

BIJZONDER REGLEMENT 22^e WINTER TRIAL

Van zondag 28 januari tot en met vrijdag 2 februari 2024

Gecontroleerd door BSHR op:
Goedgekeurd door KNAF op:

Nummer:
Permit nummer:

ALGEMENE BEPALINGEN

1 PROGRAMMA

1 mei 2023	Inschrijving open
1 november 2023	Publicatie voorlopig bijzonder reglement
31 december 2023	Inschrijving gesloten en publicatie definitief Bijzonder Reglement
13 januari 2024	10:00-15:00 uur, documentencontrole (art. 13.1), controle van de auto (artikelen 6.1, 6.2.1 en 6.3.1) en het inbouwen van het Rally Safe systeem (art. 6.3.2) voor Nederlandse en Belgische deelnemers
13 januari 2024	Verzenden inschrijfbevestiging
27 januari 2024	10:00 tot 14:00 uur, documentencontrole, controle van de auto en het inbouwen van het Rally Safe systeem voor NIET Nederlandse/Belgische deelnemers
27 januari 2024	10:00-14:00 uur documentencontrole van alle deelnemers (artikel 13.2) en het plaatsen van het RallySafe apparaat. 13:00 – 14:00 uur, start leg 0 18:00 uur publicatie Startlijst in de lobby van het Rally HQ hotel
28 januari 2024	08:30-18:00 uur: leg 1:
29 januari 2024	08:30-17:45 uur: leg 2:
30 januari 2024	08:30-17:30 uur: leg 3: 19:00-22:45 uur: avondtraject 4: alleen Trial categorie
31 januari 2024	08:00-18:15 uur: leg 5:
1 februari 2024	08:00-18:45 uur: leg 6: 20:00-00:00 uur: avondtraject 7: alleen Trial categorie
2 februari 2024	08:15-13:00 uur: leg 8: 17:30 uur: publicatie van de voorlopige uitslag 18:00 uur: bussen vertrekken naar locatie prijsuitreiking 19:30 uur: diner en prijsuitreiking

2 ORGANISATIE

2.1 Definitie

Classic Events BV is de organisator van de 22^{ste} WINTER TRIAL.

Het adres van de Rally Office (Wedstrijdsecretariaat) is tot 26 januari 2024:

Classic Events BV

Tel: +31 (0) 578 561115

Marijkeweg 1 B

Email : info@classicevents.nl

8171 CK Vaassen, Nederland

De locaties van het Wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement worden in het routeboek gepubliceerd.

Het evenement wordt verreden in overeenstemming met:

- de FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- het KNAF Reglementen Boek (KRB);
- het KNAF Standaard Reglement Historische Regularity Rally's;
- dit Bijzonder Reglement (hierna te noemen: Reglement);
- de Wegenverkeerswetgeving van de betreffende landen;

2.2 Organisatiecomité

Voorzitter: Timo Rietbergen

Leden: Iain Tullie, Margit Brunet, Ruud Stam, Menno Brauckmann en Guus Rietbergen.

2.3 Officials tijdens het evenement onder vermelding van de KNAF licentienummers

Wedstrijdleader:	Rudolph Stam (NED), 40529
Ass.Wedstrijdleader:	Margit Brunet (NED), 49135
Hoofd marshalls:	Bennie Roetgerink (NED), 29494
Wedstrijd Secretaris:	Margit Brunet (NED), 49135
TC Conformiteitscontrole:	Fred Knijn (NED)
Routemanager:	Iain Tullie (GB)
Contactpersoon equipes:	Margit Brunet (NED), 49135
Hoofd Results office:	Guus Rietbergen (NED), 44343
Coordinator Hospitality:	Menno Brauckmann (NED)

2.4 Contactpersoon equipes

Middels een foto in het routeboek zal de contactpersoon equipes bekend worden gemaakt. De contactpersoon rijders zal aanwezig zijn bij de start (MCT-uit) en Finish (MCT-in).

2.5 Judges of Fact

De officials van het evenement zijn Judges of Fact.

De overige marshalls die tijdens de Winter Trial de functie hebben van Judge of Fact worden in het routeboek vermeld. Al deze tot de organisatie behorende personen kunnen gedurende het evenement erop toezien of equipes handelen conform het Bijzonder Reglement. Activiteiten in strijd hiermee worden altijd gemeld aan de wedstrijdleader. Aan zelf opgenomen of door anderen opgenomen beelden kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot neutralisatie of toekenning van strafpunten.

3 ALGEMENE BEPALINGEN

3.1 Wijziging van het Reglement / Bulletin

Een goedgekeurd reglement kan op elk moment gewijzigd/aangevuld worden. Elke wijziging of toevoeging van/aan het Reglement zal gepubliceerd worden door middel van een "Bulletin" en zal deel uitmaken van het Reglement. Bulletins worden gepubliceerd op het informatiebord of aan de equipes worden uitgereikt, die de ontvangst dienen te bevestigen, tenzij dit onmogelijk is gedurende het verrijden van de Etappe.

3.2 Route Bulletin

Elke wijziging of toevoeging van/aan het routeboek, routeopdrachten, tijdschema, enz. zal gepubliceerd worden door middel van een "Route Bulletin", dat aan de equipes uitgereikt zal worden en die de ontvangst ervan dienen te bevestigen tenzij dit onmogelijk is gedurende het rijden van de etappe.

3.3 Toepassing en interpretatie van het reglement

De wedstrijdleader is verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in dit Bijzonder Reglement. In geval van verschil van interpretatie is de Nederlandse tekst bindend.

4 KAMPIOENSCHAP

De 22^{ste} Winter Trial telt mee voor volgende kampioenschappen, categorie Expert (Trial) en Sport (Challenge):

- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Bestuurders
- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Navigatoren.

5 BESCHRIJVING

De 22^{ste} WINTER TRIAL is een zogenoemde "Long distance" Regularity trial door Polen, Slowakije en Tsjechië.

