. Het is toegestaan, onder dezelfde voorwaarde als voor het opboren, de motor te verbussen en het materiaal van de bussen mag worden gewijzigd.

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

Vlakken van het cilinderblok en van de cilinderkop is toegestaan.

Bij rotatiemotoren zijn de maten van de inlaat en uitlaat kanalen in/naar het motorblok vrij, op voorwaarde dat de originele maten van de inlaatpoort en de uitgang van de uitlaat worden gerespecteerd.

5.1.2 Compressieverhouding:

De compressieverhouding mag worden aangepast.

Voor motoren met turbo/*drukvulling* mag deze de 11,5:1 niet overschrijden op enig moment.

5.1.3 Cilinderkoppakking:

Vrij.

5.1.4 Zuigers:

Vrij, evenals de zuigerveren, de zuigerpen en de wijze van zekering.

5.1.5 Drijfstangen, krukas:

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

5.1.6 Lagers:

Merk en materiaal zijn vrij, zij moeten echter wel het originele type en afmetingen behouden.

5.1.7 Vliegwiel:

Dit mag worden gewijzigd in overeenkomst met de voorgaande paragraaf 'ALGEMENE VOORWAARDEN' op voorwaarde dat het originele vliegwiel nog als zodanig herkend kan worden.

5.1.8 Brandstof- en luchtvoorziening:

Het inlaatspruitstuk moet conform het basismodel zijn, maar mag mechanisch bewerkt worden (bijv. door slijpen, draaien, vijlen, frezen, afdraaien en boren).

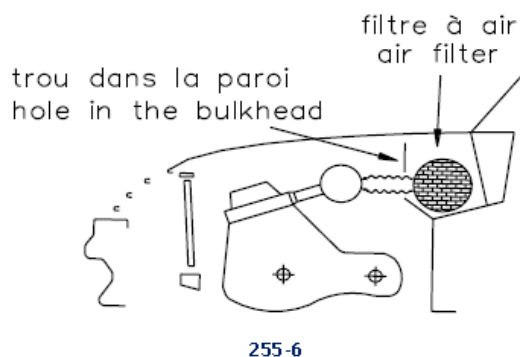
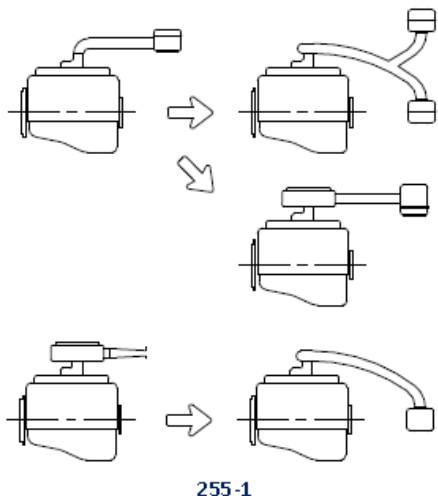
De gaskabel en de buitenkabel bevestiging zijn vrij.

Het luchtfilter en het luchtfilterhuis zijn vrij.

Bij atmosferische motoren is de rustruimte vrij, maar deze moet aanwezig blijven in de motorruimte.

Het luchtfilter mag, samen met de behuizing, worden verwijderd, binnen de motorruimte worden verplaatst, of vervangen door een ander (zie tekening no. 255-1).

Het is mogelijk een gedeelte uit het schutbord gesitueerd in de motorruimte te snijden voor het monteren van één of meer luchtfilters of voor het binnenlaten van lucht, echter zulke uitsnijdingen dienen strikt beperkt te blijven tot die gedeelten noodzakelijk voor het monteren van deze installatie (zie tekening no. 255-6).



Bovendien dient, indien de luchtinlaat welke de bestuurdersruimte ventileert zich in dezelfde zone bevindt, deze zone te worden geïsoleerd van de luchtfilter unit, ingeval van brand.

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

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

De luchtinlaat mag van een zeef worden voorzien.

Anti-luchtverontreiniging onderdelen mogen worden verwijderd op voorwaarde dat dit niet leidt tot een vergroting van de hoeveelheid toegelaten lucht.

Brandstofpomp(en) zijn vrij. Ze mogen niet binnen het inzittendencompartiment geplaatst zijn, tenzij dit de originele montageplaats is, maar moeten dan afdoende zijn afgeschermd.

Brandstoffilters met een maximum inhoud van 0,5 liter mogen aan het brandstoftoevoercircuit worden toegevoegd.

De verbinding van het gaspedaal is vrij.

De originele warmtewisselaars en intercoolers, of welke systemen dan ook die deze functies vervullen, moeten worden gehandhaafd en op de hun originele plaats blijven, wat inhoudt dat hun ophangingen en posities origineel dienen te blijven.

De pijpen tussen de drukvulling voorziening, de intercooler en het spruitstuk zijn vrij (op voorwaarde dat deze aanwezig blijven in de motorruimte), maar hun enige functie moet het overbrengen van lucht en het met elkaar verbinden van de verschillende delen blijven.

Bovendien mag het totale volume tussen de restrictor en de vlinderklep (of vlinderkleppen) bij een turboauto niet

groter zijn dan 20 liter.

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

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

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

De binnenmaten van de poorten zijn vrij in de rotatiekamers bij rotatiemotoren en bij 2-takt motoren.

De aandrijfpoelie van de "G" compressor is vrij.

5.1.8.1 Carburateur:

De carburateurs zijn vrij, echter het oorspronkelijke aantal carburateurs evenals hun werkingsprincipe moeten worden gehandhaafd, evenals de originele plaats. Bovendien moet de diameter en het aantal gaskleppen zoals *seriematig aanwezig*, behouden blijven.

5.1.8.2 Injectie:

Het originele inspuitstelsel en type moeten *seriematig* zijn en functioneel blijven, evenals de originele plaats.

De meetinrichting van de luchthoeveelheid mag gewijzigd worden, *echter niet het meetprincipe*.

De injectoren zijn vrij, behalve wat betreft hun aantal, hun positie, hun montage hartlijnen en hun werkingsprincipe.

De brandstofleidingen naar de injectoren zijn vrij.

De elektronische regelunit is vrij, voor zover dit niet het toevoegen van data inhoudt.

De brandstof drukregelaar is vrij.

5.1.8.3 Beperkingen:

Maximum aantal cilinders gelimiteerd tot 6.

Maximum cilinderinhoud voor:

a) Normaal ademende motoren:

- 3,5 liter maximaal, in uitvoering waarbij de motoren *seriematig af fabriek geleverd* zijn;

b) Motoren met drukvulling:

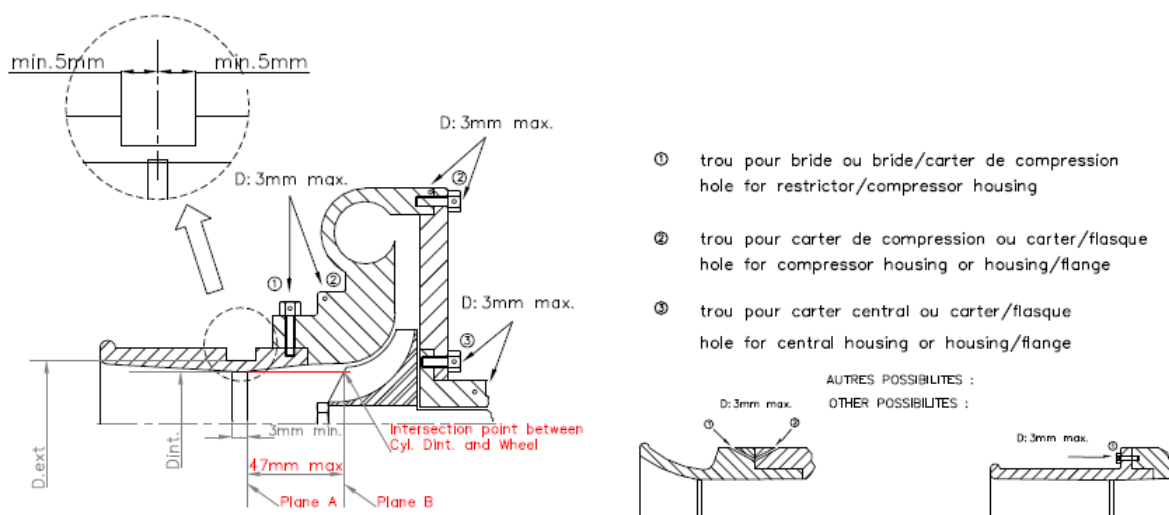
De nominale cilinderinhoud is gelimiteerd tot maximaal 2000 cm³.

Het compressiesysteem moet *seriematig* zijn.

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

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

- zie tekening 254-4,
- De maximum interne diameter van de restrictor is 33 mm,
- Deze diameter moet gehandhaafd blijven over een afstand van tenminste 3 mm,
- Deze lengte wordt gemeten stroomopwaarts vanaf vlak A,
- Vlak A staat haaks op de hartlijn van de rotatie-as, op een afstand van maximaal 47 mm stroomopwaarts gemeten langs de neutrale as van het inlaatkanaal van vlak B,
- Vlak B loopt door de meest stroomopwaarts gelegen punten van de schoepen en een cilinder van 33 mm diameter.



254-4

Aan deze diameter moet ongeacht de temperatuur omstandigheden worden voldaan.

De buitendiameter van de restrictor moet op het meest smalle punt kleiner zijn dan 39 mm, en deze diameter moet over een afstand van 5 mm naar beide zijden worden aangehouden.

De montage van de restrictor aan de turbolader moet op zo'n manier zijn uitgevoerd dat twee schroeven volledig

dienen te worden verwijderd van het huis van de compressor of van de restrictor, om de restrictor te kunnen losnemen van de compressor. Bevestigingen door middel van een naaldschroef zijn niet toegestaan.

