

INHOUDSOPGAVE

Introductie Autoensport	2
Bestuur en Organisatoren	3
Organisatie Reglement Autoensport	6
Reglement Nederlandse Kampioenschappen Autoensport	11
<u>Nationaal A</u>	
Algemeen Reglement Autoensport - Nationaal A	13
Wedstrijdreglement Autoensport - Nationaal A	21
<u>Nationaal B</u>	
Algemeen Reglement Autoensport - Nationaal B	31
Wedstrijdreglement Autoensport - Nationaal B	38



Uitgever:

KNAC Nationale Autosport Federatie
Postbus 274
2300 AG Leiden

Tel. 088-0047888
Internet www.knaf.nl
Redactie: Nathalie de Graaf

Bankrelaties:

ING: 66.55.45.967
BIC: INGBNL2A
IBAN: NL57INGB0665545967

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

© KNAF Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd 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 SECTIE AUTORENSPORT

De Sectie Autorensport vertegenwoordigt de meest bekende tak van autosport in ons land, de racerij. Er zijn daarvoor een aantal organisaties aangesloten bij deze sectie. De NAV is organisator van de races van een reeks evenementen met wedstrijden van nationale- en internationale klassen. De *Historische Auto Ren Club (HARC)* organiseert hoofdzakelijk autorensport met historische auto's. De *Stichting Dutch National Racing Team (DNRT)*, *Stichting Autosport Competitie Noord Nederland (ACNN)* en *Stichting Dutch Race Driver Organisation (DRDO)* organiseren races met een eenvoudig technisch reglement en lage financiële drempel, de zogenaamde Zomeravond Competitie of breedtesport. De ISRA organiseert met enkele eigen klassen een serie van internationale wedstrijden en de *Stichting Quartermile* en de *Dutch Hod Rod Association (DHRA)* leggen zich toe op het organiseren van dragraces en sprints. De *Officials Club Automobielsport (OCA)* zorgt bij races op Circuit Park Zandvoort voor de officials. Ook verzorgt de OCA, samen met de KNAF en het TT Circuit Assen opleidingen voor deze officials. En tenslotte zijn *Exploitatie Circuit Park Zandvoort* en *TT Circuit Assen*, de exploitanten van de twee nationale autorensport-accommodaties aangesloten bij de sectie. Op deze twee circuits vinden de meeste nationale en internationale races plaats. De belangrijkste locatie voor de nationale dragracerij is de 'strip' op het Vliegveld Drachten.

Voordat er aan races deelgenomen mag worden, moet er een licentie worden behaald. Daartoe heeft de sectie een Licentiecommissie die beoordeelt of een coureur een licentie kan krijgen voor een bepaalde klasse. Sinds 2005 vindt dit beoordelen plaats tijdens de meer keren per jaar georganiseerde examens, welke geldig zijn als KNAF licentie-examen. Het bezit van een geldig rijbewijs is niet verplicht om aan het examen mee te mogen doen. Het licentie-examen bestaat uit een theoretisch deel en een praktisch deel. Voor je eigen veiligheid, maar vooral ook voor die van je medecoureurs en de officials, is het van het grootste belang dat de betekenis van alle vlaggen bij iedereen goed bekend is, zie hiervoor het Reglement Vlagsignalen in het Autosport Jaarboek. Tijdens het praktische gedeelte beoordeelt de examencommissie gedurende een aantal ronden of je over voldoende voertuigbeheersing beschikt en of je weet wat de ideale lijnen op het circuit zijn. Afhankelijk van de gewenste licentie en de gevolgde cursus wordt een bepaalde mate van circuitervaring vereist. Als je een licentie voor een toerwagen aanvraagt, is het niet noodzakelijk met een volwaardige raceauto op het examen te verschijnen.

Autoracen heeft de naam erg kostbaar te zijn. Dat kan, maar het hoeft niet. Wie zonder professionele aspiraties gewoon voor zijn of haar plezier wil racen, kan voor een paar duizend euro per jaar best meekomen, bijvoorbeeld bij de Zomeravond Competitie van het DNRT, de klassen van de ACNN of DRDO. Wie het hogerop wil zoeken, kan terecht bij de diverse cupraces en kampioenschappen die veelal een aparte competitie voor debutanten en/of 'ladies' kennen en open raceauto's of formule auto's. In die klassen meerijden op topniveau kost relatief veel geld en kan vaak alleen met voldoende financiële ondersteuning van sponsors. De HARC is een club apart. Daar wordt in een uitgekiende klassenindeling gereden met auto's van minimaal een bepaalde (gevorderde) leeftijd. Vaak, maar zeker niet altijd, gaat het daarbij om kostbare, zeldzame auto's die door enthousiasme en hevige strijd niet ontzien worden. Bij dragraces en sprints vallen vooral de Amerikaanse auto's op vanwege het grote vermogen en vanwege de hoge snelheden die daarmee binnen twee- of vierhonderd meter bereikt worden. Burn-outs vormen een onmisbaar spektakelstuk tijdens de voorbereiding op de start.

De Sectie Autorensport vertegenwoordigt het circuit racen en het dragracen. Dit Sectieboek Autorensport heeft betrekking op het circuitracen en de informatie over het dragracen is opgenomen in een apart Sectieboek Dragrace Reglementen.

BESTUUR SECTIE AUTORENSPORT

Voorzitter:

L. Stolk, p/a Postbus 274, 2300 AG Leiden, darwinisus@me.com

Penningmeester:

Mw. A.M. Waterreus, Joop den Uyllaan 107, 3119 VJ Schiedam, 010-4713047, am.waterreus@hetnet.nl

Secretariaat:

Duwboot 85, 3991 CG Houten, info@knaf.nl

Leden:

D. van Elk, Schapendreef 78, 4824 AM Breda, 06-53798219, info@supercarchallenge.nl (moderne autosport)

O. Vlaanderen, Nieuwe Bussummerweg 58, 1272 CK Huizen, 06-53930008, onnovlaanderen@ova.nu (historische autosport)

E.P. Weijers, Postbus 132, 2040 AC Zandvoort, 023-5740740, fax 023-5740741, e.weijers@cpz.nl (circuits)

LICENTIECOMMISSIE AUTORENSPORT

Voorzitter:

F. Frankenhout, van Montfoortlaan 28, 2241 JK Wassenaar

Secretariaat:

Duwboot 85, 3991 CG Houten, info@knaf.nl

Leden praktijk:

E.J. Bolderheij, Marathonlaan 5, 1183 VC Amstelveen, 020-6451041

N. Been, Aletta Jacobsstraat 56, 9728 MD Groningen, 06-53508020, nicobeen@home.nl

R.B. Caresani, Slingerweg 2, 2111 AH Aerdenhout, 06-53161396

R. Coronel, p/a Havenstraat 95 1271 AD Huizen, 035-5265053

T.A. Coronel, p/a Havenstraat 95, 1271 AD Huizen, 035-5265053

T.R. Coronel, p/a Havenstraat 95, 1271 AD K Huizen, 035-5265053

A.C.A. van Dedem, Dreef 2, 4061 BL Ophemert, 06-53393938

C. van Dongen, Leeuwerikenstraat 16-2, 2042 CS Zandvoort, 06-54657991

P.L. Gerhards, Plantage Badlaan 5hs, 1018 TE Amsterdam, 020-6238913

R. Karst, Dusseldorperweg 48, 1906 AK Limmen, 06-53691345

B.J. Oeberius Kapteyn, Verbindingsweg 17, 2061 EH Bloemendaal, 023-5270955

M. Schaap, Hoorn 90, 2404 HJ Alphen ad Rijn, 06-53147038

C.J. Verzijlbergen, Joh. Rosenkrantzlaan 20, 2104 CD Heemstede, 023-5295255

Leden theorie:

H.M. Chow, IJdoorn 139, 1503 HE Zaandam, 075-6313412

Licentiecommissie uitsluitend voor dragrace:

J. Selles, Klip 89, 8224 CE Lelystad, 06-15296749, jaapselles@live.nl

M.P. Vergunst, Hilsondishof 8, 5121 BH Rijen, 06-39500514, m.vergunst@home.nl

OPLEIDINGSCOMMISSIE BAANOFFICIALS:

Afdeling Assen:

J.J. Steenhuis, p/a Postbus 150, 9400 AD Assen, 0592-380495, 06-20038583, j.steenhuis@ttcircuit.com

Afdeling Zandvoort:

R. van Delft, Tesselschadestraat 8a, 2332BJ, Leiden, Tel 071-5721366, 06-11715658

R. Bunschoten, Boekhorstlaan 19, 2215 AX VOORHOUT, robbunschoten@me.com

BIJ DE SECTIE AUTORENSPORT INGEDEELDE ORGANISATOREN

0301 NAV BV

Secretariaat: M. Weeda, Postbus 132, 2040 AC Zandvoort, 023-5740778, fax 023-5740779, nav@cpz.nl

0302 Historische Auto Ren Club (HARC)

Secretariaat: Postbus 9, 1160 AA Zwanenburg, 06-10146016, secretariaat@harc.nl, www.harc.nl

0303 Drag Race Vereniging eXplosion

Baakwoning 1 B, 2671 LE Naaldwijk, 06-51103751, info@explosion.nl, www.explosion.nl

0304 Exploitatie Circuit Park Zandvoort

Postbus 132, 2040 AC Zandvoort, 023-5740740, fax 023-5740741, e.weijers@cpz.nl, www.cpz.nl

0305 Dutch Hot Rod Association (DHRA)

J.W. Koper, Aambeeld 11, 1969 NC Heemskerk, 0251-255339, fax 0251-238720, info@DHRA.nl, www.dhra.nl

0306 Stichting Dutch National Racing Team (DNRT)

Secretariaat: Mw. A.M. Waterreus, Joop den Uyllaan 107, 3119 VJ Schiedam, 010-4713047, www.dnrt.nl, am.waterreus@hetnet.nl

0309 Stichting Autosport Competitie Noord Nederland (ACNN)

P.J. Grondel, Dalerstraat 1A, 7843 PB Erm, 06-53223598 peter@grondel.info, www.acnn.nl

0310 Stichting Dutch Race Driver Organisation (DRDO)

Tolweg 20, 2042 EL Zandvoort, 023-5712250, info@drdo.nl, www.drdo.nl

0311 V-max Racing Management

D. van Elk, Schapendreef 78, 4824 AM Breda, 06-53798219, info@supercarchallenge.nl, www.supercarchallenge.nl

0312 Stichting Quartermile

p/a Smederijstraat 4, 2671 BV Naaldwijk, 06-14463466, info@quartermile.nl, www.quartermile.nl

