INHOUDSOPGAVE

Introductie Rallyracing	2
Bestuur en Organisatoren	2
Algemeen Reglement Rallyracing	3
Bijzonder Reglement Rallyracing	11
Technisch Reglement voor Formula Rallyracing Sprintcars	14
Eindstanden NK Rallyracing	18

Uitgever:
KNAC Nationale Autosport Federatie
Postbus 274
2300 AG Leiden
Tel. 071 – 5892601
Fax 071 – 5820880
Internet www.knaf.nl
Redactie: Nathalie de Graaf

Bankrelaties:
ING: 18.56.700
ABN AMRO: 46.07.76.304
BIC: ABNANL2A
IBAN: NL14ABNA0460776304

Algehele grafische verzorging:
Spijker Drukkerij
Postbus 745
4116 ZJ Buren
Tel. 0344 – 579191
Fax 0344 – 579192
Internet www.kleuruitdebetuwe.nl

De website www.knaf.nl is het officiële orgaan van de KNAF.
Reglementen en reglementwijzigingen gaan van kracht op het moment dat deze op de website zijn gepubliceerd.

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

INTRODUCTIE

Rallyracing is een combinatie van races en rally's die wordt verreden op een circuit dat geheel overzichtelijk is voor het publiek. Races, omdat de ondergrond voor het grootste deel geasfalteerd is en omdat een wedstrijd over een vastgesteld aantal ronden gaat, rally's omdat behalve asfalt, een bepaald percentage van het circuit onverhard dient te zijn. Die wisselende soorten wegdek zijn kenmerkend voor de rallysport. Omdat die onverharde gedeelten er bij droogte of regen steeds anders bij liggen, ontstaat een bijzonder spectaculair beeld van zowel auto's als stuurmanskunst. Een wedstrijd is een eendaags evenement met een snel achter elkaar afgewerkt programma. Iedere vijf minuten vindt er een nieuwe start plaats zodat voor publiek en media een vlot verloop van de wedstrijd is gegarandeerd. Wanneer je aan rallyracingwedstrijden wilt meedoen, hoef je niet eerst een examen te doen. Nadat je medisch bent goedgekeurd, kun je bij de KNAF een licentie aanvragen waarmee je aan het nationale kampioenschap kunt deelnemen. De goedkoopste vorm van rallyracing, en wellicht sowieso de goedkoopste manier om in de autosport actief deel te nemen, is in de 2 CV-cross. Een vorm van rallyracing met uitsluitend waggelende medestrijders. De Eenden mogen in geen enkel opzicht opgevoerd worden. Alleen wat overtollige delen aan de auto mogen verwijderd worden en daarna hoeft slechts een rolkooi ingebouwd te worden voordat aan wedstrijden deelgenomen kan worden. Je zult versteld staan hoe snel en spectaculair dertig even snelle Eenden met zijn allen door de bocht kunnen zonder dat er eentje uit de bocht "vliegt". Heb je last van vliegangst, dan kun je kiezen uit vier andere klassen. Om te beginnen is dat de Ford RST klasse, voor beginners van 14 tot 25 jaar. Een fantastische klasse om te leren en ervaring op te doen in gelijke auto’s. Gaat dit je niet snel genoeg dan is er de klasse Super 1600. Uitgangspunt voor deze klasse is dat uitsluitend tweewielaangedreven auto's mogen meedoen met een motor van maximaal 1600 cc. Turbo's en andere geldverslindende vormen van drukvulling zijn niet toegestaan. Wanneer dit alles niet uitdagend genoeg is, dan kun je je volledig uitleven in de Supercars. Deze klasse is onderverdeeld in 2 wiel aangedreven en 4 wiel aangedreven auto’s. Bij de 4 wiel aangedreven Supercars doe je pas mee wanneer je over minimaal 500 PK beschikt. Het vergt niet alleen het uiterste van je stuurmanskunst, maar ook van je technische inzicht en financiële middelen. Je ziet, rallyracing biedt voor elk wat wils. Traditiegetrouw wordt in augustus een wedstrijd voor het FIA Europees Rallycross Kampioenschap in Valkenswaard verreden. Met name de Scandinavische deelnemers proberen hun van PK's bulkende auto's als eerste veilig door de eerste bocht te loodsen. Een spektakel waar jaarlijks tienduizenden toeschouwers op het Eurocircuit van kunnen genieten.

05 BESTUUR SECTIE RALLYRACING

Voorzitter:
L. Balmer, Postbus 177, 5520 AD Eersel, 00 32 476457777

Secretaris:
J.T. Noordermeer, Postbus 177, 5520 AD Eersel, 06-23748667

Penningmeester:
M.Lambrechts; Heggenroosstraat 22; 5644EH Eindhoven

TECHNISCHE COMMISSIE RALLYRACING
Hoofd:
H. Reijmes, Generaal Urquhartlaan 32A, 6861 GG Oosterbeek, 026-3516144

2 CV Cross Vereniging:
H. van Lieshout, Damastroosstraat 4, 5761 GL Bakel, 0492-340041

BIJ DE SECTIE RALLYRACING INGEDEELDE CLUBS

0501 Nederlandse Rallycross Vereniging
H. de Grootweg 3, 4254 EJ Sleeuwijk, 06-23748667, Eurocircuit 040-2013367, info@eurocircuit.nl

0502 Sprintcar Vereniging Nederland
Willibrorduslaan 88, 5521 KD Eersel, 06-23627295, Sprintcarvereniging@hotmail.com, www.sprintcarvereniging.nl

0503 Nederlandse 2 CV Cross Vereniging
Damastroosstraat 4, 5761 GL Bakel, 0493-323045

ALGEMEEN REGLEMENT RALLYRACING

GEBRUIKTE AFKORTINGEN:

FIA - Fédération International de l'Automobile
KNAF - KNAC Nationale Autosport Federatie
ASN - Nationale Sport Autoriteit KNAF
ERA - European Rallycross Association
BSRC - Bestuur Sectie Rallycross
NK - Nederlands Kampioenschap

Art. 1 DEFINITIE

Onder een rallyracingwedsrijd wordt verstaan een snelheidswedstrijd welke wordt gehouden op een permanent circuit met een gedeeltelijk verharde ondergrond.