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

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

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

Voor voertuigen met een Dieselmotor, dient de restrictor een maximum binnendiameter van 37 mm en een buitendiameter van 43 mm, te bezitten conform de hierboven genoemde voorwaarden (deze diameter kan worden gewijzigd zonder vooraankondiging).

Als een motor met twee parallel werkende compressoren is uitgerust, moet elke compressor worden gelimiteerd door een restrictor tot een maximum interne diameter van 24 mm en een maximum externe diameter van 30 mm, overeenkomstig de condities zoals hierboven weergegeven.

5.1.9 **Nokkenas(en):**

Vrij, behalve het aantal en het aantal lageringen. Het is toegestaan lager bussen toe te voegen aan de lagers, echter de breedte hiervan mag niet groter zijn dan die van de originele lagers.

Timing is vrij.

Het materiaal, type en de afmetingen van de poelie(s), riemen, ketting(en), en riemen welke de nokkennassen aandrijven zijn vrij.

Het materiaal van de aandrijving en kettingwielen welke in verband staan tot de nokkenas is vrij.

De route en het aantal riemen of kettingen is vrij.

De geleider(s) en spanner(s) van deze ketting(en) of riem(en) zijn vrij, evenals de beschermkappen.

5.1.10 **Kleppen:**

Het materiaal en de vorm van de kleppen is vrij, alsook de lengte van de klepsteel.

Hun andere karakteristieke afmetingen moeten gehandhaafd worden, inclusief de respectievelijke hoeken van de kleppen.

De klep lichthoogte is vrij.

Met betrekking tot de cilinderkop kanalen (binnenzijde van de motor), inzake rotatiemotoren, dienen uitsluitend de *seriematig* genoemde maten te worden gehandhaafd.

Aan klepzittingen, klepgeleiders en klephouders (zelfs indien deze niet als de originele onderdelen bestaan) wordt volledige vrijheid gegeven.

Vulringen mogen worden toegevoegd onder de klepveren.

Het materiaal van de zittingen is vrij.

5.1.11 **Tuimelaars en stoters:**

Tuimelaars mogen slechts in overeenstemming met hierboven staand artikel 5, "Algemene Voorwaarden", worden gemodificeerd.

De diameter van de klepstoters als ook de vorm van de klepstoters en de tuimelaars is vrij, echter de tuimelaars moeten uitwisselbaar blijven met de originele tuimelaars.

Het is mogelijk stelplaten te gebruiken om ze te stellen.

5.1.12 **Ontsteking:**

De bobine(s), condensator, stroomverdeler, onderbreker alsmede de bougies zijn vrij, met dien verstande dat het ontstekingsstelsel (accu/spoel of magneet) gelijk blijft aan wat door de fabrikant voor het betrokken model oorspronkelijk uitgevoerd was.

De montage van een elektronisch ontstekingsstelsel, zelfs zonder mechanische onderbreker, is toegestaan mits geen enkel mechanisch onderdeel behalve de hierboven genoemde, gemodificeerd of veranderd wordt, behalve de krukas, het vliegwiel of de krukspoelie, waarvoor modificaties zijn toegestaan mits dit beperkt blijft tot alleen de noodzakelijke toevoegingen.

Op dezelfde voorwaarden is het toegestaan een elektronische ontsteking te wijzigen in een mechanische ontsteking.

Het aantal bougies mag niet worden gewijzigd, het aantal bobines is vrij.

5.1.13 **Koeling:**

De radiator en de wijze van bevestiging hiervan is vrij, evenals de verbindingen naar de motor, onder voorbehoud dat de originele bevestigingspunten aan de auto gehandhaafd blijven. Een radiatorhoes mag worden aangebracht. De ventilator en zijn aandrijving mag worden veranderd of verwijderd. Het is toegestaan één ventilator per functie toe te voegen.

De thermostaat is vrij.

Maten en materiaal van de fan/turbine zijn vrij, evenals het aantal.

Het aanbrengen van een water opvangtank is toegestaan.

De radiateurkop mag worden geblokkeerd.

De expansiekamer mag worden aangepast, indien er geen aanwezig is mag er één worden toegevoegd.

5.1.14 Smering:

Oliekoeler, olie/water warmtewisselaar, leidingen, thermostaat, oliecarter en pompfilter zijn vrij zonder de carrosserie te modificeren.

Het aantal filters is vrij.

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

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

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

Het huis van de oliepomp en zijn deksel voor zover aanwezig, alsook hun positie in het carter dienen origineel te blijven, echter de binnenzijde van het huis en zijn deksel voor zover aanwezig mag worden bewerkt.

Het aanbrengen van een oliepomp kettingspanner is toegestaan.

Het toevoegen van olieleidingen aan de binnenzijde van het motorblok is toegestaan. Deze leidingen mogen worden gebruikt voor het sproeien van olie. Deze olieleidingen mogen geen structurele functie hebben. Uitsluitend indien het standaard motorblok deze heeft mogen deze leidingen een doorstroom regelklep bevatten (het aantal en type van kleppen dient gelijk te blijven aan de originele standaard motor).

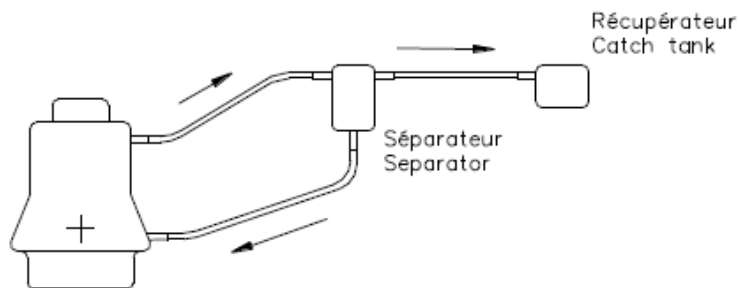
Het aanbrengen van een oliekoeler buiten de auto is alleen toegestaan wanneer deze is aangebracht onder het horizontale vlak dat door het midden van de wielnaven gaat en, van boven gezien, niet uitsteekt buitende omtrek van de auto wanneer deze op de startstreep staat, zonder de carrosserie te modificeren.

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

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

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

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



255-3

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

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

Oliepeilstok

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

Oliefilter

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

Het filter of patroon is vrij, op voorwaarde dat het uitwisselbaar is met het originele filter of patroon.

5.1.15 Motor: ophanging, plaatsingshoek en positie:

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

Motorsteunen zijn vrij (maar niet in aantal) op voorwaarde dat de hoek en de plaats van de motor in de motorruimte niet gewijzigd worden en de artikelen 5.7.1 en 5 "Algemene Voorwaarden", in acht worden genomen.

Steunen mogen worden gelast aan het motorblok en aan de carrosserie en de positie hiervan is vrij.

5.1.16 Uitlaat:

Na het uitlaatspruitstuk uitgang is de uitlaat verder vrij op voorwaarde dat het vastgestelde geluidsniveau niet overschreden wordt zoals gesteld in het Milieureglement in het KNAF Reglementenboek
Het einde van de uitlaatpijp mag niet buiten de omtrek (zie de Algemene Voorschriften artikel 252.3.6) van de auto uitsteken.

Bij turbomotoren mag de uitlaat pas gewijzigd worden na de turbo.

Bij rotatiemotoren zijn de maten van de kanalen in het spruitstuk vrij op voorwaarde dat de maten van de inlaatpoorten van het uitlaatspruitstuk worden gerespecteerd.

Thermische afschermingen mogen op het uitlaatspruitstuk, de turbo en uitlaat worden gemonteerd, met als enige functie thermische bescherming.

Normaal ademende motoren:

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

Motoren met drukvulling:

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

Uitlaatgassen:

Auto's moeten zijn voorzien van een katalysator. Dit kan een seriematige uitvoering zijn of een door de FIA goedgekeurde katalysator (zie FIA TECHNICAL LIST N° 8). Aanpassingen benodigd voor het plaatsen van een katalysator zijn toegestaan zolang de sterkte van de carrosserie niet wordt aangetast.

Roetfilters voor dieselmotoren.

Roetfilters zoals seriematig toegepast moeten altijd worden toegepast.

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

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

5.1.18 Pakkingen:

Vrij.

5.1.19 Motor veren:

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

5.1.20 Starter:

Deze moet worden gehandhaafd maar merk en soort zijn vrij.

5.1.21 Druk bij drukvulling:

De druk mag worden gemodificeerd door artikel 5.1.19 en artikel 5 'ALGEMENE VOORWAARDEN'.

De verbinding tussen de behuizing en de wastegate mag instelbaar worden gemaakt, als dit nog niet zo is.

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

Een mechanisch systeem moet mechanisch blijven, een elektrisch systeem elektrisch etc.

5.1.22 Borgschroef:

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

5.2 Transmissie:

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

5.2.1 Koppeling:

De koppeling is vrij echter het *seriematige* koppeling huis moet gehandhaafd blijven, evenals de soort bediening.

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

5.2.2 Versnellingsbak:

Converter versnellingsbakken zijn verboden.

Het huis van de versnellingsbak moet seriematig blijven.

Een extra voorziening voor smering en koeling van de versnellingsbak is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto) met inachtnaam van de voorwaarden van artikel 5.1.4, maar het originele principe van smering moet gehandhaafd blijven.

Voor het koelen van de versnellingsbakolie mag een ventilator worden toegevoegd, mits deze geen aerodynamische effect heeft.

Het interieur van de versnellingsbak is vrij.

De overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak zijn vrij (*met nadruk wordt gewezen op de maximum snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 12.4.3*).

Versnellingsbaksteunen zijn vrij, maar niet het aantal.