0314 Creventic BV

Postbus 40, 6590 AA Gennep, 0485-471166, willems@creventic.com

0355 TT Circuit Assen

Postbus 150, 9400 AD Assen, 0592-380380, fax 0592-356911, info@tt-assen.com, www.ttcircuit.com

0201 Officials Club Automobielsport (OCA)

Exploitant Circuit Park Zandvoort BV, Postbus 132, 2040 AC Zandvoort

KNAF ERKENDE VERENIGINGEN EN STICHTINGEN

0350 Circuit Park Zandvoort Incentives (Michael Bleekemolens Racing School)

Postbus 357, 2040 AJ Zandvoort, 023-5740790, fax 023-5740791, zandvoort@raceplanet.nl, www.raceplanet.nl

0351 Rensport School Zandvoort

Postbus 4, 2040 AA Zandvoort, 023-5272676, fax 023-5275815, info@rsz.nl, www.rsz.nl

0352 Racing School of Champions

Cearalaan 38, 2051 NJ Overveen, 06-51336219, fax: 023-5243599, hansdeen@wanadoo.nl

0353 Prodrive Raceschool

Emoeweg 7A, 8218 PC Lelystad-Airport, 0320-284688, fax 0320-284689, info@prodrivetraining.nl, www.prodrivetraining.nl

0354 Advanced Driving School

Postbus 150, 9400 AD Assen, 0592-380480, fax 0592-380150, info@ttraceworld.nl, www.ttraceworld.nl

0356 Stichting Dutch Race Driver Academy

Tolweg 20, 2042 EL Zandvoort, 023-5712250, info@dutchracedriver.nl, www.dutchracedriver.nl

0358 Race Drivers School Holland

Welschapsedijk 20a, 5652 XM Uden, 06-53147038, info@rdsh.org, www.rdsh.org

0359 GP Elite

Van IJssendijkstraat 393 B, 1442 LB Purmerend, 0299-776626, www.gp-elite.com, niels.van.duijn@gp-elite.nl



ORGANISATIE REGLEMENT AUTORENSPORT

Artikel 1 - AFKORTINGEN

ACNN	Stichting Autosport Competitie Noord Nederland
ASJ	Auto Sport Jaarboek
ASN	Nationale Autosport Autoriteit (in Nederland: KNAF)
BSA	Bestuur Sectie Autoensport
CSI	Code Sportif International met bijbehorende bijlagen van de FIA
DNRT	Stichting DNRT Zomeravondcompetitie Auto's
DRDO	Stichting Dutch Race Driver Organisation
ECP	Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V.
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HARC	Historische Auto Ren Club
HTC	Hoofd Technische Commissie
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
LC	Licentie Commissie Autoensport
NAV	NAV B.V.
TC	Technische Commissaris
V-Max	V-Max Racing Management B.V.

Artikel 2 - DEFINITIES

Officiële definities staan vermeld in CSI artikel 21.

Circuit race

Een wedstrijd op een gesloten circuit tussen twee of meer voertuigen gelijktijdig rijdend over hetzelfde parcours waarbij de snelheid of de afgelegde afstand in een gegeven tijd de beslissende factor is. In dit reglement en onderliggende reglementen wordt circuit race korthedshalve aangeduid met race.

De baan

De witte lijnen markeren de buitenzijde van de baan en zijn in het geheel nog onderdeel van 'de baan', de kerbstones daarentegen niet.

Dragrace

Een acceleratiewedstrijd met staande start tussen minimaal twee voertuigen over een recht en nauwkeurig afgemeten parcours, waarbij het eerste voertuig dat de finishlijn (zonder straf) passeert de betere prestatie levert.

Wedstrijd

Een wedstrijd is het totaal van vrije training(en), kwalificatie training(en) en race(s), inclusief opstellen, opwarm- en uitloopronde(n).

Evenement

Een evenement is het totaal aan wedstrijden van de deelnemende klassen en wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat mede de trainingen en races zelf. Het eindigt na afloop van een van de volgende twee termijnen afhankelijk van welke het laatste eindigt:

- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
- het einde van de sportieve controle en de technisch nakeuring.

Artikel 3 - ORGANISATIE AUTORENSPORT

3.1 De wedstrijden worden met inachtneming van de CSI, georganiseerd overeenkomstig de reglementen van de KNAF en de reglementen uitgevaardigd door de organisatoren alsmede het Bijzonder Reglement dat voor iedere wedstrijd wordt uitgegeven. Onder artikel 5 van dit reglement is een opsomming vermeld van toepasselijke reglementen.

- 3.2 Bij wedstrijden, met inbegrip van dragraces, die onderdeel zijn van een door de FIA erkend kampioenschap, prevaleren de bepalingen van de CSI altijd boven die van enig ander autosportreglement.
- 3.3 Uitsluitend organisatoren die in het bezit zijn van een door de KNAF (of andere ASN) afgegeven organisatielicentie autoresport zijn bevoegd, wedstrijden op gesloten circuits te organiseren.
- 3.4 Uitsluitend organisatoren die in het bezit zijn van een door de KNAF afgegeven organisatielicentie dragraces, zijn bevoegd dragraces en sprints te organiseren.
- 3.5 Een organisator kan uitsluitend wedstrijden voor een Nederlands Kampioenschap organiseren, na vooraf schriftelijk verkregen toestemming van het BSA, van waaruit de indeling en toekenning van de Nederlandse Kampioenschappen wordt beheerd.

Artikel 4 - STATUS EVENEMENTEN

- 4.1 Evenementen onder auspiciën van de KNAF die volgens de CSI zijn aan te merken als internationale en/of nationale evenementen worden mede naar beoogd niveau onderverdeeld in:
 - a. **Internationaal**
Een evenement dat op de internationale sportkalender van de FIA is geplaatst en open staat voor inschrijvers en rijders met een internationale licentie van verschillende ASN's.
 - b. **Nationaal type A (Wedstrijdsport)**
Een nationaal evenement dat open staat voor inschrijvers en rijders met een voor de klasse geldige KNAF inschrijver/rijder licentie alsmede voor inschrijver/rijder met een door een buitenlandse ASN afgegeven licentie geldig voor wedstrijden buiten het land van die ASN. De wedstrijdresultaten kunnen meetellen voor een door de KNAF ingesteld nationaal kampioenschap.
 - c. **Nationaal type B (Breedtesport)**
Een nationaal evenement dat open staat voor rijders met een voor de klasse geldige KNAF rijderlicentie en rijders met een licentie van een buitenlandse ASN geldig voor wedstrijden buiten het land van die ASN.
De wedstrijdresultaten tellen niet mee voor enig door de KNAF ingesteld Nederlands Kampioenschap. De wedstrijden zijn niet gericht op publieksvermaak en staan geen betalend publiek toe. Het evenement is een zogenaamd 'breedtesport' evenement.
 - d. **Nationale wedstrijden tijdens internationaal evenement**
In een internationaal evenement mogen nationale wedstrijden worden toegevoegd echter deze mogen nimmer gelijktijdig met een internationale wedstrijd worden verreden.
- 4.2 De status van een evenement wordt vermeld in het Supplementary Regulations/Bijzonder Reglement.

Artikel 5 - TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN

- 5.1 De evenementen worden gehouden overeenkomstig de bepalingen van:
 - a. de CSI en alle bijbehorende bijlagen;
 - b. de algemene KNAF-reglementen, waaronder:
 - het Reglement Vlagsignalen;
 - het Reglement Licenties;
 - het Milieureglement.
 - c. de KNAF-reglementen Autoresport;
 - Organisatie Reglement Autoresport
 - Algemeen Reglement Autoresport Nationaal A
 - Algemeen Reglement Autoresport Nationaal B
 - Wedstrijdreglement Autoresport Nationaal A
 - Wedstrijdreglement Autoresport Nationaal B
 - Reglement Nederlandse Kampioenschappen Autoresport
 - d. de officiële publicaties over de autoresportreglementen worden vermeld op de officiële website van de KNAF (www.knaf.nl);
 - e. het Bijzonder Reglement/ Supplementary Regulations;
 - f. de (aanvullende) reglementen of bulletins van de organisatoren;
 - g. de (inter)nationale klassenreglementen.

Artikel 6 - BEKENDHEID MET EN ONDERWERPEN AAN REGLEMENTEN (STRAFBAARSTELLING)

- 6.1 Elke persoon of groep van personen die een wedstrijd organiseert of er aan deelneemt, wordt geacht:
- bekend te zijn met de statuten en reglementen van de FIA, de CSI en alle bijbehorende bijlagen en de nationale reglementen;
 - zich zonder beperking te onderwerpen aan de reglementen en beslissingen van het sportieve gezag alsmede aan de gevolgen van die beslissingen.
- 6.2 Iedere deelnemer (zowel inschrijver als rijder) aan autorensportevenementen, georganiseerd onder auspiciën van de KNAF, erkent het College van Beroep als enig en hoogste sportief-rechterlijke instantie, met uitsluiting van iedere andere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan zijn gezag, vastgelegd volgens de bepalingen hieromtrent in de CSI, evenals de bepalingen omschreven in dit reglement en in de reglementen van de KNAF, benevens aan de alsnog met betrekking tot een race vast te stellen voorschriften en/of het Bijzonder Reglement.

Artikel 7 - BIJZONDER REGLEMENT / SUPPLEMENTARY REGULATIONS

- 7.1 Voor elk evenement dient door de organisator een Bijzonder Reglement / Supplementary Regulations te worden uitgegeven (conform de CSI). Het Bijzonder Reglement of Supplementary Regulations dient goedgekeurd te worden door het BSA en de KNAF.
- 7.2 Voor evenementen met de status Nationaal A, moeten het Bijzonder Reglement / Supplementary Regulations, minimaal tien (10) werkdagen en voor evenementen met de status Nationaal B moet het Bijzonder Reglement / Supplementary Regulations minimaal vijf (5) werkdagen voorafgaand aan het evenement, ter goedkeuring aan het KNAF worden aangeboden.