De totaal af te leggen afstand is voor de Trial categorie ongeveer 2.500 km verdeeld over 6 etappes en 2 avondtrajecten en voor de Challenge categorie ongeveer 2.200 km verdeeld over 6 etappes.

Bij het vaststellen van de route over de openbare weg is rekening gehouden met de ter plaatse geldende maximum snelheden en mogelijke verkeer hinderende situaties. Tijdens het evenement zal de gemiddelde snelheid niet boven de 50 km/u liggen, met uitzondering van trajecten waarin autowegen of autosnelwegen of voor het overige verkeer afgesloten wegen zijn opgenomen.

De Wintertrial bevat regelmatigheid secties en speciale tests (hierna gezamenlijk te noemen Regularitys). De start en finish van de 22^{ste} Winter Trial is in Krakau, "Grand Hotel Sheraton" (PL). Deelnemers kunnen zowel in de Trial klasse als in de Challenge klasse inschrijven.

6 TOE TE LATEN AUTO'S

6.1 Toe te laten auto's

- 6.1.1 Alle auto's moeten op het moment van de start en gedurende de Wintertrial voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden in het land van registratie bij voorkeur in een zo origineel mogelijke uitvoering en dienen in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft. Toegelaten worden auto's met een bouwjaar voor 1 januari 1986.
- 6.1.2 De motorgeluiden van de auto dienen adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 3500 tpm (2000 tpm voor auto's gebouwd vóór 1939) dienen 95 dB(A) of minder te produceren.
- 6.1.3 De ingeschreven auto behoeft niet over een FIA Historic Regularity "Car Pass" (HRCP) of een FIVA identiteitskaart te beschikken.

6.2 Modificaties

- 6.2.1 De auto moet voorzien zijn van winterbanden. De banden moeten gehomologeerd (DOT of E keurmerk) zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU en dienen te allen tijde te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Spijkerbanden zijn niet toegestaan.
- 6.2.2 De auto mag voorzien zijn van een veiligheidskooi of beugel. De voorstoelen dienen te voldoen aan de wettelijke eisen. De voorstoelen mogen vervangen worden door zogenoemde "competitie" stoelen. De achter-zitting mag verwijderd worden.
Advies: Voorstoelen in de wedstrijd auto laten plaatsen met een hoge rugleuning en een (verstelbare) hoofdsteun of laten vervangen door zogenaamde competitie stoelen (om een mogelijke whiplash te voorkomen).
- 6.2.3 De veiligheidsriemen moeten voldoen aan de wettelijk gestelde eisen en zijn toegestaan in oude type auto's.
Advies: Auto voor bestuurder en bijrijder te voorzien van minimaal drie puntgordels. De zogenaamde heupgordels worden ten sterkste afgeraden.
- 6.2.4 Naast de originele bestaande koplampen mogen 2 of 4 extra koplampen op de auto worden gemonteerd waarbij het totaal van 6 koplampen niet mag worden overschreden. Xenon of andere hogedruk gasontladingslampen zijn strikt verboden. Led lampen (geen blauw licht) zijn toegestaan mits deze in de originele verlichtingsbehuizing van de auto of andere naar voren uitstralende, historisch passende, lampen gemonteerd zijn. Dit alles om het historisch karakter van het evenement te waarborgen.

6.3 Uitrusting

- 6.3.1 Naast de wettelijk voorgeschreven uitrusting van de in artikel 5 voorgeschreven landen, dienen alle auto's uitgerust te zijn met: een schop, sneeuwkettingen, vloeistofdicht of pvc- folie grondzeil, deugdelijk bevestigde brandblusser (min. inhoud 2 kg), sleepkabel, gevarendriehoek, EHBO verbanddoos en slaapzakken.
- 6.3.2 De organisator voorziet elke auto van een Rally Safe track & trace systeem (en een logger als back-up) die gebruikt wordt voor de tijdregistratie en de controle van de toegestane snelheid. Een vrije 12 volt aansluiting dient in de auto te zitten.
- 6.3.3 Elektronische communicatiemiddelen en/of navigatie middelen in de auto zijn niet toegestaan tijdens het verrijden van de etappes. Het gebruik van een mobiele telefoon is slechts toegestaan in noodgevallen.

6.4 Afstandsmeters

- 6.4.1. Naast het originele telwerk van de auto is elk type afstandsmeter (zonder de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen) met een maximum totaal van twee telwerken, toegestaan.

*Bijvoorbeeld: twee afstandsmeters met één telwerk of één afstandsmeter met twee telwerken. Geen enkel mechanisch of elektronisch hulpmiddel (bijvoorbeeld: **het gebruik van de Brantz Electronic Speedtable/ het zogenoemde foefeldoosje, GPS, mobiele telefoon, enz.**) om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen, mag in de auto aanwezig zijn.*

Het gebruik van een horloge met GPS functionaliteit is hiermee ook uitgesloten en mag dus niet in de auto aanwezig zijn.

6.4.2 Eén kompas en twee elektronische klokjes of stopwatches of een combinatie ervan (max. 4 displays) is toegestaan.

6.4.3 De wedstrijdleider heeft het recht om de auto te (laten) doorzoeken.

6.5 Periode / Klasseindeling cilinderinhoud van de auto

Auto's in de categorie **TRIAL**, en **Challenge** worden ingedeeld in één van de volgende cilinderinhoud klassen:

Periode 1: geproduceerd t/m 31-12-1961

Klasse 1 tot en met 1300 cc.

Klasse 2 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 3 boven 2000 cc.

Periode 2: geproduceerd van 01-01-1962 t/m 31-12-1965

Klasse 4 tot en met 1300 cc.

Klasse 5 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 6 boven 2000 cc.

Periode 3: geproduceerd van 01-01-1966 t/m 31-12-1971

Klasse 7 tot en met 1300 cc.

Klasse 8 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 9 boven 2000 cc.