5.2.3 Eindoverbrenging en differentieel:

Een sperdifferentieel mag worden aangebracht op voorwaarde dat deze kan worden geplaatst in het originele differentieelhuis zonder dat hiervoor meer wijzigingen dienen te worden aangebracht, dan zijn toegestaan in artikel 5 'ALGEMENE VOORWAARDEN'.

Het originele differentieel mag ook worden geblokkeerd.

Het originele principe van smering van de achteras moet worden gehandhaafd. Echter een extra voorziening voor koeling van smering en olie is toegestaan (circulatiepomp, radiator en luchtinlaten onder de auto), waarbij de voorwaarden vermeld in artikel 5.1.14 van toepassing zijn.

Een olie radiator en/of een oliepomp mogen worden gemonteerd in de bagage ruimte (zonder de carrosserie te modificeren), echter een vloeistofdichte en vlambestendige scheidingswand dient deze te scheiden van de inzittenden van het voertuig.

De differentieel dragers zijn vrij.

Het gebruik van actieve differentiëlen, d.w.z. elk systeem direct ingrijpend op de differentieel instellingen (voortspanning, druk), is verboden voor alle 2-wiel aangedreven auto's.

Voor auto's met 4-wiel aandrijving moeten de voor- en achter differentiëlen en spersystemen voldoen aan de volgende punten:

- Slechts geheel mechanische systemen zijn toegestaan
- Het differentieel moet van het type planetair of epi cyclisch zijn, enkeltraps
- Het spersysteem moet van het type platen en schotels zijn

Geen van de parameters van het voor- en achter-differentieel mag aangepast kunnen worden behalve met gereedschap wanneer de auto stilstaat.

5.2.4 Aandrijfassen

Aandrijfassen moeten van staal zijn.

5.3 Wielophanging

Het basisprincipe van de wielophanging moet seriematig blijven.

De positie van de draaibare assen van de bevestigingspunten van de ophanging aan het fusee en de carrosserie (of chassis) dienen onveranderd te blijven.

Bij een hydropneumatisch veersysteem zijn de aan de veerbollen (pneumatische onderdelen) verbonden leidingen en kranen vrij.

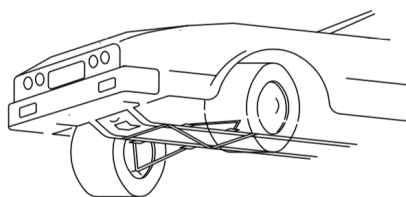
5.3.1 Verstevigingsstangen

Verstevigingsstangen mogen aan de bevestigingspunten van wielophanging aan carrosserie of chassis worden bevestigd, van dezelfde as aan iedere zijde van de lengte as van de auto.

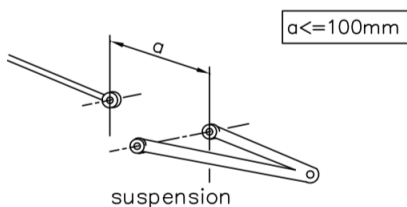
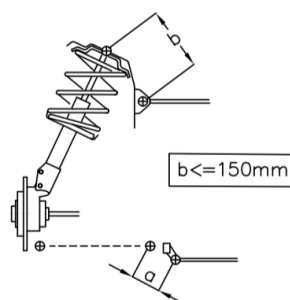
De afstand tussen een wielophangingbevestigingspunt en het bevestigingspunt van de stang mag niet groter zijn dan 100 mm, tenzij de stang een dwarsverbinding is die met de rolbeugel is gehomologeerd, of tenzij het een bovenstang betreft die bevestigd is aan de McPherson vering of gelijkwaardig hieraan.

In het laatste geval mag de maximum afstand tussen het bevestigingspunt van de stang en het bovenste draaipunt 150 mm bedragen (zie tekeningen no. 255-2 en no. 255-4).

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



Dessin/Drawing 255-2



Dessin/Drawing 255-4

5.3.2 Verstevingen

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

5.3.3 Stabilisatorstang:

De *seriematige* stabilisatorstangen mogen worden verplaatst of verwijderd, op voorwaarde dat de positie van hun bevestigingspunten op het chassis onveranderd blijven.

Deze bevestigingspunten mogen worden gebruikt voor de montage van versterkingsstangen.

Alleen mechanisch bediende stabilisatorstangen zijn toegestaan.

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

Elke verbinding tussen schokdempers is verboden.

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

Stabilisatorstangen moeten van staal zijn.

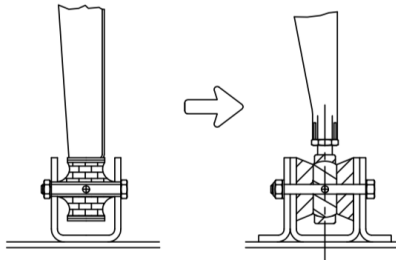
5.3.4 Verbindingen en bevestigingspunten

De verbindingen mogen van ander materiaal zijn dan de originele.

De ophangpunten van de wielophanging aan de carrosserie of chassis mogen worden gemodificeerd:

- door het gebruik van "Uniball" verbindingen. De originele arm mag worden ingekort en een nieuwe zetel voor de "Uniball" verbinding mag worden aangelast. Beugels moeten worden gebruikt voor de "Uniball" zelf.
- door het gebruik van een bout met grotere diameter.
- door versterking van het ophangpunt door het toevoegen van materiaal binnen een limiet van 100 mm vanaf het ophangpunt.

De positie van het draaipunt mag niet worden gewijzigd (zie tekening no. 255-5).



Dessin/Drawing 255-5

5.3.5 Veren

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

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

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

5.3.6 Schokdempers:

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

De controle op het werkingsprincipe van de schokbrekers wordt als volgt uitgevoerd: Indien de veren en of torsie stangen zijn verwijderd, dient het voertuig in minder dan 5 minuten in de eindaanslagen te zakken.

Met betrekking tot hun werkingsysteem worden gas gevulde schokdempers beschouwd als hydraulische schokdempers.

Indien, teneinde het dempingelement van een McPherson vering of een hieraan gelijkwaardig systeem te veranderen, het noodzakelijk is de gehele McPherson poot te vervangen, moet het vervangende deel mechanisch volkomen gelijk zijn aan het originele, behalve het dempingelement en de veerschotel.

Indien de schokbrekers een separaat vloeistofreservoir hebben welke is bevestigd in de passagiersruimte of in de bagageruimte, indien deze niet is gescheiden van de passagiersruimte, moeten deze stevig worden bevestigd en worden afgeschermd.

Een mechaniek ter beperking van de veerweg mag worden toegevoegd.

Per wiel is slechts één kabel toegestaan en de enige functie hiervan mag zijn het beperken van de veerweg van het wiel indien de schokbreker niet is ingedrukt.

Elk servo regelsysteem dat direct of indirect een versterkingssysteem bekrachtigt op de wielophangingsdelen is verboden.

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

Elk elektronisch regelsysteem voor de schokdempers is verboden.

5.3.7 Wielnaven:

Titaniumlegering wielnaven zijn verboden.

5.4 Wielen en banden

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

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

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

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

De velgdiameter worden vergroot of verkleind met 2 inch in relatie tot de originele afmetingen, echter de velgdiameter mag niet groter zijn dan 18 inch.

De maximum diameter van het complete wiel is 650 mm. De wielen behoeven niet noodzakelijk dezelfde diameter te hebben.

Gesmeed magnesium velgen zijn verboden.

5.5 Remsysteem

Auto's met een velgdiameter tot en met 14" moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 254 mm in diameter en nieuw 21 mm dik zijn; Auto's met velgmaten 15" en groter moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 285 mm in diameter en nieuw 24 mm dik zijn; Auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2500 cc moeten worden uitgerust met remschijven aan de voorzijde die minimaal 320 mm in diameter en nieuw 28 mm dik zijn.

Alle auto's moeten voorzien zijn van remklauwen die passen bij de minimaal opgegeven maat remschijf.

Het remsysteem is verder vrij, op voorwaarde dat:

- - het bestaat uit tenminste twee onafhankelijke circuits, bediend door hetzelfde pedaal (tussen het rempedaal en de remklauwen moeten beide systemen afzonderlijk identificeerbaar zijn zonder enige onderlinge verbinding anders dan de mechanische remkrachtverdelers).
- - er geen enkel apparaat of systeem gemonteerd is tussen de hoofdremcilinder en de remklauwen.

Sensoren voor dataopname, schakelaars voor remlichten, mechanische begrenzers aan voor- en achterzijde en handremmen direct bediend door de rijder worden niet beschouwd als "systemen".

5.5.1 Remvoering:

Materiaal en wijze van bevestiging (popnagels of plakken) is vrij op voorwaarde dat het wrijvingsoppervlak niet wordt vergroot.

5.5.2 Rembekrachtiging, remdrukbegrenzer, antiblokkeersysteem:

Rembekrachtigers mogen worden uitgeschakeld en worden verwijderd;

Remdrukbegrenzers mogen worden uitgeschakeld en worden verwijderd.

Antiblokkeersystemen mogen worden uitgeschakeld. *Bij elektrisch aangedreven systemen mag het systeem (sensor, leidingen, steun, pomp ed.) verwijderd worden. Bij mechanisch aangedreven systeem (aangebouwd) moet vooraf overlegd worden wat er verwijderd mag worden.*

Het afstel mechanisme is vrij. Remkrachtverdelers mogen niet worden verplaatst uit de ruimte waar ze origineel gemonteerd zijn. (Inzittenden compartiment, buiten aan de auto, etc.).

5.5.3 Remkoeling:

Beschermplaten van de remmen mogen worden gewijzigd of verwijderd, maar er mag geen materiaal worden toegevoegd.