Artikel 8 -KLASSENREGLEMENT

- 8.1 Geen nationale raceklasse kan worden verreden zonder een daartoe door het BSA en KNAF goedgekeurd klassenreglement.
- 8.2 Organisatoren zijn verantwoordelijk dat tijdens wedstrijden voor iedere klasse een klassenreglement beschikbaar is.
- 8.3 Klassenreglementen voor raceklassen die rijden om enig kampioenschap, zoals Nederlands Kampioenschap, Challenge, Cup of Trophy, dienen door de organisator uiterlijk acht (8) weken voor de datum van de eerste wedstrijd van de betrokken klasse ter controle, accorderen en publicatie worden voorgelegd aan het BSA. Het BSA zal het reglement ter verdere goedkeuring voorleggen aan de KNAF.
- 8.4 Het BSA kan bindend voorschrijven dat (onderdelen van) de voorgelegde klassenreglementen worden aangepast, aangevuld of anderszins worden gewijzigd.
- 8.5 In uitzonderingsgevallen – bijvoorbeeld wanneer de eerste wedstrijd voor een bepaalde klasse pas geruime tijd na de seizoenstart plaats vindt – kan het BSA een organisator toestemming verlenen om het onderhavige klassenreglement op een later, nader overeen te komen tijdstip in te dienen.
- 8.6 Tussentijdse wijzigingen van klassenreglementen dienen uiterlijk twee (2) weken voor de datum van de eerste wedstrijd van de betrokken klasse, waarbij deze van kracht dienen te zijn, ter controle en accorderen aan het BSA te worden voorgelegd.
- 8.7 De wijzigingen hebben pas geldigheid na akkoord bevinding door het BSA en publicatie op de KNAF website. Uitsluitend in geval van ‘force majeure’, een en ander ter beoordeling van de Sportcommissarissen, kan tijdens een wedstrijd door middel van een bepaling in of aanvulling op het Bijzonder Reglement/de Supplementary Regulations ad hoc een wijziging in een klassenreglement worden aangebracht. In het geval deze wijziging een permanent karakter dient te krijgen, dient zij zo spoedig mogelijk na de desbetreffende wedstrijd – en in elk geval vóór de volgende wedstrijd van de onderhavige klasse – alsnog ter controle en accorderen aan het BSA te worden voorgelegd. In het geval het een eenmalige, tijdelijke wijziging betreft, volstaat een mededeling aan het BSA.
- 8.8 Gedurende het lopende seizoen zijn slechts vijf (5) reglementswijzigingen toegestaan (behoudens wijzigingen die de veiligheid betreffen, hierop zit geen restrictie aangaande het aantal wijzigingen)
- 8.9 In het geval tijdens een evenement één of meer wedstrijden onder een buitenlands klassenreglement wordt verreden dan dient dit reglement door de buitenlandse ASN te zijn goedgekeurd, indien de goedkeuring ontbreekt dient het klassenreglement te voldoen aan de normen vermeld in artikel 8.10.

8.10 Onder accorderen wordt verstaan de toetsing op:

- a) de FIA CSI en de bijbehorende bijlagen;
- b) het Organisatie Reglement Autoresport;
- c) de Bijlage Veiligheidsvoorschriften van het Reglement Autoresport Nationaal A of B;
- d) het KNAF Reglement Nederlands Kampioenschappen Autoresport (indien van toepassing);
- e) het KNAF licentiereglement;
- f) het KNAF Milieu Reglement.

Artikel 9 - ORGANISATOR

9.1 Uitsluitend een door de KNAF of andere ASN erkende organisator is bevoegd tot het organiseren van wedstrijden en het indienen van een inschrijving,- en datumaanvraag voor de nationale en of internationale wedstrijdkalender. Een Nederlandse organisator is lid van de KNAF en is ondergebracht bij de Sectie Autoresport.

Artikel 10 - AUTOSPORTKALENDER

10.1 De KNAF autosportkalender geeft de status van het kampioenschap aan alsmede waar, wanneer en voor welke categorieën/klassen wedstrijden worden verreden. De autosportkalender wordt samengesteld en beheerd door het BSA en de KNAF.

10.2 Wijzigingen op de autosportkalender kunnen bij Nationaal A tot uiterlijk vier (4) weken, en bij Nationaal B tot uiterlijk twee (2) weken, voor het evenement plaatsvinden, met uitzondering van 'force majeure'.

Artikel 11 - KAMPIOENSCHAPPEN

11.1 Kampioenschappen onder de benaming "Nederlands Kampioenschap" kunnen uitsluitend worden ingesteld namens de KNAF na goedkeuring door het BSA.

Artikel 12 - VRIJWARING EN AANSPRAKELIJKHEID

12.1 Uitsluiten aansprakelijkheid: Noch de KNAF, noch het BSA, noch de organisatoren waaraan door de KNAF een organisatielicentie is toegekend), noch haar officials, noch de promotor, noch de circuit- of baaneigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit of baan zijn tegenover de inschrijvers, deelnemende bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelnemen aan evenementen van of onder auspiciën van de KNAF tijdens en/of gedurende wedstrijd of training mocht ontstaan.

12.2 Vrijwaring/aansprakelijkheidsclausule: Alvorens de rijders aan de training van een wedstrijd kunnen deelnemen, moeten zij de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen. Deze clausule is in de inschrijfformulieren opgenomen. De tekst hiervan luidt als volgt :

"De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelneming aan training(en) en/of race(s) zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. De KNAF, haar sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens de KNAF. De deelnemer verklaart dat hij/zij de KNAF, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan de training(en) en/of race(s) geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen."

12.3 De deelnemers die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot training(en) en/of race(s) toegelaten.

Artikel 13 - VERZEKERING

13.1 Ten behoeve van de deelnemers, inschrijvers, rijders, eigenaren en inzittenden van de deelnemende auto's wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering gesloten, welke van kracht is gedurende de wedstrijden en de daaraan voorafgaande beoordelingsronden, keuring en training.

- 13.2 Ten opzichte van een deelnemer, inschrijver, rijder, eigenaar of inzittenden van een auto wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer, inschrijver, rijder, eigenaar of inzittenden van een deelnemende auto.
- 13.3 WA-schade welke de deelnemers, inschrijvers, rijders, eigenaars of inzittenden van de deelnemende auto elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit persoonlijk letsel al of niet de dood ten gevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade (bijvoorbeeld aan een deelnemende automobiel) is derhalve niet onder deze verzekering gedekt.
- 13.4 Maximaal is verzekerd: € 7.500.000 per gebeurtenis.
- 13.5 Indien elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven genoemde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering niet was afgesloten, 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 bestond.
- 13.6 Noch de organisator waaraan door de KNAF een organisatielicentie is toegekend, noch de promotor, noch de circuit- of baaneigenaar, noch de KNAF draagt met betrekking tot de totstandkoming en de nakoming van bovenvermelde verzekering enigerlei verantwoordelijkheid jegens wie dan ook.
- 13.7 De originele tekst in de verzekeringspolis is bindend.

Artikel 14 - BINDEDE TAAL

- 14.1 De bindende taal is de taal van de oorspronkelijke tekst, zoals de Franse taal voor bepalingen uit de CSI van de FIA, gelijk de Nederlandse taal voor de KNAF-reglementen.

Artikel 15 - SLOTBEPALINGEN

- 15.1 De reglementen zijn geldig gedurende één kalenderjaar, maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- 15.2 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autorensport niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSA, in voorkomende gevallen zo mogelijk in overleg met (het bestuur dan wel het besturen van) de betrokken organisatie(s).



REGLEMENT NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN AUTORENSPORT

Artikel 1 - ORGANISATIE

- 1.1 De Nederlandse Kampioenschappen Autorensport, hierna te noemen kampioenschappen, zijn kampioenschappen voor rijders die door de KNAF per klasse zijn ingesteld. Hiervoor komen uitsluitend in aanmerking klassen die worden verreden onder de status Nationaal A.
- 1.2 De Nederlandse Kampioenschappen Autorensport worden beheerd door het BSA.
- 1.3 De organisator van een klasse dient de resultaten van wedstrijden van deze klasse binnen 48 uur te melden aan de KNAF.
- 1.4 Wedstrijden die meetellen voor een Nederlands Kampioenschap kunnen ook meetellen voor andere kampioenschappen.
- 1.5 Voor zover voor het kampioenschap niet alle wedstrijden meetellen, die voor de klasse in het wedstrijdjaar worden verreden, dan wordt dit in het klassenreglement en/of op de officiële website van de KNAF bekend gemaakt.

Artikel 2 - NEDERLANDS KAMPIOEN

- 2.1 Tenzij anders aangegeven in het klassenreglement is de rijder die in een betreffende klasse (divisie) een hoogste puntentotaal heeft behaald Nederlands Kampioen.
- 2.2 Tenzij anders aangegeven in het klassenreglement kan in iedere klasse (divisie), als in dit reglement onder artikel 10 genoemd, een Nederlands Kampioenschap worden behaald.
- 2.3 De kampioenschappen worden per kalenderjaar ingesteld.

Artikel 3 - DEELNAME AAN NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN

- 3.1 Alle kampioenschappen staan open voor buitenlandse deelnemers, tenzij in de klassenreglementen anders is aangegeven. Op alle Nederlandse Kampioenschappen zijn de bepalingen van dit reglement van toepassing tenzij anders vermeld in de klassenreglementen.
- 3.2 In de klassenreglementen kan voorgeschreven worden dat voor een bepaald kampioenschap onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld het voldoen van een bepaalde vergoeding voor het gehele kampioenschap, ingeschreven dient te worden.

Artikel 4 - PRIJZEN

- 4.1 De winnaar van ieder kampioenschap ontvangt van de klasse organisator een trofee als Nederlands Kampioen. Aan deelnemers die een tweede en derde klassering in een kampioenschap hebben behaald, kunnen eveneens prijzen worden toegekend. De klasse-organisator kan naast een trofee andere prijzen beschikbaar stellen.

Artikel 5 - WEDSTRIJDEN

- 5.1 Voor de kampioenschappen zullen wedstrijden worden verreden in Nederland en bij uitzondering maximaal één in een ander land, grenzend aan Nederland (CSI 2.4.4.c). Bij voor een Nederlands Kampioenschap meetellende, in het buitenland plaatsvindende, wedstrijd zal ten minste één KNAF Sportcommissaris aanwezig zijn, dit ter beoordeling aan de Commissie Sportcommissarissen.