Periode 4: geproduceerd van 01-01-1972 t/m 31-12-1979

Klasse 10 tot en met 1300 cc.

Klasse 11 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 12 boven 2000 cc.

Periode 5: geproduceerd van 01-01-1980 t/m 31-12-1985

Klasse 13 tot en met 1300 cc.

Klasse 14 1301 tot en met 2000 cc.

Klasse 15 boven 2000 cc.

Perioden worden niet samengevoegd. De organisator kan klassen samenvoegen of opsplitsen. De definitieve periode en klasse indeling wordt bevestigd in de startlijst.

7 TOE TE LATEN EQUIPES

7.1 Equipe

Een equipe bestaat uit een bestuurder en navigator zoals aangegeven op het aanvraagformulier. Wanneer de inschrijver een rechtspersoon is of geen deel uitmaakt van de equipe, zal tijdens het evenement de bestuurder, zoals aangegeven op het inschrijfformulier, de totale verantwoording over de equipe en de ingeschreven auto dragen en aansprakelijk worden gehouden voor alle aanspraken en verplichtingen van de inschrijver. De bestuurder dient te beschikken over een geldig rijbewijs.

7.2 Licenties

Iedereen die wil deelnemen aan de 22^{ste} Winter Trial 2024 dient in het bezit te zijn van een, op dat moment geldige, Rally- of Historische rally licentie of een KNAF rally-pas. Deelnemers met een Nederlandse nationaliteit en in het bezit van een geldige KNAF rally- of Historische rally licentie zijn vrijgesteld van het afnemen van de rally-pas. Deelnemers met een buitenlandse nationaliteit moeten in het bezit zijn van een geldige EU Rally- of Historische rally licentie om vrijgesteld te zijn van het afnemen van de rally- pas.

Deelnemers met een KNAF-licentie van de onder de KNAF vallende autosportonderdelen, (met uitzondering van de Historische- en Rally licenties) of een Belgische VAS of ASAF, hebben een ongeldige licentie voor de Historische Regularity Rally's. Degene die niet beschikt over één van de hiervoor genoemde licenties is verplicht tot het afnemen van een Rally-pas uitgegeven door de KNAF Sectie Historische Rallysport. De organisator zal deze rallypas, die alleen geldig is voor dit evenement, overhandigen bij de documentencontrole en de hieraan verbonden kosten op zich nemen.

8 INSCHRIJVING / INSCHRIJFFORMULIER

8.1 Categorieën

Deelnemers kunnen in één van de volgende categorieën inschrijven:

Categorie **TRIAL**: voor equipes die aan de wedstrijd, inclusief de avondetappes, willen deelnemen.

Categorie **CHALLENGE**: voor equipes die aan de wedstrijd zonder avondetappes willen deelnemen.

8.2 Individuele inschrijving/Wijzigen inschrijving/Weigeren van de inschrijving

8.2.1 Iedereen die wil deelnemen dient het volledig ingevulde aanvraagformulier, samen met het voorinschrijfgeld, uiterlijk 1 januari 2024 (elektronisch) te zenden aan de Rally Office. De aanvraag wordt voorlopig geaccepteerd en er wordt een voorlopig startnummer toegekend. De voorlopig geaccepteerde aanvraag wordt definitief nadat de documenten controle én de controle van de auto met goed gevolg zijn doorlopen. Gegevens en/of een wijziging met betrekking tot de equipe en de auto kunnen tot zaterdag 27 januari 2024, 14:00 uur bij de documentencontrole opgegeven worden.

8.2.2 De organisator behoudt zich het recht voor om een inschrijving van één of beide equipeleden of auto te weigeren of een reeds geaccepteerde te annuleren zonder opgave van redenen.

8.2.3 Er zullen maximaal 90 equipes tot de start worden toegelaten.

8.3 Team inschrijving

Teams van minimaal 3 en maximaal 5 auto's/equipes kunnen inschrijven tot en met de start van de 4^e etappe. Een team hoeft niet te bestaan uit dezelfde categorie. Teams kunnen uit auto's/equipes uit beide categorieën bestaan.

9 INSCHRIJFGELDEN / TERUGBETALINGEN

9.1 Inschrijfgelden

A- Individueel inschrijfgeld:	- volledige betaald voor 1 juni 2023	€ 6.390,-
	- volledige betaald voor 1 september 2023	€ 6.690,-
	- volledige betaald na 1 september 2023	€ 6.990,-

Tegelijk met de inzending van de aanvraag dient het voorinschrijfgeld van € 1.500,-- betaald te worden dat deel uitmaakt van het totale inschrijfgeld.

Het inschrijfgeld omvat:

- 7 overnachtingen (inclusief overnachting vóór de start), ontbijt, lunches, koffiestops, diners voor 2 personen, prijsuitreikingdiner
- Verzekeringspremie, routeboek, tijdcontrolekaarten, wedstrijdnummers, rallyborden, trophies, kofferservice (1 p.p.)

B- Team inschrijving: € 50,-- per team (3-5 auto's/equipes).

C- Eenpersoons hotelkamer: € 1.850,-- (indien beschikbaar).

9.2 Het inschrijfgeld wordt terugbetaald:

- In geval van annulering door het organisatiecomité zal het inschrijfgeld, onder aftrek van een vergoeding voor reeds gemaakte kosten, worden gerestitueerd. De restitutie zal ten minste 20% van het inschrijfgeld bedragen.

- Wanneer een inschrijver zich terugtrekt:

* vóór 1 september 2023	: volledig inschrijfgeld minus € 1.500,--.
* tussen 1 september en 1 november 2023	: volledig inschrijfgeld minus € 3.000,--.
* tussen 1 november en 1 december 2023	: volledig inschrijfgeld minus € 4.000,--.
* na 1 december 2023	: geen terugbetaling.