Slechts één flexibele slang om lucht naar de remmen van ieder wiel te verplaatsen is toegestaan, maar de inwendige doorsnede van deze slang moet binnen een cirkel met een diameter van 10 cm kunnen passen. Deze slang mag dubbel worden uitgevoerd, maar in dat geval moet de inwendige doorsnede van elke slang passen binnen een cirkel met een diameter van 7 cm. De luchtgeleidingsslangen mogen niet buiten de omtrek van de auto (van bovenaf gezien) uitsteken.

5.5.4 Remschijven:

Vlak maken is de enige toegestane handeling. Een hulpmiddel welke de op de remschijf verzamelde modder weg schraapt mag worden toegevoegd.

5.5.5 Handremsysteem

Een handremsysteem moet aanwezig zijn.

5.5.6 Hydraulische leidingen:

Hydraulische leidingen worden vervangen door leidingen van luchtvaartkwaliteit.

De remvloeistofhouders mogen in de rijdersruimte worden geplaatst. In dat geval moeten ze degelijk worden bevestigd en beschermd door een vloeistofdichte en brandwerende afdekking.

5.5.7 Remklauw:

Per wiel is slechts één remklauw toegestaan. De doorsnede van elke remklauwzuiger moet rond zijn.

5.5.8 Hoofdremlinder:

De hoofdremlinder is *vrij*.

5.6 Besturing

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld maar niet verwijderd.

5.6.1 Besturingssysteem

Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

5.6.2 Stuurbekrachtigingssystemen

Stuurbekrachtigingssystemen mogen niet elektronisch worden geregeld.

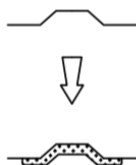
Geen enkel stuurbekrachtigingssysteem mag een andere functie hebben dan het verminderen van de fysieke inspanning nodig om het voertuig te besturen.

Wanneer de productie auto is uitgerust met elektronisch geregeld stuur- bekrachtigingssysteem:

- Wanneer dit systeem behouden blijft mag geen enkel deel van het systeem worden gemodificeerd, maar de elektronische regel eenheid mag worden herprogrammeerd
- Het is toegestaan om een nieuw type stuurbekrachtigingssysteem te gebruiken op voorwaarde dat dit niet elektronisch geregeld is.

5.7 Carrosserie/Chassis**5.7.1 Lichter maken en verstevigen:**

Versterking van het afgeveerde gedeelte van het chassis en de carrosserie is toegestaan op voorwaarde dat het materiaal dat gebruikt wordt de oorspronkelijke vorm volgt en daarmee in contact is. Versterkingen door gebruik van composietmateriaal zijn in overeenstemming met dit artikel toegestaan, ongeacht de dikte hiervan, overeenstemmend met tekening no. 255-8.



Dessin/Drawing 255-8

Isolatiemateriaal, onder de vloer, in het motorcompartiment, in de bagageruimte en in de wielkasten, mag worden verwijderd.

Ongebruikte steunen (b.v. reservewiel steun), die aan het chassis of de carrosserie zitten, mogen worden verwijderd, tenzij het steunen zijn voor mechanische delen die niet verplaatst of verwijderd kunnen worden.

Het is toegestaan de gaten van het interieur, de motor- en bagageruimte en de spatborden af te dichten. De gaten mogen worden gedicht door plaatmateriaal van metaal of plastic, door lassen, lijmen of klinken. Voor andere gaten in de carrosserie mag voor het afdichten uitsluitend tape worden gebruikt.

5.7.2 Buitenzijde:

Het aanbrengen van extra ventilatieopeningen in de motorkap ter grootte van maximaal 600 cm² is toegestaan.

Deze openingen moeten aan de binnenzijde worden voorzien van gaas met een maaswijdte van maximaal 10 mm.

Plaatsing van een of twee dakluiken zijn toegestaan tot een maximale maat van 10 cm hoog bij 50 cm gezamenlijke breedte. Deze luiken moeten geplaatst worden in het eerste derde deel van het dak, gezien in de rijrichting.

De bestaande voor- en achter zijschermen mogen worden aangepast met inachtnaam van de volgende voorwaarden:

- *de uitbouw strekt zich uit over minimaal 120 graden (van bovenaf gezien), symmetrisch te verdelen over het gedeelte voor en achter de as van het wiel,*
- *de uitbouw is maximaal 5 cm breder dan het originele scherm,*
- *de uitbouw heeft een hoogte van maximaal 10 cm.*

De maximale breedte van de auto mag niet groter zijn dan 1800 mm (geen plus tolerantie), te meten op de verticale lijn door het hart van de wielen.

Het is toegestaan de originele schermen welke afgedekt zijn door de uitbouw weg te snijden.

Het is toegestaan een achterspoiler te monteren:

- *ofwel een origineel seriematige spoiler*
- *ofwel een spoiler die geheel moet passen in een doos met de maximale afmetingen 170 x 170 x de smalste contourlijn van het achter scherm (bovenaanzicht), in achteraanzicht symmetrisch te plaatsen op de auto. De spoiler moet van boven gezien zich binnen de contour van de auto blijven (niet zijnde de bumper). De bovenzijde van deze doos mag niet uitsteken boven de horizontale lijn welke het hoogste punt van het dakvlak raakt. Als de breedte van de auto in achteraanzicht kleiner is dan deze 1100 mm, wordt de maximale breedte van de spoiler beperkt door de contour van de auto (de spoiler mag niet uitsteken). Materiaal en bevestiging van de spoiler is vrij, de minimale radius aan alle hoekvlakken van de spoiler moet minimaal 3 mm bedragen.*

5.7.2.1 Bumpers:

Bumperrosetten mogen worden verwijderd.

5.7.2.2 Wioldoppen en wielsieringen:

Wioldoppen mogen verwijderd worden, wielsieringen moeten verwijderd worden.

5.7.2.3 Ruitenwissers:

Motor, plaats, bladen en werkwijze zijn vrij, doch er moet tenminste één wisser zijn voor de voorruit. Het is toegestaan het ruitensproeier mechanisme te demonteren.

Ruitenwistank:

De inhoud van het ruitensproeier-vloeistof reservoir is vrij en mag worden verplaatst binnen het interieur in overeenstemming met artikel 252-7.3, in de kofferruimte of in de motorruimte.

De pomp, leidingen en spuitmonden zijn vrij.

5.7.2.4 Het verwijderen van uitwendige decoratieve strippen die de vorm van de auto volgen en niet hoger zijn dan 55 mm is toegestaan

5.7.2.5 De steunpunten van de krik van de auto mogen worden versterkt, verplaatst en vergroot in aantal.

5.7.2.6 *Vervallen.*

5.7.2.7 *Vervallen.*

5.7.2.8 *Vervallen.*

5.7.2.9 Extra veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van de voorruit en de zijruiten mogen worden aangebracht op voorwaarde dat deze de stroomlijn van de auto niet gunstig beïnvloeden.

Uitsluitend standaard voorruitte mogen worden gebruikt.

5.7.2.10 Bodembeschermingen

Het aanbrengen van een bodembeschermingen is toegestaan op voorwaarde dat dit werkelijk beschermingen zijn die de minimumbodenvrijheid respecteren, die demontabel zijn en die uitsluitend en specifiek ontworpen zijn om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, vering, versnellingsbak, tank, transmissie, uitlaat en brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal.

Toch zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

5.7.2.11 Binnenschermen

Het is toegestaan de metalen randen om te vouwen of plastic randen te verkleinen van spatborden en de bumpers als zij uitsteken in de wielkast.

Plastic geluidwerende delen mogen vanuit de wielkuipen worden verwijderd.

Deze plastic onderdelen mogen worden vervangen door aluminium of plastic onderdelen van dezelfde vorm.

De bevestiging van de spatborden door middel van lassen mag worden veranderd in een bevestiging met bouten/schroeven.

5.7.2.12 Krik bediening

De krik moet uitsluitend met de hand worden bediend (door ofwel de rijder ofwel de navigator), dat wil zeggen zonder hulp van een systeem met een hydraulische, pneumatische of elektrische energiebron. De wielmoersleutel mag niet meer dan een moer tegelijkertijd verwijderen.

5.7.2.13 Skirts

"Skirts" zijn verboden. Alle niet-gehomologeerde middelen of constructies die zijn ontworpen zodat ze geheel of gedeeltelijk de ruimte tussen het afgeveerde deel van de auto en grond opvullen, zijn onder alle omstandigheden verboden. Geen enkele bescherming die in artikel 5.7.2.10 van dit reglement is toegestaan mogen in de aerodynamica van de auto een rol spelen.

5.7.2.14 Scharnieren

De deurscharnieren mogen niet worden aangepast.

De scharnieren van de motorkap, kofferdeksel en achterklep zijn vrij, maar het is niet toegestaan de plaatsen te veranderen, scharnieren toe te voegen of de functie te veranderen.

5.7.3 Inzittenden compartiment:**5.7.3.1 Zittingen:**

De voorzittingen mogen achterwaarts worden verplaatst maar niet verder dan een verticaal vlak langs de voorrand van de originele achterzitting.

De grens in relatie tot de voorzitting wordt bepaald door de rugleuning zonder hoofdsteun, en indien de hoofdsteun in de zitting is geïntegreerd door het achterste punt van de schouders van de bestuurder.

De passagiersstoelen evenals de achter zittingen mogen worden verwijderd.

5.7.3.2 Brandstoftank in de kofferruimte

Indien de brandstoftank in de kofferruimte is geplaatst en de achter zittingen worden verwijderd, moet een vuur- en vloeistofbestendige afscheiding tussen de bestuurdersruimte en de tank worden aangebracht.

Voor twee volume auto's, gehomologeerd met een brandstoftank in het bagagecompartiment, dient een vuurbestendige en vloeistofdichte behuizing de tank en zijn vulopeningen te omgeven.

