































**Bijlage I: STANDAARD CONTROLEBORDEN**

Soort Controle	CONTROLE GEBIED (diameter bord > 55 cm)		
	rijrichting van de rally		rijrichting van de rally
	GELE BORDEN Begin Controlegebied	RODE BORDEN Verplicht Stoppen	BEIGE BORDEN Einde Controlegebied
ROUTE CONTROLE	 ← 25 m min →	 ← 25 m min →	
TIJD CONTROLE	 ← 25 m min →	 ← 25 m min →	
TC SERVICE IN	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
TC SERVICE UIT	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
TC HERGROEPERING	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
TC EN KP START	 ← 25 m min →	 ← 50-200 m →  ← 25 m →	
KP EINDE	 ← 100 m →	 ← 200-400 m →  ← 25 m →	
<b>ANDERE FIA STANDAARD RALLY BORDEN</b> (diameter bord > 55 cm)			
	WITTE SYMBOLEN OP GELE ACHTERGROND	WITTE SYMBOLEN OP BLAUWE ACHTERGROND	
TANKZONE			
RADIO POST	 ← 100 m →	 ← 100 m →	
STANDPLAATS AMBULANCE	 ← 100 m →		

AFSTANDEN MOETEN ZO GOED ALS PRAKTISCH MOGELIJK TOEGEPAST WORDEN

## Bijlage II: CONTACTPERSOON RIJDERS

### VOORNAAMSTE OPDRACHTEN.

Deelnemers informeren en te allen tijde een bemiddelende rol spelen.

Deze taak moet toevertrouwd worden aan een official die in het bezit is van een licentie, uitgegeven door zijn/haar ASN, daar dit een zekere kennis inhoud van de algemene reglementen. Hij/zij kan de vergaderingen van het College Sportcommissarissen bijwonen ten einde op de hoogte te blijven van de genomen beslissingen.

De contactpersoon rijders moet voor de deelnemers gemakkelijk herkenbaar en bereikbaar zijn. Met dit doel is het raadzaam dat:

- 1 - hij/zij een zeer opvallende badge of hes draagt.
- 2 - hij/zij voorgesteld wordt tijdens de rijderbriefing aan de deelnemers.
- 3 - een foto opgenomen wordt in het Bijzonder Reglement of in een bulletin, indien mogelijk.
- 4 - het mobiele telefoonnummer van de contactpersoon rijders moet vermeld worden in het Bijzonder Reglement of in een Officieel Bulletin.

### AANWEZIGHEID TIJDENS DE RALLY.

Wanneer het wedstrijdsecretariaat geopend is, zal de wedstrijdsecretaris voor hem/haar een schema opstellen met betrekking tot zijn/haar werkzaamheden, dat opgehangen zal worden op het publicatiebord van de rally en zal bevatten, de aanwezigheid:

- bij de technische keuring.
- op het wedstrijdsecretariaat.
- bij de start van de rally
- tijdens de hergroeperingen
- bij het Parc Fermé aan het einde van de secties.
- nabij het Parc Fermé na de finish (afhankelijk van het tijdschema van de rally).

### TAAK.

- Adequaate antwoord geven op alle gestelde vragen.
- Alle informatie of extra uitleg verstrekken in verband met de reglementen en het verloop van de rally.

### BEMIDDELING.

Voorkomen dat vragen aan het College Sportcommissarissen gesteld worden, welke ook naar behoren opgelost zouden kunnen worden door een duidelijke uitleg, uitgezonderd protesten (b.v. het oplossen van geschillen over tijden, eventueel met behulp van de tijdwaarnemers).

De contactpersoon rijders zal zich onthouden van opmerkingen of het nemen van acties die mogelijk aanleiding zouden kunnen geven tot het indienen van protesten.

## Bijlage III: VEILIGHEID IN RALLY'S

De toepassing van het volgende reglement is verplicht (maar dit reglement behoeft niet in het Bijzonder Reglement van de rally opgenomen te worden).

Elke organisator wordt aangemoedigd om aanvullende maatregelen te introduceren om de veiligheid te bevorderen.

### 1 VEILIGHEID ALGEMEEN

#### 1.1 Veiligheidsplan

Een Veiligheidsplan moet opgesteld worden met ten minste de volgende inhoud:

- 1.1.1 De locatie van *de wedstrijdleiding* (rally control).
- 1.1.2 De namen van de diverse verantwoordelijke personen:
  - Hoofd Medische dienst, Hoofd Veiligheid.
  - Veiligheidsofficials (*b.v. Proevenchef of assistent proevenchef*) verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassementsproef.
- 1.1.3 De adressen en telefoonnummers van de verschillende veiligheidshulpdiensten in het gebied waar een klassementsproef wordt gehouden:
  - Politie, Ziekenhuizen, Medische eerste hulpdiensten, Brandweer, Bergingsdiensten, Rode Kruis (of gelijkwaardig).
- 1.1.4 De totale route van de rally met de routesecties in detail.
- 1.1.5 Het veiligheidsplan voor elke klassementsproef, met de volgende details:
  - a) De exacte locaties van de marshalposten, hulpverleningsvoertuigen, radioposten en evacuatie-routes (zie 3.5.1.) moeten op een goed leesbare kaart zijn aangegeven.
  - b) Zones die door de organisator worden aangewezen als zijnde open voor toeschouwers. Alle andere gebieden worden beschouwd als zijnde verboden voor toeschouwers.
  - c) De genomen maatregelen voor de veiligheid van de deelnemers (zie de minimum bepalingen in artikel 3).
  - d) De genomen maatregelen voor de veiligheid van de officials van het evenement.
  - e) Niet van toepassing.
  - f) De te nemen acties wanneer een deelnemer vermist wordt.
  - g) Telefoonnummers (artikel 14.1.1.5. van Appendix H van de CSI)
  - h) De genomen maatregelen voor de veiligheid van toeschouwers (artikel 14.2.3.1. van Appendix H van de CSI).
  - i) Het communicatiesysteem, het overall systeem en die op de klassementsproeven (artikel 1.2.2. - 3.1.1. laatste alinea + 3.3).
  - j) Schema van de voorrijders (artikel 2.2.5. + 2.7)
  - k) Nationale wetgeving en procedures in relatie tot ongevallen indien van toepassing (artikel 2.5.)
  - l) Niet van toepassing.

**1.1.6** In het Veiligheidsplan moet speciale aandacht gegeven worden aan het volgende:

- veiligheid van toeschouwers,
- veiligheid van de officials van het evenement,
- veiligheid van de marshals van het evenement,
- veiligheid van de mediavertegenwoordigers.

**1.1.7** Het concept van het veiligheidsplan moet tenminste vier weken voor de start aan de KNAF Veiligheidsfunctionaris gezonden worden.

## 1.2 Hoofd Veiligheid.

**1.2.1** De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het reglement van de rally. Hij/zij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan.

**1.2.2** Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend in contact met de *wedstrijdleader* (rally control), het Hoofd Medische dienst en de start van elke klassemingsproef (telefoon of radio).

**1.2.3** Hij/zij is verantwoordelijk voor de invoering en uitvoering van het gestelde in het Veiligheidsplan.

## 1.3 Veiligheidsofficial klassemingsproef.

**1.3.1** Op elke klassemingsproef moet een veiligheidsofficial zijn die het Hoofd Veiligheid kan assisteren.

**1.3.2** De veiligheidsofficial van de klassemingsproef controleert, vóór de passage van de -00- auto, of de veiligheidsmaatregelen op de klassemingsproef overeenkomen met het gestelde in het Veiligheidsplan.

## 1.4 Controle.

**1.4.1** De Wedstrijdleader is de eindverantwoordelijke om er op toe te zien dat het gestelde in het Veiligheidsplan uitgevoerd en gehandhaafd blijft.

**1.4.2** Niet van toepassing.

## 2 VEILIGHEID VAN TOESCHOUWERS

De hoogste prioriteit van het Veiligheidsplan is om de veiligheid van toeschouwers te garanderen. De volgende maatregelen die het gestelde in Appendix H van de CSI aanvullen, zijn verplicht voor alle rally's (uitgezonderd artikel 2.1.).

**2.1** Niet van toepassing.

### 2.2 Aanbevelingen voor klassemingsproeven.

**2.2.1** Bij het ontwerp van elk evenement moet rekening gehouden worden met de specifieke omstandigheden van het land, waar de rally plaatsvindt.

**2.2.2** Klassemingsproeven moeten zodanig gesitueerd worden dat het verplaatsen van toeschouwers ontmoedigd wordt.

**2.2.3** Het verkennen van klassemingsproeven wordt als een veiligheidsfactor beschouwd.  
*Tijdens het verkennen moeten start- en finishposten en chicanes/obstakels duidelijk worden aangegeven.*

**2.2.4** Zou het verrijden van een klassemingsproef vertraging op lopen of geannuleerd moeten worden om veiligheidsredenen, dan zal dit niet negatief beoordeeld worden in het Observer rapport (tenzij de

problemen veroorzaakt zijn door de organisator zelf of door het niet adequaat reageren van de organisator).

**2.2.5** Voertuigen (beschouwd als informatievoertuigen) die uitgerust zijn met communicatiemiddelen moeten over elke klassemingsproef rijden, ongeveer 20 minuten voor de Organisatieauto's (Road Closing Cars, -00-, -X- en -0- auto's), om de toeschouwers te waarschuwen en er op toe te zien dat geen toeschouwers in verboden gebieden staan en dat zij zich verwijderen uit deze gebieden. Dit voertuig kan vervangen worden door een helikopter die uitgerust is met een luidspreker. Deze handeling kan, indien nodig, verschillende malen herhaald worden.

### 2.3 Controle van toeschouwers.

**2.3.1** De organisator, en indien nodig met hulp van politie en/of andere autoriteiten, moet de toegang tot de zone's die aangewezen zijn voor toeschouwers zoveel mogelijk stimuleren. Alle andere gebieden worden als verboden gebied beschouwd.

**2.3.2** Het moet voorkomen worden dat toeschouwers langs de weg van de klassemingsproef gaan lopen zolang de klassemingsproef verreden wordt (na de 0-auto en voor de passage van de laatste auto).

**2.3.3** Een veiligheidsinstructie moet gegeven worden bij de toegangen tot de klassemingsproef, *in die gevallen wanneer entree geheven wordt, maar moet in ieder geval opgenomen worden in de 'Publieksinformatie'*.

**2.3.4** Marshals moeten in voldoende mate aanwezig zijn om de veiligheid van toeschouwers te kunnen garanderen.  
Marshals moeten *geschreven instructie ontvangen* om hun taak te kunnen uitvoeren en moeten een duidelijk herkenbaar jack dragen.

### 2.4 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.

### 2.5 Ongevallenrapportage.

Wanneer een bestuurder, die deelneemt in een rally, betrokken is bij een ongeval waarbij een toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, *moet de betrokken bestuurder op de locatie van het ongeval blijven. De eerstvolgende bestuurder moet dit voorval melden aan de eerstvolgende radiopost.* Deze radiopost is in het route boek aangegeven en is gemarkeerd langs de route conform artikel 3.3.3.

Wanneer de verantwoordelijke bestuurder deze regel negeert kunnen de Sportcommissarissen een straf uitspreken die zelfs uitsluiting ten gevolge kan hebben. De wetgeving van het land waarin het evenement plaatsvindt, moet ook van toepassing zijn op ongevalprocedures.

## 2.6 Ongevallen onderzoek.

Elk ongeval met een fatale of serieuze verwonding, moet gerapporteerd worden aan het KNAF Federatiebureau, de *BSR Commissie Veiligheid*, met een kopie naar de *KNAF Medische Commissie*. Dit rapport moet opgesteld worden door een commissie, gevormd door de organisatie, de ASN benoemde sportcommissaris van het evenement, het door de ASN aangewezen Hoofd Technische keuring, het Hoofd Veiligheid, het Hoofd Medische dienst en, indien mogelijk, een vertegenwoordiger van de Politie of gelijke autoriteit.

Het rapport mag de geadresseerden niet later bereiken dan 30 dagen na afloop van het evenement, uitgezonderd wanneer rechtelijke of andere protocollen dit verbieden.

## 2.7 Organisatieauto's (Course cars).

**2.7.1** Elke organisator moet tenminste twee organisatieauto's, nummer -00- en -0- ('nul'-auto's) inzetten. Uitsluitend na de -00-auto mogen bij de start van de klassementsproeven andere maximaal 2 organisatieauto's (zgn X-auto's) vertrekken, die op nagenoeg volle snelheid over de klassementsproeven rijden. Deze X-auto's moeten voldoen aan de gestelde eisen van het SRR (homologatie, verzekering, keuring). De 1<sup>e</sup> bestuurder moet een passende licentie hebben. Minimum leeftijd inzittende X-auto 16 jaar. De -0-auto en beide bestuurders moeten volledig voldoen aan de voorschriften van het SRR (homologatie, verzekering, licenties, keuring, kleding, enz.) Zowel de 1<sup>e</sup> bestuurder van de X-auto's als ook beide bestuurders van de 0-auto moeten deelnemen aan de documentencontrole.