10 VERZEKERING / VERKLARING VAN ACCEPTATIE EN AFSTAND VAN VERHAAL

10.1 Verzekering van de equipe

10.1.1 De eigenaar van de ingeschreven auto dient voor de auto in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van zaakschade en/of persoonlijk letsel op de openbare weg inclusief het deelnemen aan een regelmatigheidsrally/behendigheidstest. Het dekkingsgebied moet tenminste zijn: alle EU landen dan wel alle zogenoemde "groene kaart" landen. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto dan wel van de equipe om een dergelijke verzekering of uitbreiding van de bestaande verzekering te regelen.

10.1.2 De eigenaar van de auto dient een persoonlijke ongevallenverzekering voor inzittenden te hebben en het wordt aanbevolen om voor de auto een repatriëringsverzekering te organiseren.

10.2 Verzekering van de organisator

10.2.1 Primaire aansprakelijkheid

De organisator maakt gebruik van de KNAF aansprakelijkheidsverzekering (buiten de WAM-dekking), ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator en haar medewerkers, officials, marshals en medewerkers van het evenement.

10.2.2 Het inschrijfgeld bevat de premie voor de secundaire aansprakelijkheidsverzekering die geldig is in alle zogenoemde "groene kaart" landen. Deze kan als volgt worden samengevat:

- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de equipe tegen derden wanneer zij deelneemt in een bepaald deel van het evenement dat verreden wordt op privé terreinen of op wegen die speciaal voor dit doel zijn afgesloten.
- de hoogte van het verzekerde bedrag van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per ongeval of gebeurtenis.
- met een eigen risico van € 500,00 per ingeschreven auto.

10.2.3 De dekking van de equipe gaat in bij de start van het evenement en eindigt indien een equipe niet meer deelneemt.

10.2.4 In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar /equipe van de auto prevaleren boven die van de organisator.

10.3 Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

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

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.

" Ik heb het Bijzonder reglement en de, mogelijke, bulletins gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.

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

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

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

Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg, inclusief regelmatigheidsetappes en tests.

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

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

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

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

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

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

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

11 RECLAME

11.1 De ruimte boven en onder het wedstrijdnummer van de beide voorportierstickers van de auto en op de rallyborden is gereserveerd voor reclame van de organisator en deze mag niet worden

geweigerd, kan niet worden gewijzigd of in delen worden aangebracht op de auto.
De verplichte reclame van de organisatie wordt in het routeboek bekend gemaakt en moet worden aangebracht op de daarin voorgeschreven wijze.

- 11.2** Het aanbrengen van eigen reclame van de equipe is toegestaan, mits deze niet conflicterend is met de reclame uitingen van de organisator en niet aanstootgevend is.

De totale maximale grootte van de eigen reclame is 50cm x 14cm, per zijkant van de auto. Alle overige reclame, met uitzondering van de bij het model behorende bestickering, moet verwijderd worden.

- 11.3** De overige losse reclame stickers van de organisatie (4 verschillende) dienen door de deelnemers op de deelnemende auto te worden aangebracht zoals aangegeven in het routeboek en kan niet worden geweigerd of afgekocht.

- 11.4** De namen van de equipe in een formaat van maximaal 40 x 3cm hoog mogen op beide zijden van de auto worden aangebracht. Nationaliteitsvlaggen, club-of teambadges in een formaat van maximaal 10 x 10 cm mogen op beide zijkanten van de auto worden aangebracht. Het vermelden van bloedgroepen is niet toegestaan.

12 RALLYBORDEN / WEDSTRIJDNUMMERS

- 12.1** De organisator voorziet de equipe van 2 rallyborden en 2 wedstrijdnummers.

- 12.2** De rallyborden moeten aan de voor- en achterzijde van de auto worden aangebracht. De rallyborden mogen niet noch gedeeltelijk de kentekenplaten van de auto bedekken. De wedstrijdnummers zijn vermeld op twee verschillende portierstickers en dienen op de beide zijkanten van de auto aangebracht te worden.

13 DOCUMENTENCONTROLE / INLEVERING EN CONTROLE VAN DE AUTO

13.1 Documentencontrole

13.1.1 De locatie van de verplichte documentencontrole zal in een Bulletin aangegeven worden.

- 13.1.2 Volgende documenten worden gecontroleerd:
- een door een ASN uitgegeven competitielicentie;
 - geldig rijbewijs van de bestuurder;
 - kentekenbewijs van de auto;
 - verzekeringsbewijs van de auto;

13.1.3 De verklaring van acceptatie en afstand van verhaal dient door alle leden van de equipe te worden ondertekend.

13.1.4 Tijdens de documentencontrole worden de rallyborden, wedstrijdnummers, instructies, eventueel Rally licenties, etc. uitgereikt.

13.2 Controle van de auto

De locatie van de verplichte controle van de auto op wordt aangegeven in een Bulletin.

Na de documentencontrole dienen de equipes de auto ter controle aan te bieden nadat de rallyborden en wedstrijdnummers zijn aangebracht. Deze controle is van algemene aard. Het niet verschijnen op de aangegeven datum en tijd voor de controle wordt bestraft met een penalty van 30 minuten.

14 RESULTATEN

14.1 Vaststellen van de resultaten

14.1.1 Straffen worden aangegeven in uren, minuten en seconden. De resultaten worden vastgesteld door de samenvoeging van alle opgelopen straffen tijdens het evenement.

14.1.2 Na elke verreden etappe worden voorlopige resultaten gepubliceerd op het resultaten bord

14.1.3 Aan het einde van het evenement worden alle opgelopen straffen in de etappes samengevoegd. Het slechtste resultaat van één Regularity zal geschrapt worden (uitgezonderd Regularity's in de avondetappes). In geval van ex-aequo zal het beste resultaat van de laatste Regularity beslissend zijn. Dit gaat zo nodig terug totdat een verschil tussen de equipes is bereikt. Het voorlopig eindklassement zal op het resultaten bord gepubliceerd worden (zie Programma) en is gedurende 30 minuten na publicatie open voor vragen, waarna het definitief verklaard wordt.