Artikel 6 - PUNTENTELLING

- 6.1 Per race zullen, ongeacht de lengte van de race, aan de hand van de klassering als volgt punten worden toegekend:

<i>klassering</i>	1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	12 ^e	13 ^e	14 ^e	15 ^e
<i>aantal punten</i>	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- 6.2 Tevens wordt een punt toegekend aan de rijder die in de kwalificatie voor *pole position* heeft gekwalificeerd en aan de rijder die in de race de snelste ronde heeft gerealiseerd. Indien een of meer rijders de snelste ronde realiseren tijdens de race, gaat het punt naar degene die als eerste de snelste ronde heeft gereden.

- 6.3 In klassenreglementen kunnen alleen in overleg met en na goedkeuring van de organisator van de klasse en het BSA afwijkende regels met betrekking tot de puntentelling worden opgenomen.
- 6.4 Indien een deelnemer na afloop van een race wegens een technische overtreding wordt uitgesloten, vervallen de voor deze race toegekende kampioenschap punten, en tevens ook de toegekende kampioenschap punten voor de snelste ronde en *pole position* (indien van toepassing).

Artikel 7 - MINIMAAL AANTAL DEELNEMERS

- 7.1 Wil er voor een klasse een Nederlands Kampioenschap worden toegekend, dan dienen er voor iedere race meetellend voor dat kampioenschap minimaal zeven (7) deelnemers per klasse van start gegaan te zijn. Wordt hieraan niet voldaan, dan kunnen de deelnemers worden ingedeeld in een hogere klasse, voor zover dat mogelijk is.
- 7.2 Het kampioenschap dient uit minimaal vier wedstrijden te bestaan.
- 7.3 De organisator van een evenement kan per deelnemende klasse een minimum aantal deelnemers verlangen, alvorens deze klasse een aparte wedstrijd te laten verrijden.

Artikel 8 - KLASSEMENT

Vervallen

Artikel 9 - EX-AEQUO REGELING

- 9.1 Indien meer deelnemers in een klasse een gelijk puntentotaal hebben behaald, dan wordt als hoogste geklasseerd de deelnemer die respectievelijk heeft behaald: het hoogste aantal eerste plaatsen, bij gelijkblijvende klassering het hoogste aantal tweede plaatsen, idem het hoogste aantal derde plaatsen etc.
- 9.2 Bij nog altijd gelijkblijvende klassering telt voor de als hoogst geklasseerde deelnemer vervolgens het beste resultaat in de laatst gehouden kampioenschapwedstrijd en vervolgens het resultaat in de voorlaatste wedstrijd etc.

Artikel 10 - NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN EN KLASSENINDELING

- 10.1 De klassen waarvoor door de KNAF een Nederlands kampioenschap is ingesteld worden bekendgemaakt op de officiële website van de KNAF, uiterlijk op 31 december van het voorgaande wedstrijdjaar.
- 10.2 In verband met sponsoring kunnen benamingen van raceklassen worden gewijzigd. Andere kampioenschappen kunnen door de organisator van de klasse worden ingesteld.

Artikel 11 - SLOTBEPALING

- 11.1 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autorensport niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSA in overleg met de organisator van de klasse.
- 11.2 De reglementen zijn geldig gedurende het lopende jaar en kunnen tussentijds door officiële publicaties, na goedkeuring van het BSA, worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- 11.3 Aanvullingen/wijzigingen die in geval van 'force majeure' tijdens een evenement uitgebracht worden, dienen door de Sportcommissarissen te worden goedgekeurd en indien nodig kunnen deze een definitieve status verkrijgen na accorderen van het BSA en publicatie op de KNAF website.

ALGEMEEN REGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL A

Artikel 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

- 1.1 Dit reglement is van toepassing op alle wedstrijden met de status: Nationaal A.
- 1.2 De deelnemer is verantwoordelijk voor alle handelingen en nalatigheden van ieder persoon die deelneemt in, of een dienst levert in verband met een wedstrijd of kampioenschap voor rekening van de deelnemer, in het bijzonder hun personeel, direct of indirect, rijders, monteurs, adviseurs, dienstverleners of passagiers, net zoals elk persoon waarvoor de Deelnemer toegang heeft verleend tot gereserveerde gebieden (reserved areas, zie CSI 9.15.1)
- 1.3 De inschrijver is verantwoordelijk dat de auto in alle opzichten aan de reglementen voldoet en wat betreft de veiligheid volledig geschikt is om aan het evenement deel te nemen. Het aanbieden van de auto voor de technische keuring is een impliciete verklaring dat de auto aan de reglementen voldoet.
- 1.4 Alle personen die in enig verband met de inschrijving staan moeten in de paddock, pitbox, pitstraat of op de baan altijd hun toelatingsbewijs kunnen tonen.
- 1.5 Een ieder dient onmiddellijk gevolg te geven aan aanwijzingen van officials en/of de medewerkers van het circuit. Het niet opvolgen wordt beschouwd als een overtreding van dit reglement en kan worden bestraft.
- 1.6 Zie voor een verklaring van de in dit reglement gebruikte afkortingen artikel 1 van het Organisatie Reglement Autorensport.

Artikel 2 - ORGANISATIE

- 2.1 De wedstrijden worden georganiseerd door een organisator die in het bezit is van een geldige, door een ASN afgegeven, organisatielicentie.

Artikel 3

Vervallen

Artikel 4 - BEKENDHEID MET/ EN ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

- 4.1 Elke persoon die aan een wedstrijd deelneemt, waaronder wordt verstaan inschrijver, rijder en helper(s), wordt geacht:
 - a) bekend te zijn met de CSI en de bijbehorende bijlagen, de geldende nationale reglementen en zich tegenover andere deelnemers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt;
 - b) zich zonder beperkingen aan die reglementen en aan de beslissingen van het sportief gezag te onderwerpen, alsmede aan de gevolgen van die beslissingen.

Artikel 5 - AFGELASTING OF UITSTELLEN VAN EEN WEDSTRIJDEN

- 5.1 Een wedstrijd mag alleen worden uitgesteld of afgelast op grond van overmacht 'force majeure' of veiligheid, of indien hiervoor voorziening is gemaakt in de van toepassing zijnde reglementen. (zie CSI art. 2.1.6)

Artikel 6 - TOT DEELNEMING TOEGELATEN AUTO'S

- 6.1 Toegelaten is de auto die in alle opzichte voldoet aan de reglementen van de klasse, groep, categorie waarvoor is ingeschreven en inschrijving openstaat.
- 6.2 De auto dient tijdens de gehele duur van de training/race aan de reglementen te voldoen.
- 6.3 Weigeren auto's: Indien het aantal inschrijvingen in één of meer klassen het toegestaan maximum aantal auto's voor gelijktijdige start overschrijdt, kan in het bijzonder reglement bepaald worden wie tot de start wordt toegelaten.

Artikel 7 - INDELING IN/ OF SAMENVOEGEN VAN KLASSEN

- 7.1 Op voorstel van de wedstrijdleader kunnen de Sportcommissarissen toestaan dat na de training klassen worden samengevoegd, indien het aantal deelnemers daartoe aanleiding geeft. Het samenvoegen van klassen en/of wijzigingen van de groepen wordt via het officiële mededelingenbord bekend gemaakt.

Artikel 8 - LICENTIES

- 8.1 *Rijder-/inschrijverlicentie*: De rijder/inschrijver moet in het bezit zijn van een geldige rijder/inschrijverlicentie voor de klasse waarvoor is ingeschreven.
- 8.2 Als bij de administratieve controle (zie artikel 11 van dit reglement) blijkt dat de inschrijver op het inschrijfformulier foutief is ingevuld of dat de inschrijver sinds het opsturen van het formulier gewijzigd is, zal de inschrijver dit, bij de licentiecontrole op het formulier moeten corrigeren. Indien de (eerder) ingevulde gegevens onjuist blijken te zijn is de inschrijving feitelijk ongeldig. Voor bepaling wie de inschrijver is, is deze wijziging bindend.
- 8.3 Voor bijzonderheden over licenties zie het KNAF Reglement Licenties, deel Autorensport.

Artikel 9 - INSCHRIJVING

- 9.1 Een inschrijving is een overeenkomst tussen inschrijver en organisator.

- 9.2 Tenzij door de organisator anders is bepaald vindt de inschrijving plaats door middel van een door de organisator uitgegeven inschrijfformulier per evenement dat door inschrijver volledig en juist moet worden ingevuld. Het inschrijfformulier moet door de inschrijver en rijder worden ondertekend.
- 9.3 Een inschrijver is de persoon of rechtspersoon, die voor deelneming inschrijft en verantwoordelijk is voor alles wat op de inschrijving betrekking heeft.
- 9.4 Een deelnemer is de persoon of rechtspersoon van wie de inschrijving geaccepteerd is om aan de wedstrijd deel te nemen als inschrijver en/of als rijder.
- 9.5 Indien de inschrijver niet in staat is om zelf op het evenement aanwezig te zijn, dan moet de inschrijver aan een vervanger een schriftelijke machtiging tot vertegenwoordiging afgeven.
- 9.6 Voor elke auto moet afzonderlijk een inschrijfformulier worden ingevuld en inschrijfgeld worden betaald.
- 9.7 Elke onjuiste verklaring op het inschrijfformulier en/of formulieren die op de inschrijving betrekking hebben, al dan niet opzettelijk gedaan, kan dit mogelijk leiden tot niet acceptatie van de inschrijving door de organisator, en/of bestraffing door de Sportcommissarissen.
- 9.8 De inschrijving en betaling, of bewijs van betaling, moet voor het sluiten van de inschrijving door de organisator zijn ontvangen
- 9.9 In klassenreglementen kunnen over inschrijving/betaling nadere regelingen zijn opgenomen.
- 9.10 De organisator zal de inschrijver de bijzonder reglement / Supplementary Regulations verstrekken met alle belangrijke informatie over het evenement.
- 9.11 *Equipe inschrijvingen*: Indien een auto door meer rijders wordt gedeeld, samen vormend een equipe van tenminste twee (2) rijders, dient het inschrijfformulier door de inschrijver en alle tot de equipe behorende rijders te zijn ondertekend. De rijder als eerste genoemd op het inschrijfformulier zal als inschrijver worden beschouwd van de equipe.
- 9.12 *Blokinschrijvingen*: Indien een Cup/Serie organisator/promotor een inschrijving 'en bloc' wil doen is dit mogelijk op voorwaarde dat de Cup/Serie organisator/promotor de blokinschrijving laat vergezellen van een door de afzonderlijke deelnemers ondertekend inschrijfformulier waarop de deelnemer aangeeft bij welke wedstrijden door hem wordt deelgenomen vergezeld van een kopie van de rijderlicentie en/of inschrijflicentie (teamlicentie). De Cup/Serie organisator/promotor draagt geheel de verantwoordelijkheid voor de financiële verplichtingen naar de organisator.
- 9.13 *Voorwaardelijke inschrijving*: Inschrijvingen kunnen voorwaardelijk worden geaccepteerd, bijvoorbeeld onder de voorwaarde van het behalen van een minimum of een maximum aantal deelnemers. Inschrijving onder bijzondere voorwaarden zal de inschrijver niet later dan drie (3) werkdagen na het sluiten van de inschrijving worden medegedeeld.
- 9.14 *Weigeren inschrijving*: De organisator mag inschrijvingen weigeren met opgaaf van redenen voor deze weigering., conform artikel 3.14 van de CSI.