**2.7.2** Elke auto moet met een plaat (36 x 50 cm) op de twee voorportieren uitgerust zijn. Op deze platen moet het woord 'Safety' of een woord van gelijke betekenis in de nationale taal staan. Daarnaast moeten deze auto's uitgerust zijn met een 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.

**2.7.3** De bestuurders van de 'nul'-auto's moeten een behoorlijke ervaring hebben, zij moeten op de hoogte zijn van alle relevante reglementen en het gestelde in het Veiligheidsplan. Zij moeten te allen tijde de Wedstrijdleider op de hoogte houden van de omstandigheden langs de route. Een prioriteitsrijder of een bestuurder die uitgevallen is, mag niet een voorrijderauto besturen. De Wedstrijdleider moet aandacht schenken aan de aanbevelingen van de bestuurders van de organisatieauto's om in geval dat zich gevaarlijke omstandigheden voordoen de klassementsproef te annuleren. Organisatieauto's kunnen ook tijd klokken controleren en er op toezien dat tijdkaarten correct worden ingevuld.

**2.7.4** Infoauto's (Course Information Cars), uitgerust met geluidsapparatuur moeten minimaal 30 minuten voor de start van de eerste deelnemer over alle klas-

sementsproeven rijden om de toeschouwers te waarschuwen en om er voor te zorgen dat iedereen die op een gevaarlijke plaats staat, verwijderd wordt uit dat gebied.

**2.7.5** Elke organisator moet een sluitauto (Sweeper Car) gebruiken die na de laatste deelnemer over de klassementsproeven rijdt. Deze auto moet van een plaat (met een geblokte vlag), conform artikel 2.7.2. voorzien zijn.

**2.7.6** Niet van toepassing.

**2.7.7** Bij elk evenement moeten organisatieauto's de gehele route rijden. Zij mogen de deelnemers op geen enkele wijze hinderen. De volgorde van de organisatieauto's is:

-000- auto, *)	60 minuten voor eerste deelnemer.
KNAF Veiligheidsauto, *)	45 minuten voor de eerste deelnemer.
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.
-Z- auto, *)	Sluitauto direct na laatste deelnemer.

Bovenstaande auto's moeten voorzien zijn van rallyschilden, dan wel stickers en portiernummers met de opdruk "veiligheid" en hun nummer. Tenminste de -0- auto moet voorzien zijn van zwaailichten en een sirene. Tot en met de Publieksinformatieauto moeten de organisatieauto's met een zeer gematigde snelheid over de route van de klassementsproeven rijden en de inzittenden mogen geen wedstrijdkleding en helmen dragen.

\*) Tenminste 1 van de inzittenden moet in het bezit zijn van minimaal een hoofdofficial licentie.

## 2.8 Veiligheid op routesecties.

De route en het tijdschema moeten zo veel mogelijk rekening houden met mogelijke verkeersproblemen en de passage van dichtbevolkte gebieden.

## 2.9 Informatie.

Informatie voor toeschouwers zal op verschillende manieren verspreid moeten worden:

- en/of schrijvende pers en/of gesproken verslaggeving en/of TV,
- en/of programmaboek en/of rallykrant,
- en/of posters,
- en/of distributie van folders,
- passage van Infoauto's (zie 2.7.4.)

### 3 VEILIGHEID VAN DEELNEMERS

#### 3.1 Veiligheidsvoorzieningen

**3.1.0** Medische voorzieningen geheel overeenkomstig de eisen gesteld in 'Algemeen Reglement Medische Voorzieningen Autosportevenementen' van het KNAF Autosportjaarboek

**3.1.1** Bij de start van elke klassementsproef:

- een bergingsvoertuig of takelwagen;
- geschikte apparatuur om contact te houden met de Wedstrijdleider (rally control).

**3.1.2** Het is aan te bevelen om op lange klassementsproeven (langer dan 15 km, geldt niet voor rondkoersen) een extra ambulance en een extra bergingsvoertuig of takelwagen te stationeren.

**3.1.3** Bij de stopfinish van elke klassementsproef: 2 x (minimum) 4kg brandblussers.

**3.1.4** In het servicepark: minimaal 2 duidelijk herkenbare personen met een geldig EHBO diploma

**3.1.5** Niet van toepassing.

**3.1.6** Niet van toepassing.

**3.1.7** Marshals moeten uitgerust zijn met een gele vlag om deelnemers te kunnen waarschuwen in geval van een incident. Bij mogelijk gevaarlijke punten langs de route moeten marshal kunnen beschikken over een of meerdere goedgekeurde brandblusser (geadviseerd 1 brandblusser per kilometer).

**3.1.8** Binnen een tankzone en in het gebied van een hergroepering tenminste 2 stuks 4 kg goedgekeurde brandblussers.

#### 3.2 Preventiemaatregelen (Signalering en bewegwijzering)

**3.2.1** Wegen die naar klassementsproeven leiden moeten afgesloten worden. 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 marshal, politie of andere autoriteit.
- b) korte niet-doorgaande wegen (b.v. naar boerderijen) moeten afgesloten worden, al dan niet

door een hek of met tape. Aan het afzethak of tape moet een mededeling aangebracht zijn met betrekking tot het verloop van het evenement en het mogelijke gevaar.

**3.2.2** Het is de verantwoordelijkheid van de voorrijders om de juiste afzettingsmethode te controleren en om de Wedstrijdleider (rally control) in te lichten wanneer zich tekortkomingen voordoen die hersteld moeten worden voordat de klassementsproef door de deelnemers verreden wordt.

**3.2.3** 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 deelnemers waarschuwen voor gevaarlijke situaties, b.v. door het gebruik van de gele vlag.

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

**3.2.4.1** Een gele vlag moet beschikbaar zijn op elke marshalpost.

**3.2.4.2** De gele vlag mag alleen gebruikt worden door een marshal die het marshal veiligheidsjack draagt. De tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten geregistreerd worden.

**3.2.4.3** Een onbewogen gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie (stilstaande auto direct naast de route, langzaam rijdende auto op de route, enz.); inhalen van op snelheid rijdende deelnemers verboden tot na de gevaarlijke situatie. Een bewogen gele vlag betekent: pas op, gehele of gedeeltelijke blokkering van de route, hulpvoertuigen op de proef, wees gereed om te stoppen, snelheid minderen tot na het obstakel.

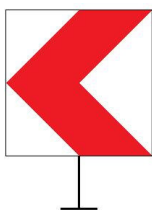
**3.2.4.4** Niet van toepassing.

**3.2.4.5** Niet van toepassing.

**3.2.4.6** Niet van toepassing.

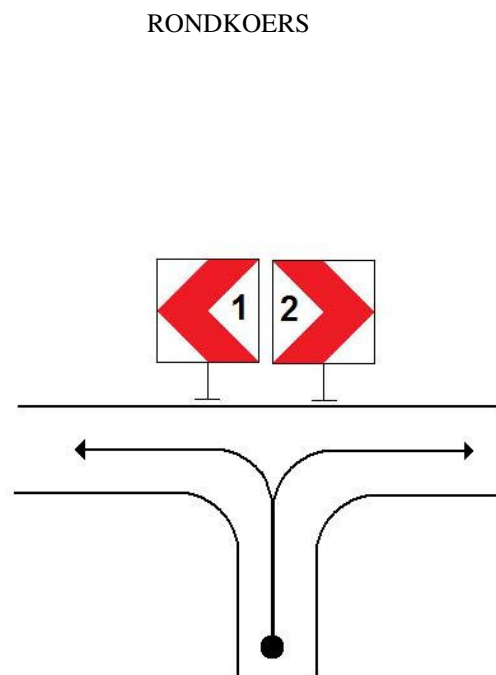
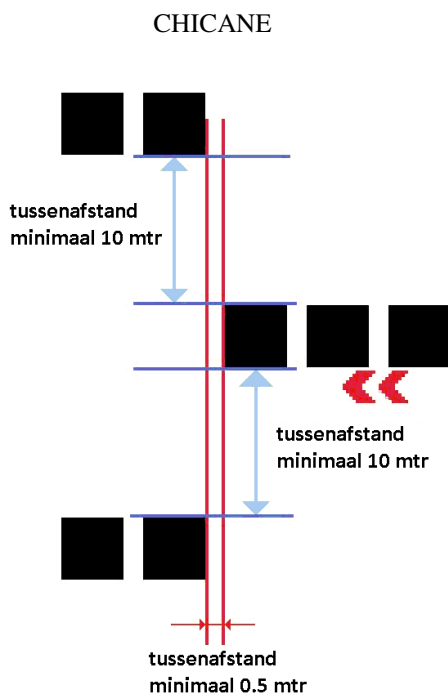
#### 3.2.4.7 Pijlen en voorbeelden:

HOOFDPIJL  
links of rechts wijzend  
(rood op wit)



WAARSCHUWINGSPIJL  
punt omlaag (oranje)  
gevaarlijke passage





- 3.2.4.8** Een klassemingsproef met een rondkoers, mag uit maximaal drie hele ronden bestaan. Bij een klassemingsproef met een rondkoers moet het punt van samenkomst vanuit de positie van de starter goed zichtbaar zijn.  
De 1<sup>e</sup> deelnemer mag op een rondkoers alleen worden gestart, nadat de 0-auto het rondkoers deel heeft verlaten. Het aantal ronden van de 0-auto moet worden bepaald op basis van de lengte van het rondkoers deel.
- 3.2.4.9** De maximale gemiddelde snelheid op klassemingsproeven mag de 130 km/uur niet te boven gaan.  
De maximale gemiddelde snelheid op verbindingsroutes is 70 km/uur, e.e.a. afhankelijk van de plaatselijk geldende wettelijk toegestane maximum snelheden.
- 3.2.4.10** Indien delen van een klassemingsproef in dezelfde sectie van een etappe nogmaals in een andere klassemingsproef worden opgenomen, moet voorafgaand aan het evenement toestemming worden verkregen van het BSR.
- 3.2.4.11 Rode Vlag**  
Bij klassemingsproeven met een rondkoers kan op voldoende afstand en op een voor deelnemers goed zichtbare plaats voor het invoegpunt een rode vlag getoond worden. Dit betekent dat deelnemers onmiddellijk moeten stoppen en ruimte moeten laten voor hulpvoertuigen. De klassemingsproef is stilgelegd.  
Omwille van veiligheid moet de rode vlag van reflecterend materiaal worden vervaardigd. Naast de rode vlag wordt tevens altijd een rode LED lamp getoond.

### 3.3 Supervisie.

- 3.3.1** Een radionetwerk moet voor elke klassemingsproef (uniek voor deze proef) opgezet worden om de deelnemers te kunnen volgen en om het verloop van de rally te kunnen overzien.
- 3.3.2** Elke radiopost moet in het routeboek aangegeven worden en daarnaast *aanbevolen* 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.
- 3.3.3** Bovendien moet *dan* een waarschuwingsbord op 100 meter voor de radiopost geplaatst worden.
- 3.3.4** Een *eventuele* ambulance langs de klassemingsproef moet altijd bij een radiopost staan.
- 3.3.5** Elke organisator moet een procedure voor het volgen van deelnemers opstellen en opnemen in het Veiligheidsplan en daarin tevens een procedure opnemen voor het geval deelnemers vermist worden.

### 3.4 Routeboek.

#### 3.4.1 vervallen

3.4.2 Elk routeboek moet een separate pagina, voorafgaand aan de pagina's met de route, bevatten waarop de ongevalprocedure wordt uitgelegd. Voorbeeld:

#### **Ongevallen- & Veiligheidsprocedure**

1 Alle deelnemers moeten bekend zijn met artikel 19.19, Veiligheid deelnemers, van het KNAF Standaard Reglement Rally (SRR) en met Bijlage III artikel 3.4, Routeboek.

2 *Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerde waarschuwingsteken op A4-formaat in de deelnemende auto hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.*

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

*In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het groene "OK"-teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de drie eerstvolgende deelnemers.*

3) Wanneer een rood "SOS"-teken getoond wordt, is men **verplicht** te stoppen om de equipe te helpen die hulp nodig heeft. U bent verantwoordelijk om de gewonde te helpen en om de veiligheidsdiensten zo snel mogelijk te waarschuwen.

4) De eerste equipe die arriveert op de plaats van het ongeval moet stoppen en moet de eerstvolgende auto laten stoppen en inlichten.

5) De eerstvolgende auto moet de volgende informatie meenemen naar de eerstvolgende radiopost (dat kan de finishcontrole zijn):

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

6) De volgende auto's moeten stoppen wanneer de rode "SOS" getoond wordt.