- 14.1.4 De equipes met de laagste bestraffing in de categorie Trial en in de categorie Challenge zullen als winnaar van hun categorie van de 22^e Winter Trial uitgeroepen worden.
- 14.1.5 De team-resultaten worden gebaseerd op de resultaten (de posities in hun categorie) van de beste drie teamleden.
- 14.1.6 Een equipe wordt niet geklasseerd:
- indien zij een etappe niet gestart is en niet gefinisht is;
 - indien zij de finish controle van het evenement gemist heeft;
 - indien de auto niet op eigen kracht de finishlijn gepasseerd heeft;
 - indien de auto niet rijwaardig is/niet aan de wegenverkeerswetgeving voldoet.

15 VRAGEN

15.1 Vragen

- 15.1.1 Elke vraag moet op het resultaatformulier van de betreffende dag bij de wedstrijd secretaris ingeleverd worden. Deelnemers dienen een vraag uiterlijk voor de sluitingstijd van de finish controle (MTC-IN) van de eerstvolgende etappe in te leveren (uitgezonderd de laatste etappe, zie art. 14.1.3). Het antwoord zal beschikbaar zijn bij de startcontrole (MTC-OUT) van de eerstvolgende etappe.
- 15.1.2 In het geval dat een equipe een routeopdracht niet kan opvolgen, kan dit geen onderwerp voor een vraag zijn wanneer de organisator kan aantonen dat het geen gevolg is van een tekortkoming van de organisator. Een vermeende onjuistheid van de afstanden en/of het tijdschema kan geen onderwerp zijn van een vraagstelling.
- 15.1.3 Wanneer blijkt dat een passeercontrole niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren wanneer de organisator kan aantonen dat de oorzaak van de verdwijning niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.

16 PRIJZEN / PRIJSUITREIKING

16.1 Prijzen

Algemeen klassement:	2 trophies voor de 1 ^e , 2 ^e en 3 ^e plaats in elke categorie.
Klasse klassement	2 trophies voor de 1 ^e en 2 ^e plaats in elke klasse en categorie
Best Novice Team	2 trophies voor de beste nieuwe equipe
Best Mixed equipe	2 trophies voor de beste equipe in elke categorie
Coupe des Dames	2 trophies voor de beste equipe in elke categorie
Best Family team	2 trophies voor het beste family team (vader / zoon / dochter)
Team klassement	6 trophies voor de drie beste auto's van het ingeschreven team

Equipes met een 1^e, 2^e of 3^e plaats in het Algemeen klassement komen niet meer in aanmerking voor prijzen in het klassement.

De organisatie kan prijzen toevoegen en/of weglaten zonder opgave van reden.

16.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking is op vrijdag 2 februari 2024 in "Grand Hotel Sheraton", Krakau (PL) vanaf 18:30 uur.

17 BESTRAFFINGEN

Niet starten

- 6.1.1 Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving / Niet standaard / Auto gebouwd na 31-12-1985
- 6.1.2 Motorgeluid boven 95 dB(A)
- 6.2.1 Auto niet uitgerust met de juiste gehomologeerde winterbanden
- 6.2.4 Auto voorzien van meer dan 6 koplampen aan de voorzijde
- 6.3.1 Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto
- 7.1 Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier / Bestuurder geen geldig rijbewijs
- 7.2 Geen geldige rallypas of licentie
- 8.2.1 Inschrijfformulier niet ondertekend / Inschrijfformulier te laat ingezonden / Inschrijfgeld niet betaald/geen geldig startbewijs
- 10.1.1 Auto niet voorzien van een geldige verzekering

- 10.1.2 Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering
- 10.3/13.1.3 Verklaring niet ondertekend
- 13.1 Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd
- 13.2 Auto niet goedgekeurd

Tijdstraffen

- | | | |
|-------|---|-------------------|
| 6.4.1 | Afstandsmeter(s) niet conform, per etappe | 5 minuten |
| 6.4.2 | Meer dan twee elektronische klokken / stopwatches in de auto, per etappe: | 5 minuten |
| 6.4.1 | Gebruik van elektronisch en/of navigatie middel | 30 minuten |
| 6.4.2 | Presence/use of electronic navigation devise (GPS) | 5 minutes per leg |
| 13.2 | Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven datum en tijd | 30 minuten |

Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader (tot maximaal uitsluiting)

- 6.2.1 Auto niet uitgerust met de juiste gehomologeerde winterbanden tijdens de rally.
- 6.2.4 De aanwezigheid of gebruik van gekleurde lampen, Xenon- en/of led-verlichting, enz.
- 6.3.2 Track & trace systeem niet in de auto of niet werkend, per etappe.
- 11.1 Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator.
- 11.2 Reclame op de auto conflicteert met die van de organisator/is niet in de geest van het evenement/is aanstootgevend/overschrijding maximale afmeting.
- 11.4 Namen van de equipe niet correct of bloedgroep vermeld op de auto.
- 12.2 Kentekenplaat bedekt / rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet correct aangebracht en/of vermist.
- 19.2.2 Onsportief/incorrect gedrag en/of overtredingen van de wegenverkeerswet.

Uitsluiting

- 14.1.6 Laatste tijdcontrole(MC, finish) van de Winter Trial gemist/niet op eigen kracht gefinisht/auto niet rijwaardig/niet aan de wegenverkeerswetgeving van de desbetreffende landen voldoen.
- 6.4.3 Weigering om de auto te (laten) doorzoeken.
- 19.1.1 overschrijding van de maximum snelheid met meer dan 50%.

WEDSTRIJDBEPALINGEN

18 ROUTE INSTRUCTIES

18.1 Route informatie

De route informatie wordt op de zaterdag voor de start aan de equipes uitgedeeld. Het verplicht te gebruiken kaartmateriaal zal hier een onderdeel van zijn in de vorm van een ingetekend kaartenboek. Het is deelnemers niet toegestaan om ander kaartmateriaal te gebruiken. Het verplichte kaartmateriaal dient gebruikt te worden in haar oorspronkelijke schaal. Het gebruik van het internet verkregen informatie is niet toegestaan.