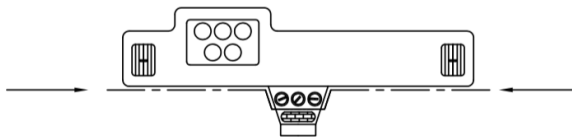
Voor drie volume auto's dient een vuurbestendige en vloeistofdichte wand het inzittenden compartiment te scheiden van het bagagecompartiment.

Niettemin wordt het aanbevolen dat deze vloeistofdichte wand wordt vervangen door een vloeistofdichte behuizing zoals voor twee volume auto's.

5.7.3.3 Dashboard:

De bekleding onder het dashboard welke geen deel uitmaakt van het dashboard, mag worden verwijderd.

Het is toegestaan het deel van de middenconsole, dat noch verwarming noch instrumenten bevat, te verwijderen (zie tekening no. 255-7).



Dessin/Drawing 255-7

5.7.3.4 Deuren - Zijbekleding:

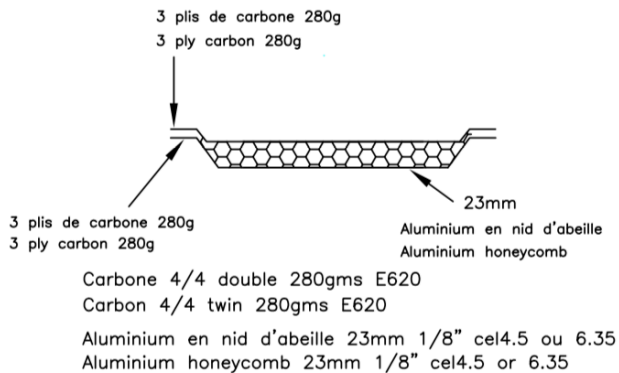
Het is toegestaan het geluidwerend materiaal van de deuren te verwijderen op voorwaarde dat hierdoor de vorm van de deuren niet gewijzigd wordt.

Bij een tweedeursauto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen.

- a) Het is toegestaan de bekleding van de deur tezamen met de side protection bar te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren wat gemaakt is van onbrandbare composietmaterialen. De minimum configuratie van dit paneel moet overeenkomen met tekening no. 255-14.
- b) Wanneer de originele constructie van de deuren niet is aangepast (verwijdering, zelfs niet gedeeltelijk, van de buizen of verstevigingen), mogen de deurpanelen gemaakt worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik.

De minimumhoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang. Het is toegestaan een elektrisch ruitmechanisme te vervangen door een met de hand te bedienen mechanisme.

In geval van auto's met 4 of 5 deuren mag het hefmechanisme voor de achterraamen worden vervangen door een apparaat dat de achterraamen vastzet in de gesloten positie.



Dessin/Drawing 255-14

5.7.3.5 Vloer:

Vloerbedekking is vrij en mag daarom worden verwijderd.

5.7.3.6 Andere geluidwerende materialen en bekleding:

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de artikelen 5.7.3.3 (dashboard) en 5.7.3.4 (deuren), mogen worden verwijderd.

5.7.3.7 Verwarmingssysteem:

Het originele verwarmingssysteem mag worden verwijderd, echter een elektrisch ontwaseming systeem of vergelijkbaar moet worden gehandhaafd.

5.7.3.8 Airconditioning:

Mag worden toegevoegd of verwijderd, maar men dient van verwarming verzekerd te blijven.

5.7.3.9 Stuurwiel:

Vrij, de antidiefstal voorziening mag worden verwijderd.

Het snel ontgrendelingsmechanisme moet bestaan uit een flens, concentrisch met de stuurwiel middenlijn, geel van kleur door anodiseren of enig andere duurzame gele laag, en gemonteerd op de stuurkolom achter het stuurwiel.

De ontgrendeling moet worden bediend door de flens evenwijdig aan de stuurwiel middenlijn te trekken.

5.7.3.10 Hoedenplank

Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

5.7.3.11 Luchtleidingen:

Luchtleidingen mogen uitsluitend door het inzittendencompartiment lopen als deze bedoeld zijn voor ventilatie van het inzittendencompartiment.

5.7.3.12 Rolkooi

Zie Bijlage XII-art. 3.10

5.7.4 Toegevoegde accessoires:

Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen zijn toegestaan.

In geen geval mogen deze accessoires het motorvermogen (rendement) verhogen of de besturing, de overbrengingsorganen, de remmen of de wegligging beïnvloeden, zelfs niet indirect.

Alle bedieningsorganen moeten dezelfde functie behouden, zoals door de fabrikant hiervoor was voorzien. De bedieningsorganen mogen echter worden aangepast om hierdoor beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik te worden, zoals bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op de rempeedaal enz.

Het volgende is toegestaan:

- 1) Vervallen.
- 2) Meetinstrumenten, zoals de snelheidsmeters e.d. mogen worden gemonteerd of vervangen en mogelijk andere functies hebben. Zulks moet gebeuren zonder dat er risico's ontstaan. Echter de snelheidsmeter mag, als dit door aanvullende regels van de rally wordt verhinderd, niet worden verwijderd.
- 3) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon mag worden toegevoegd binnen bereik van de navigator. De claxon is niet verplicht op afgesloten wegen.
- 4) Elektrische schakelaars en elektrische bedieningen, gemonteerd aan de stuurkolom mogen vrij naar keuze worden veranderd voor zover het hun doel, plaats en bij toevoeging van extra accessoires, hun aantal, betreft.
- 5) Een zgn. 'fly-off handbrake system' (direct vrijkomen van de handrem) mag worden gemonteerd.

- 6) Reservewiel(en) is/zijn niet verplicht.
Indien er echter reservewiel(en) is/zijn, moet(en) dat/die stevig zijn bevestigd en mag/mogen deze niet worden geplaatst in de ruimte bestemd voor de bestuurder en de navigator. Voor de plaatsing mogen geen veranderingen worden aangebracht aan het uitwendige van de carrosserie.
- 7) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en extra deurzakken tegen de portieren worden aangebracht, mits de originele panelen worden gebruikt.
- 8) Extra isolatiemateriaal ter bescherming van de passagiers tegen vuur mag tegen het bestaande schutbord worden aangebracht.
- 9) Het is toegestaan de verbindingstukken van het bedieningsmechanisme naar de versnellingsbak te veranderen.

5.8 Elektrisch systeem

5.8.1 Nominale spanning

De nominale spanning van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

5.8.2 Extra relais en zekeringen

Extra relais en zekeringen mogen aan het elektrisch systeem worden toegevoegd; de elektrische kabels mogen worden verlengd of toegevoegd. Elektrische kabels en hun aansluitingen zijn vrij.

5.8.3 Accu:

Merk en type accu

Het merk, de capaciteit en de kabels van de accu('s) zijn vrij.

De nominale spanning moet gelijk of lager zijn dan die van de standaard productie auto.

Het aantal accu's zoals vastgelegd door de fabrikant moet worden aangehouden.

Positie van de accu('s):

De positie is vrij.

De accu moet type "droog" zijn wanneer deze zich niet in de motorruimte bevindt.

Wanneer deze geplaatst is in de rijdersruimte moet de accu gemonteerd worden op de bodem achter de zitting van de rijder of navigator.

Montage van de accu:

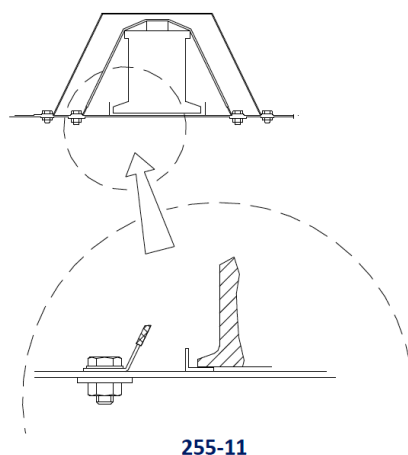
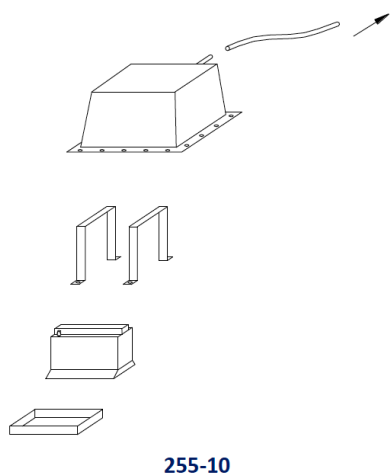
Elke accu moet stevig zijn vastgezet en de plus-pool moet zijn afgeschermd.

Wanneer de accu verplaatst wordt van de originele positie, dan moet de accu worden vastgezet aan de bodem met een metalen steun en twee metalen beugels omwikkeld met isolatiemateriaal, vastgemaakt aan de bodem met bouten en moeren.

Voor de montage van deze beugels moeten metalen bouten met tenminste 10 mm diameter worden gebruikt, en onder elke bout moet een voetplaat worden aangebracht van tenminste 3 mm dikte en met een oppervlakte van 20 cm² onder het metaal van de bodem van de auto.

Natte accu:

Een natte accu moet zijn afgedekt door een geheel gesloten kunststof doos, onafhankelijk bevestigd van de accu.



5.8.4 Generator, spanningsregelaar en dynamostarter:

Vrij, echter het aandrijfsysteem van de dynamo mag niet worden gewijzigd.

De dynamo en de spanningsregelaar mogen worden verplaatst maar moeten in hun originele compartiment blijven (motorruimte etc.).

Deze mogen worden gecombineerd wanneer de auto origineel hiermee was uitgerust en op voorwaarde dat deze afkomstig is van een standaardmodel.

5.8.5. Verlichting - richtingaanwijzers:

Alle verlichtings- en richtingaanwijzerapparatuur dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften van het land waarin het evenement gehouden wordt of met de voorschriften van de Internationale Conventie inzake Wegverkeer.