Artikel 10

Vervallen

Artikel 11 - ADMINISTRatieve CONTROLE Autosport Federatie

- 11.1 Vooraf aan het evenement moeten de documenten van de inschrijver en/of rijder en de auto worden gecontroleerd. Plaats en tijdstip van de administratieve controle wordt aangegeven in het bijzonder reglement /Supplementary Regulations.
- 11.2 Voor de administratieve controle moet door de deelnemer en/of inschrijver het volgende worden getoond:
- bevestiging van de inschrijving (voor zover afgegeven);
 - licentie inschrijver;
 - licentie rijder;
 - autorisatie van ASN (bij buitenlandse deelnemer en voor zover vereist);
 - betaling(sbewijs) inschrijfgeld;
 - ondertekening aansprakelijkheidsclausule/vrijwaring.
- 11.3 Bij medische bijzonderheden moet de deelnemer hierover vooraf de organisator, schriftelijk informeren met vermelding van naam, startnummer en klasse.
- 11.4 Bij de administratieve controle kunnen licenties worden ingenomen. Na afloop van het evenement kan de licentie weer opgehaald worden bij de wedstrijdsecretaris.

Artikel 12 - TECHNISCHE KEURING

- 12.1 Technische keuringen kunnen worden onderscheiden in:
- keuring tot deelname aan een wedstrijd (voorkeuring/veiligheidskeuring);
 - keuring tijdens de gehele duur en na afloop van een wedstrijd (nakeuring);
 - keuring na ongeval (herkeuring).

- 12.2 *Bevoegde personen*: Technische keuringen worden uitgevoerd door de organisator aangewezen personen die over een daartoe door een ASN afgegeven licentie beschikken. De organisator is verantwoordelijk dat de TC voor het uitvoeren van controles over voldoende voorzieningen beschikt. Voor plichten van de TC zie de CSI artikel 11.14.
- 12.3 *Meetgereedschap*: Bij metingen door de TC is de meting met meetgereedschappen/apparatuur/software die de TC gebruikt voor de uitkomst bepalend.
- 12.4 *Ondertekening verklaring verzegeling/inname onderdelen*: Bij verzegeling of inname van onderdelen is de deelnemer verplicht een verklaring van de TC te ondertekenen over de onderdelen die zijn verzegeld en/of ingenomen. Aan de deelnemer wordt op verzoek een kopie van de verklaring afgegeven.
- 12.5 Een verzegeld en/of ingenomen auto/motor/onderdeel moet binnen 14 dagen gekeurd worden, maar in elk geval vóór het volgende evenement. Van deze regel kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken na goedkeuring door de Sportcommissarissen. Hoofd Technische Commissie (HTC) dient de verzegeling en/of inname altijd aan de Sportcommissarissen te melden, zodat de uitslag voorlopig kan blijven. Tevens moet de HTC het resultaat van de keuring aan de voorzitter van de Sportcommissarissen en het wedstrijdsecretariaat melden, zodat de uitslag definitief gemaakt kan worden.
- 12.6 *Bevoegdheid nakeuring*: Op ieder ogenblik van de wedstrijd, dan wel vooraf of na afloop, kan de wedstrijdleider en/of de Sportcommissarissen de TC opdracht geven een auto een nakeuring te laten ondergaan, zelfs indien daarvoor een auto uit de wedstrijd moet worden gehaald.
- 12.7 *Verzegeling bij een ander evenement*: De deelnemer van wie de auto vanwege een nog uit te voeren technisch onderzoek is verzegeld vanwege een ander evenement, dient dit bij de administratieve controle te melden. De uitslag van de wedstrijd wordt dan met dit voorbehoud opgesteld. Het achterwege laten van deze informatie kan worden beboet en/of bestraft met niet klasseren.
- 12.8 Beperking ingrijpende onderzoeken Ingrijpende technische onderzoeken, zoals bijvoorbeeld demontage van cilinderkoppen, mogen uitsluitend na afloop van de race worden uitgevoerd. Bij wedstrijden bestaande uit twee (2) opeenvolgende races voor één (1) klasse op één (1) dag, kan dit uitsluitend na afloop van de tweede race. De TC is bevoegd hiertoe verzegelingen aan te brengen.
- 12.9 *Keuringsformulier*: Uitsluitend de TC is bevoegd tekst op een keuringsformulier aan te brengen of te wijzigen. Overtreding kan worden bestraft met uitsluiting.
- 12.10 *Voorkeuring*: Tijdstip en locatie van de voorkeuring worden vermeld in het Bijzonder reglement / de Supplementary Regulations.
- 12.11 Het niet tijdig met de auto verschijnen op de technische keuring kan weigering van de keuring tot gevolg hebben of bestraffing door de wedstrijdleider en/of sportcommissarissen.
- 12.12 De auto dient schoon en in goede conditie, geheel wedstrijd klaar, inbegrepen startnummers en bestickering, en met de benodigde papieren, zoals homologatiepapieren, bij de TC te worden aangeboden.
- 12.13 Met het aanbieden van een auto en persoonlijke rijdersuitrusting (die tijdens het evenement zal worden gedragen) voor de technische keuring verklaart de deelnemer dat de auto en persoonlijke rijdersuitrusting in alle opzichten voldoet aan de reglementen, en wat betreft de veiligheid volledig geschikt is om aan het evenement deel te nemen.
- 12.14 *Voorkeuring*: De voorkeuring heeft tot doel een controle uit te voeren op:
- a. complete rijdersuitrusting;
 - b. veiligheidsvoorzieningen van de auto, ondermeer
 - rolkooi, hoofdstroomschakelaar en brandblusser
 - stoel inclusief bevestiging en veiligheidsgordel inclusief bevestiging
 - werking remlichten
 - sleepogen etc.;
 - c. homologatie, om vast te stellen of de auto in de juiste klasse is ingeschreven en voldoet aan de technische klassenreglementen;
 - d. startnummers en bestickering (zie ook het Reglement Reclame op Voertuigen bij Autosportwedstrijden, de aanvullingen in de Bijlage Veiligheidsvoorschriften van dit reglement, het klassenreglement en het Bijzonder reglement / de Supplementary Regulations;
 - e. geluid (ondermeer aanwezigheid bijvoorbeeld voorgeschreven uitlaatdempers, zie ook het Milieu Reglement, van dit reglement en het Bijzonder reglement / Supplementary Regulations).
- 12.15 *Niet verlenen goedkeuring*: Indien een auto door de TC niet wordt goedgekeurd, wordt er geen TC-sticker uitgegeven en kan er dus niet worden deelgenomen aan het evenement. De HTC zal dit melden aan de wedstrijdleider. Aan de rijder kan een recht op een tweede keuring (zgn. herkeuring) worden gegeven. Als een auto bij de herkeuring alsnog wordt goedgekeurd, zal de rijder de TC-sticker ontvangen. De TC stelt hiervan een rapport op en de HTC informeert de wedstrijdleider.
- 12.16 De Sportcommissarissen en/of wedstrijdleider kunnen een auto niet toelaten tot het evenement indien de constructie of de conditie van de auto naar oordeel van de TC gevaar kan opleveren.
- 12.17 *Nakeuring*: Een nakeuring, een technische keuring na afloop van de wedstrijd, kan onmiddellijk plaatsvinden, of op een door de HTC te bepalen later tijdstip en plaats en is vooral gericht op conformiteit aan de reglementen.