De route en locaties van controles worden beschreven in route instructies. Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken door middel van oranje pijlen of in een Route Bulletin. De toegestane rijtijden worden aangegeven op de controlekaart.

18.2 Route opdrachten

Sommige delen van de route zijn geheim en kunnen uit (gedeeltelijk) gemarkeerd kaartmateriaal bestaan. Deze informatie wordt uitgereikt bij de start van een etappe of tijdens het verrijden van de etappe. Het is de verantwoordelijkheid van de equipe om vast te stellen dat zij de benodigde informatie heeft gekregen.

18.3 Quietzones

Een quietzone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden. De maximumsnelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Q-zones worden op de kaartfragmenten aangegeven en zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding "Q-zone".

19 SNELHEID / VERKEER / GEDRAG

19.1 Verkeersovertreding(en)

19.1.1 Tijdens het evenement dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de wegenverkeerswet. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur zal als volgt bestraft worden:

1 ^e en 2 ^e overtreding:	1 minuut straf per te hard gereden kilometer
3 ^e overtreding of meer:	uitsluiting.

Overschrijding van de maximale toegestane snelheid met meer dan 50% zal **direct** worden bestraft met uitsluiting.

19.1.2 In geval van een door de politie of Judge of Fact geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswetgeving, zal de overtreder daarvan ter plekke op de hoogte worden gesteld. Wanneer de equipe niet gestopt kan worden kan men de wedstrijdleider verzoeken om een straf op te leggen.

19.2 Gedrag

19.2.1 Gedurende het gehele evenement dienen de equipes de verkeersregels in acht te nemen die in de te passeren landen gelden en zich te gedragen op een wijze die de klassieke rallysport of het evenement niet in diskrediet brengt. Te allen tijde dient de equipe er rekening mee te houden dat overlast voor het overige verkeer, mens en dier tot een minimum beperkt blijft.

19.2.2 Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Onsportief, incorrect of frauderend gedrag, gevaarlijk rijden of het niet opvolgen van instructies/aanwijzingen van officials en/of marshals wordt bestraft. Overtreding kan bestraft worden met uitsluiting, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleider.

20 VERKENNEN

20 Het verkennen van de route en/of Regularity's, in welke vorm dan ook, door een equipe of het gebruik maken van via derden verkregen informatie is niet toegestaan.

21 START / HERSTART / INVOEGEN

21.1 Start – Herstart

De start van etappe 1 is in nummervolgorde overeenkomstig de definitieve startlijst. Gedurende het evenement kan de startvolgorde gewijzigd worden.

21.2 Tijdsinterval

Het tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij de wedstrijdleider besluit het interval te wijzigen.

21.3 Invoegen

De equipe die gedurende een etappe, door welke reden dan ook, de laatste tijdcontrole van een etappe gemist heeft, heeft de mogelijkheid om te starten in de eerstvolgende etappe. De equipe wordt bestraft voor het niet reglementair voltooien van de betreffende etappe. De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal door de wedstrijdleider bepaald worden.

22 SERVICE / ASSISTENTIE

22.1 Het is equipes niet toegestaan om zelf enige vorm van technische ondersteuning (volgauto, monteur) te organiseren. De equipes mogen reparaties aan de auto laten uitvoeren door een door de organisator ingehuurd service team. De gebruikte materialen dienen direct aan het betreffende service team betaald te worden. Het is equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te laten voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf.

22.2 Tijdens reparaties en overnachtingen dient een vloeistofdicht of pvc-folie grondzeil onder de auto te liggen.

23 CONTROLEKAART / CONTROLES / UITSLUITING

23.1 Algemene bepalingen

Alle controles worden aangegeven door van standaard FIA controleborden afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controlepost wordt als controlegebied beschouwd. Controleposten kunnen ingericht zijn in cafés, tankstations, enz. Controleposten zijn 15 minuten vóór de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluit de controlepost 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto, uitgezonderd de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe. Het is niet toegestaan een controlegebied binnen te rijden en/of weer te verlaten anders dan de aangegeven route in het routeboek of routeopdracht.

23.2 Controlekaart

Elke equipe ontvangt een controlekaart met de standaardtijden voor de fictieve -0- auto. De controlekaart, voor de gehele Wintertrial, wordt uitgereikt na de controle van de auto. Elke correctie of toevoeging op de controlekaart is niet toegestaan (uitgezonderd in de kolom, bestemd om eigen aantekeningen te maken). De equipe is verantwoordelijk voor het afgeven van de tijdcontrolekaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de geregistreerde tijd.

23.3 Passeercontroles (PC/SC/SPC)

Bij een bemande passeercontrole wordt de controlekaart slechts afgetekend (afgestempeld) op het moment dat de equipe de kaart overhandigt. De organisator kan onbemande passeercontroles (bijvoorbeeld door het Rally Safe track & trace systeem), inrichten op elk punt van de route. Een passeercontrole die niet is opgenomen in het routeboek wordt Secret Check (SC) genoemd, wanneer hier ook de snelheid gemeten wordt is sprake van een Speed Check (SPC).

23.4 Tijdcontroles (TC)

De marshal vult de tijd in op het moment dat de equipe de controlekaart overhandigt. Equipes worden niet bestraft wanneer de kaart binnen de geplande 'check-in' minuut plaatsvindt. Elk verschil tussen de werkelijke check-in tijd en de geplande check in tijd wordt bestraft. Wanneer equipes te laat zijn bij een tijdcontrole mogen zij straffeloos hetzelfde aantal minuten te laat zijn op de volgende tijdcontrole, echter binnen de maximum toegestane vertraging (MPL) van 30 minuten. Melden na de maximale toegestane vertraging (MPL) betekent dat de controle gemist is. De maximale bestraffing per etappe is 4 uur.