Art. 2 AARD VAN DE WEDSTRIJDEN

De rallyracing waarop dit reglement betrekking heeft, zullen zogenaamde nationale en/of internationale sportevenementen zijn. Zij worden georganiseerd met goedkeuring van de KNAC Nationale Autosport Federatie (KNAF), door of onder auspiciën van bij de KNAF aangesloten verenigingen ingedeeld bij de Sectie Rallyracing van de KNAF. Naast dit reglement is voor elke te houden wedstrijd een afzonderlijk reglement geldig, genaamd Bijzonder Reglement. Indien in genoemd Bijzonder Reglement van de bepalingen van het Algemeen Reglement wordt afgeweken, dan zijn de bepalingen van het betreffende Bijzonder Reglement van toepassing. Alle evenementen worden verreden conform de eisen van de FIA, tenzij in het Algemeen en/of Bijzonder Reglement anders is bepaald.

Art. 3 CIRCUIT

De rallyracingwedsrijden zullen worden verreden op een afgezette baan, nader te omschrijven in het Bijzonder Reglement. De aard van het circuit zal, indien niet nader omschreven in het Bijzonder Reglement, moeten voldoen aan:

1. **Eigenschappen**
   Lengte : minimaal 800 meter, maximaal 2000 meter;
   Breedte: minimaal 10 meter, maximaal 16 meter.
   Samenstelling ondergrond:
   Verharde ondergrond (asfalt, tarmac, etc.): minimaal 35%.
   Gras, zand, kiezel, losse aarde, etc. minimaal 35%.
   Hellingen mogen niet steiler zijn dan 7%.
   Deze bepaling geldt slechts voor circuits welke werden aangelegd na 28 februari 1975.
   De hellingen van alle reeds voor genoemde datum bestaande circuits mogen nimmer steiler zijn dan 10%.
   Start:
   Er moet tenminste 100 meter recht-eind zijn vanaf de startlijn tot de eerste bocht.
   De startplaats moet bestaan uit tarmac, beton of andere verharde ondergrond en wel over een afstand van tenminste 30 meter vanaf de startlijn.
   De breedte van de baan bij de startlijn (minimaal 10 meter) mag tot voorbij de eerste bocht niet minder worden. Deze bocht moet een straal hebben van maximaal 25 meter en resulteren in een richtingsverandering van tenminste 45 graden, gemeten vanuit de middenlijn van het circuit.
   Finish:
   De aankomstlijn moet zodanig gekozen zijn dat het onmogelijk is rechtdoor het rennerskwartier in te rijden. Een minimum aantal straf-pilonnen kan worden gebruikt om de loop van het circuit aan te geven. Op het Eurocircuit zijn langs de baan een aantal Penalty markers geplaatst (pionnen). Het bewust raken/omrijden van deze penalty markers heeft, per overtreding, 5 strafseconden tot gevolg.
2. **Baanposten**
   a. Alle opeenvolgende baanposten moeten visueel contact met elkaar kunnen hebben; de maximale afstand tussen 2 baanposten mag 200 meter zijn.
   b. Het minimum aantal baancommissarissen op iedere post bedraagt 2.
   c. Om de andere baanpost of op posten maximaal 500 meter van elkaar, moet een draadloos of telefonisch contact met de wedstrijdleiding aanwezig zijn.
   d. Op alle posten dienen tenminste 2 draagbare brandblusapparaten aanwezig te zijn van tenminste 6 kg elk; deze blusmiddelen dienen van een type te zijn dat goedgekeurd is door de ASN.
3. **Veiligheidsuitrusting**
   Deze moet voldoen aan de voorwaarden conform hoofdstuk 5 van de rubriek Safety criteria for motor racing courses van de Code Sportif International.
   a. Veiligheidsmaatregelen voor toeschouwers
      Tenzij de toeschouwers zich minimaal 3 meter bevinden achter een afscheiding die voldoet aan de eisen zoals vastgelegd in hoofdstuk 3 van de Code Sportif International, welke eist dat een deelnemer door deze afscheiding wordt tegengehouden bij het verlaten van de baan, en/of bovenop een verhoging met een verticale zijde ter hoogte van minimaal 2,50 meter boven het circuitniveau, moeten de toeschouwers op een afstand van tenminste 30 meter vanaf de baanzijde gehouden worden. De toeschouwers mogen zich nimmer bevinden op die gedeelten van het circuit welke hellend aflopen vanaf de circuitzijde.
   b. Goedkeuring
      Circuits dienen te worden geïnspecteerd en goedgekeurd door de verantwoordelijke ASN. Indien goedkeuring gegeven wordt, dan dient een baanlicentie te worden uitgegeven.
   c. Het is ten strengste verboden de baan in een andere dan de voorgeschreven richting te berijden. Zulks geldt voor een ieder die zich op het circuit bevindt. De wedstrijdleider kan een éénmalige dispensatie verlenen, bijv. aan een ziekenwagen, om van deze regel af te wijken.
   d. Wanneer gedurende de training of de wedstrijd aan een deelnemende automobiel enig defect mocht ontstaan, dan is de bestuurder hiervan

verplicht onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen om gevaar of hinder voor andere deelnemers te voorkomen en vervolgens zijn wagen te verlaten. Bestuurders van wagens die defect zijn geraakt dienen dit direct te melden aan het wedstrijdsecretariaat.

e. Deelnemers en bestuurders, evenals hun helpers en eventuele invités, zijn verplicht onmiddellijk gevolg te geven aan de aanwijzingen van de wedstrijdleiding.