- 12.18 De deelnemer kan worden opgedragen ervoor te zorgen dat de TC binnen een door de Sportcommissarissen en/of wedstrijdleader en/of TC vast te stellen termijn over voldoende materiaal beschikt, zoals documentatie en desgevraagd demontagewerkzaamheden te verrichten, zodanig dat beoordeeld kan worden of een auto aan de reglementen voldoet. De deelnemer kan verzoeken om bij het onderzoek aanwezig te zijn, een en ander ter beoordeling van de sportcommissarissen of wedstrijdleader.
- 12.19 *Technisch onderzoek op protest*: De deelnemer die protest heeft aangetekend, is niet bevoegd om bij het onderzoek door de TC, naar aanleiding van dit protest, aanwezig te zijn.
- 12.20 *Weigering nakeuring/onvoldoende verlening medewerking*: Indien een deelnemer weigert om zijn auto ter nakeuring aan te bieden of weigert om medewerking te verlenen aan de TC, volgt altijd automatisch niet klasseren in de bewuste wedstrijd.
- 12.21 *Herkeuring (keuring na ongeval)*: Technische onderzoeken door de TC zijn ondergeschikt aan onderzoeken op last van justitie. In geval een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden, dient de TC zo mogelijk een schaderapport op te stellen. Indien vastgesteld wordt dat de oorzaak aan een technisch defect te wijten is, dan dient hiervan in het rapport melding te worden gemaakt. Het rapport dient tevens de naam van de bestuurder, merk en type auto, startnummer, klasse en chassisnummer te vermelden. De auto dient voldoende te worden bewaakt en afgeschermd tegen buitenstaanders.
- 12.22 In geval van herstel van schade dient de auto zo spoedig mogelijk, uiterlijk één (1) uur voor het begin van het eerstvolgende onderdeel, bij de TC ter herkeuring te worden aangeboden.
- 12.23 *Uitsluiting aansprakelijkheid/uitsluiting kostenvergoeding*: De deelnemer van wie de auto, al dan niet naar aanleiding van een protest, een technisch onderzoek moet ondergaan, kan geen kosten of schadevergoeding vorderen van de organisator, de promotor, de Sportcommissarissen, de wedstrijdleader en de TC.
- 12.24 Noch de KNAF, noch de promotor, noch de organisator noch haar/zijn officials zijn verantwoordelijk voor enige schade of gevolgen in verband met een keuring ontstaan.
- 12.25 Een inschrijver/rijder wordt toegelaten tot het evenement als aan artikel 11 tot 12.17 is voldaan
- 12.26 *Veiligheidsvoorziening rijdersuitrusting* (zoals omschreven in CSI appendix L (Chapitre III; artikel 1, 2, 3 en 4) wordt verstaan:
- a) Helmen
 - b) Brandvrije kleding waaronder:
 - i. overall;
 - ii. ondergoed (met lange mouwen en pijpen);
 - iii. sokken;
 - iv. handschoenen;
 - v. balaclava;
 - vi. schoenen;
 - c) Frontal Head Restraint (FHR) systeem;
 - d) Veiligheidsgordels
 - e) Arm restraint (volgens de norm SFI 3.3) indien geen goedgekeurd raamnet (artikel 12.30) aanwezig is.
- 12.27 Bij verplicht gebruik van het FIA goedgekeurd FHR systeem (artikel 12.26.c) zal dit vermeld worden in het desbetreffende klassenreglement. Voor de klassen waarin het gebruik van het FIA goedgekeurd FHR systeem niet verplicht wordt voorgeschreven, wordt dit wel sterk aanbevolen.
- 12.28 *Veiligheidsvoorzieningen auto*: De auto dient minimaal aan onderstaande voorschriften te voldoen. Zie voor de navolgende veiligheidsvoorzieningen:
- a) Veiligheidsgordels, CSI appendix J artikel 253.6
 - b) Brandblusser, CSI appendix J artikel 253.7
 - c) Veiligheidskooi, CSI appendix J artikel 253.8
 - d) Raamnet, CSI appendix J artikel 253.11 (en zie artikel 12.30 van dit artikel)
 - e) Hoofdstroomschakelaar, CSI appendix J artikel 253.13
 - f) Brandstoftank, CSI appendix J artikel 253.14
 - g) Stoel, CSI appendix J artikel 253.16
- 12.29 Historische auto's moeten voldoen aan de voorschriften van de CSI appendix K, voor zover deze ten opzichte van bovenstaande voorschriften afwijkend zijn.
- 12.30 *Raamnet*: Bij gesloten auto's dient het portierraam aan de bestuurderszijde te zijn uitgerust met een veiligheidsnet. Een veiligheidsnet (of raamnet) dient aan onderstaande voorwaarden te voldoen:

- a. Het net moet uit minstens 19 mm brede weefstroken bestaan en een maasgrootte van minimaal 25 mm × 25 mm en maximaal 60 mm × 60 mm hebben. Deze weefstroken moeten uit brandwerend materiaal bestaan en bij elk kruisingspunt (overlapping) aan elkaar vastgehecht zijn;
 - b. Het net moet aan de rolkooi boven de zijruit met snelsluitingen bevestigd zijn. Voor de netbevestiging aan de rolkooi zijn slechts schroefbare verbindingen (beugels) toegestaan. Iedere verandering aan de rolkooi zelf, bijvoorbeeld boren, lassen etc. is niet toegestaan;
 - c. De bevestiging moet zo uitgevoerd worden, dat deze ook in geval van een koprol van de auto niet uit zichzelf losschiet en met slechts één hand losgemaakt hoeft te worden. Hiervoor moet een gekleurde, gemarkeerde greep of hendel aangebracht worden, waarvan de ontsluitingsrichting door middel van een pijl van buiten af zichtbaar aangegeven moet zijn;
 - d. Verder zijn ook ontsluitingsmechanismen door middel van een druktoets toegestaan, zolang er aan de bovenstaande voorwaarden wordt voldaan;
 - e. Mocht bevestiging van het net aan de rolkooi niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld in verband met de dakconstructie van de auto, dan is bevestiging aan de deur eveneens toegestaan. Dit ter beoordeling aan de TC.
- 12.30 Voor open auto's (uitgezonderd formule auto's) is een arm-restraint verplicht volgens de norm SFI 3.3. Deze dient aan de centrale sluiting van de veiligheidsgordel bevestigd te worden. Een en ander is ter beoordeling aan de TC.
- 12.31 Voor gesloten historische auto's wordt een raamnet voor het portierraam aan de bestuurderszijde aanbevolen en bij het ontbreken hiervan is een arm-restraint verplicht volgens de norm SFI 3.3.
- 12.32 Raadpleeg ook de technische lijsten op de KNAF en/of FIA website:
- a) Stoelen: technische lijst 12;
 - b) Veiligheidsgordels: technische lijst 24;
 - c) Helmen: technische lijst 25;
 - d) Kleding: technische lijst 27.
- 12.33 *Toelating tot evenement:* Deelname zonder uitrusting die in overeenstemming is met de reglementen is niet toegestaan. In Bijzonder reglement / Supplementary Regulations en/of het klassenreglement kunnen aanvullende bepalingen worden opgenomen. Voor deelname aan buitenlandse wedstrijden kunnen afwijkende eisen worden gesteld.

Artikel 13 - PARC FERMÉ

- 13.1 De plaats van het Parc Fermé wordt vermeld in het Bijzonder Reglement / Supplementary Regulations.
- 13.2 Binnen het Parc Fermé, mag uitsluitend door de bevoegde officials worden betreden. Afstelling, controle, aanpassing of reparatie is verboden tenzij toegestaan door dezelfde bevoegde officials of door de toegepaste reglementen.
- 13.3 Het Parc Fermé is verplicht voor alle wedstrijden waarbij een technische keuring is voorzien.
- 13.4 Aan het einde van een specifieke wedstrijd, zal het gebied tussen finishlijn en de ingang van het Parc Fermé en Parc Fermé gebied zelf, onder de Parc Fermé regels worden geplaatst.
- 13.5 De tijdsduur van het Parc Fermé is tenminste de tijd dat tegen de auto een protest kan worden ingediend (30 minuten na de publicatie van de voorlopige uitslag). Het Parc Fermé is voor een betreffende deelnemer pas opgeheven nadat de deelnemer van de wedstrijdleider toestemming heeft verkregen de auto weer in bezit te nemen.

Artikel 14 - VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN

- 14.1 Onderdelen kunnen worden verzegeld door middel van het aanbrengen van bijzondere lak, genummerde of digitale zegels en/of andere vormen van verzegeling.
- 14.2 Het risico voor het in het ongereede raken van verzegelingen rust op de inschrijver.
- 14.3 Het zonder toestemming van een bevoegde official beschadigen of verbreken, manipuleren of op een andere wijze in het ongereede doen raken van verzegelingen kan door de Sportcommissarissen worden bestraft.

Artikel 15 - ALGEMENE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

- 15.1 Bij het opbouwen in de paddock dient iedere deelnemer zich te houden aan de instructies van de rijders vertegenwoordiger van zijn klasse en/of de medewerkers van het desbetreffende circuit. Het niet opvolgen van deze instructies zal worden gerapporteerd aan de wedstrijdleider en/of de Sportcommissarissen en kan worden bestraft.
- 15.2 In de paddock is het verboden om met auto's of enig ander voertuig harder dan stapvoets te rijden.
- 15.3 Open vuur en/of roken is streng verboden in de pitboxen, in de pitstraat en op het pitdak.
- 15.4 Personen onder de 16 jaar (uitgezonderd houders van een Aspirant Licentie (official) of Testlicentie) worden niet toegelaten in de pitstraat.

Artikel 16 - RECLAME EN PUBLICITEIT

16.1 Voor toegestane reclame zie het Reglement Reclame op Voertuigen bij Autosportwedstrijden, de voorschriften van de organisator alsmede het klassenreglement.

Artikel 17 - GELUID

- 17.1 De deelnemende voertuigen dienen te allen tijde binnen de maximale geluidswaarde per meetpunt te blijven. De te hanteren maximum geluidswaarden in dB(A) worden vermeld in het Bijzondere Reglement / de Supplementary Regulations.
- 17.2 Geluidsmetingen geschieden volgens de door de ter plaatse bevoegde overheid voorgeschreven meetmethode.
- 17.3 De voorschriften van een circuitexploitant, opgelegd door de overheid en de geluidswaarden zoals geregistreerd door de officiële geluidmeetapparatuur van de circuitexploitant zijn te allen tijde bindend.
- 17.4 Overtreding van bepalingen inzake het geluidsniveau en/of daartoe voorgeschreven voorzieningen is strafbaar.
- 17.5 Indien tijdens de training/race het uitlaatsysteem defect raakt en meer geluid gaat produceren, dient de betreffende deelnemer onmiddellijk de pitstraat binnen te komen.
- 17.6 Een defect geraakte uitlaat wordt beschouwd als een overtreding van het technisch reglement en zal in beginsel niet als een situatie van overmacht worden beschouwd.
- 17.7 De wedstrijdleader is bevoegd op ieder ogenblik een auto uit de training/race te halen die te veel geluid maakt. De betreffende rijder zal hiertoe de zwarte vlag met een oranje schijf tezamen met het betreffende wedstrijdnummer worden getoond. Bij eerste constatering volgt een waarschuwing; bij tweede constatering volgt uitsluiting.
- 17.8 De organisator is bevoegd om met onmiddellijke ingang aanvullende geluidsvoorschriften op te leggen.
- 17.9 De circuitexploitant kan aan de organisator, na redelijke termijn van aankondiging, andere geluidsnormen opleggen, hetgeen wijzigingen van het bovenstaande met zich mee kan brengen.