7) Alle deelnemers die stoppen op de klassementsproef moeten hun gevarendriehoek op tenminste 50 meter voor de stilstaande auto plaatsen, zelfs wanneer de auto naast de weg staat.

8) Het telefoonnummer van de hulpdiensten is: .....

9) Wanneer een deelnemer opgeeft, moet hij de organisator informeren.

Het telefoonnummer is : .....

10) 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.

**3.4.3** Alle deelnemers zijn zonder uitzondering verplicht te voldoen aan het gestelde in artikel 19.19, Veiligheid deelnemers.

**3.4.4** Alle deelnemers moeten door middel van een geschreven notitie bij de Documentencontrole nogmaals op deze regel gewezen worden.

**3.4.5** Elke equipe, hoewel in de gelegenheid maar deze regel niet in acht nemend, kan door de Sportcommissarissen bestraft worden conform de CSI.

### **3.5 Evacuatie.**

**3.5.1** Evacuatie routes die naar / van de klassementsproef (*de route van de klassementsproef kan ook als evacuatie route aangemerkt worden*) lopen moeten gepland worden. Zij moeten duidelijk aangegeven zijn in het Veiligheidsplan (d.m.v. een kaart of bol-pijl situaties).

**3.5.2** Hulpdiensten en ziekenhuizen in de nabijheid van de route moeten geïnformeerd en stand-by zijn.

**3.5.3** Niet van toepassing.

### **4 VEILIGHEID VAN MARSHALS EN OFFICIALS**

**4.1** Ondanks dat het de eerste verantwoordelijkheid van de organisator is om de veiligheid van toeschouwers en deelnemers te garanderen is de veiligheid van marshals en officials ook erg belangrijk.

**4.2** De organisator moet er zeker van zijn dat marshals en officials, die hun taak uitoefenen, zich zelf niet in een gevaarlijke situatie kunnen brengen.

**4.3** Het is de verantwoordelijkheid van de organisator om ervoor te zorgen dat marshals en officials goed opgeleid zijn.

### **5 VEILIGHEIDSMATREGELEN TE NEMEN DOOR DEELNEMERS**

**5.1** *Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerde waarschuwingsteken op A4-formaat in de deelnemende auto hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.*

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

*In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het groene "OK"-teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de drie eerstvolgende deelnemers.*

## Bijlage IV: BANDENREGLEMENT

### 1 **Alle banden moeten geprofileerd zijn.**

Wanneer het loopvlak voor minder dan 25% uit groeven bestaat moeten, op straffe van uitsluiting, door de FIA voor rally's gehomologeerde banden worden gebruikt.

### 2 Van het loopvlak moet tenminste 17% uit groeven bestaan, die zowel in de lengte als in de breedte moeten zijn aangebracht. Deze groeven moeten, op straffe van uitsluiting, tijdens het gehele evenement tenminste 1,6 mm diep zijn.

**Meetmethode:** In een controlevlak, geplaatst midden op de hartlijn van de band, moet de som van de breedte van de groeven, gemeten over 140 mm van de omtrek, tenminste 4 mm zijn.

De som van de breedte van de groeven in het controlevlak, gemeten in de breedte, moet tenminste 16 mm zijn. De breedte van het controlevlak is hierbij afhankelijk van de velgbreedte volgens hiernaast staande tabel.

<b>Velgbreedte</b>	<b>Controlevlak (lxb)</b>
6.5 inch	140 x 124 mm
7	140 x 133
7.5	140 x 142
8	140 x 148
8.5	140 x 161
9	140 x 170
9.5	140 x 180
10	140 x 189
10.5	140 x 199
11	140 x 208
11.5	140 x 218
12	140 x 227

### 3 Vervallen



**Bijlage V: STANDAARD BIJZONDER REGLEMENT**

**Naam van het evenement**

Dit Bijzonder Reglement is opgesteld conform het Standaard Rally Reglement 2012 van de Sectie Rally's van de KNAF.

Aanpassingen, toevoegingen en/of veranderingen in dit Bijzonder Reglement zullen slechts door middel van genummerde en gedateerde bulletins (uitgegeven door de organisator of het College van Sportcommissarissen) bekend gemaakt worden.

De Bijzondere Reglementen moeten worden geprint in A5 formaat als ook gepubliceerd worden op de officiële website van het evenement.

Uitgeprinte versies worden gedistribueerd aan tenminste alle deelnemers en *bijzondere* officials.

**1 PROGRAMMA (locaties in chronologische volgorde op data en tijden)**

- OPENING VAN DE INSCHRIJVINGEN:  
.....
- SLUITING VAN DE INSCHRIJVINGEN:  
.....
- PUBLICATIE VAN DE LIJST MET GEACCEPTEERDE INSCHRIJVINGEN:  
.....
- *BEKENDMAKING TIJDSHEMA VAN HET EVENEMENT (lengte routesecties, proeven, rijtijden):*  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP UITREIKING ROUTEBOEK:  
.....
- PERIODE VERKENNING KLASSEMENTSPROEVEN:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP DOCUMENTENCNTROLE:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP TECHNISCHE KEURING:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP OPENING VAN HET SERVICEPARK  
.....
- 1<sup>e</sup> VERGADERING SPORTCOMMISSARISSSEN:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE VAN DE STARTLIJST VOOR ETAPPE 1:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE START VAN DE 1<sup>e</sup> ETAPPE:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE FINISH VAN DE 1<sup>e</sup> ETAPPE:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE VAN DE STARTLIJST VOOR DE 2<sup>e</sup> ETAPPE:  
.....
- .....

- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE START VAN DE 2<sup>e</sup> ETAPPE:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP VAN DE FINISH VAN DE 2<sup>e</sup> ETAPPE:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP NAKEURING  
.....
- UITERSTE TIJDSTIP INSTELLEN TECHNISCH PROTEST (GEPLAND):  
.....
- 2<sup>e</sup> VERGADERING SPORTCOMMISSARISSSEN:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE OFFICIEEL EINDKLASSEMENT:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PUBLICATIE DEFINTIEF EINDKLASSEMENT  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP PRIJSUITREIKING:  
.....
- LOCATIE OFFICIEEL PUBLICATIEBORD:  
.....
- LOCATIE EN TIJDSTIP OPENING VAN DE PERSKAMER  
.....

**2 ORGANISATIE EN BESCHRIJVING**  
**2.1 KNAF Kampioenschappen waarvoor de rally telt.**

**Overige kampioenschappen/cups/challenges waarvoor de rally telt.**  
.....

**2.2 BSR goedkeuring.**  
Goedkeuringsnummer: ..... ,  
datum: .....  
*Indien van toepassing: Dit evenement is door de KNAF goedgekeurd voor deelname van buitenlandse EU licentiehouders.*

**2.3 Naam van de organisator.**  
.....

**2.4 Locatie permanent wedstrijdsecretariaat.**  
.....  
Het secretariaat is geopend:.....

**2.5 Organisatiecomité.**  
Voorzitter: .....  
Secretaris: .....  
Leden: .....

**2.6 College Sportcommissarissen.**  
Voorzitter: .....  
Leden: .....  
Secretaris Sportcommissarissen: .....

**2.7 Observer en gedelegeerden.**

Observer: .....  
 KNAF Veiligheidsfunctionaris: .....

**2.8 Officials. (voor zover van toepassing)**

Hoofd organisatie: .....  
 Wedstrijdleader: .....  
 Assistent wedstrijdleader(s): .....  
 Wedstrijdsecretaris: .....  
 Hoofd Veiligheid: .....  
 Hoofd Technische keuring: .....  
 Hoofd Medische Dienst: .....  
 Hoofd Milieu: .....  
 Contactpersoon Rijders: .....  
 Hoofd Uitslagendienst: .....  
 Hoofd Persdienst: .....  
 Coördinator Proevenchefs: .....  
 Proevenchefs: .....

**2.9 Omschrijving.**

Totale lengte van de rally:.....  
 Aantal klassementsproeven:.....  
 Totale lengte klassementsproeven:.....  
 Aantal etappes:.....  
 Wegdek van de klassementsproeven: ..... % verhard.

**2.10 Locatie wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement.**

.....  
 Het secretariaat is geopend op .....  
 van ..... tot ..... uur.

**2.11 Locatie Parc Fermé.**

De locatie van het Parc Fermé vóór de start is op/in:.....  
 De locatie van het Parc Fermé tussen de etappes is op/in:.....  
 De locatie van het Parc Fermé na de finish is op/in:.....

**3 INSCHRIJVINGEN**

**3.1 Inschrijvingsprocedure.**

Inschrijving open: .....  
 Sluiting inschrijving: ..... , 24.00 uur.  
 Iedereen die wenst deel te nemen aan de .....  
 moet het volledig ingevulde inschrijfformulier zenden aan:  
 - per post: .....  
 - per fax: .....  
 - per e-mail: .....

**3.2 Aantal toe te laten deelnemers en klassen.**

**3.2.1** Het maximum aantal deelnemers is gesteld op: .....

Indien meer dan ..... inschrijvingen zijn ontvangen zal het accepteren van de inschrijvingen slechts voorbehouden zijn aan het organisatiecomité.

**3.2.2 KLASSEN.**

**Groep –N- auto’s**, (homologatie geldig of max. 4 jaar verlopen):

- klasse N1: t/m 1400 cc (incl R1A)
- klasse N2: boven 1400 cc t/m 1600 cc (incl R1B)
- klasse N3: boven 1600 cc t/m 2000 cc
- klasse N4: boven 2000 cc

**Groep –A- auto’s**, inclusief World Rally Cars (homologatie geldig of max. 4 jaar verlopen):

- klasse A5: t/m 1400 cc.
- klasse A6: boven 1400 cc t/m 1600 cc. (incl R2B)
- klasse A7: boven 1600 cc t/m 2000 cc. (incl R2C, R3C/D/T)
- klasse A8: boven 2000 cc.

**Groep – R- auto’s**, (homologatie geldig of max 4 jaar verlopen)

- klasse R4 en Super 2000

**Groep –HN- auto’s**, uitgehomologeerde auto’s, (N-homologatie meer dan 4 jaar verlopen):

- klasse HN9: t/m 1400 cc
- klasse HN10: boven 1400 cc t/m 1600 cc
- klasse HN11: boven 1600 cc t/m 2000 cc
- klasse HN12: boven 2000 cc

**Groep –HA- auto’s**, uitgehomologeerde auto’s, (A/B-homologatie meer dan 4 jaar verlopen):

- klasse HA13: t/m 1400 cc;
- klasse HA14: boven 1400 cc t/m 1600 cc;
- klasse HA15: boven 1600 cc t/m 2000 cc;
- klasse HA16: boven 2000 cc.

**Groep C-auto’s**, auto’s met een nationale KNAF homologatie of conform een BSR goedgekeurd Cupreglement:

- klasse C2: conform Volvo Original Cup Holland reglement
- klasse C3: conform 205 Cup reglement.
- klasse C4: conform Mitsubishi Colt Cup reglement.
- klasse C5: conform 325i Challenge reglement.
- klasse C6: conform BMW Compact M3 Cup reglement.
- klasse C8: conform Nissan 350Z Challenge reglement

**Groep S-auto’s (conform het Groep S reglement)**

- klasse S17: t/m 1400 cc.
- klasse S18: boven 1400 cc t/m 1600 cc.
- klasse S19: boven 1600 cc t/m 2000 cc.
- klasse S20: boven 2000 cc.

### Groep GT - auto's

Deze auto's worden slechts toegelaten na schriftelijke individuele toestemming van het Bestuur Sectie Rally's, per evenement

#### 3.2.3 DIVISIES

- **Divisie 1:** tweewiel aangedreven, standaard auto's (N1, N2, N3, N4, HN9, HN10, HN11, HN12, C2, C3),
- **Divisie 2:** vierwiel aangedreven, standaard auto's (N1,N2,N3,N4,HN9,HN10,HN11,HN12),
- **Divisie 3:** tweewiel aangedreven, verbeterde auto's (A5, A6, A7, A8, HA13, HA14, HA15, HA16, C4, C5, C6, C8, GT),
- **Divisie 4:** vierwiel aangedreven, verbeterde auto's (A5,A6,A7,A8,HA13,HA14,HA15,HA16).
- **Divisie 5:** auto's conform technisch reglement groep S (S17, S18, S19, S20).
- **Divisie 6:** auto's conform FIA reglement (annex J) R4 en Super 2000.

### 3.3 Inschrijfgelden.

#### 3.3.1 Met reclame van de organisator:

.....

Zonder reclame van de organisator:

.....

Extra serviceplaats:

.....

#### 3.3.2 In het inschrijfgeld is het volgende begrepen:

.....