Het fabricaat van de verlichtingsapparatuur is vrij.

De verlichtingsapparatuur die deel uitmaakt van de standaarduitrusting, moet in uitvoering en functie gelijk blijven aan de uitvoering en functie zoals die door de fabrikant was aangebracht en voorzien voor het betrokken model.

Originele koplampen mogen door andere lampen met dezelfde functies worden vervangen, mits hiervoor geen carrosseriedelen hoeven te worden uitgesneden, en de originele gaten volledig worden afgedicht.

Het bedieningssysteem van opklapbare koplampen, evenals de energiebron hiervoor, mag worden aangepast.

Ten aanzien van het te gebruiken koplampglas, de reflector en de lampen is men vrij in zijn keus.

Maximaal 6 extra koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totale aantal even is. Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen.

Zij mogen, indien noodzakelijk, in de voorzijde van de carrosserie of in de radiatorgrill worden ingebouwd, maar de gaten die hiervoor gemaakt worden moeten echter geheel gevuld worden door deze extra koplampen.

Het monteren van een achteruitrijlicht is toegestaan, indien noodzakelijk door inbouw in de carrosserie, op voorwaarde dat de lamp alleen door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden en met inachtnaam van de wegenverkeerswet.

Als in de montage van een nieuwe kentekenplaathouder met verlichting is voorzien, mag het oude systeem (houder en verlichting) worden verwijderd. Kentekenplaatverlichting is verplicht.

In het Bijzonder Reglement van een evenement kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

5.9. Brandstoftanks**5.9.1. Maximale inhoud**

De totale inhoud van de brandstoftanks mag de volgende limieten in relatie tot de motorinhoud niet overschrijden:

Ten hoogste 700 cm ³ :	60 liter
boven 700 cm ³ en ten hoogste 1000 cm ³	70 liter
boven 1000 cm ³ en ten hoogste 1400 cm ³	80 liter
boven 1400 cm ³	95 liter

5.9.2. Brandstoftank vervangen

De brandstoftank *mag worden* vervangen door een door de FIA gehomologeerde veiligheidsbrandstoftank (specificatie FT3 1999, FT3.5-1999 of FT5-1999).

5.9.2.1) De plaats van de originele tank mag alleen gewijzigd worden bij auto's waarvan de tank door de fabrikant geplaatst is binnen de bestuurdersruimte of dicht bij de inzittenden.

In dit geval is het toegestaan om hetzij een beschermende afscheiding tussen de tank en de inzittenden van de auto aan te brengen, hetzij de tank in de kofferruimte onder te brengen en indien noodzakelijk de bijbehorende onderdelen te wijzigen (tankvulpijp, benzinepomp, overlooppijp).

In ieder geval mogen deze wijzigingen van de plaats van tanks geen aanleiding zijn voor lichter maken of versterken anders dan zoals voorzien in artikel 5.7.1, maar de opening die overblijft na het verplaatsen van de originele tank mag worden afgesloten door het monteren van een paneel.

Het is toegestaan een koeler in het brandstofcircuit te plaatsen (maximumcapaciteit een liter).

Het is toegestaan om 2 gaten te boren (maximale diameter 60 mm of gelijkwaardig in oppervlak) in de vloer waarvan de enige functie is om het doorvoeren van leidingen mogelijk te maken nodig voor het vullen en legen van de brandstoftank.

5.9.3. Vervallen

BIJLAGE XVI GROEP HISTORIC**1 ALGEMEEN**

Deelname aan de Historic Rally's in Nederland is mogelijk met de hieronder aangegeven voertuigen, zoals beschreven in de FIA APPENDIX K en de FIA EUROPEAN HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP.

Voertuigen moeten conform Homologatie of HTP zijn opgebouwd uit de periode van registratie van het voertuig.

Alle auto's die voldoen aan de historische categorie indeling moeten inschrijven in de historische rally, tenzij er in het evenement geen historisch deel wordt georganiseerd.

- 1.1** In het algemeen is de FIA Appendix K van toepassing, tenzij anders vermeld in dit deel van het SRR.
Een voertuig wordt gedateerd door middel van de specificaties van dat model/type en niet noodzakelijk door het bouwjaar.
De Homologaties met de VO's etc. zijn van toepassing voor zover zij binnen de periode van de groepindeling vallen. **Dat betekent dat VO's etc., uitgegeven na de periode einddatum niet mogen worden toegepast.** Dit geldt niet voor de KNAF VO's
- 1.2** Voor de auto's in de periode J1 en, J2 zijn de Appendix J van die periode van toepassing, dus periode J1 - Appendix J van 1987 en periode J2 - Appendix J van 1992.
- 1.3** De equipe is verantwoordelijk voor het bewijzen van de conformiteit van de auto.

12 TOE TE LATEN AUTO'S**12.1 Categorieën en Groep indeling**

Voor deelname aan historische rally's in Nederland zijn er 4 indelingen opgezet:

bepalend voor de indeling is de homologatie begindatum, zoals vermeld in de categorie tabellen.

- 12.1.a** Een internationale historische categorie Pre2000 voor auto's volgens de FIA homologatie, in de categorie 5, 6 en 7 (zie art 12).
Deze auto's moeten volledig voldoen aan de FIA homologatie of HTP.
Vanaf 01-01-2028 moeten al deze auto's zijn voorzien van een FIA HTP
- 12.1.b** Een internationale historische categorie Pre1992 voor auto's volgens de FIA homologatie, in de categorie 1, 2, 3 en 4 (zie art. 12).
Deze auto's moeten volledig voldoen aan de FIA homologatie of HTP.
Vanaf 01-01-2028 moeten al deze auto's zijn voorzien van een FIA HTP.
- 12.1.c** Een nationale historische categorie voor auto's volgens de FIA homologatie, in de categorie 1, 2, 3 en 4 aangevuld met nationale VO's (variaties) (zie art. 12).
Deze auto's mogen zijn voorzien van elektrische stuurbevestiging.
- 12.1.d** Een nationale historische trophy categorie voor auto's volgens de FIA homologatie, in de categorie 1, 2, 3 en 4.
Deze auto's moeten voldoen aan de FIA homologatie met vastgelegde geaccepteerde afwijkingen (zie art 12).
Deze auto's mogen zijn voorzien van elektrische stuurbevestiging.

12.2 AANVULLENDE BEPALINGEN

- 12.2.1** Alle auto's moeten voorzien zijn van een Europees kenteken.
- 12.2.2** Bij auto's met drukvulling (zie definitie in de huidige Appendix J) wordt de nominale cilinderinhoud van auto's tot en met Periode J1 vermenigvuldigd met 1.4 en die van auto's van Periode J2 en K met 1.7.
Elke auto zal behoren tot de klasse die overeenkomt met de aldus verkregen fictieve cilinderinhoud.
- 12.2.3** Deelnemers die deelnemen aan categorie 4 (J1 en J2) en categorie 5, 6 en 7 (K, KC en KRC) moeten voldoen aan de FIA-reglementen Appendix K – Bijlage VI, VII en XI.
- 12.2.4** Vervallen.

12.2.5 Onderstaande auto's uit groep B zijn niet toegestaan (zie Appendix K **Appendix VI art. 1**):

Audi Sport Quattro S1	Homologatie No. B-264
Austin Rover MG Metro 6R4	Homologatie No. B-277
Citroën BX 4TC	Homologatie No. B-279
Ford RS 200	Homologatie No. B-280
Fuji Subaru XT 4WD Turbo	Homologatie No. B-275
Lancia Delta S4	Homologatie No. B-276
Peugeot 205 T16	Homologatie No. B-262

Groep B auto's – meer dan 1600 cm³ **en/of** met drukvulling conform specificaties vanaf 01-01-1987.

Andere Groep B auto's zijn wel toegestaan, waarbij **Groep B auto's - meer dan 1600 cm³ en/of met drukvulling (conform een specificatie tot 31-12-1986) vanaf 1-1-2026 een HTP moeten hebben.**

12.2.6 GEWICHT

Het minimumgewicht voor de wagens van de periode J1, J2, K, KC en KRC is terug te vinden in van toepassing zijn de Appendix J (zie art. 1.2 van deze bijlage) en zal vermeerderd worden met 25 kg voor de huidige vereiste aanvullende veiligheidsuitrusting.

13.1 BANDEN

De auto's in de internationale historische klasse Pre2000 (categorie 5, 6 en 7) mogen FIA gehomologeerde asfaltbanden gebruiken of banden met een markering <<E>> of <<DOT>>, waarbij deze laatst genoemde banden moeten zijn voorzien van minimaal 1 rondgaande groef.

De auto's in de internationale historische klasse Pre1992 (categorie 1, 2, 3 en 4) en de nationale historische klassen mogen banden gebruiken met een markering <<E>> of <<DOT>>, waarbij deze banden moeten zijn voorzien van minimaal 1 rondgaande groef.

Banden met markering <<E>> of <<DOT>> mogen niet de vermelding "Niet voor gebruik op de openbare weg" of "Enkel voor Competitie" dragen, noch enige vermelding waarmee het gebruik beperkt wordt of aangewezen wordt voor gebruik in competitie.

Banden moeten een minimale buitendiameter hebben die overeenkomt met de betreffende periode (zie **Appendix XI art. 4** van de Appendix K).

Op elk ogenblik van de rally mag de profieldiepte van de band niet minder dan 1,6 mm bedragen en dit op ten minste driekwart van het loopvlak.

Het gebruik van een middel dat de prestaties van de banden, met een inwendige druk gelijk of kleiner dan de atmosferische druk bewaard, is verboden. Het binnenste van de band (ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band) mag enkel gevuld worden met lucht.

Het gebruik van bandenwarmers is niet toegestaan.