Art. 4 RENNERSKWARTIER EN WEDSTRIJDTERREIN

Het rennerskwartier is in principe slechts toegankelijk voor de rijders met hun helpers op vertoon van hun kaarten. In het rennerskwartier, de pits en op het terrein buiten de baan zelf, mogen de rijders slechts stapvoets rijden. Overtreding kan uitsluiting tengevolge hebben.

Art. 5 TE VROEG STARTEN EN VALSE STARTS

Een bestuurder die vertrekt voordat het startsein wordt gegeven, zal éénmaal opnieuw mogen starten, onverminderd de andere straffen die hem door de wedstrijdleiding kunnen worden opgelegd. Een herhaalde valse start resulteert in uitsluiting voor de betreffende rit. Er zullen officials worden aangesteld die tot taak hebben valse starts en straffen vast te stellen. Een valse start kan worden bestraft met strafseconden, behalve in de finales. Na een herhaalde valse start in enige finale zal betreffende rijder niet meer mogen starten en naar de laatste plaats in die finale worden teruggezet. De veroorzaker van een valse start wordt gewaarschuwd door het bord “Jumpstart” aan hem te tonen.

Art. 6 INSCHRIJVING, INSCHRIJFGELDEN EN ANDERE BEPALINGEN

Inschrijvingen voor iedere wedstrijd moeten, na de opening en voor de sluiting van de inschrijving van die wedstrijd, UITSLUITEND PER E-MAIL gezonden worden aan: http//inschrijven.eurocircuit.nl. Bij de administratieve controle op de wedstrijddag dient het verschuldigde inschrijfgeld contant te worden voldaan.

Op het inschrijfformulier voor betreffende wedstrijd staat het inschrijfgeld vermeld dat voor elke wedstrijd zal worden geheven. Indien men aldus heeft ingeschreven voor een wedstrijd en ZONDER afmelding niet aan de start van de wedstrijd verschijnt, dient men bij de eerstvolgende deelname aan een wedstrijd alsnog het inschrijfgeld van de niet afgemelde wedstrijd te voldoen. Een eventuele afmelding van deelname dient uiterlijk 24 uur voor aanvang van de wedstrijd aan het wedstrijdsecretariaat UITSLUITEND per e-mail (inschrijven@eurocircuit.nl) te worden medegedeeld . Er mag slechts één deelnemer per wagen worden ingeschreven en elke deelnemer mag per wedstrijddag slechts in één automobiel in één divisieklasse deelnemen. Onder wedstrijddag wordt verstaan alle trainingen, zowel vrije als verplichte en de te verrijden ritten. Het organisatiecomité mag een inschrijving, met opgaaf van redenen, weigeren (art. 74 CSI).

Art. 7 ONJUISTE VERKLARINGEN

Elke onjuiste verklaring, al dan niet opzettelijk gedaan, in enig formulier zoals in artikel 6 genoemd, heeft nietigheid van het betrokken formulier tengevolge. Hij of zij, die in enig formulier een onjuiste verklaring heeft gedaan, kan schuldig worden verklaard aan misdragingen en gestraft worden volgens de bepalingen van de geldige reglementen en volgens de bepalingen van de Code Sportif International.

Art. 8 ORGANISATIE

1. Deelnemende automobielen starten in één groep. Indien er met 2 startgroepen wordt gereden zal de 2e groep niet eerder dan 10 seconden, doch niet later dan 30 seconden na de 1e groep worden gestart. Er mogen nimmer meer dan 2 groepen tegelijk in de baan zijn. Men mag slechts met een 2e groep starten, indien het circuit voor dit doel is uitgerust met een apart startgedeelte. De ASN kan toestemming geven voor het gelijktijdig doen starten van 5 deelnemers op één lijn, mits de baan ter plaatse van de startlijn minimaal 12,50 meter breed is, of een maximum aantal deelnemers van 6 op één lijn, mits de baan ter plaatse van de startlijn 15 meter breed is. Voor merkenraces en voor wedstrijden of wedstrijddelen welke niet meetellen voor het Nederlands Kampioenschap en/of het Ned. Int. Kampioenschap kan in een bijzonder reglement van deze regel worden afgeweken. Hiervoor dient dan wel de toestemming van de ASN gegeven te worden. In alle andere gevallen en in de finales van die evenementen die meetellen voor enig FIA (dan wel) ERA kampioenschap, zal het maximum aantal toegelaten deelnemers per groep 8 bedragen, waarbij de startopstelling zal geschieden volgens desbetreffend reglement.
2. Zogenaamde 're-runs' zullen slechts worden toegestaan, indien de betreffende wedstrijd door de wedstrijdleiding op reglementaire wijze is gestaakt. Alle andere voorvallen zullen worden beschouwd als 'force majeure' (overmacht).

Art. 9 VLAGSIGNALEN

Zie Reglement Vlagsignalen in het ASJ 2012.

Art. 10 KAMPIOENSCHAPSWEDSTRIJDEN

Het bestuur van de Sectie Rallyracing bepaalt jaarlijks in overleg met de KNAF welke wedstrijden meetellen voor het NK. Er dienen minimaal 4 wedstrijden mee te tellen. Bij 6 wedstrijden of meer die meetellen zal het minste resultaat een schrapresultaat zijn. Voorwaarden tot deelname aan de kampioenschapswedstrijden worden nader omschreven in het bijzonder reglement NK-rallyracing 2012. Eventueel kunnen meer kampioenschappen worden ingesteld. Prijzen kunnen ook geldprijzen zijn.