### 3.4 Betalingsmogelijkheden.

Het inschrijfgeld kan als volgt betaald worden:

- in kontanten, bijgesloten bij het inschrijfformulier.

- per bank, .....(BIC en IBAN vermelden)

In dit geval moet het inschrijfgeld uiterlijk 5 dagen vóór de start van de rally door de organisator ontvangen zijn.

### 3.5 Terugbetaling.

Het totale inschrijfgeld zal terugbetaald worden:

- aan inschrijvers waarvan de inschrijving niet geaccepteerd wordt.

- .... % van het inschrijfgeld in het geval dat de rally niet zal plaatsvinden.

- .... % van het inschrijfgeld aan inschrijvers die om reden van 'force majeure' (duidelijk schriftelijk omschreven en aan de organisator gezonden) niet deel kunnen nemen.

### 3.6 Super Rally Systeem.

Wanneer een deelnemende auto de finish van een etappe niet bereikt, zal deze worden toegelaten tot de start van de volgende etappe conform de voorwaarden als beschreven in het SRR art 16.7.

De inschrijver moet de wedstrijdsecretaris informeren over zijn intentie van een herstart voor de volgende etappe binnen 30 minuten na het einde van de etappe waarin hij is uitgevallen.

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 ferme.

## 4 VERZEKERING

### 4.1

Inschrijvers en/of bestuurders moeten in het bezit zijn van een geldige verzekering die hen dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van persoonlijk letsel en zaakschade op niet voor overige verkeer afgesloten trajecten van de rally.

Het is de inschrijvers- en/of bestuurdersverantwoordelijkheid om zo'n verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

Inschrijvers en/of bestuurders worden verzocht om te verklaren en te ondertekenen dat zij over zo'n verzekering beschikken (zie artikel 4.3.). Elk verzuim om deze verklaring te ondertekenen zal betekenen dat de betreffende auto niet tot de start wordt toegelaten.

### 4.2

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

- De organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van inschrijvers en bestuurders tegen derden wanneer zij deelnemen in een bepaald deel van de rally dat verreden wordt op privé terreinen of op wegen welke speciaal voor dit doel zijn afgesloten.

- De hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 2.500.000,- per ongeval of gebeurtenis.

- Het eigen risico voor de deelnemer is € 1000,- per ongeval of gebeurtenis.

De dekking gaat in bij de start van de rally en eindigt bij de finish van de rally of op het moment dat de betreffende équipe opgeeft of door uitsluiting.

### 4.3

#### Vrijwaringclausule.

Door ondertekening van het inschrijfformulier verklaren de inschrijver en beide leden van de equipe bekend te zijn en akkoord te gaan met de volgende vrijwaringclausule:

"Ik heb het Standaard Reglement Rally en het Bijzonder reglement van dit evenement gelezen en verklaar het te zullen naleven.

Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en dat ik bekwaam ben om dit te doen. Ik erken dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, ken en verklaar dit risico te accepteren. De organisator, sponsors, officials en marshals van het evenement, alsmede de KNAF enerzijds zijn tegenover de deelnemer (inschrijver, bestuurders) niet

aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl de deelnemer de organisator, sponsoren, officials en marshals van het evenement, alsmede de KNAF vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden. Ik verklaar dat de autoverzekering, conform de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM), ongewijzigd van kracht is en dat de hiervoor berekende premie tijdig is betaald. Ik verklaar dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs en geldige rijderlicentie kan overleggen verklaren de 1<sup>e</sup> bestuurder en 2<sup>e</sup> bestuurder niet te zullen wisselen van functie.

*Indien een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar, moet de vrijwaringclausule mede ondertekend worden door één van de ouders of door een door de ouders gemachtigde persoon onder overleggen van een schriftelijke machtiging.*

## 5 RECLAME

### 5.1 Verplichte reclame.

De ruimte op de voorportierstickers en op de rallyschilden is gereserveerd voor reclame van de organisator. De wedstrijdnummers moeten in hun geheel, zonder enige verandering, op de auto aangebracht worden.

### 5.2 Extra reclame.

De extra reclame onder het wedstrijdnummer kan niet door inschrijvers en/of bestuurders geweigerd worden die hebben ingeschreven "met reclame van de organisator". De extra reclame wordt in een officieel bulletin bekend gemaakt.

### 5.3 Rallyschilden.

De organisator zal elke deelnemer voorzien van ..... rallyschilden.

### 5.4 Wedstrijdnummers.

De organisator zal elke deelnemer voorzien van 2 voorportierstickers, 2 divisie stickers en 3 raamstickers met wedstrijdnummers voor de achterzijruit en de achterrauit.

## 6 BANDEN

Zie het gestelde in bijlage IV van het SRR.

## 7 BRANDSTOF / SERVICEPARK

### 7.1 Specificatie.

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

### 7.2 Tanken van brandstof.

Het tanken van brandstof is alleen toegestaan in onderstaande lokatie(s):

Indien er een tankzone ingesteld wordt dan duidelijk in het bijzonder reglement aangeven

.....  
Indien gewenst hierna details aangegeven van de bestraffing op de overtreding.

.....

### 7.3 Locatie servicepark.

Het servicepark bevindt zich:

.....

Het servicepark is geopend vanaf ..... uur op .....

## 8 VERKENNING

### 8.1 Registratieprocedure.

#### 8.1.1

De uitreiking van het routeboek voor de verkenning vindt plaats op ....., vanaf ..... uur, in .....

Bij de uitreiking van het routeboek zal het kenteken van de auto die wordt gebruikt voor de verkenning van de klassementsproeven geregistreerd worden (tegen overlegging van het kentekenbewijs).

#### 8.1.2

De organisator zal elke équipe van 2 stickers met het wedstrijdnummer voorzien.

Deze stickers moeten als volgt op de auto aangebracht worden:

- 1 sticker op de voorruit, rechterbovenhoek.
- 1 sticker op de rechter achterzijruit.

#### 8.1.3

*Indien gewenst hierna details aangegeven van de bestraffing op de overtreding*

.....

### 8.2 Tijdschema.

De organisator biedt de ingeschreven deelnemers de mogelijkheid de route van de klassementsproeven, volgens onderstaand tijdschema, te verkennen op .....

KP No: Lengte ca: Onverhard: Tijdslimiet:

.....

### 8.3 Speciale en/of nationale beperkingen.

#### 8.3.1

Vóór ..... is het niet toegestaan om te rijden (met welk voertuig dan ook) op de wegen die gebruikt zullen worden als klassementsproef. De organisator zal deze wegen intensief controleren.

#### 8.3.2

Elke overtreding van bovenstaande regels (art. 8.2 en 8.3.1.) zal als volgt door de organisator bestraft worden:

- 1<sup>e</sup> overtreding: een tijdstraf van 2 minuten.
- 2<sup>e</sup> overtreding: geen toelating tot de start van de betreffende equipe.

Het besluit van het organisatiecomité of van de wedstrijdleider zal beslissend zijn.

Zo'n beslissing kan worden genomen onafhankelijk of wel of geen sanctie door de Politie en/of officials is genomen en onafhankelijk van het resultaat van zo'n actie.

Er bestaat geen recht op het indienen van een protest of beroep en het inschrijfgeld zal niet terug betaald worden.

#### 8.4 Snelheidscontroles.

Gedurende de verkenning van de klassementsproeven is het niet toegestaan om met een hogere snelheid over de wegen van de klassementsproeven te rijden dan wettelijk is toegestaan. Politie, marshals en officials zullen het gedrag van de equipes tijdens de verkenning nauwlettend visueel en/of met behulp van elektronische- en/of fotografische- en/of video apparatuur volgen. Overtredingen zullen gerapporteerd worden aan de organisator resp. wedstrijdleider die, gebaseerd op het bewijsmateriaal, een straf kunnen uitspreken die zo ver kan gaan als het niet toelaten tot de start van de betreffende equipe.

### 9 DOCUMENTENCONTROLE

#### 9.1. Locatie.

De controle van de documenten vindt plaats op ..... vanaf ..... uur, te .....

#### 9.2 Tijdschema.

De controle van de documenten vindt plaats conform het tijdschema, genoemd in artikel 10.2. *Bij voorkeur tegelijk met de technische keuring.*

#### 9.3 Te controleren documenten.

Tijdens de documentencontrole wordt het onderstaande gecontroleerd:

- betalingen,
- inschrijverlicentie (indien van toepassing),
- rijderlicenties,
- rijbewijzen,
- verzekeringsbewijs,
- kentekenbewijs van de auto,
- correctheid van alle informatie op het inschrijfformulier.

### 10 TECHNISCHE KEURING - VERZEGELING - MARKERING

#### 10.1 Locatie.

De Technische keuring, de verzegeling (voor zover noodzakelijk) en de markering van de deelnemende auto vindt plaats bij:.....

#### 10.2 Tijdschema.

De Technische keuring vindt plaats op ....., conform onderstaand tijdschema:  
Start No.:..... Tijdslimiet zonder straf:.....  
Tijdslimiet met straf:..... Start geweigerd:.....

### 11 KENMERKEN VAN DE RALLY

#### 11.1 (Ceremoniële) Startprocedure.

11.1.1 De officiële start van de rally vindt plaats op ..... om ..... uur, te.....

11.1.2 De ceremoniële start van de rally vindt plaats op ..... om..... uur, te.....

11.1.3 Vóór de start zal de organisator alle tot de start toegelaten auto's verzamelen in een wachtpark op de volgende voorwaarden:  
.....

#### 11.2 Vervanging tijdcontrolekaarten.

Voor elke sectie wordt een aparte tijdcontrolekaart uitgegeven, of bij de start gebundeld per etappe, of bij de hergroepering per sectie, conform bijlage VI van het SRR.

#### 11.3 Startstelsysteem van de klassementsproeven.

Overeenkomstig het gestelde in artikel 19.5 van het SRR zal onderstaande startmethode toegepast worden:

- het aftellen door de controlepostofficial, 30" - 15" - 10" en de laatste vijf seconden één voor één. Als alternatief kan deze methode vervangen worden door een aftelsysteem, dat duidelijk zichtbaar voor de equipe, op de startlijn, de seconden aftelt. Dit elektronisch systeem kan gekoppeld worden aan een start detectiesysteem, dat 50 cm na de startlijn geplaatst is en het te vroeg starten van een deelnemer registreert. Dit systeem kan tevens aangesloten zijn op een startlicht systeem waarvan de werking beschreven moet zijn. Het elektronisch systeem is gekoppeld en gesynchroniseerd met een start detectiesysteem (lichtbundel) dat vlak na de startlijn is geplaatst. Het verbreken van de lichtbundel vóórdat het startsein is gegeven zal beschouwd worden als een valse start. Zou het elektronische systeem niet werken, dan zal het aftelsysteem toegepast worden.

#### 11.4 Te vroeg melden aan het einde van een etappe en/of rally.

Het is de equipe toegestaan zich zonder straf te vroeg te melden bij de tijdcontrole aan het einde van een etappe of einde van de rally.

#### 11.5 Herkenning van marshals en officials.

De marshals en officials zijn als volgt herkenbaar:  
.....

#### 11.6 Super klassementsproef.

*Geef hier de details aan wanneer een super klassementsproef (proloog) georganiseerd wordt.*

**11.7 Afwijkende voorschriften**  
Geef hier alle afwijkende bepalingen aan, het evenement betreffend, die op enige wijze afwijkend zijn aan het SRR en/of dit Standaard Bijzonder Reglement.

**12 Niet van toepassing.**

**13 PRIJZEN**

**13.1** De prijsuitreikingceremonie is op ....., vanaf ..... uur, te .....

**13.2** De volgende prijzen / bekens zullen worden uitgereikt:.....  
(Hier aangeven welke prijzen / bekens uitgereikt worden)

**14 EINDKEURING EN PROTESTEN**

**14.1** Eindkeuring.  
Conform het gestelde in artikel 15.2 van het SRR zal de eindkeuring plaatsvinden in: ....., vanaf ..... uur.  
De betreffende equipes zullen schriftelijk geïnformeerd worden.

**14.2** Protestgelden.  
Een protest moet schriftelijk ingediend worden bij de wedstrijdleider te samen met het protestgeld conform het "Reglement Protesten" in het autosportjaarboek.

**14.3** Beroep.  
Tegelijk met het indienen van een beroep moet een bedrag conform het "reglement betreffende autosport rechtspraak" in het autosportjaarboek betaald worden

**Standaard Inschrijfformulier**

logo evenement

**INSCHRIJFFORMULIER / ENTRY FORM**



		INSCHRIJVER / Entrant	1e BESTUURDER / 1st Driver	2e BESTUURDER / Co-driver
VOORNAAM	First name			
NAAM	Surname			
ADRES	Postal address			
POSTCODE	Postal code			
WOONPLAATS	Town			
LAND	Country			
GEBOORTEDATUM	Date of birth			
NATIONALITEIT (paspoort)	Nationality (as Passport)			
CORRESPONDENTIE-ADRES	Postal address			
MOBIEL TEL Nr	Mobile Phone number			
E-MAIL ADRES	E-mail address			
LICENTIE No.	Competitor Licence No.			