23.4.1 Onbemande Tijdcontroles (TCL)

Een Tijdcontrole kan ook onbemand zijn en de timing wordt dan uitgevoerd door de RallySafe of Logger. Het controlegebied wordt ook aangegeven met een geel bord. De timing vindt plaats op het moment van het passeren van het rode bord, 25-50 m verderop in de route.

23.5 Hoofd Tijdcontrole (MTC)

Bij de 1^e controle van elke etappe (MTC-OUT) mag maximaal 15 minuten te laat worden gestart. Bij de laatste controle van elke etappe (MTC-IN) mag de equipe zich maximaal 60 minuten te laat melden, waarvan 30 minuten straffeloos. Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN) wordt bestraft. Equipes worden niet bestraft voor een te vroege aankomst bij de laatste controle van een etappe (MTC-IN).

23.6 Hergroepering controles

Hergroeperingcontroles kunnen langs de route ingericht worden. Bij aankomst ontvangt de equipe instructies over de herstarttijd.

23.7 Tijdsstraffen

18.1	Ander kaartmateriaal en/of informatie van het internet: per overtreding:	30 minuten
19.1.1	1 ^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per km te snel	1 minuut
	2 ^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per km te snel	1 minuut
21.3	Onderbreking van de wintertrial, tot maximum (per etappe)	4 uur
22.1	Eigen serviceteam, per overtreding	30 minuten
23.1	Uit verkeerde richting controle benaderen / verlaten	5 minuten
23.2	Tijdcontrolekaart vermist	4 uur
23.3	Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemande passeercontrole gemist	15 minuten
23.4	Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
23.4	Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuut
23.4	Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL)	30 minuten
23.4	Maximale bestraffing per etappe	4 uur
23.5	Elke minuut te laat bij de start van het evenement of etappe, tot 15 minuten	1 minuut
23.5	Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe	30 minuten
23.5	Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN)	30 minuten
23.5	Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe	0 minuten
13.2	Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven tijd en datum	30 minuten

23.9 Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader, tot maximaal uitsluiting

19.2	Gevaarlijk rijgedrag en/of onsportief gedrag en/of de doorgang blokkeren
19.2.2	Instructies van officials en/of marshals niet opgevolgd
22.2	Grondzeil niet gebruikt tijdens reparaties en overnachtingspauze
23.2	Een verbetering en/of toevoeging van de tijdcontrolekaart

23.10 Uitsluiting

19.1.1	3 ^e verkeersovertreding
19.1.1	meer dan 50% te snel gereden dan toegestaan is
20	route/Regularity verkend

24 Regularity's

24.1 Algemeen

De locatie van de start (RS) wordt aangegeven in het routeboek en/of routeopdracht. De equipe dient de Regularity, tot aan de Regularity Finish (RF), dan wel het laatste Timing Point (TP) af te leggen met de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid(-heden). Bij het aangegeven Rejoin Point (RP) gaat de regelmatigheidsroute weer over in de route van het routeboek.

24.2 Regularity Bemande Start (RSM)

Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Bemande Start". In dit geval zal de marshal het starttijdstip registreren, waarna hij/zij het start signaal "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden, zal geven. Wanneer een vertraging is ontstaan bij de start, kan de equipe om een aankomsttijd vragen die op de controlekaart wordt geregistreerd. Wanneer het verschil tussen de aankomsttijd en het starttijdstip meer dan 3 minuten is, zal dit als een vertraging beschouwd worden en de equipe mag deze vertraging 'meenemen' tot de herstart/TC (na de volgende hergroepering, waar de vertraging ingelopen wordt) of de finish van een etappe.

24.3 Regularity Zelf Start (RSS)

Regularity's kunnen van start gaan met een zogenaamde "Zelf Start". Het is de verantwoordelijkheid van de equipe op de juiste plaats op het juiste tijdstip in de juiste richting te vertrekken. De juiste starttijd is te bepalen door een aantal gegeven minuten op te tellen bij de tijd van de voorafgaande controle (TC of PC). Mochten er bij de voorafgaande controle meerdere equipes in dezelfde minuut geklokt zijn kan de marshal aldaar een aantal extra seconden bij de starttijd geven om zodoende te voorkomen dat er meerdere equipes op dezelfde tijd starten.

24.4 Regularity Logger Start (RSL)

Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Logger Start". Bij een logger start mag de equipe starten op elk tijdstip binnen de openingstijd van de controle, echter alleen op de hele minuut. Het is niet toegestaan om in dezelfde minuut te starten als de voorgaande equipe. Het werkelijke starttijdstip wordt geregistreerd door het Rally Safe track & trace systeem op het moment dat de auto de startlijn passeert. De starttijd wordt afgerond naar beneden op de hele minuut.

24.5 Procedure tijdmeting / Tijdwaarnemingspunt (TP)

De start van een Regularity is tevens een passeercontrole. Een Regularity kan een of meerdere tijdwaarnemingspunten (TP's) hebben. De tijdwaarneming zal met de hand of met het Rally Safe track & trace systeem gedaan worden. Een bemande TP wordt aangegeven door middel van een geel controlebord (rood bord indien laatste TP), waar de auto moet stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Wanneer de equipe het TP ziet mag niet gestopt worden, extreem langzaam gereden worden of een andere auto ingehaald worden in het zicht van de controlepost. Het laatste TP wordt aangegeven door middel van een rood controlebord. Hier moet de auto stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Niet stoppen wanneer het een onbemand (Rally Safe track & trace) TP betreft. De tijdmeting wordt gedaan tussen de Regularity start (RS) en elke TP. De organisator bepaalt voor de rijtijd tot elke TP een normtijd (ideale passeertijd). Elke seconde afwijkend van de normtijd zal bestraft worden. *Bijvoorbeeld: Wanneer er 3 tijdwaarnemingspunten (A, B, C) zijn, zal de rijtijd gemeten worden van de start tot A, van de start tot B en van de start tot C.*