Art. 11 INDELING DER AUTOMOBIELEN

De indeling van de deelnemende automobielen zal nader worden geregeld in het Bijzonder Reglement, waarin eveneens nadere mededelingen zullen worden gedaan

over eventuele samenvoeging van klassen, toevoeging of weglating van klassen en de wijze waarop gestart zal worden etc. De wedstrijdleiding is gerechtigd, indien het trainingsverloop daartoe aanleiding geeft, nog na de training klassen en/of groepen te wijzigen en/of samen te voegen.

Art. 12 WIJZIGINGEN IN HET KLASSEMENT
In het geval bedoeld als in art. 15 en 25, worden de daaruit met betrekking tot het klassement en de beloningen voortvloeiende wijzigingen door de wedstrijdleiding bepaald, indien echter KNAF-Sportcommissarissen aanwezig zijn beslissen deze. Zij beslist (beslissen) of degene, die in de klassering op de gestrafte volgt, diens plaats zal innemen.

Art. 13 KLASSEMENT
Een training- of wedstrijdrit wordt beëindigd, zodra de eerste deelnemer in deze rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd naar hun rijtijd. Per manche wordt een puntenklassement opgemaakt, waarbij de snelste tijd 1 punt, de daarop volgende tijd 2 punten etc. krijgt toebedeeld. Deelnemers die uitvallen tijdens de manche krijgen 80 punten, de niet-starters 90 punten en bij diskwalificatie worden 95 punten toegekend. De twee gunstigste resultaten (uit drie verreden manches) van een rijder worden bij elkaar geteld ter bepaling van zijn plaats in een der finales. Onder een resultaat wordt verstaan finishtijd of plaats. Indien twee of meer deelnemers een gelijk aantal punten behalen in de manches wordt hun finaleplaats bepaald door het laagste aantal punten van de niet meetellende manche. Mocht dat geen beslissing brengen dan worden de tijden van de twee snelste manches bij elkaar geteld en vervolgens de tijden van drie manches.

De aldus behaalde punten worden als volgt in de finales ingedeeld:
Alle klassen:
Bij in totaal 12 of meer geklasseerde deelnemers na 3 manches:
1e t/m 7^{e} geklasseerd in A-finale
8e t/m 15^{e} geklasseerd in B-finale
Bij minder dan 12 geklasseerde deelnemers na 3 manches:
1e t/m 8^{e} geklasseerd in A-finale.

De winnaar van de B-finale mag deelnemen in de A-finale. Om aan deze A-finale te kunnen deelnemen dient de betreffende rijder zich onmiddellijk aan te sluiten voor de betreffende finale. Na het afvlaggen wordt niet meer dan 5 minuten de tijd gegeven. Hierna zal met of zonder de betreffende finalewinnaar worden gestart. De plaats behaald in de finaleserie zal tevens de plaats in het eindklassement van de dag zijn. Indien het deelnemersaantal in een bepaalde klasse daartoe aanleiding geeft, is de wedstrijdleiding gerechtigd een of meer finaleritten te laten vervallen of toe te voegen. Een en ander dient uiterlijk in de rijdersbriefing medegedeeld te worden. Bij uitvallen tijdens de finales zal bij meer uitvallers de afgelegde afstand in deze rit van belang zijn voor de volgorde in de klassering. Bij uitvallen tengevolge van een en dezelfde gebeurtenis zullen de uitgevallen rijders worden geklasseerd naar hun plaats tijdens de laatste doorkomst over de finishlijn. Indien een dergelijke gebeurtenis plaats vindt in de eerste ronde dan zullen de betrokken rijders worden geklasseerd overeenkomstig hun startpositie in die finale. In principe zal per kampioenschapswedstrijd voor de eerste zes van elke klasse een trofee beschikbaar gesteld worden. Per klasse worden eveneens een nog nader te bepalen aantal geldprijzen beschikbaar gesteld.

Art. 14 UITSLAG
Het officiële klassement van de wedstrijd zal op nader te bepalen plaats en tijd worden bekend gemaakt.

Art. 15 VERLIES RECHT OP BELONING
Iedere deelnemer/bestuurder, die ter gelegenheid van een wedstrijd wordt uitgesloten, geschorst of gediskwalificeerd, verliest ieder recht op het verkrijgen van een beloning, hem in de wedstrijd toegekend, inclusief eventuele startpremie(s). Zie tevens art. 25.

Art. 16 TRAINING
De bestuurders moeten gebruik maken van de gelegenheid om te trainen op de tijden welke in het Bijzonder Reglement of in afwijking daarvan in de acceptatiebrief worden vermeld. In bijzondere gevallen, zulks te harer beoordeling, kan de wedstrijdleiding ontheffing van deze verplichting verlenen. De bestuurders mogen uitsluitend aan de training deelnemen met automobielen, welke zij in de wedstrijdrit(ten) zullen berijden, reeds van wedstrijdnummers voorzien zijn en technisch goedgekeurd zijn. Voor nieuwelingen kunnen afzonderlijke trainingen gehouden worden, waaraan zij verplicht zijn deel te nemen.

Art. 17 START
De startopstelling wordt bepaald door loting voor de eerste rit en door klassering van de daarop volgende ritten en tussenstanden. De wedstrijdleiding behoudt het recht hiervan af te wijken. Het startsein wordt gegeven door middel van een rood-wit-blauwe vlag of een lichtsignaal. De start vindt plaats zodra de vlag wordt neergelaten of het groene lichtsignaal aangaat.

Art. 18 WEDSTRIJDREGELS
Het veroorzaken van botsingen en het gevaar opleveren voor andere rijders en zich langs de baan bevindende officials, kan, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleiding en de sportcommissarissen bestraft worden als voorgeschreven in het FIA-Jaarboek.

Art. 19 KLASSERING
De wijze waarop de klassering zal worden opgemaakt, zal door de betreffende organisator worden vastgesteld, echter met uitzondering van evenementen, welke meetellen voor het Nederlands kampioenschap dan wel

FIA kampioenschap.