**GEGEVENS VAN DE AUTO / Details of the car**

MERK	Make		KENTEKEN / Registration No.	
MODEL	Model		CILINDER INHOUD / ccm3	
BOUWJAAR	Year of manufacture		DIVISIE - KLASSE / Division - Class	
BRANDSTOF	Type of Fuel	benzine <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> E85 diesel <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> M85	In geval van E85, brandstof gekocht bij:	

**INSCHRIJVING KAMPIOENSCHAP(PEN) / Entry Championship(s)**

Open Nederlands Rallykampioenschap (ONRK)	<input type="checkbox"/>	Peugeot 205 Cup (C3)	<input type="checkbox"/>	BMW 325i Challenge (C5)	<input type="checkbox"/>
Nationaal Nederlands Rallykampioenschap (NNRK)	<input type="checkbox"/>	Nissan 350Z Challenge (C8)	<input type="checkbox"/>	Volvo Original Cup Holland (C2)	<input type="checkbox"/>
Account Software Nederlands Short-Rallykampioenschap (ASSRK)	<input type="checkbox"/>				

## Bijlage VI: STANDAARD TIJDCONTROLEKAART

### ALGEMEEN

Een tijdkaart geldt voor 1 sectie en wordt van boven naar beneden ingevuld.

De ideale rijtijd voor het afleggen van de afstand tussen twee opeenvolgende tijdcontroles moet vermeld staan op de tijdcontrolekaart.

De tijdcontrole kaarten worden uitgereikt op locaties welke door de organisator daarvoor geschikt geacht worden, zoals: start, hergroepering, service park, etc.

### UITVOERING

Zie ook het onderstaande voorbeeld.

De middelste kolom moet ingevuld worden door de officieel en de rechter kolom is voor gebruik door de deelnemer

Afmeting: 9.9 cm x 21 cm (3 tijdkaarten uit één A4 pagina) of 11 cm x 18.5 cm

Grootte invul vlakken: 1 cm

Tijdkaart moet bij voorkeur ivm weersomstandigheden op extra zwaar papier gedrukt worden (300 gr). Een alternatief kan zijn is een dubbel gevouwen tijdkaart (22 x 18.5 cm)

### Taal

De tekst op alle tijdcontrole kaarten mag Nederlands en/of Engels zijn.

### Nummering tijdcontroles

De 1e tijdcontrole van een rally is altijd genummerd TC 0. De tijdcontrole van een klassementsproef heeft altijd hetzelfde nummer dan de KP, dus TC 1 is de tijdcontrole van KP 1 enz.

De tussenliggende tijdcontroles krijgen het nummer van de voorliggende TC met een volgreteer. Voorbeeld: na TC 0 komt mogelijk TC 0A, TC 0B etc. voordat TC 1 van KP 1 wordt bereikt

Etappe 1							Vrijdag 01 januari 2000	
TC	Locatie	Lengte KP	Lengte route	Totale afstand	Streeftijd	Passeertijd 1e auto		
0	Start etappe 1 (parc fermé uit)					12:01		
TANKEN 1	Afstand tot volgende tankmogelijkheid	(21.75)	(36.02)	(57.77)				
0A	Ceremoniele start podium	-	2.10	2.10	00:05	12:06		
1		-	10.65	10.65	00:20	12:26		
KP 1	Klassementsproef 1	13.60	-	-	00:03	12:29		
2		-	5.12	18.72	00:21	12:50		
KP 2	Klassementsproef 2	8.15	-	-	00:03	12:53		
2A	Hergroepering IN	-	18.15	26.30	00:35	13:28		
2B	Hergroepering UIT	-	-	-	Max. 0:30	13:58		
2C	Service in	-	2.10	2.10	00:05	14:03		
	Service A (stadion)	(21.75)	(36.02)	(57.77)				
2D	Service uit	-	-	-	00:30	14:33		
TANKEN 2	Afstand tot volgende tankmogelijkheid	(21.75)	(34.02)	(55.77)				
3		-	10.58	10.58	00:15	14:48		
KP 3	Klassementsproef 3	13.60	-	-	00:03	14:51		
4		-	5.12	18.72	00:21	15:12		
Etappe 1 totalen		43.50	70.04	113.54				

Etappe 2							Zaterdag 02 januari 2000	
4B	Restart etappe 2 (parc ferme uit)	-	18.15	36.87	00:35	08:01		
TANKEN 3	Afstand tot volgende tankmogelijkheid	(34.75)	(64.29)	(99.04)				
4C	Service in	-	4.58	4.58	00:08	08:09		
	Service C (stadion)							
4D	Service UIT	-	-	-	00:15	08:24		
5		-	5.4	42.27	00:10	08:34		
KP 5	Klassementsproef 5	12.90	-	-	00:03	08:37		
6		-	18.10	31.00	00:35	09:12		
Etappe 2 totalen		85.05	125.23	210.28				

Totalen van de Rally				
	KP	Route	Totaal	*%
Etappe 1 - 4 KP's	43.50	70.04	113.54	38.3%
Etappe 2 - 8 KP's	85.05	125.23	210.28	40.4%
<b>Totaal - 12 KP's</b>	<b>128.55</b>	<b>195.27</b>	<b>323.82</b>	<b>39.7%</b>

Starter. Etappe 1 - Sectie 1

TC 0	START (PARC FERMEUIT)	DEE.NEMER GEBRUIK	DEE.NEMER GEBRUIK	
	PLAN START U M	PLAN TC 0A U M	PLAN TC 0A U M	
	STARTTIJD U M	STARTTIJD U M	RIJTIJD 0 05	TC 0A
	TC 0	TC 0		
TC 0A				
TC 0	STARTPOD.U.M	DEE.NEMER GEBRUIK	DEE.NEMER GEBRUIK	
	PLAN TC 1 U M	PLAN TC 1 U M	PLAN TC 1 U M	
	STARTTIJD U M	STARTTIJD U M	RIJTIJD 0 20	TC 1
	TC 0	TC 0		
TC 1				
TC 1	KP 1	DEE.NEMER GEBRUIK	DEE.NEMER GEBRUIK	
	FINISHTIJD U M S 0,15	PLAN TC 2 U M	PLAN TC 2 U M	
	STARTTIJD U M S	STARTTIJD U M	RIJTIJD 0 21	TC 2
	PLAN START U M	PLAN TC 2 U M		
	TC 1 + 3 MIN	TC 2 U M		
	STOP	RIJTIJD U M	RIJTIJD U M	
TC 2				

TC 2	KP 2	DEE.NEMER GEBRUIK	DEE.NEMER GEBRUIK	
	FINISHTIJD U M S 0,15	PLAN TC 2A U M	PLAN TC 2A U M	
	STARTTIJD U M	STARTTIJD U M	RIJTIJD 0 20	TC 2A
	PLAN START U M	PLAN TC 2A U M		
	TC 3 + 3 MIN	TC 2 U M		
	STOP	RIJTIJD U M	RIJTIJD U M	
TC 2A				

INNEMEN BIJ HERGROEPERING IN TC 2A



## Bijlage VII: STANDAARD ROUTEBOEK

- Het routeboek moet van het A5 formaat zijn.
- Het routeboek moet 'staand' gedrukt worden en aan de linker zijde met een metalen spiraal of vergelijkend sterk materiaal, dat het openen van 360 graden toestaat, ingebonden worden.
- De pagina's mogen dubbelzijdig gedrukt worden 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 route en de klassementsproeven door middel van gekleurd papier aan te geven. Dit verschil moet door middel van schaduw van de kolom 'Richting' (Direction) aangegeven worden.
- Men moet eenvoudig kunnen vaststellen voor welke etappe het routeboek bestemd is. Aanbevolen wordt om dit op de omslag aan te geven.
- De koptekst moet in het Nederlands en/of in het Engels.
- Elke routesectie begint op een nieuwe pagina (start van een klassementsproef). Na de Stopfinish van een klassementsproef kan voortgegaan worden met de routesectie (zie voorbeeld).
- Tussen de kolommen 'Richting' en 'Informatie' moet een zwarte smalle kolom aan gebracht worden wanneer het wegdek onverhard is en moet blanco gelaten worden wanneer het wegdek verhard is.
- Alle radioposten en ambulancelocaties moeten vermeld worden door middel van het betreffende symbool.
- Een legenda met de gebruikte symbolen moet voorin het routeboek opgenomen worden.
- *De gehele route van de rally moet opgenomen worden in het routeboek. Dat wil zeggen herhaling(en)/verwijzingen naar voorgaande pagina's is (zijn) niet toegestaan.*
- Wanneer een routesectie gevolgd wordt door een klassementsproef moet de afstand, in meters, tussen de Tijdcontrole en de Start van de klassementsproef in de rechter beneden hoek van het 'Informatie' vak vermeld worden.
- Een kaartfragment van elke klassementsproef kan opgenomen worden onmiddellijk voorafgaand aan de eerste pagina van elke klassementsproef. Op dit kaartfragment moet voorkomen:
  - de schaal, bijvoorkeur 1 : 25.000 of beter.
  - de 'Noordpijl',
  - de eventuele alternatieve route(s),
  - de start, finish en radioposten.
- Er mogen niet meer dan 6 bol/pijl situaties per pagina.
- Foto's of tekeningen van de locaties van de controles mogen, indien dit verwarring kan voorkomen, opgenomen worden in het routeboek.
- In het routeboek moet ook opgenomen worden:
  - het verschil in de dikte van de bol-pijl moet het verschil van hoofd- en bijwegen aangeven ( dus niet te volgen richting).
  - door middel van een zwarte stip de locatie aangeven waar de tripmeter op nul gezet moet worden.
  - een lijst met ziekenhuizen en medische hulpposten.
  - telefoonnummers van het Wedstrijdsecretariaat (Rally control) en de Hulpverleningsdiensten.
  - een opgave formulier.
  - een vragenformulier.
  - Elk routeboek moet een separate pagina, voorafgaand aan de pagina's met de route, bevatten waarop de ongevalprocedure wordt uitgelegd, zie bijlage III.

Example:

**SS Information**

TC 8/12 Neunkirchen  
 TC 9/13 Freisen  
 SPECIAL STAGE  
 ST. WENDELER LAND 1/2

DISTANCE: 24,00 km  
 RECORD REVISOR ROUTE

DAY: 2  
 SECTION: 3/4  
 TIME ALLOWED: 30 min  
 DISTANCE REVERSE

**SS Number**

DISTANCE	DIRECTION		INFORMATION	2007	SCHEDULED TIME
	TOTAL	PARTIAL			
15,88	0,90	1,07		8,12	Asphalt
16,52	0,64	0,43		7,48	Gravel
16,91	0,39	0,04		7,09	KMs to Stage Finish
16,95	0,04	0,00		7,05	Detailed Photo
17,19	0,24			6,81	Delete line ±200 m
TOTAL				8	Turn quickly the page over ±200 m

FINISH/ZIEL  
 SS/WP 8/12  
 ST. WENDELER  
 LAND 1/2  
 16,95 km

HF 6  
 N - 49° 33' 14,0"  
 E - 07° 09' 48,5"

PAGE 2-34

**Liaison Information**

TC 7/11 Hermeskeil  
 TC 8/12 Neunkirchen

DISTANCE: 41,51 km  
 AVERAGE 62,27 km/h

DAY: 2  
 SECTION: 3/4  
 TIME ALLOWED: 40 min  
 DISTANCE REVERSE

DISTANCE	DIRECTION		INFORMATION	2007	SCHEDULED TIME
	TOTAL	PARTIAL			
38,48	3,21			3,03	Seibach Gemeinde Neuhöfden Landkreis St. Wendel
39,23	0,75			2,28	Neuhöfden 10 km Boesballe St. Wendel 14 km Oberthal 11 km Prölsley 7 km
40,53	1,30			0,98	Neunkirchen/Nähe Gemeinde Neuhöfden Landkreis St. Wendel
41,10	0,57			0,41	(Hirschfelderweg) Eiweiler 4 km
41,51	0,41			0,00	TC 8/12 NEUNKIRCHEN (0,06)

Distance to start

PAGE 2-24

## Bijlage VIII: MILIEUVOORSCHRIFTEN

Onverminderd het bepaalde in het Algemeen Milieu Reglement van de KNAF (AMR) gelden bij rally's de volgende aanvullende milieuvoorschriften:

- 1 *Deelnemers aan een rally moeten zich voortdurend bewust zijn van de effecten van het evenement 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 AMR art. 3 'Alle overige vormen van autosport'.*
- 3 *Het gebruik van een originele of een gehomologeerde uitlaatgaskatalysator is verplicht voor auto's ingedeeld in groep N en A. Voor auto's ingedeeld in groep HN en HA is het gebruik van een uitlaatgaskatalysator eveneens verplicht als in de homologatie een katalysator is aangegeven. In dat geval hoeft deze katalysator echter niet gehomologeerd te zijn.*
- 4 *Op beide voorportieren van de auto moet de equipe een vlak van 67x17 cm (bxh) vrijhouden voor de door de organisator te verstrekken startnummers en de verplichte reclame. Onder het startnummer moet de equipe een vlak van 17x5 cm (bxh) vrijhouden voor de door de organisator te verstrekken divisiesticker. Indien 'extra reclame' door de deelnemer wordt geaccepteerd, moet de equipe ook een wit vlak van 50x33 cm (bxh) hebben op beide voorportieren onder de startnummers voor deze 'extra reclame' van de organisatie (art. 10 van het SRR).*
- 5 *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, indien 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.
- 6 *Op alle servicepunten moet de auto tijdens alle werkzaamheden aan de auto op servicefolie staan.*
- 7 *In alle gevallen, waarin de kans bestaat op het morsen van vloeistof, moet de opvangbak of een andere voorziening worden gebruikt.*
- 8 *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.  
Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond*

*heeft plaatsgevonden, is de equipe verplicht dit aan de milieu-official dan wel rechtstreeks aan de wedstrijd-leiding te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing bij noodreparaties buiten de servicepunten en op de klassementsproeven.*

- 9 *Het schoonspuiten van auto's is uitsluitend toegestaan op plaatsen die daarvoor door het organisatiecomité zijn aangewezen.*

## Bijlage IX: BIJZONDERE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

In deze Bijlage worden de bijzondere technische voorschriften aangegeven voor:

- uitgehomologeerde auto's (groep HN, HA).
- Aanvullende technische eisen.
- Afwijkende voorschriften t.o.v. Annexe J van de CSI.

### I UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S, GROEP HN

#### 1.1 Toe te laten auto's

Bij evenementen in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groep N waarvan de homologatie minimaal 4 jaar verlopen is (voor 2012 dus: homologatie niet meer geldig in 2008). Bovendien worden auto's uit de voormalige groep 1 toegelaten.

#### 1.2 Homologatie

De groep -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 Annexe J van de CSI en alle aanvullingen hierop zoals gepubliceerd in de FIA-bulletins en bekend per 31 december van dat jaar.

#### 1.3 Turbo

In de groep -HN-auto's zijn alleen turbo's toegestaan waarvan de restrictormaten zijn toegelaten conform de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig.

#### 1.4 Gewicht

Groep -HN- auto's moeten voldoen aan het minimumgewicht zoals vastgelegd in de Annexe J van de CSI in het laatste jaar van homologeren. Daarnaast moet het minimumgewicht van de auto met de equipe (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bestuurder en de volledige uitrusting van de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bestuurder) voldoen aan het minimumgewicht plus 150 kg.

#### 1.5 Veiligheid

Groep -HN- auto's moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Annexe J van de CSI.

#### 1.6 Klassenindeling

Zie artikel 2.1.1.4.1 van het SRR.

### II UITGEHOMOLOGEERDE AUTO'S, GROEP HA

#### 2.1 Toe te laten auto's

Bij evenementen in Nederland worden auto's toegelaten conform homologatie uit de groep A/B waarvan de homologatie minimaal 4 jaar verlopen (voor 2012 dus: homologatie niet meer geldig in 2008). Van de uitgehomologeerde groep B-auto's worden uitsluitend vierwiel aangedreven auto's t/m 1600 cc en tweewiel aangedreven auto's toegelaten)

Bovendien worden auto's uit de voormalige groepen 2, 3, of 4 t/m 3000 cc toegelaten.

#### 2.2 Homologatie

De groep -HA- 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 Annexe J van de CSI en alle aanvullingen hierop zoals gepubliceerd in de FIA-bulletins en bekend per 31 december van dat jaar.

#### 2.3 Turbo

In de groep -HA-auto's zijn alleen turbo's toegestaan waarvan de restrictormaten zijn toegelaten conform de homologatie geldend in het laatste jaar van homologatie, van het betreffende voertuig

#### 2.4 Gewicht

Groep -HA- auto's moeten voldoen aan het minimumgewicht zoals vastgelegd in de Annexe J van de CSI in het laatste jaar van homologeren. Daarnaast moet het minimumgewicht van de auto met de equipe (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bestuurder en de volledige uitrusting van de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bestuurder) voldoen aan het minimumgewicht plus 150 kg.

#### 2.5 Veiligheid

Groep HA auto's moeten voldoen aan de huidige veiligheidsvoorschriften van art. 253 van de Annexe J van de CSI.

#### 2.6 Klasse indeling

Zie artikel 2.1.1.4.2 van het SRR.

### III AANVULLENDE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

#### 3.1 Camera in rallyauto

keuring vervallen

- 3.2 Het krikstelsel (geldt voor alle klassen) mag uitsluitend bedienbaar zijn met de hand (of door de 1<sup>e</sup> bestuurder of door de 2<sup>e</sup> bestuurder), 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.

### IV UITZONDERINGEN OP HET ANNEXE J VOOR GROEP -N- en -A-

- 4.1 Artikel 254-7.2.3: de eis tot het gebruik van uitsluitend mechanische differentiëlen vervalt (hydraulisch-mechanische differentiëlen mogen gebruikt worden).
- 4.2 Artikel 255-5.1.8: het verbod om water te sproeien op de intercooler, alsook het verbod om water te spuiten in het inlaatspruitstuk vervalt (waterinjectie blijft toegestaan conform de voorwaarden in 2006).

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

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

**V AANVULLENDE EISEN OP ANNEXE J (ART 252-9) VOOR GEBRUIK VAN BIOBRANDSTOF (E85 en M85) (van toepassing voor 2012).**

**5.1** Het is toegestaan aan evenementen in Nederland of aan buitenlandse evenementen meetellend voor een Nederlands Kampioenschap deel te nemen en daarbij gebruik te maken van de biobrandstoffen E85 of M85. Deelnemers, die gebruik willen maken van één van deze biobrandstoffen, dienen te voldoen aan de bepalingen van art. 5.2 t/m 5.4

**5.2** 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 (E85 en M85) aan evenementen in Nederland of aan buitenlandse evenementen meetellend voor een Nederlands Kampioenschap, moeten dit bij de inschrijving aangeven op het inschrijfformulier onder vermelding van de naam van de leverancier van de biobrandstof waarop zal worden gereden.*

*De inschrijver kan gevraagd worden om de aankoop van brandstof met aankoopbonnen aan te tonen.*

*Het niet correct inschrijven m.b.t. biobrandstof en het niet beschikbaar hebben van de aankoopbonnen zal worden bestraft met geldboete.*

**5.3 Verplichte aanpassingen voor gebruik van biobrandstof (E85 en M85)**

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

1- 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 vulhals van de tank moet gemaakt zijn van een materiaal wat bestendig is tegen E85 of M85: staal dan wel speciaal voor E85 of M85 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 biobrandstof.

5- De brandstofrail moet geschikt zijn voor biobrandstof.

6- De injectoren moeten geschikt zijn voor biobrandstof.

7- Alle overige delen van het brandstofsysteem moeten geschikt zijn voor biobrandstof. 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, afdichtingen etc.

*Ter informatie:*

*De normale handblussers, blussystemen en blusmiddelen volstaan voor gebruik met biobrandstof. 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 de ethanol in de brandstof, en zal dus vaker dan normaal moeten worden verversd.*

#### 5.4 Specificatie van toegelaten biobrandstoffen

##### 5.4.1 E-85 biobrandstof Bio-ethanol

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 <sup>3</sup>	760	800	ASTM D4052
Vapour pressure (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.005	ICP-OES
Manganese	g/L		0.001	ICP-OES
Oxidation stability	Minutes	360		EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Final Boiling Point	°C		210	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Ethanol + higher alcohols	% (V/V)	75	85	EN 13132 or 14517
Higher alcohols (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 or 14517
Methanol	% (V/V)		1.0	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)	14	25	
Water	% (V/V)		0.3	EN 12937
Inorganic chloride	mg/L		1	EN 15484
Acidity (as acetic acid)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

##### 5.4.2 M85 biobrandstof (bio-methanol)

*Het gebruik van biomethanol is uitsluitend toegestaan, indien de brandstof wordt betrokken van een door het Bestuur Sectie Rally's 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
Methanol	% (V/V)	75	85	EN 13132 or 14517
Unleaded petrol as per Appendix J art 252-9.1	% (V/V)	14	25	
Lead	g/L		0.005	

**Bijlage X: INDELING VAN DE GROEPEN IN RELATIE MET HUN CILINDERINHOUD**

GROEP A/N – GROEP R EQUIVALENT	
GROEP A/N	GROEP R
Klasse N1 - tot en met 1400 cc	Klasse R1A - (tot en met 1400 cc)
Klasse N2 - boven 1400 cc tot en met 1600 cc	Klasse R1B - (boven 1400 cc tot en met 1600 cc)
Klasse N3 - boven 1600 cc tot en met 2000 cc	
Klasse N4 - boven 2000 cc	
Klasse A5 - tot en met 1400 cc	
Klasse A6 - boven 1400 cc tot en met 1600 cc	R2B - (boven 1400 cc tot en met 1600 cc)
Klasse A7 - boven 1600 cc tot en met 2000 cc	R2C - (boven 1600 cc tot en met 2000 cc) R3C - boven 1600 cc tot en met 2000 cc R3T - tot en met 1600 cc R3D - tot en met 2000 cc
Klasse A8 - boven 2000 cc	Klasse R4 - boven 2000 cc (incl Super 2000)

## Bijlage XI - REGLEMENT KAMPIOENSCHAPPEN RALLY'S

### 1 KAMPIOENSCHAPPEN - TITELS

- 1.1** Equipen kunnen deelnemen aan en een algemene titel behalen in één van de volgende kampioenschappen:
- Open Nederlands Rallykampioenschap (hierna te noemen ONRK),
  - Nationaal Nederlands Rallykampioenschap (hierna te noemen NNRK),
  - Account Software Short-Rally kampioenschap (hierna te noemen ASSRK).
- 1.2** In de in art. 1.1 genoemde kampioenschappen wordt verder onderstaande verdeling aangehouden en nemen equipen deel aan de in divisies ingedeelde kampioenschappen.
- Divisie 1: tweewiel aangedreven, standaard auto's,
  - Divisie 2: vierwiel aangedreven, standaard auto's
  - Divisie 3: tweewiel aangedreven, verbeterde auto's
  - Divisie 4: vierwiel aangedreven, verbeterde auto's.
  - Divisie 5: tweewiel aangedreven gemodificeerde auto's,
  - Divisie 6: auto's conform FIA R4 en Super2000 een en ander conform SRR art. 2.1.1.6.
- 1.3** Bovendien wordt er in alle in 1.1 genoemde kampioenschappen voor equipen in elke klasse van de groepen N, A, HN, HA, C en S de hoogst geklasseerde equipe uitgeroepen tot klassenkampioen.
- 1.4** Voor alle divisie-kampioenschappen, klassen-kampioenschappen en merkencup kampioenschappen geldt dat een kampioenschap alleen wordt uitgeschreven wanneer in dat kampioenschap tenminste 5 equipen voor het betreffende kampioenschap zijn ingeschreven en toegelaten.
- 1.5** Het Bestuur Sectie Rally's (BSR) verleent medewerking aan merkencups, mits de aanvullende reglementen voor deze merkencups vooraf zijn goedgekeurd door het BSR. Voor de kalender van de merkencups geldt dat maximaal 2 buitenlandse evenementen mogen worden opgenomen (1 in een Benelux land en 1 in een direct aangrenzend land, met daarbij als voorwaarde dat er in hetzelfde weekend in Nederland geen rally evenement wordt georganiseerd. Een merkencup kampioenschap is pas erkend als gedurende het seizoen gemiddeld minimaal 3 deelnemers per wedstrijd hebben deelgenomen. Zowel uitvoering als naleving blijven geheel onder verantwoording vallen van de organisator van de betreffende competitie.

### 2 TOE TE LATEN DEELNEMERS - INSCHRIJFGELD - AANMELDING - UITSLUITING

- 2.1** Aan de bovenvermelde kampioenschappen kunnen deelnemen:

- het ONRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie (voor navigatoren Nationale/EU Navigator Rallylicentie toegestaan).
- het NNRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie of Clublicentie Rijder Rally (voor navigatoren Nationale/EU en Clublicentie Navigator Rally toegestaan).
- het ASSRK: houders van een Internationale Rallylicentie, Nationale/EU Rallylicentie of Clublicentie Rijder Rally of Short-Rally (voor navigatoren Nationale/EU en Clublicentie Navigator Rally of Short-Rally toegestaan).