16 MECHANISCHE ONDERDELEN

16.2 RESTRICTOR

16.2.2 Voertuigen met drukvulling uit de periode 01-01-1982 tot 31-12-2000:

- Groep N/A/B-homologatie met begindatum voor 31-12-1990 moeten een restrictor hebben van 40 mm
- Groep N-homologatie periode 01-01-1991 tot 31-12-1992 moeten een restrictor hebben van 36 mm
- Groep A -homologatie periode 01-01-1991 tot 31-12-1992 moeten een restrictor hebben van 38 mm
- Groep N-homologatie periode 01-01-1993 tot 31-12-2000 moeten een restrictor hebben van 32 mm
- Groep A -homologatie periode 01-01-1993 tot 31-12-2000 moeten een restrictor hebben van 34 mm

16.3 ROLKOOIEN

Voor de rolkooien geldt **dat deze moeten voldoen aan de eisen gesteld in Appendix II van Appendix K** en dat deze volgens een van onderstaande methodes moeten zijn gebouwd:

kooi door erkend kooibouwer gemonteerd en gecertificeerd

voor historic de uit die jaren bestaande gecertificeerde schroefkooien

eigenbouw laskooi die aan alle huidige gestelde eisen voldoet (**Appendix II van Appendix K**).

16.4 DIVERSEN

16.4.1 De volgende materialen zijn verboden: magnesium, keramiek en titanium.

16.4.2 Radiator moet zijn gemonteerd op de originele plaats, type en bevestiging vrij, alsook zijn leidingen naar de motor.

- 16.4.3** Alle wagens moeten uitgerust zijn met een in de betreffende Periode gehomologeerde versnellingsbak, van dezelfde fabrikant als het model. De verhoudingen zullen opgenomen worden in het paspoort. De versnellingsbak dient: "H" geschakeld te zijn en sequentiële versnellingsbakken zijn verboden, tenzij gehomologeerd.
- 16.4.4** Het remsysteem mag gewijzigd worden naar een gescheiden dubbel circuit waarbij een actie van het rempedaal op alle wielen wordt uitgeoefend. In geval van een lek in een leiding of een gebrek/breuk aan het rem verdeel-systeem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen. Het is toegestaan de hydraulische leidingen te vervangen door leidingen van luchtvaart type, voor soepele hydraulische leidingen is hun vervanging verplicht.
- 16.4.5** De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas. Indien de zijruiten gemaakt zijn uit glas, is het gebruik van een doorzichtige en kleurloze veiligheidsfilm op de zijruiten verplicht. Hun dikte mag niet meer zijn dan 100 micron. **Voor auto's uit de periode E t/m I** mogen de zijruiten en achterraut vervangen worden door transparant materiaal (type Lexan 400 is aangeraden).

17 VERLICHTING

Voor alle auto's in Historic geldt:

Alle extra verlichting moet het uiterlijk en de uitstraling hebben zoals verlichting uit de jaren conform het bouwjaar van de auto.

Alle verlichting moet met een E-keur zijn uitgevoerd.

Retro Rally Schijnwerpers (ook in LED en/of Xenon) zijn toegestaan in paren, met een maximum van 6 extra vooruit stralende lampen.

Moderne LED verlichting als strips of balken zijn niet toegestaan.



31 TECHNISCHE KEURING VOOR DE START

31.1 ALGEMEEN

- 31.1.3** De complete originele homologatiepapieren met alle aanvullingen of het relevante HTP (technisch paspoort) van de auto moeten beschikbaar zijn bij de technische controles.

33 EINDKEURING

33.3 HOMOLOGATIEPAPIEREN

De complete originele homologatiepapieren en eventuele aanvullende certificaten of het relevante HTP (technisch paspoort) van de auto moeten beschikbaar zijn bij de eindkeuring. **Voor auto's met nationale variaties (VO's) of met geaccepteerde afwijkingen dienen de VO's of de acceptatie beschikbaar te zijn.**

34 GEDRAGSCODE

34.3 SNELHEID GEDURENDE HET COMPETITIEVE DEEL VAN DE RALLY **(VOOR AUTO'S RIJDEND IN NATIONALE KLASSES)**

Met nadruk wordt gewezen op de maximumsnelheid van 190 km/u conform SRR-artikel 12.4.3.

BIJLAGE XVII TOTAAL OVERZICHT KLASSE EN GROEP INDELING

vervallen

BIJLAGE XVIII RALLY-CUPS (MERKEN/NAAMS-GEBONDEN RALLY CUPS)

- 1 *Het BSR verleent medewerking aan Rally Cups, mits de aanvullende reglementen voor deze Rally Cups vooraf zijn goedgekeurd door het BSR. Een goedgekeurd Rally Cup reglement dient voor ieder kalenderjaar opnieuw ingediend te worden en wijzigingen dienen duidelijk kenbaar gemaakt te zijn.
Een Rally Cup reglement dient minimaal de volgende punten omschreven te hebben:*
 - *Naam en doelstelling van de Rally Cup (inleiding)*
 - *Organisator (organisatie)*
 - *Aansprakelijkheid*
 - *Technische voorwaarden deelnemende auto's*
 - *Kampioenschap (kalender) en puntentelling*
 - *Gedragcode: (incidenten, protest en straffen)*
 - *Eventuele andere bepalingen / bijlages*

- 2 *Merk- dan wel naam gebonden cups dienen minimaal aan de volgende reglementen te voldoen:*
 - *De FIA Code Sportif International (CSI) en haar Appendixes*
 - *Het KNAF Reglementenboek (KRB) voor het geldende kalenderjaar*
 - *Het Standaard Reglement Rally (SRR) voor het geldende kalenderjaar, met uitzondering van de eventuele BSR goedgekeurde afwijkingen opgenomen in het Rally Cup reglement.*
 - *Het Bijzonder Reglement van de desbetreffende rally waaraan wordt deelgenomen.*

- 3 *In een Rally Cup worden uitsluitend auto's toegelaten welke zijn voorzien van een type goedkeuring afgegeven vanaf 01-01-2005 in één van de landen van de Europese Unie.
Auto's moeten voldoen aan de Nederlandse Verkeerswetgeving.
De volgende uitvoeringen worden niet toegelaten: MPV, SUV, cabrio, cross-over en stationwagen.
Met nadruk wordt gewezen op de maximum snelheid van 190 km/u conform SRR artikel 12.4.3.
Gekozen moet worden voor een uitvoering conform Groep P reglement (Bijlage XIV) of conform Groep G reglement (Bijlage XV). De vrijheden van de genoemde reglementen mogen in het cup reglement wel beperkt worden, maar niet uitgebreid. Daarmee wordt zeker gesteld dat de auto's na einde van de cup nog kunnen blijven rijden en de cup-auto's betaalbaar blijven.*

- 4 *Elke auto die wil deelnemen en zich wil binden aan een Rally Cup reglement moet een voorkeuring ondergaan, waarbij de gegevens en kenmerken van de auto worden vastgelegd in een technisch paspoort. Er dienen, in een periode van 6 maanden, minimaal 5 auto's voorzien te zijn van een technisch paspoort. De auto's moeten identieke specificaties hebben welke voldoen aan de voorwaarden gesteld in de technische voorschriften van het Rally Cup reglement.*

- 5 *Het BSR zal bij goedkeuring van het Rally Cup reglement reeds aangeven in welke NL Klasse en Groep kan worden deelgenomen. Het BSR behoudt zich het recht om na de voorkeuring een andere klasse aan te wijzen naar aanleiding haar bevindingen tijdens de keuring.*

- 6 *Indien niet aan art. 4 voldaan kan worden binnen de gestelde periode kan het BSR per direct de reeds verstrekte paspoorten intrekken en een deelnameverbod opleggen. Het BSR kan deze regel ook toepassen als wijzigingen zijn aangebracht aan één van de Rally Cup auto's zonder dat een herkeuring heeft plaatsgevonden en een daarbij behorend nieuw paspoort is afgegeven voor alle deelnemende Rally Cup auto's.*

- 7 *Het BSR behoudt zich het recht om bij een Rally Cup aanvraag specifieke eisen te stellen conform de bepalingen in het FIA Appendix J (voorbeeld: brandstoftank) en technische specificaties (voorbeeld: turbo restrictor). Aan deze eisen dient voldaan te worden bij het aanbieden van de auto aan de voorkeuring. Een paspoort zal geweigerd worden als deze eisen niet in het Rally Cup reglement zijn opgenomen*

- 8 *Een Rally Cup kampioenschap is pas erkend als gedurende het seizoen gemiddeld minimaal 3 deelnemers aan de in de cup kalender opgenomen rally's hebben deelgenomen. Zowel uitvoering als naleving valt geheel onder de verantwoording van de organisator van de betreffende Rally Cup/kampioenschap.*

- 9 *Voor de kalender van de Rally Cups geldt dat maximaal 1 buitenlands evenement mag worden opgenomen (rally's waarin een EU-Nationaal licentie wordt toegelaten). Voorwaarde van opname in de kalender is dat er in hetzelfde weekend in Nederland geen rally wordt georganiseerd.*

2026 Standaard Reglement Rally – Bijlage XVIII: Rally Cups

- 10 *Indien de organisator van de cup voor het nieuwe kalenderjaar geen reglement ter goedkeuring heeft ingediend, wordt de cup beschouwd als zijnde niet meer te bestaan en worden Cup-auto's niet meer toegelaten. De Rally cup wordt dan gezien als ontbonden.*

- 11 *Kan de Cup organisator ten tijde van de jaarlijkse aanvraag ter goedkeuring van de reglementen niet meer aantonen dat er 3 goedgekeurde Cup-auto's zijn, dan wordt de Rally Cup ook als ontbonden beschouwd en worden de Cup-auto's niet meer toegelaten.*

BIJLAGE XIX STARTVOLGORDE PROCEDURE**1. Definities:**

KP snelheidsfactor: dit is een getal dat voor elke rijder van elke KP, die volledig wordt gereden, wordt berekend.