Art. 20 DUUR VAN DE WEDSTRIJD EN AANTAL WEDSTRIJDRITTEN

Het aantal ronden en het aantal wedstrijden en wedstrijdritten zal nader bekend worden gemaakt tijdens de rijdersbriefing. Iedere deelnemer dient uit de eerste twee manches met minimaal 1 tijd te zijn geklasseerd om in de derde manche van start te mogen gaan.

Art. 21 VOORTIJDIGE BEËINDIGING EN/OF VERMINDERING VAN WEDSTRIJDEN

De wedstrijdleiding is gerechtigd onder buitengewone omstandigheden één of meer wedstrijden voortijdig te beëindigen of het aantal ronden te beperken. Het BSRC kan bovendien het aantal wedstrijden verminderen, indien daartoe aanleiding bestaat. In geen geval worden dan de eventuele kosten die gemaakt zijn vergoed.

Art. 22 WEIGERING VAN AUTOMOBIELEN

De wedstrijdleiding kan besluiten slechts een beperkt aantal rijders in een bepaalde klasse toe te laten tot de wedstrijdritten. Hiertoe kan zij voor of tijdens de training een selectie toepassen ter bepaling, welke deelnemers uiteindelijk tot de wedstrijdritten zullen worden toegelaten, ook al hebben de bij die selectie afvallende deelnemers een definitieve acceptatie ontvangen.

Art. 23 UITSLUITING VAN BESTUURDERS

De wedstrijdleiding is gerechtigd een bestuurder van het deelnemen en/of verdere deelneming aan de training en/of wedstrijd uit te sluiten met opgave van redenen. Tijdens de training kunnen officials de bestuurders beoordelen op hun geschiktheid om aan de wedstrijd deel te nemen.

Art. 24 VERWISSELING VAN BESTUURDERS

Na ontvangst van de inschrijving is verwisseling van de ingeschreven bestuurder niet toegestaan. Ook tijdens trainings-, selectie- en/of wedstrijdritten mag slechts één persoon in de automobiel plaatsnemen, en wel hij of zij die als bestuurder overeenkomstig de bepalingen van dit Reglement heeft of is ingeschreven.

Art. 25 TECHNISCHE KEURING DER AUTOMOBIELEN

De deelnemende automobielen zullen ter beoordeling of zij aan de dwingende bepalingen van dit reglement voldoen, technisch worden gekeurd op een nader aan te geven plaats en tijd. Bij deze technische keuring dienen het bij de auto behorende identiteitsbewijs (FIA technisch paspoort) en homologatiepapieren te worden overlegd. Noch de organiserende vereniging, noch haar bestuursleden en officials, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn verantwoordelijk voor enig in verband met deze keuring ontstaan gevolg. Daarenboven is de wedstrijdleiding gerechtigd zowel voor, tijdens, als na de wedstrijden bij bepaalde door haar aan te wijzen automobielen, ter controle een nakeuring te laten verrichten, in verband waarmede de automobielen die deelnemen eventueel niet eerder worden vrijgegeven, dan nadat de hierboven bedoelde aanwijzing c.q. keuring heeft plaatsgevonden. De aangewezen automobielen blijven dan tot nader order ter beschikking van de wedstrijdleiding op een door hem aangegeven plaats . Het niet voldoen aan, in verband met deze keuring, door de wedstrijdleiding te nemen beslissingen of te geven aanwijzingen heeft uitsluiting ten gevolge. Uitsluiting alsmede vervallenverklaring van alle reeds behaalde kampioenschapspunten, zal geschieden indien bij enige nakeuring wordt geconstateerd dat de deelnemende auto niet conform het technisch reglement is (Zie bijzonder regl. art. 7). Het ter keuring aanbieden van de automobielen dient te geschieden door de rijder en wel zodanig dat zowel rijder als auto 'wedstrijdklaar' zijn. Indien een wagen is goedgekeurd kan er een herkenningsteken aan de wagen worden bevestigd, ten teken dat de wagen tot de training en wedstrijd kan worden toegelaten. De wedstrijdleiding kan de deelnemers verplichten om, nadat zij definitieve goedkeuring der Technische Commissie ontvangen hebben, direct na deze keuring deel te nemen aan de training. Men dient er steeds voor te zorgen, dat de wagen in optimale conditie verkeert, wanneer men voor de Technische keuring verschijnt (inclusief de benummering). Er zullen slechts definitieve goedkeuringen worden verstrekt en geen voorlopige. Mocht een klein detail voor herkeuring in aanmerking komen, dan zal de definitieve goedkeuring pas worden verleend op het circuit, voordat met de wedstrijdritten wordt aangevangen.

Art. 26 TOEGELATEN AUTOMOBIELEN

Er zal worden gereden in de volgende klassen:

RST Junior Cup:

- Conform bijzonder technisch reglement Ford RST 2012.

SUPER 1600:

- Toerwagens groep A gehomologeerd tot max. 1600 cc; voorwiel aangedreven; atmosferisch aangezogen motor; conform appendix J groep A (art. 251 t/m 255). Toegestaan zijn de modificaties zoals omschreven in art. 279 – divisie 1A van de appendix J met uitzondering van het profiel van de banden: dit is vrij.

Supernationals:

- Toerwagens en GT wagens uitsluitend tweewiel aangedreven. Toegestaan zijn de modificaties zoals omschreven in art. 279 divisie 1 van de appendix J met uitzondering van het profiel van de banden: dit is vrij.