- 2.2** Een licentiehouder kan in een jaar slechts in één equipe deelnemen aan één van de kampioenschappen.

- 2.3.1** Voor deelname aan een kampioenschap is geen inschrijfgeld verschuldigd.

- 2.3.2** Voor deelname aan een kampioenschap moet de inschrijver zich schriftelijk aanmelden bij 'de Administratie Rallykampioenschappen' (De aanmeldingsformulieren zijn aldaar verkrijgbaar). Aanmelding is mogelijk tot de sluiting van de documentencontrole van het eerste kampioenschafevenement.

- 2.4** Indien een inschrijver zijn aanmelding voor een kampioenschap wil terugtrekken, dient hij het BSR Secretariaat hiervan vóór de in artikel 2.3.2 gestelde, uiterste mogelijkheid tot inschrijving, schriftelijk in kennis te stellen.

- 2.5** n.v.t.

- 2.6** Een licentiehouder kan door het KNAF-Federatiebestuur van deelname worden uitgesloten als hem een disciplinaire straf wordt opgelegd, om welke reden dan ook.

### 3 TOE TE LATEN AUTO'S

- 3.1** Aan het Open Nederlands Rallykampioenschap (ONRK) mogen auto's uit de divisies 1, 2, 3, 4 en 6 deelnemen, incl de "WRC"-auto's  
Aan het Nationaal Nederlands Rallykampioenschap (NNRK) mogen auto's uit alle divisies deelnemen, met uitzondering van "WRC"-auto's.  
Aan het Account Software Short-Rally kampioenschap (ASSRK) mogen alleen tweewiel aangedreven auto's uit de divisies 1, 3 en 5 en GT-auto's deelnemen.

- 3.2** Het is toegestaan aan verschillende evenementen met verschillende auto's deel te nemen. (Deelname in verschillende divisies en klassen heeft een afzonderlijk aantal punten voor de divisie en klassenkampioenschappen tot gevolg).



**3.3** De auto's van de toegelaten equipen voor het ONRK en NNRK dienen herkenbaar te zijn door het voeren van twee daarvoor door het BSR ter beschikking gestelde kampioenschapstickers, aan te brengen links en rechts op de bovenrand van de voorruit/voorruitstreamer. Bij het ontbreken van beide stickers (anders dan ten gevolge van ruitbreuk) worden geen kampioenschapspunten toegekend.

Voor het ASSRK geldt dat ingeschreven deelnemers verplicht een voorruitstreamer moeten aanbrengen.

**3.4** Kampioenschapdeelnemers krijgen bij wedstrijden, die voor hun kampioenschap meetellen een gunstige startpositie toegewezen. Hiervan kan echter door de organisator om veiligheidsredenen worden afgeweken.

#### **4 MEETELLEDE RALLY'S**

**4.1** Vóór het begin van het kalenderjaar wijst het BSR de evenementen aan die meetellen voor de kampioenschappen en maakt deze bekend door publicatie van de kampioenshapkalender op de website van de KNAF, [www.knaf.nl/sectie/rally/](http://www.knaf.nl/sectie/rally/)

**4.2** Indien een aangewezen evenement 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 ander evenement aan te wijzen als kampioenschapwedstrijd.

**4.3** Aan een evenement dat voor de eerste maal door een nieuwe organisator georganiseerd wordt, zal nooit direct een kampioenschapstatus toegekend worden.

**4.4** Een rally moet aan de volgende criteria voldoen om in aanmerking te komen voor plaatsing op de kampioenshapkalender:

ONRK: minimaal 120 KP kilometers;

NNRK: minimaal 80 KP kilometers;

ASSRK: minimaal 50 – maximaal 80 KP kilometers

**4.5** Voor het ONRK geldt dat aan 7 meetellende wedstrijden, waarvan minimaal 5 Nederlandse en maximaal 2 buitenlandse wedstrijden naar eigen keuze moet worden deelgenomen. Opgave van de 7 keuze wedstrijden moet voor de sluiting van de documentencontrole van het eerste kampioenshapevenement zijn gedaan.

#### **5 PUNTENTOEKENNING**

**5.1** De puntentoeckenning voor alle kampioenschappen gebeurt op basis van de plaats van de eerste bestuurders in het algemeen klassement met weglaten van niet voor het kampioenshap ingeschreven equipen.

**5.2** De puntentoeckenning voor de divisie- en klasse kampioenschappen gebeurt op basis van de punten conform het algemeen klassement (art 5.1).

**5.3** De punten voor alle Nederlandse Kampioenschappen (zie art 1.1) en voor alle andere kampioenschappen (art 1.2 t/m 1.4) worden als volgt berekend:

plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten
1	100	6	35	11	16	16	6
2	80	7	30	12	14	17	5
3	65	8	25	13	12	18	4
4	55	9	20	14	10	19	3
5	45	10	18	15	8	20	2

Lager dan de 20<sup>e</sup> plaats geklasseerde equipen krijgen 1 punt toegekend.

**5.4** Indien in een voor het ONRK meetellend buitenlands evenement wordt gereden met het superrally systeem, worden onafhankelijk van het gestelde in het bijzonder reglement of ASN reglement, de kampioenshappunten bepaald conform de einduitslag waarin de deelnemers, die zijn hergestart onder superrally, zijn opgenomen.

**5.5** Indien voor een andere competitie (art 1.5) een afwijkende puntentoeckenning geldt, zal dit in het aanvullend reglement van deze competitie worden vermeld.

#### **6 MEETELLEDE RESULTATEN**

De door een equipe behaalde kampioenshappunten worden bij elkaar opgeteld.

Vóór het begin van het kalenderjaar wijst het BSR het aantal evenementen aan die meetellen voor de kampioenshappen en de eventuele schrapresultaten. Het BSR en maakt dit bekend door publicatie van de kampioenshapkalender op de website van de KNAF, [www.knaf.nl/sectie/rally/](http://www.knaf.nl/sectie/rally/)

#### **7 EINDSTAND**

**7.1** Elke equipe die 5 resultaten heeft behaald zal in de eindstand van het kampioenshap worden opgenomen.

**7.2** Winnaar is de equipe die de meeste punten heeft behaald.

**7.3** Indien twee of meer equipen met een gelijk aantal punten eindigen, wordt hun volgorde als volgt bepaald:

- 1e: naar het aantal behaalde eerste plaatsen in de aparte klassementen

- 2e: naar het aantal behaalde tweede plaatsen in de aparte klassementen- enz

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

#### **8 TUSSENSTANDEN**

*Na ontvangst van de uitslag van een meetellend evenement zal het DBSR de tussenstand in de betreffende kampioenschappen publiceren op de website van de KNAF, [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl).*

#### **9 PRIJZEN**

*De KNAF stelt prijzen beschikbaar voor de algemene kampioenen, de divisiekampioenen en de klassenkampioenen in alle betreffende kampioenschappen. De KNAF kan ook voor de als tweede en derde in de algemene kampioenschappen geëindigde deelnemers prijzen beschikbaar stellen.*

#### **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, [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl).  
In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het BSR.*

#### **Bijlage XII**

#### **REGLEMENT ALCOHOL en ALCOHOLCONTROLE**

*Ten aanzien van alcoholgebruik en de controle daarop geldt het volgende:*

- 1. Het gebruik van alcohol in autosport is niet toegestaan.** De KNAF hanteert daarom een "zero tolerance beleid".
- 2. In verband met mogelijke afwijkingen bij lage meetwaarden geldt voor beide bestuurders een maximum bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,10 g/l.** Deze waarde komt overeen met een alcoholgehalte in de ademlucht (AAG) van maximaal 0,043 mg/l (43 µg/l).
- 3. De organisator kan tijdens de verkenning en tijdens een etappe (vanaf de eerste tijdcontrole tot het bereiken van de laatste tijdcontrole) controleren op alcoholgebruik met behulp van door de KNAF beschikbaar gestelde apparatuur.**
- 4. De alcoholcontrole moet worden uitgevoerd door een Judge of Fact "Alcoholcontrole", die daartoe door de organisator is aangesteld. Deze aanstelling moet zijn gepubliceerd in het Bijzonder Reglement of in een Bulletin.**
- 5. De test moet worden uitgevoerd conform de voorschriften van de fabrikant van deze apparatuur en de Judge of Fact "Alcoholcontrole" moet daartoe een instructie hebben gehad.**
- 6. Voor de alcoholcontrole moeten twee blaasapparaten beschikbaar zijn.**
- 7. De apparaten moeten conform de voorschriften van de fabrikant onderhouden worden en jaarlijks worden geïjkt. Het rapport van de laatste ijking (of een kopie ervan) moet op de locatie van de alcoholcontrole beschikbaar zijn.**
- 8. Eén apparaat wordt steeds gebruikt voor de eerste indicatieve meting. Indien daarbij maximum waarde of hoger wordt gemeten, wordt de meting in het bijzijn van een 2<sup>e</sup> Judge of Fact herhaald met het tweede apparaat. Deze tweede meting geldt als contra-expertise en is beslissend ten aanzien van de beoordeling.**
- 9. Als uit de contra-expertise blijkt, dat de toegestane maximum waarde is overschreden, volgt direct niet toelaten tot de start of uitsluiting. Deze uitsluiting is bindend.** Er bestaat geen recht tot het indienen van een protest of beroep tegen deze uitspraak.

**Bijlage XIII**

**GROEP S: ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN**

**0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 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 daaraan direkt gerelateerde landen Auto's die niet gebaseerd zijn op een bestaande of een verlopen FIA-homologatie (in de groepen 1, 2, 3 of 4, dan wel A, N of B), moeten vooraf toestemming vragen aan het BSR om deel te mogen nemen in deze groep.
- 0.1.1** Uitgangspunt voor deze groep S is een basis auto, die voldoet aan:  
- een bestaande of verlopen FIA homologatie of  
- een Nederlandse of Europese typegoedkeuring  
De basis auto gegevens (merk, type, uitvoering, homologatie) worden in het technisch paspoort vastgelegd.
- 0.2.** Elke auto 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 het seizoen en tijdens het seizoen).
- 0.3.** De kosten van de voorkeuring per auto zijn op de door het BSR aangegeven dagen voor de eerste keuring: (wordt later bekend gemaakt).
- 0.4.** Indien de auto technisch in dezelfde staat blijft, hoeft de auto niet nogmaals gekeurd te worden en blijft het paspoort geldig. Wanneer er kenmerkende afmetingen of eigenschappen van de auto veranderen, moet de auto voor een (her-)keuring worden aangeboden. Dit kan alleen op de door het BSR aangegeven keuringsdagen. Het paspoort zal overeenkomstig worden aangepast. Kosten voor deze (her-)keuring zijn: (wordt later bekend gemaakt).
- 0.5.** De keuring zal geschieden door een team van ter zake kundigen, door het BSR aangewezen.
- 0.6.** Het Technisch Paspoort moet tijdens alle keuringen van een evenement getoond kunnen worden, dit op straffe van niet toelaten tot de start of uitsluiting.
- 0.7.** Indien de auto tijdens een evenement niet voldoet aan het Technisch Paspoort of het bepaalde in dit reglement, wordt de auto niet toegelaten tot de start of uitgesloten.

- 0.8.** Indien blijkt dat aan het Technisch Paspoort wijzigingen zijn aangebracht, anders dan door BSR aangewezen terzake kundigen, wordt de auto voor een aantal evenementen 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 evenementen in groep S toegelaten, waarbij de veiligheidseisen conform het ASJ 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 0.1 van deze bijlage mogen worden aangepast conform de bepalingen van dit reglement.

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

Art. 251 Indeling en definities

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

Art. 253 Veiligheidsuitrusting (Groep N, A, B).

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: (zie artikel 4.2 voor uitzonderingen)

ten hoogste 1000 cm <sup>3</sup> :	620 kg
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm <sup>3</sup> :	690 kg
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm <sup>3</sup> :	740 kg
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm <sup>3</sup> :	820 kg
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm <sup>3</sup> :	900 kg
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm <sup>3</sup> :	980 kg
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm <sup>3</sup> :	1050 kg
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm <sup>3</sup> :	1130 kg

- 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 het evenement 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 Annex 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 150 kg. Voor auto's met een motor met drukvulling en restrictor zoals omschreven in artikel 5.1.8.3 en een equivalente cilinderinhoud kleiner of gelijk aan 3000 cm<sup>3</sup>, 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 perfectionering door afwerking en afkrabben, doch zij mogen niet worden vervangen. Met andere woorden: vooropgesteld dat de oorsprong van het onderdeel uit de serieproductie te allen tijde kan worden vastgesteld, mag dit onderdeel worden verbeterd, uitgebalanceerd, lichter gemaakt of door bewerking in vorm gewijzigd. In aanvulling op het bovenstaande, zijn chemische- en warmte-behandelingen 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 (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**

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 basisauto, 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 herindeling van de auto in een hogere klasse.