ARTIKEL 18 - STRAFFEN

- 18.1 Een geldboete kan zowel aan de inschrijver als rijder worden opgelegd. De inschrijver is ook aansprakelijk voor betaling van de boete die aan zijn rijder is opgelegd.
- 18.2 Boetes moeten binnen 48 uur nadat de uitspraak is bekend gemaakt, worden betaald.
- 18.3 Een beslissing van de Sportcommissarissen wordt onmiddellijk van kracht, ondanks een beroep, als deze beslissing/zaak betrekking heeft op de veiligheid of een onregelmatigheid bij de inschrijving of indien tijdens hetzelfde evenement een verdere overtreding is begaan, die uitsluiting van dezelfde deelnemer rechtvaardigt.
- 18.4 Bij een overtreding van een rijder tegen de rijvoorschriften en/of overige regels gedurende het evenement wordt het voorval onder leiding van de wedstrijdleader onmiddellijk onderzocht gevolgd door een beslissing.
- 18.5 In geval een diepgaander onderzoek noodzakelijk is en/of sprake is van een overtreding die door de Sportcommissarissen moet worden onderzocht dan doet de wedstrijdleader onderzoek en draagt de zaak met de nodige bewijsmiddelen over aan de Sportcommissarissen.
- 18.6 Als een rijder bij een overtreding betrokken is mag de rijder hangende het onderzoek/beslissing het wedstrijdterrein waar het evenement plaatsvindt niet verlaten zonder toestemming van de Sportcommissarissen of de wedstrijdleader.
- 18.7 De deelnemer dient zich gedurende de tijd dat tegen zijn auto en/of vanwege zijn deelname protesten of ter zake van training/race een rapport van officials kan worden ingediend, voor de wedstrijdleader en/of de Sportcommissarissen beschikbaar te houden. Ingeval de deelnemer zich niet op de eerste oproep op de bestemde plaats meldt, kan iedere actie, met eventuele gevolgen, zonder zijn aanwezigheid worden gerealiseerd.
- 18.8 Bij een protest kan een door de wedstrijdleader opgelegde straf worden getoetst en zijn de Sportcommissarissen bevoegd de straf van de wedstrijdleader te onderschrijven of deze opgelegde straf aan te passen.
- 18.9 Het opleggen van klasseringstraffen is onderdeel van de bevoegdheden van de wedstrijdleader.
- 18.10 Klasseringstraffen kunnen zijn:
 - a. verandering van de startpositie;
 - b. niet toekennen van gereden trainingsronden, trainingstijden, wedstrijduitslagen;
 - d. Stop & Go-penalty;
 - e. Drive Through-penalty;
 - f. tijdstraf.

Artikel 19 - PROTESTEN

- 19.1 Zie het Reglement Protesten en het Reglement Technische Protesten in het ASJ.
- 19.2 Een protest is o.a. ongeldig wanneer:
 - a. deze niet ingediend is door de inschrijver;
 - b. deze buiten de vastgestelde protesttijd is ingediend;
 - c. er sprake is van een zogenaamd verzamelprotest.
- 19.3 Het is niet mogelijk om een protest in te dienen tegen:

- a. een beslissing van een judge of fact;
 - b. een Stop & Go-penalty;
 - c. een Drive Through-penalty;
 - d. een straf/maatregel ten aanzien van geluid en/of andere milieuaspecten;
 - e. een beslissing van de Sportcommissarissen, in dit geval staat alleen de mogelijkheid tot beroep open.
- 19.4 Protesten dienen zo nauwkeurig mogelijk te worden omschreven.
- 19.5 De kosten van een protest kunnen ten laste van de indiener worden verhoogd met een bedrag voor extra onkosten. De indiener zal hierover vooraf worden ingelicht.
- 19.6 Mocht blijken dat de totale kosten van de uitvoering van het onderzoek naar aanleiding van het protest hoger uitvallen dan de reeds betaalde waarborgsom, dan kunnen de sportcommissarissen de indiener van het protest belasten voor deze extra kosten.
- 19.7 Indien het protest tegen een technisch reglement wordt afgewezen, kan de indiener achteraf een boete worden opgelegd. De hoogte van het bedrag wordt bepaald door de Sportcommissarissen. Met dit bedrag kan de deelnemer tegen wie het protest werd ingediend, zijn auto en/of onderdelen weer in de oorspronkelijke staat terugbrengen casu quo herstellen.

Artikel 20 - OPSCHORTENDE WERKING VAN INGESTELD BEROEP TEGEN UITSLUITING IN VERBAND MET TECHNISCHE REGLEMENTEN

- 20.1 In het geval de Sportcommissarissen een deelnemer hebben uitgesloten van deelname aan training(en) en/of race(s) op grond van een aan zijn auto geconstateerde afwijking van de technische reglementen, en deze deelnemer op grond van de opschortende werking van een tegen de beslissing van de sportcommissarissen ingesteld beroep toch in de gelegenheid wordt gesteld om aan training(en) en/of race(s) deel te nemen, geldt het volgende (zie artikel 20.2 t/m 20.6):
- 20.2 Door de desbetreffende auto vanuit de paddock of pitstraat de baan op te (laten) rijden om deel te nemen aan de onderhavige training(en) en/of race(s), ziet de betrokken deelnemer af van de mogelijkheid om het door hem ingestelde beroep alsnog in te trekken casu quo ongedaan te maken.
- 20.3 De deelnemer is gehouden er zorg voor te dragen dat er tijdens de gehele verdere duur van het evenement wordt voldaan aan de bepalingen van de van kracht zijnde reglementen, waaronder met name:
- a. de bepalingen met betrekking tot verzegelingen, conform artikel 14 van dit reglement;
 - b. de bepalingen met betrekking tot het Parc Fermé, conform artikel 13 van dit reglement;
 - c. de bepalingen met betrekking tot uit te voeren technische keuringen van (onderdelen van) de betrokken auto, conform artikel 12 van dit reglement.
- 20.4 Op het niet voldoen aan (een van) de bovenvermelde bepalingen volgt niet klasseren in de race, casu quo elk van de races waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep, benevens uitsluiting van deelname aan eenzelfde aantal races van de betrokken klasse, als waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep. Deze straffen komen naast de in de bovenvermelde artikelen van dit reglement ter zake aangegeven straffen en, in voorkomend geval, andere straffen op grond van dit artikel en/of de overige bepalingen van de van kracht zijnde reglementen.
- 20.5 Op afwijzing van het ingestelde beroep volgt niet klasseren in elk van de races waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep.
- 20.6 De Sportcommissarissen kunnen de betrokken deelnemer bij de ASN voordragen voor verdere tuchtrechtelijke maatregelen.

Artikel 21

Vervallen

Artikel 22 - OFFICIËLE PUBLICATIES, UITSLAGEN EN MEDEDELINGENBORD

- 22.1 In het Bijzonder reglement / de Supplementary Regulations wordt de locatie van het mededelingenbord voor officiële publicaties genoemd.
- 22.2 Het mededelingenbord geeft informatie over:
- a. het tijdschema. Ingeval van wijziging(en) is de gepubliceerde op het mededelingenbord de enige juiste;
 - b. uitslagen van trainingen en races;
 - c. officiële mededelingen en bulletins.
- 22.3 Tenzij anders vermeld, worden uitslagen gepubliceerd onder het voorbehoud van wijzigingen van een protest, een technisch onderzoek en/of beroep, uitspraken van de wedstrijdleider en/of de Sportcommissarissen.
- 22.4 Uitslagen zullen met vermelding van de publicatietijd zo spoedig mogelijk na de finish van de training/race worden gepubliceerd. Vanaf genoemde publicatietijd gaat de protesttermijn in (protest tegen onregelmatigheden tijdens de training/race tegen een deelnemende auto/rijder en tegen het vastgestelde klassement). Zie voor de juiste protesttermijn artikel 19 van dit reglement of de CSI artikel 13.

Artikel 23

Vervallen

Artikel 24 - SLOTBEPALINGEN

- 24.1 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autoensport niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSA in overleg met de organisator.
- 24.2 De reglementen zijn geldig gedurende één (1) jaar (wedstrijdjaar 2017), maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld en/of gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- 24.3 Een evenement wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat mede de trainingen en races zelf. Het eindigt na afloop van een van de volgende termijnen afhankelijk van welke het laatste eindigt:
- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
 - het einde van de sportieve controle en de technische keuring.



WEDSTRIJDREGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL A

Artikel 1 - ALGEMEEN

- 1.1 Zie voor definities van deelnemer en rijder artikel 21 CSI
- 1.2 Een deelnemer / rijder kan slechts deelnemen aan een wedstrijd nadat voldaan is aan alle voorschriften omtrent licenties, inschrijving en technische voorkeuring en na het bijwonen van de verplichte briefing. Het niet bijwonen van een briefing kan bestraft worden met een boete. Indien de wedstrijdleider/Race Director een extra briefing nodig acht is de deelnemer / rijder verplicht deze bij te wonen.
- 1.3 De rijder dient tijdens de wedstrijd gebruik te maken van de ingeschreven auto.
- 1.4 Het gedrag van de deelnemer / rijder mag nimmer de eigen veiligheid en/of die van anderen in gevaar brengen.
- 1.5 Gedurende de gehele wedstrijd (inclusief uitloopronde) is de rijder verplicht alle veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, zoals het gebruik van de veiligheidsgordels en het dragen van de voorgeschreven helm en veiligheidskleding.
- 1.6 Het is de rijder verboden te roken in de auto.
- 1.7 De wedstrijdauto mag tijdens een wedstrijd uitsluitend voorwaarts in de racerichting worden voortbewogen.
- 1.8 In verband met de noodzaak om het wegslepen van auto's die naast de baan zijn geraakt, mogelijk te maken, is het verplicht sleepogen met binnendiameter minimaal 40 mm; treksterkte minimaal 300 kg aan te brengen. De bevestigingen dient stevig uitgevoerd te worden; dit ter beoordeling van de Technische Commissie.
- 1.9 De rijder is verplicht om gebruik te maken van de voorgeschreven baan.
- 1.10 Indien een deelnemer / rijder bij een incident is betrokken mag hij het circuit niet verlaten zonder toestemming van de wedstrijdleider / Race Director / Sportcommissarissen.

Artikel 2 - KWALIFICATIE

- 2.1 Voor deelname aan de race moet een rijder tenminste één (1) getimede ronde in de officiële kwalificatie hebben afgelegd. In bijzondere gevallen kunnen de Sportcommissarissen ontheffing van deze verplichting verlenen en besluiten dat de rijder toch aan de race mag deelnemen.
- 2.3 Wanneer twee of meer rijders een gelijke kwalificatietijd hebben behaald, zal de volgorde op de startopstelling bepaald worden door de volgorde waarin deze tijden behaald zijn; de rijder die als eerste de tijd heeft neergezet start voor de rijder die als tweede dezelfde tijd heeft neergezet enz.
- 2.3 Indien het aantal auto's in de kwalificatie groter is dan het aantal auto's dat tot de start kan worden toelaten, kan voor de laatste twee plaatsen van de startopstelling een uitzondering worden gemaakt. Voor deze plaatsen kan de wedstrijdleider in overleg met de Sportcommissarissen rijders aanwijzen, die op grond van hun kwalificatietijd niet in aanmerking zouden komen voor opname op de startopstelling, maar die wel punten hebben behaald voor het betreffende kampioenschap. De volgorde waarin deze laatste plaatsen worden bezet, wordt bepaald door de stand in het betreffende kampioenschap. De rijder die hierin het hoogst staat, neemt de eerste beschikbare plaats in enz.