  De volgende uitzonderingen zijn toegestaan:
- Bumpers moeten origineel , zonder versteviging van vorm zijn; materiaal van de kunststof buitenbekleding is vrij.
- Spoilers moeten conform Fia App. J art. 279, tekeningen 3 en 4 zijn.
- Het dashboard moet de gehele breedte van de auto bekleden.
- De bodem van de carrosserie moet origineel blijven

maar mag aangepast worden voor de achterwielophanging, de aandrijflijn en het uitlaatsysteem.
- Brandblusinstallatie is niet verplicht
- een goedwerkende katalysator is verplicht; Fia gehomologeerde katalysator is niet verplicht doch wordt aanbevolen!
- voor de roll-kooi; stoel en harnasgordel is FIA goedkeuring noodzakelijk doch het jaar of nummer is niet van bepalend belang

SUPERCARS:
- Toerwagens groep A, vierwiel aangedreven, gehomologeerd en conform appendix J groep A (art. 251 t/m 255). Toegestaan zijn de modificaties zoals omschreven in art. 279 - divisie 1 van de appendix J met uitzondering van het profiel van de banden: dit is vrij.

Formula RallyRacing:
Zie bijzonder reglement Formula RallyRacing 2012.

NB. Voor de Super 1600 en Supercars klasses geldt dat de auto max. 4 jaar uitgehomologeerd mag zijn zoals omschreven in hoofdstuk B van het standaard FIA reglement voor het EK rallycross (App. M).
Voor alle auto's met geforceerde cilinderdrukvulling geldt de vermenigvuldigingsfactor van 1,7.
In alle klasses is het gebruik van bandenwarmers VERBODEN en mogen de auto's in de paddock niet warmdraaien met de wielen op "rollen".

Alle toegelaten automobielen moeten (tenzij anders vermeld) aan het hierna volgende voldoen:
Het uitlaatsysteem (inclusief katalysator!) moet voldoen aan de voorschriften zoals vastgelegd in de Annexe 'J' art. 279 art. 1 met de volgende aanvullingen:
1. De bodem van de wagen mag gewijzigd worden ter bevordering van het ophangsysteem van de uitlaat. Het systeem dient te eindigen in één pijp aan de achterzijde van de auto!
2. Alle wagens moeten voorzien zijn van een uitlaatsysteem met een, FIA gehomologeerde, katalysator.
   (fia homologatie niet verplicht doch AANBEVOLEN voor Supernationals + Formula RallyRacing)
3. Maximum aantal te produceren dB's is 85 gemeten met de geluidsdrukmeter geplaatst op stand 'A' en 'Slow' en de microfoon geplaatst op 10 m. afstand in het verlengde van de uitlaatpijp, met de motor draaiende op 4000 tpm.
4. Als een deel of het volledige uitlaatsysteem gedurende de race afbreekt, dient deze voor de volgende start/heat weer te zijn gemonteerd.
5. T.b.v. de geluidscontrole dient iedere auto voorzien te zijn van een deugdelijk werkende toerenteller.

Art. 27 VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN VOOR AUTOMOBIELEN

Ter aanvulling op (of in plaats van, indien van toepassing) de voorschriften van de Annexe 'J' zijn de navolgende veiligheidsmaatregelen bindend voorgeschreven:
1. Voorruiten dienen van gelaagd glas te zijn vervaardigd; een materiaal van 'hard-plastic' (zoals lexan) met een minimale dikte van 5 mm is eveneens toegestaan.
2. Reservewielen mogen niet worden meegevoerd.
3. Het gebruik van zgn. spijkerbanden of banden voorzien van pennen, kettingen en dergelijke is niet toegestaan. Deze zijn slechts toegestaan indien op speciaal verzoek van de organisatoren de ASN goedkeuring verleent, doch dan dient dit in het Bijzonder Reglement te worden vermeld. Slechts door de ASN goedgekeurde spijkers dienen te worden gebruikt. Deze kunnen zowel vanuit de band als van buiten uit gemonteerd worden. Het is niet toegestaan 'spijkers' in het vulkaniseerproces op te nemen.
4. Alle automobielen dienen, zowel vóór als achter, voorzien te zijn van twee sleepogen die niet buiten de contouren van de automobiel mogen uitsteken en rood of geel geschilderd dienen te zijn.
5. Wanneer om een of andere reden de gasoverbrenging in het ongerede raakt, moet er een deugdelijke constructie zijn, teneinde de motor en/of gasklep onmiddellijk te doen sluiten, een en ander door het aanbrengen van een krachtige veer op de smoorklepas aan de buitenzijde van de carburateur of inspuitregelaar.
6. Brandstof-, olie- en koelwatertanks moeten gescheiden zijn van het bestuurderscompartiment d.m.v. vuurbestendige schotten, zodat ingeval van overlopen, lekkage of scheuren van een tank geen vloeistof in het betreffende compartiment kan komen. Hetzelfde geldt voor brandstoftanks ten opzichte van de motorruimte.
7. Accu's dienen goed en stevig bevestigd te zijn. Indien deze in het bestuurderscompartiment zijn bevestigd, dienen ze te zijn afgedekt door een geïsoleerde en lekkagevrije deksel.
8. Iedere automobiel dient te zijn uitgerust met twee rode achterlichten (type: anti-crash) zoals gebruikt onder mistige omstandigheden. Het minimale verlichtingsvlak per achterlicht moet 60 cm5 zijn, met een lamp met een verlichtingssterkte van minimaal 15 Watt elk. Genoemde rode achterlichten moeten tegelijk met of in de plaats van originele remlichten dienst doen. Zij mogen niet hoger dan 1,50 meter (vanaf de grond gemeten) worden aangebracht.
9. De bestuurdersstoel dient grondig te zijn verankerd. Indien deze op rails is gemonteerd of een verstelbare rugleuning heeft, moet een additionele bevestiging worden aangebracht, zodat genoemde stoel onbeweeglijk zal zijn.
10. Indien de constructie dit toelaat kan hierop voor merkenraces een uitzondering worden gemaakt, dit ter beoordeling aan de betreffende technische commissie.
11. Een brandblusapparaat met een minimale inhoud van 2 kg wordt aanbevolen.
12. Iedere deelnemende automobiel moet zijn uitgerust met een veiligheidsharnas (zgn. 6-puntsbevestiging)

geheel conform de specificatie zoals vastgelegd in de Annexe 'J'.