24.6 Tijdstraffen

In dezelfde minuut als de voorgaande equipe starten(RSL)	5 minuten
Starten vóór het startsein (RSM)	20 seconden
Elke seconde te vroeg/laat bij een TP	1 seconde
TP gemist	5 minuten
Missen van een (geheime) Passeercontrole tijdens een regelmatigheid (tussen RS en RP)	5 minuten
Maximum straf indien aangedaan, per TP	3 minuten
Maximum straf per Regularity indien gestart	20 minuten
Niet starten van de Regularity	25 minuten

25 CIRCUIT REGULARITY TEST

25.1 Tijdens de eerste tijdgemeten ronde dient de equipe de normtijd (zelf vastgestelde rijtijd), binnen de tijdspanne zoals aangegeven in de testopdracht, te bepalen. De volgende rondes moeten afgelegd worden in dezelfde tijd als de normtijd. Per ronde zal elke seconde meer of minder dan de normtijd, conform de testopdracht, bestraft worden.

25.2 Tijdstraffen

Normtijd niet vastgesteld conform de testopdracht	3 minuten
Elke seconde meer of minder dan de normtijd, per seconde	1 seconde
Te weinig ronden, per ronde	3 minuten
Te veel ronden, per ronde	3 minuten
Maximale bestraffing bij rijden van de test	5 minuten
Niet rijden van de test	25 minuten

26 BEHENDIGHEIDSTEST

26.1 Een behendigheidsstest wordt normaliter getimed verreden. Voor deze tests wordt een normtijd gegeven per test. Elke test kent een bemande start. De marshal zal de starttijd op de tijdcontrolekaart invullen en geeft de equipe het startsein "GO", na het aftellen van de laatste 5

seconden.

- 26.2** De test dient volgens de uitgereikte, voorgeschreven route gereden te worden. Het raken van een pylon of markeerpunt wordt bestraft.
- 26.3** Het niet in de voorgeschreven rijrichting passeren van een groep pylonnen met dezelfde letter wordt bestraft.
- 26.4** Een test kan één of meerdere à cheval' tussenstops bevatten. Niet stoppen of overschrijden wordt bestraft.
- 26.5** Auto's moeten à cheval' stoppen bij de finish (de tijdmeting stopt op het moment dat de auto stilstaat, ook als de finishlijn overschreden is) en moeten daarna direct doorrijden naar de marshal om hun rijtijd te laten registreren.
Wanneer een auto de finishlijn overschrijdt zonder te stoppen mag deze niet achteruitrijden. Wanneer een auto achteruitrijdt naar de finishlijn of verzuimt à cheval te stoppen zal dit bestraft worden met een straf van 3 minuten.
- 26.6** De maximale bestraffing voor het niet volledig volgen van de voorgeschreven route is Normtijd + 5 minuten. Wanneer de test niet verreden wordt is de bestraffing Normtijd + 10 minuten.
- 26.7 Normtijd**
De normtijd zal worden bepaald op een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 50 km/h. De tijdstraffen voor de betreffende deelnemer worden als volgt bepaald:
- sneller dan de normtijd 1 seconde per seconde
 - langzamer dan de normtijd 1 seconde per seconde
- 26.8 Andere Tijdstraffen**
- | | |
|--|-----------------------|
| Te vroeg starten | 20 seconden |
| Niet à cheval stoppen of overschrijden tijdens de test | 10 seconden |
| Raken van een pylon of markeerpunt | 10 seconden |
| Een Pylon of groep pylonnen niet volgens voorgeschreven route passeren | 30 seconden |
| Geen poging tot à cheval stoppen | 3 minuten |
| Achteruitrijden in geval van overschrijden finishlijn | 3 minuten |
| Niet stoppen op de finish | 3 minuten |
| Het niet volledig volgen van de voorgeschreven route (wrong test) | Normtijd + 5 minuten |
| Niet rijden van de test | Normtijd + 10 minuten |
| Maximale bestraffing bij het rijden van een test | Normtijd + 5 minuten |

27 NAVIGATIE-SECTIE

- 27.1** Een navigatiesectie heeft een bemande start of heeft de start bij de voorgaande tijdcontrole.
- 27.2** De navigatiesectie zal een aantal passeercontroles bevatten die aangedaan moeten worden conform de instructies en in de juiste volgorde. Op de passeercontroles zijn borden (met letter of cijfer) geplaatst aan de rechterzijde van de weg. Het Rally Safe track & trace systeem zal de passage en de volgorde registreren. Slechts de eerste passage wordt geregistreerd voor de bepaling van de volgorde. Het niet rijden van de navigatiesectie wordt bestraft.
- 27.3 Tijdstraffen**
- | | |
|--|------------|
| Het niet aandoen van de start | 15 minuten |
| Missen of in de verkeerde volgorde aandoen van een passeercontrole | 5 minuten |
| Maximale bestraffing of het niet rijden van de navigatie traject | 60 minuten |

28 KAARTLEESINSTRUCTIES

- 28.1** Voor alle Regularity's (met uitzondering van bol/pijl) gelden onderstaande basisregels. Hierop kan per traject van afgeweken worden. Dit zal dan op de betreffende hand-out duidelijk vermeld staan.
- 28.1.1 Er mag alleen gebruik worden gemaakt van op de verstrekte kaartfragmenten voorkomende wegen.
- 28.1.2 Wegen mogen slechts eenmaal in de route worden opgenomen.

- 28.1.3 Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting.
- 28.1.4 Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 28.1.5 Kaarttekens (volgens legenda) en kaartteksten onderbreken een weg niet. Door de organisatie aangebrachte items op de kaart onderbreken een weg wel.
- 28.1.6 Alle op de kaart voorkomende wegen en wegaansluitingen die bedoeld zijn voor de correcte route zijn ook daadwerkelijk te rijden. Er zijn in de hele Wintertrial dus geen zogenaamde omrijroutes/herconstructies.
- 28.1.7 De juiste route is altijd de kortste route die voldoet aan de gegeven instructies.