Bruto snelheidsfactor: dit is een getal dat voor elke rijder van elke rally, waarin gestart is, wordt berekend.

Officiële snelheidsfactor: dit is een getal dat wordt berekend op basis van de recente rally snelheidsfactoren van elke rijder van alleen Nederlandse rally's en is de primaire waarde die wordt gebruikt voor de startvolgorde.

2. Snelheidsfactorberekening:**a. KP snelheidsfactor (per KP)**

- i. Voor elke KP waar 1 rijder in minder dan 2 minuten finisht, krijgen alle rijders een KP-snelheidsfactor 0.
- ii. Voor elke KP waarin 25% of meer van de rijders de dezelfde finishtijd hebben als gevolg van een neutralisatie, krijgen alle rijders een KP snelheidsfactor 0.
- iii. Voor alle andere KP's wordt de gemiddelde en standaard deviatie van de rijtijden van alle rijders berekend. Alle rijders met een langzamere tijd dan de gemiddelde tijd plus tweemaal de standaard deviatie-tijd krijgen een KP snelheidsfactor van 0.
Hun KP tijd wordt verwijderd uit de tijden berekening, de gemiddelde en standaard deviatie worden opnieuw berekend, en het proces herhaalt zich totdat geen enkele rijder langzamer is dan de cutoff. De resterende rijders krijgen een KP snelheidsfactor gelijk aan:

$$\text{KP snelheidsfactor} = \frac{\text{gemiddelde} - \text{KP tijd}}{\text{standaard deviatie}} * 25 + 50$$

b. Bruto snelheidsfactor (per evenement)

- i. Rijders die minder dan 4 (niet-0) snelheidsfactoren hebben bij 1 rally ontvangen een bruto snelheidsfactor van 0.
- ii. Alle andere rijders ontvangen een bruto snelheidsfactor die gelijk is aan het gemiddelde van de snelheidsfactoren (niet 0) van hun KP's.

c. Officiële snelheidsfactor

- i. De officiële snelheidsfactor van elke rijder wordt onmiddellijk na elke Nederlandse rally en op 1 januari van elk kalenderjaar herberekend.
- ii. De officiële snelheidsfactor van elke rijder wordt bepaald op basis van zijn beste bruto snelheidsfactoren van rally's van het huidige seizoen en de vorige 2 kalenderjaren.
- iii. Als een rijder tenminste 3 (niet-0 zijnde) bruto snelheidsfactoren heeft gedurende deze tijd, is de officiële snelheidsfactor het gemiddelde van de 3 hoogste bruto snelheidsfactoren.
- iv. Als een rijder 2 (niet-0 zijnde) bruto snelheidsfactoren heeft gedurende deze tijd, is de officiële snelheidsfactor het gemiddelde van de 2 bruto snelheidsfactoren * 0.95.
- v. Als een rijder 1 (niet 0-zijnde) bruto snelheidsfactoren heeft gedurende deze tijd, is de officiële snelheidsfactor de het gemiddelde van de 1 bruto snelheidsfactor * 0.90.

d. Startvolgorde

- i. Voor de startvolgorde procedure worden de officiële snelheidsfactoren naar de dichtstbijzijnde tiende afgerond
- ii. Rijders met een officiële snelheidsfactor, die niet gelijk is aan 0, worden in aflopend rangorde geplaatst.
- iii. Rijders die geen officiële snelheidsfactor hebben, worden geplaatst door de organisator van de rally, zoveel mogelijk gebaseerd op eerdere resultaten/inschatting.

BIJLAGE XX MEDIA EN ACCREDITATIEBELEID

Deze versie 2.4 van BIJLAGE XX – MEDIA EN ACCREDITATIEBELEID bevat de laatste aanpassingen op basis van de interne afstemming binnen Werkgroep Rally. Het document is opgesteld in lijn met de structuur en terminologie van het Standaard Reglement Rally's (SRR) en de KNAF DAPA-licenties.

Artikel 1 – Toepassingsgebied

- 1.1 Dit reglement is van toepassing op alle personen die als media-vertegenwoordiger, fotograaf, videograaf of persfunctionaris actief zijn tijdens rally-evenementen die onder auspiciën van de KNAF worden georganiseerd.
- 1.2 Dit reglement vormt een aanvulling op het Standaard Reglement Rally (SRR) en prevaleert niet boven veiligheidsbepalingen uit het SRR of de FIA-reglementen.

Artikel 2 – DAPA-licentie en accreditatie

- 2.1 Iedere Nederlandse en Belgische mediavertegenwoordiger dient in het bezit te zijn van een geldige DAPA-licentie afgegeven door DAPA, erkend door de KNAF.
- 2.2 Iedere buitenlandse mediavertegenwoordiger dient in het bezit te zijn van een geldige perslicentie, een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering en een schriftelijke media-opdrachtgever.
- 2.3 De DAPA-licentie waarborgt dat de houder verzekerd is en voldoet aan de veiligheids- en gedragsnormen vastgesteld door DAPA en CARNL.
- 2.4 Accreditatieaanvragen worden uitsluitend behandeld via het accreditatieformulier op de KNAF-website <https://knaf.nl/pers/rally-accreditatie>.
- 2.5 CARNL is leidend in de besluitvorming omtrent accreditatie; DAPA fungeert als inhoudelijk adviseur.

Artikel 3 – Soorten accreditaties

- 3.1 Er bestaan de volgende categorieën media-accreditaties:
 - Groene hes
 - Witte hes
 - Perskaart
- 3.2 Media die aantoonbaar bij minimaal vier rally's in één seizoen actief heeft gewerkt, kan een aanvraag tot upgrade doen naar een groene hes. Deze aanvraag dient te worden ingediend bij CARNL en voorzien te zijn van publicaties of beeldmateriaal van de betreffende evenementen. Uitzonderingen kunnen uitsluitend worden verleend door CARNL.
- 3.3 Een media-hesje is strikt persoonlijk en het is verboden een media-hesje over te dragen aan derden.

Artikel 4 – Media-teams

- 4.1 Ieder organisatie-specifiek Media Team dient uit uitsluitend DAPA-licentiehouders te bestaan.
- 4.2 Organisatoren dienen voorafgaand aan het evenement de namen van hun Media Teamleden te melden aan DAPA en CARNL.
- 4.3 Een organisatie is gemachtigd om maximaal acht (8) personen uit het eigen Media Team te voorzien van een groen mediavest; overige teamleden dragen een wit vest. Uitzonderingen kunnen worden aangevraagd bij CARNL.
- 4.4 Media-leden die uitsluitend werkzaam zijn binnen een Media Team van een organisator dienen een DAPA Organisator / Event licentie aan te vragen.

Artikel 5 – Gedrags- en veiligheidsregels

- 5.1 Media dient zichzelf te allen tijde zodanig op te stellen dat de veiligheid van deelnemers, officials, publiek en andere media-vertegenwoordigers niet in gevaar wordt gebracht.
- 5.2 Met een geldig media-hesje mag men zich begeven in het start- en finishgebied, regroup-zones, mediazones en bij het podium, mits dit veilig is.
- 5.3 Media die zich in deze zones willen begeven dient in het bezit te zijn van een geldige bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering die dekking biedt voor werkzaamheden binnen afgesloten of afgezette wedstrijdzones.
- 5.4 Het is verboden:
- te zitten of te liggen naast, op of in het verlengde van het parcours;
 - fysieke obstakels of apparatuur te plaatsen binnen de veiligheidsafstand zonder toestemming van de organisatie.
- 5.5 Het dragen van het juiste hesje is verplicht en dient duidelijk zichtbaar te zijn.

Artikel 6 – Apparatuur, remote camera's en drones

- 6.1 Het gebruik van remote camera's, drones of andere opname apparatuur langs het parcours is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de geldende regels.
- 6.2 Voor het gebruik van drones geldt dat de operator dient te beschikken over de juiste EU-droneklasse, registratie en verzekering conform de nationale wetgeving, zie ook KNAF Reglementen Boek Hoofdstuk 18, Art 9.
- 6.3 Alle apparatuur dient zodanig te worden geplaatst dat deze geen risico vormt voor deelnemers, officials of toeschouwers.

Artikel 7 – Sancties

- 7.1 Overtreding van dit reglement kan leiden tot:
- onmiddellijke verwijdering van het parcours door de WL;
 - intrekking van accreditatie;
 - tijdelijke of permanente intrekking van de DAPA-licentie;
 - rapportage aan de KNAF.

Artikel 8 – Slotbepalingen

- 8.1 DAPA en CARNL evalueren jaarlijks gezamenlijk de werking van dit reglement en kunnen voorstellen tot wijziging indienen bij het BSR/KNAF.
- 8.2 In gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist het BSR/KNAF in overleg met DAPA en CARNL.

Artikel 9 – Mediazones

- 9.1 Organisatoren kunnen Mediazones creëren met als doel de veiligheid te bevorderen, orde te scheppen in de mediaruimte en de kwaliteit van de verslaggeving te verhogen.
- 9.2 Mediazones zijn afgebakende zones die uitsluitend toegankelijk zijn voor mediavertegenwoordigers met een geldig media-hesje (groen of wit).
- 9.3 Mediazones dienen veilig te zijn bevonden door de veiligheidsfunctionaris van de KNAF en opgenomen in het veiligheidsplan.
- 9.4 Mediazones worden fysiek aangeduid met blauw/wit lint en duidelijke 'MEDIAZONE'-bordjes.
- 9.6 DAPA en CARNL monitoren de werking van mediazones en kunnen richtlijnen opstellen om de toepassing te verbeteren.