13. De originele deur aan de bestuurderszijde moet volledig gehandhaafd blijven; de bekleding alsmede het raammechanisme mogen worden verwijderd.
14. Benzineleidingen moeten beschermd zijn en minimaal 10 cm van de uitlaat verwijderd zijn; de motorkap moet van niet-ontvlambaar materiaal zijn.
15. Alle deelnemende wagens moeten voorzien zijn van een veiligheidskooi, vervaardigd en gemonteerd conform Annexe 'J' art. 253.
16. Er moeten 2 hoofdstroomschakelaars duidelijk zichtbaar gemonteerd zijn, waarvan één in het passagierscompartiment onder handbereik van de bestuurder en één onder de voorruit aan de bestuurderszijde. De plaatsing van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek van 12 x 12 x 12 cm, welke bij de organiserende vereniging verkrijgbaar is. In deze driehoek behoort een rode bliksemschicht. De in- en uitstand dient duidelijk te zijn aangegeven.
17. Het is verboden losse, onbevestigde artikelen in de auto te hebben.
18. Een hoofdsteun dient te worden aangebracht en met de bestuurdersstoel één geheel te vormen.
19. Motorkappen en kofferdeksels moeten van twee extra (ijzeren) deugdelijke vergrendelingen zijn voorzien, zodat deze zich tijdens de rit onmogelijk automatisch kan openen.
20. Er mogen zowel binnen als buiten op de wagen geen scherpe uitsteeksels of randen zijn.
21. Remleidingen moeten beschermd zijn.
22. Overtredingen van deze bepalingen kan met uitsluiting worden bestraft.

Art. 28 BRANDSTOF

Alleen de loodvrije brandstof zoals omschreven en gelimiteerd in de FIA Annexe J art. 252.9-voorschriften mag gebruikt worden.

Art. 29 VEILIGHEID VOOR DE RIJDER

Iedere deelnemer moet:

1. een goedgekeurde helm + Hans systeem dragen (FIA-goedkeuring, Technische lijst nr. 25);
2. een ééndelige brandvertragende, FIA gehomologeerde overall dragen, welke is voorzien van goed afsluitende mouwen en pijpen;
3. wollen of brandvertragend sokken en wollen of brandvertragend ondergoed dragen;
4. leren of brandvertragende handschoenen en schoenen zonder gaten dragen;
5. een bril of vizier dragen in die gevallen, dat zijn automobiel van een voorruit is voorzien, waarin zich een opening bevindt;
6. goed in zijn stoel verankerd zijn d.m.v. zijn veiligheidsharnas met FIA-keurmerk;
7. de zijruit aan de bestuurderszijde gesloten houden;
8. een geldig medisch certificaat hebben of uit een land komen, waar het hebben van een licentie automatisch een medische goedkeuring inhoudt;
9. een zgn. balaclava dragen verdient aanbeveling.

Art. 30 WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

Noch de KNAF, noch het Bestuur van de Sectie Rallyracing, noch de organiserende vereniging, noch haar officials, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn tegenover de deelnemers en bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, welke dan ook, die uit of bij deelneming aan wedstrijden van of onder auspiciën van de KNAF en/of gedurende de training of oefendagen mocht ontstaan. Ten behoeve van de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren of inzittenden van automobielen, wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering afgesloten, welke van kracht is gedurende de wedstrijdritten en de eventueel daaraan vooraf gaande beoordelingsronden, keuring, ravitaillering, training, selecties. Ten opzichte van een deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een automobiel wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een automobiel. W.A.-schade, welke de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren en/of inzittenden van de deelnemende automobielen elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit lichamelijk letsel al of niet de dood tengevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade, is derhalve niet onder deze begrepen.

Indien elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven bedoelde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering niet was gesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet afgesloten was. De organisatie draagt met betrekking tot de totstandkoming en de nakoming van bovengemelde verzekering generlei verantwoordelijkheid jegens wie dan ook.

Zie overigens het Algemeen Reglement Aansprakelijkheidsverzekeringen elders in dit boek.

Art. 31 CLAUSULE I.V.M. AANSPRAKELIJKHEID

De clausule welke de rijders moeten ondertekenen volgens dit artikel luidt:

AUTOSPORT IS GEVAARLIJK

1. Ondergetekende is zich bewust van de risico’s welke verbonden zijn aan rallyracing en zal uiterste zorgvuldigheid betrachten ter voorkoming van schade, letsel of erger.
2. Ondergetekende aanvaardt voor eigen rekening en risico de mogelijke gevolgen van het rallyracen.
3. Ondergetekende zal de organisatie en de officials niet aansprakelijk stellen.

Aldus in 2-voud opgemaakt en ondertekend te ……..(plaats en datum).

De deelnemers die deze zgn. aansprakelijkheidsclausule niet tekenen, zullen niet tot de training en/of wedstrijden worden toegelaten.

Art. 32 DIVERSE BEPALINGEN

1. Indien het vermoeden bestaat dat een deelnemer aan een rallyracingwedstrijd voor of tijdens de wedstrijd of vooral bij de training hiervan drugs, stimulerende middelen en/of verdovende middelen heeft gebruikt, waardoor de mogelijkheid aanwezig is dat hij niet bekwaam kan worden geacht, heeft de wedstrijdleiding (organisatie) het recht betrokkene medisch te doen controleren en op grond van de uitkomst daarvan hem van deelneming aan training en/of wedstrijd uit te sluiten.
2. Het gebruik van alcohol door de deelnemers is zowel tijdens de training als tijdens de wedstrijden ten strengste verboden. De wedstrijdleiding heeft het recht deelnemers, onder toezicht van een arts, te controleren en op grond van de uitkomst daarvan hem/haar van deelneming uit te sluiten van deelneming aan de training c.q. wedstrijd.
3. Het is de bestuurders ten strengste verboden gedurende de training en de wedstrijden te roken, wanneer zij de wagen besturen. Brandblusser(s) mag(mogen) aan de voorzijde, onder handbereik van de bestuurder, deugdelijk op de vloer bevestigd zijn. Er mag geen benzine op de uitlaat kunnen lekken.
4. Voor de brandbeveiliging wordt vastgehouden aan de voorstellen van de FIA in haar Jaarboek.