Motoren tot en met 4 cilinders mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 2500 cm<sup>3</sup>; motoren met 5 en 6 cilinders mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 3500 cm<sup>3</sup>.

Voor turbomotoren geldt:

Motoren met drukvulling zijn toegestaan met een maximale nominale cilinderinhoud van 2200 cm<sup>3</sup>. 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 handling 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. Vlakken van het cilinderblok en van de cilinderkop is toegestaan.

**5.1.2. Compressie verhouding:**

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. Laggers:**

Merk en materiaal zijn vrij.

**5.1.7. Vliegwielen:**

Het vlieg wiel 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 gesneden 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 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 vlindekleppen) bij een turboauto niet groter zijn dan 20 liter.

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

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

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

**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:

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)

**5.1.9. 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 nokkassen 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 radiateur dop mag worden geblokkeerd. De expansiekamer mag worden aangepast, indien 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 alleen 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 opvangen. Deze moet een inhoud hebben van tenminste 2 liter voor auto's met een cilinderinhoud van minder of gelijk aan 2000 cm<sup>3</sup>, en tenminste 3 liter voor auto's met een cilinderinhoud van groter dan 2000 cm<sup>3</sup>. 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 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.

**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 geteld in het Milieureglement in het ASJ. 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 wastegate en / of de bediening voor de lucht injectie van buitenlucht in het uitlaatspruitstuk.

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

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

**5.1.18. Pakkingen:**

Vrij.

**5.1.19. Motor veren:**

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

**5.1.20. Starter:**

Deze moet worden gehandhaafd maar merk en soort zijn vrij.

**5.1.21. Druk bij drukvulling:**

De druk mag worden gemodificeerd door artikel 5 'Algemene Voorwaarden'. De verbinding tussen de behuizing en de wastegate 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 achterwiel aandrijving of omgekeerd is niet toegestaan.

Ondanks de vrijheden die zijn toegestaan in artikelen 5.2.2 en 5.2.3 van dit reglement, geldt een maximale snelheid voor groep S-auto's op de klassemingsproeven van 190 km/uur. Overtredingen worden gestraft conform SRR art XXVIII.

**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 inachtname 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.

Versnellingsbaksteunen zijn vrij.

Versnellingsbaksteunen zijn vrij.

**5.2.3. Eindoverbrenging en differentieel:**

Het merk en type differentieel is vrij. Een sperddifferentieel 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 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 (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.** Verstevingstangen 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.** Versteven 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.

Alleen mechanisch bediende stabilisatorstangen zijn toegestaan.

De stijfheid mag uitsluitend worden veranderd door de rijder, gebruikmakend van een volledig mechanisch systeem zonder externe energietoever.

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 zijn vrij maar niet het type en het materiaal (wat een ijzerlegering moet zijn, dwz. 80% ijzer). De veerschotels mogen instelbaar gemaakt worden, zelfs als dit het toevoegen van materiaal inhoudt.

Een schroefveer mag worden vervangen door twee of meer veren, concentrisch of in serie, op voorwaarde dat ze gemonteerd kunnen worden zonder andere modificaties dan die dit artikel zijn gespecificeerd.

De wagenhoogte mag uitsluitend aan te passen

zijn met behulp van gereedschappen, en wanneer de auto stilstaat.

**5.3.6. Schokdempers:**

De fabricagemanier is vrij, maar niet het aantal, noch het type (telescopisch, arm etc.), noch het werkingsprincipe, (hydraulisch, wrijving, gemengd, enz.). De wijze van bevestiging is vrij.

Met betrekking tot hun werkingssysteem worden gasgevulde schokdempers beschouwd als hydraulische. 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 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 <sup>3</sup> :	7"
boven 1000 en ten hoogste 1150 cm <sup>3</sup> :	7"
boven 1150 en ten hoogste 1400 cm <sup>3</sup> :	8"
boven 1400 en ten hoogste 1600 cm <sup>3</sup> :	8"
boven 1600 en ten hoogste 2000 cm <sup>3</sup> :	9"
boven 2000 en ten hoogste 2500 cm <sup>3</sup> :	9"
boven 2500 en ten hoogste 3000 cm <sup>3</sup> :	9"
boven 3000 en ten hoogste 3500 cm <sup>3</sup> :	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 enkel 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 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.** 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. Hoofdremlcilinder:**

Vervallen.

**5.6. Besturing**

Stuurbekrachtiging mag worden uitgeschakeld en mag worden verwijderd.

**5.6.1.**

Elk besturingssysteem wat het mogelijk maakt de uitlijning van meer dan twee wielen te veranderen is verboden.

**5.6.2.**

Stuurbekrachtigingsystemen mogen niet elektronisch worden geregeld. Geen enkel stuurbekrachtigingsstelsel mag een andere functie hebben dan het verminderen van de fysieke inspanning nodig om het voertuig te besturen. Het is toegestaan om een ander type stuurbekrachtigingsstelsel 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 alleen 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 geïsoleerd glas zijn gemaakt.

Het materiaal van de motorkap en de kofferbak-deksel is vrij. Als de originele scharnieren niet gebruikt worden, moet de kap met 4 veiligheidspinnen 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 cm<sup>2</sup> 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 inachtname 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.

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. 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 wissers zijn voor de voorruit. Het is toegestaan het ruitensproeier mechanisme

te demonteren. 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.

#### 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 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. Alleen standaard voorruiten mogen worden gebruikt.

#### 5.7.2.10. 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 brandblusserflessen.

Deze beschermingen moeten zijn gemaakt van ofwel een aluminium legering ofwel van staal en een minimum dikte hebben van 4 mm en 2 mm voor staal. Desalniettemin zal het mogelijk zijn om de bovenzijde te verstevigen met ribben van metaal of composiet, en om niet-dragende composietdelen toe te voegen.

Bodembeschermingen mogen zich uitsluitend voor de vooras uitstrekken over de gehele breedte van het onderzijde gedeelte van de voorbumper.

#### 5.7.2.11. 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. 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" 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.** De deurscharnieren mogen niet worden aangepast. De scharnieren van de motorkap, kofferdekseel 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.** 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 bagage compartiment, 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 bagage compartiment. 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 tweedeurs auto kan de bekleding onder de achterzijruit evenzo worden verwijderd, echter deze dienen te worden vervangen door van onbrandbaar composietmateriaal vervaardigde panelen.

a) Het is toegestaan de bekleding van de deur tezamen met de side protection bar te verwijderen om daarvoor in de plaats een side protection paneel te installeren wat gemaakt is van onbrandbaar composietmaterialen. De minimum configuratie van dit paneel moet overeenkomen met tekening no. 255-14.

b) Wanneer de originele constructie van de deuren niet is aangepast (verwijdering, zelfs niet gedeeltelijk, van de buizen of verstevigingen), mogen de deurpanelen gemaakt worden van metaalplaat met een minimumdikte van 0.5 mm, van koolstofvezel van minimaal 1 mm dik, of van een ander

massief en niet-brandbaar materiaal van minimaal 2 mm dik.

De minimum hoogte van dit paneel moet zich uitstrekken van de onderzijde van de deur tot de maximale hoogte van de deurstang.

**5.7.3.5. Vloer:**

Vloerbedekking is vrij en mag derhalve worden verwijderd.

**5.7.3.6. Andere geluidwerende materialen en bekleding:**

Andere bekleding materialen behalve die welke vermeld zijn in de artikelen 5.7.3.3 (dashboard) en 5.7.3.4 (deuren), mogen worden verwijderd.

**5.7.3.7. Verwarmingssysteem:**

Het originele verwarmingssysteem mag worden verwijderd, echter een elektrisch 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.** De rolkooi moet voldoen aan een van de volgende mogelijkheden:

- a) een rolkooi welke geheel voldoet aan de eisen van artikel 253-8 waarbij de basiskooi minimaal moet voldoen aan de configuratie van tekening 253-36C, gecombineerd met tekening 253-9 (deurkruizen). Aan deze basiskooi mogen extra stangen worden toegevoegd overeenkomstig artikel 253-8.
- b) een gecertificeerde rolkooi.

**5.7.3.11.** Het is toegestaan de demontabele hoedenplank te verwijderen bij tweevolume auto's.

**5.7.3.12. Luchtleidingen:**

Luchtleidingen mogen alleen door het inzittendencompartiment lopen als deze bedoeld zijn voor ventilatie van het inzittendencompartiment.

**5.7.4. Toegevoegde accessoires:**

Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, maar welke bijvoorbeeld het esthetisch aanzien of het comfort in de auto (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen zijn toegestaan. In geen geval mogen deze accessoires het motorvermogen (rendement) verhogen of de besturing, de overbrengingsorganen, de remmen of de wegligging beïnvloeden, zelfs niet indirect. Alle bedieningsorganen moeten dezelfde functie behouden, zoals door de fabrikant hiervoor was voorzien. De bedieningsorganen mogen echter worden aangepast teneinde hierdoor beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik te worden, zoals bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op

de rempedaal enz.

Het volgende is toegestaan:

- 1) 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, indien dit door aanvullende regels van het evenement wordt verhinderd, niet worden verwijderd. Elke registratie van de snelheid mag slechts uitgevoerd worden met behulp van een Hall-effect sensor of een inductieve sensor werkend in combinatie met een tandwiel.
- 3) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon mag worden toegevoegd binnen bereik van de 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. 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 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.** De nominale spanning van het elektrisch systeem, inclusief het voedingscircuit van de ontsteking, mag niet worden gewijzigd.

**5.8.2.** Extra relais en zekeringen mogen aan het elektrisch systeem worden toegevoegd; de elektrische kabels mogen worden verlengd of toegevoegd. Elektrische kabels en hun geleidingen zijn vrij.

### 5.8.3. Accu:

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 metalen zitting en twee stalen, van iso-

latiemateriaal 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 verstevigingsplaat worden geplaatst die een dikte van tenminste 3 mm heeft en een oppervlakte van tenminste 20 cm<sup>2</sup>.

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 alleen 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 dynamostar-ter:

Vrij, inclusief het aandrijfsysteem van de dynamo. De dynamo en de spanningsregelaar mogen worden verplaatst maar moeten in hun originele compartiment blijven (motor ruimte etc...).

### 5.8.5. Verlichting - richtingaanwijzers:

Alle verlichtings- en richtingaanwijzer apparatuur dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke voorschriften van het land waarin het evenement gehouden wordt of met de voorschriften van de Internationale Conventie inzake Wegverkeer. Hiermee rekening houdend mogen de plaatsen van de aanwijzers (richting) en de parkeerlichten gewijzigd worden, maar de originele openingen moeten worden afgedekt.

Het merk van de verlichtingsapparatuur is vrij.

De verlichtingsapparatuur die deel uitmaakt van de standaarduitrusting, moet in uitvoering en functie gelijk blijven aan de uitvoering en functie zoals die door de fabrikant was aangebracht en voorzien voor het betrokken model.

Originele koplampen mogen door andere lampen met dezelfde functies worden vervangen, mits hiervoor geen carrosseriedelen hoeven te worden uitgesneden, en de originele gaten volledig worden afgedicht.

Het bedieningssysteem van opklapbare koplampen, evenals de energiebron hiervoor, mag worden aangepast.

Ten aanzien van het te gebruiken koplampglas, de reflector en de lampen is men vrij in zijn keus.

Maximaal 6 extra koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totale aantal even is. Wanneer de standaard mistlampen gemonteerd blijven, worden zij meegeteld als extra koplampen.

Zij mogen, indien noodzakelijk, in de voorzijde van de carrosserie of in de radiatorgrill worden ingebouwd, maar de gaten die hiervoor gemaakt worden moeten echter geheel gevuld worden door deze extra koplampen.

De originele koplampen mogen buiten werking worden gesteld en mogen worden afgedekt met plakband. Het vervangen van een rechthoekige koplamp door twee ronde, of omgekeerd, die in een houder zijn gemonteerd die de opening geheel volgt en afsluit, is toegestaan.

Het monteren van een 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 alleen door inschakeling van de achteruitversnelling mag gaan branden. Als in de montage van een nieuwe kentekenplaathouder met verlichting is voorzien, mag het oude systeem (houder en verlichting) worden verwijderd. Behalve in rally's is kentekenplaatverlichting niet verplicht.

In het Bijzonder Reglement van een evenement kunnen ontheffingen worden opgenomen van bovengenoemde regels.

## 5.9. Brandstoftanks

5.9.1. De maximale inhoud van de brandstoftank is 95 liter.

5.9.2. 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 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 (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.