Art. 33 RECLAME, NUMMERS EN PUBLICITEIT

Het voeren van reclame op de deelnemende automobielen tijdens een wedstrijd is vrij met inachtneming van het navolgende:

1. Op afmeting, kleuren en uitvoering van reclame kunnen in een bijzonder reglement restricties worden gegeven;
2. Verboden is het voeren van oneerbare en politieke reclame, alsmede reclame waardoor het publiek wordt misleid of bedrogen en/of het reclamewezen en/of autosport schade wordt berokkend;
3. Indien een naam kennelijk als inschrijver en/of rijder of rijders dient te worden begrepen, moet dit duidelijk geschieden en geheel conform de vermelding op rijders-, c.q. inschrijverslicentie van de KNAF. Onder de naam van inschrijver kan tevens die van de hoofdsponsor worden begrepen. De inschrijver moet dan een commerciële licentie hebben van de KNAF;
4. Op de ruiten, met uitzondering van de beide voorportieren mag een reclamestrook van max. 10 cm worden aangebracht. Deze dient aan de bovenzijde bevestigd te worden.

4a. Aan de onderzijde van de beide achterzijruiten moet de deelnemer zijn ACHTERNAAM (geen voornaam of bloedgroep) aanbrengen in uitsluitend witte letters (VERPLICHT model letter: HELVETICA medium), direct op het glas met een hoogte van 7 cm. samen met zijn nationale vlag.

5. T.b.v. de wedstrijdnummers moeten 3 permanente vlakken (50x50 cm) op de auto aangebracht worden: op beide voorportieren max. 10 cm van de voorspatbordrand terwijl de hoogte boven en onder dit vlak gelijk dient te zijn. Het derde witte vlak dient aan de rechtervoorzijde van het dak aangebracht te worden. Voor de Supercars is de kleur van dit vlak wit; de Supernationals geel; de Super 1600 is dit licht blauw. Op een wit gekleurde auto moet op dezelfde afstanden een zwarte contraststreep van 1 cm breed aangebracht worden. De organisator heeft het recht reclame, aan de bovenzijde binnen het witte vlak, aan te laten brengen;
6. De reclame moet geschieden door vakkundig schilderwerk, zelfklevende transfers of andere praktisch vlakke middelen. 'Drie-dimensionale' reclame is verboden. Door aanbrengen of voeren van reclame mag de veiligheid nimmer in gevaar komen;
7. De Sectie Rallyracing van de KNAF kan bovenstaande ten allen tijde wijzigen, intrekken of voor een bepaald evenement geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.

Bij evenementen welke door de televisie worden gevolgd, zijn de navolgende beperkingen van kracht:

1. Alle zijden van de auto, waaronder worden verstaan beide zijkanten, voordeksels en achterdeksels (incl. eventuele spoiler) en dak mogen één éénmalige naamreclame bevatten: indien deze uit meer dan 6 letters bestaat mogen de letters een maximale hoogte hebben van 20 cm en indien deze uit 6 of minder letters bestaat mogen deze een maximale hoogte van 25 cm hebben;
2. Het aanbrengen van teksten in de reclamesfeer, als 'Het Parool lees die krant' is niet geoorloofd;
3. het aanbrengen van stickers op het dak en van stickers groter dan 500 vierkante centimeter is verboden. Op ieder vak (met uitzondering van het dak) is slechts één sticker van hetzelfde handelsmerk toegestaan (dus van ieder handelsmerk per auto max. 4). Terwille van een verantwoord reclamebeleid kunnen per auto niet meer dan 12 stickers worden toegestaan;
4. reclame mag nimmer in strijd zijn met de wettelijke bepalingen hieromtrent.

Art. 34 PROTESTREGELING

Zie handleiding voor het instellen van beroepen en protesten in het KNAF Autosport Jaarboek.
Met toevoeging van of in plaats van:

- Het indienen van een technisch protest tegen een deelnemer houdt automatisch het volgende in:
  1. herkeuring van de auto waartegen het protest is ingediend.
  2. herkeuring van de auto van de deelnemer die het protest indient.
- Protesten tegen een fout of onregelmatigheid begaan tegen auto's of tegen de uitslag: binnen een HALF uur na publicatie van de uitslag (zie verder art 174 CSI).

Art. 35 BEKENDHEID MET EN ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

Iedere deelnemer aan en iedere bestuurder in een wedstrijd, georganiseerd door of onder auspiciën van een bij de KNAF aangesloten organisatie erkent de wedstrijdleiding en het college van sportcommissarissen

als enige sportiefrechterlijke instantie met uitsluiting van iedere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan haar gezag, vastgelegd volgens de bepalingen, omschreven in dit Reglement, benevens aan de alsnog met betrekking tot deze wedstrijden vast te stellen voorschriften en/of Bijzonder Reglement(en). In geval van dispuut of onduidelijkheid en/of mogelijkheid tot tweeërlei uitleg van enig gestelde in het Algemeen Rallyracing Reglement en/of het Bijzonder Reglement zal door deelnemers en wedstrijdleiding gehandeld dienen te worden niet volgens de letter doch volgens de geest van voornoemde reglementen.