Artikel 3 - STARTPROCEDURES

- 3.1 In de Bijzonder Reglement / Supplementary Regulations zal worden aangegeven welke klasse volgens welke procedure van start gaat.
- 3.2 *Tijdstip gereed voor de start:* De rijder dient voor aanvang van een wedstrijd raceklaar op de daarvoor aangewezen plaats aanwezig te zijn. Het tijdstip zal in de briefing bekend worden gemaakt. Voorafgaand aan de startprocedure moeten de auto's in startopstelling worden opgesteld. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om ervoor te zorgen dat zijn auto op de juiste plaats staat en voorzien is van een transponder.
- 3.3 *Startpositie:* De snelste rijder start vanaf een in het Bijzonder Reglement / de Supplementary Regulations aangegeven positie (links dan wel rechts) op de eerste startrij. De auto's worden recht achter elkaar, versprongen en in de daarvoor aangegeven vakken, opgesteld.
- 3.4 *Opwarmronde:* Vanaf de grid zal (eventueel achter een Leading Car) een opwarmronde in startvolgorde worden afgelegd. Inhalen, stoppen en/of het maken van proefstarts is verboden, op straffe van een Drive Through-penalty en/of strafseconden.
- 3.5 Wanneer een rijder, door een (technisch) probleem niet zelfstandig kan vertrekken om aan de opwarmronde deel te nemen, dient hij dit duidelijk te maken aan de andere deelnemers. Een stilgevallen auto mag worden aangeduwd door officials, zodat deze alsnog aan de opwarmronde kan deelnemen. De stilgevallen auto dient achteraan het veld plaats te

nemen, wanneer deze ingehaald is door de laatste auto op de grid. Mocht de stilgevallen auto op eigen kracht kunnen starten, voordat deze is ingehaald door de laatste auto op de grid, blijft inhalen tijdens de opwarmronde verboden. Na aankomst op de grid mag deze auto zijn oorspronkelijke startpositie weer innemen.

- 3.6 Na het verliezen van een of meer startposities én wanneer deze auto ingehaald is door de laatste auto van de grid, dient achteraan te worden gestart. Wanneer de auto niet ingehaald is door de laatste auto van de grid, mag de oorspronkelijke positie pas op de grid weer ingenomen worden. Inhalen tijdens de opwarmronde blijft verboden.
- 3.7 *Proefstart:* Onder een proefstart wordt verstaan volledig stilstaan tijdens de opwarmronde en weer van start gaan. Een proefstart kan worden bestraft met een Drive Through-penalty en/of strafseconden. Een proefstart is alleen toegestaan vanuit de daartoe ingerichte locatie beschreven in het Bijzonder Reglement / de Supplementary Regulations.
- 3.8 Indien, nadat zijn auto op de grid is opgesteld, de motor stil valt, dient de deelnemer de andere deelnemers zo mogelijk te waarschuwen door het opsteken van een hand. Nadat alle auto's van start zijn gegaan mag de auto met de stil gevallen motor door officials worden aangeduwd en aan de wedstrijd beginnen. Na het startsignaal, nadat alle auto's zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan alsnog vanuit de pitstraat worden gestart door deelnemers die nog in de pitstraat waren en feitelijk tot de start zijn toegelaten.
- 3.9 *Startsignaal:* In de ronde waarin gestart wordt, mogen de auto's hun startpositie niet verlaten voordat het startsignaal gegeven is. Het startsignaal wordt gegeven door het doven van het rode licht of door het "vallen" van de nationale vlag.
- 3.10 *Start delayed:* De startprocedure kan worden afgebroken door het ontsteken van gele knipperlichten en door het tonen van het bord 'start delayed'. Een nieuwe opwarmronde wordt zo snel mogelijk gestart door middel van het groene licht en/of de groene vlag en onder het tonen van het bord 'extra formation lap'. De race wordt met één ronde ingekort.
- 3.11 Wanneer de start moet worden afgebroken door een (technisch) probleem van een deelnemer op de grid, stelt zich een official met een gele vlag op voor de veroorzaker van de uitgestelde start. Nadat de nieuwe opwarmronde gestart is en alle overige deelnemers zijn vertrokken, mag de veroorzaker van de uitgestelde start aangeduwd worden en achteraan aansluiten. De leeggevallen plaats op de grid wordt niet opgevuld. Wanneer meer deelnemers betrokken zijn, is de volgorde achteraan de grid volgens de kwalificatie.
- 3.12 *Staan start:*
- Vanuit de opstelstraat (Pre Grid) rijden de auto's in formatie (eventueel achter de Leading Car) naar de grid en nemen daar hun positie in.
 - Op de grid volgt de minutenprocedure, waarbij minimaal de volgende borden worden getoond: 3 minuten, 1 minuut en 30 (of 15) seconden. Bij het bord en signaal '1 minuut' dienen de motoren te worden gestart en de grid door iedereen verlaten te worden.
Bij het bord en signaal '30 (of 15) seconden' dient iedereen de grid te hebben verlaten.
 - Na de minutenprocedure volgt een opwarmronde (eventueel achter de Leading Car) die gestart wordt door middel van een groene vlag en/of groene lamp. Inhalen en het maken van een proefstart in de opwarmronde is verboden.
 - Aan het einde van de opwarmronde nemen de rijders zelfstandig de juiste positie op de grid in, de motoren blijven draaien. Helpers worden niet tot de grid toegelaten.
 - Op het moment dat de laatste auto op de grid tot stilstand is gekomen, zal achter de formatie auto's op de grid door een official een groene vlag getoond worden, waarna het '5 seconden' bord getoond wordt. Na 5 seconden van het tonen van dit bord zal het rode licht worden ontstoken en kan de start elk moment worden gegeven.
- 3.13 *Rollende start:*
- Onder een rollende start wordt een start verstaan waarbij het voertuig reeds in beweging is op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.
 - Vanuit de opstelstraat (pre grid) rijden de auto's in formatie naar de grid en nemen daar hun positie in.
 - Op de grid volgt de minutenprocedure, waarbij minimaal de volgende borden worden getoond: 3 minuten, 1 minuut en 30 (of 15) seconden. Bij het bord en signaal '1 minuut' dienen de motoren te worden gestart en de grid door iedereen verlaten te worden.
Bij het bord en signaal '30 (of 15) seconden' dient iedereen de grid te hebben verlaten.
 - Na de minutenprocedure volgt een opwarmronde achter de Leading Car. De opwarmronde wordt gestart door middel van een groene vlag en/of groene lamp. Inhalen en het maken van een proefstart in de opwarmronde is verboden.
 - Bij het tonen van het bord "grid formation" dienen de auto's met gelijke snelheid, recht achter elkaar en in twee rijen op de aangegeven lijnen en met een onderlinge afstand van minimaal 10 meter en maximaal 15 meter op te

rijden, waarbij de auto op pole position het tempo tussen de 70- 90 km/u aangeeft. Aan het einde van de opwarmronde zal de Leading Car de pitstraat inrijden.

- f. Het startsignaal kan gegeven worden voordat de auto op pole position de startlijn heeft bereikt. Vooraf aan het startsignaal worden geen inleidende bordes met tijdindicaties getoond. Op het moment dat het rode licht dooft, is de race gestart en mag worden ingehaald.
- g. Wanneer besloten wordt de start niet vrij te geven, blijven de rode lampen aan, de gele lampen gaan knipperen en wordt het bord 'start delayed' getoond. Op alle baanposten wordt een bewogen gele vlag getoond. De auto's rijden door, waarbij onderling inhalen verboden is, en worden na één ronde op start/finish opgevangen door de Safety Car. Vervolgens wordt een nieuwe formatieronde gereden. Het aftellen van de ronden (of minuten) begint bij de eerste poging van de start.
- h. Na het verliezen van een of meer startposities, dient achteraan te worden gestart.
- 3.14 *Dubbelstart*: In bijzondere gevallen kan een dubbelstart worden uitgevoerd, om bijvoorbeeld twee geheel verschillende klassen toch gelijktijdig te kunnen laten racen. In het Bijzonder Reglement / de Supplementary Regulations zal dit worden aangegeven.
- 3.15 De procedure voor de eerst startende categorie/klasse is gelijk aan de startprocedure als omschreven onder lid 12 van dit artikel. Voor de daaropvolgende categorie geldt hierop als aanvulling:
- tussen de beide groepen staat een official met een rode vlag;
 - op het moment dat het rode licht dooft voor de eerste groep, blijft de tweede groep stilstaan;
 - de official met de rode vlag verdwijnt;
 - de tweede groep blijft nog steeds staan en wordt gestart vanaf deze positie;
 - na het tonen van het bord '5 seconden' wordt het rode licht wederom ontstoken;
 - het eigenlijke startsignaal voor de tweede groep kan elk moment daarna worden gegeven door het doven van het rode licht .
- 3.16 *Valse start*: Van een valse start is sprake indien een deelnemer tijdens het branden van het rode licht (of geheven startvlag), tot het moment dat het startsignaal gegeven is:
- een onjuiste positie op de grid inneemt;
 - vanuit de juiste positie voorwaarts beweegt;
 - bij een rollende start, niet de juiste plaats heeft behouden.
- De deelnemer die zich schuldig maakt aan een valse start, wordt gestraft met een Drive Through-penalty en/of strafseconden.
- 3.17 Bevoegd tot het vaststellen van een valse start zijn de daartoe aangewezen startofficials en de wedstrijdleider. Een valse start wordt direct gerapporteerd aan de wedstrijdleider, die voor verdere afhandeling verantwoordelijk is en/of aan de Sportcommissarissen.

Artikel 4

Vervallen

Artikel 5

Vervallen

Artikel 6 - AUTO'S OP RACE-SNELHEID

- 6.1 Indien geen andere auto in de buurt is, mag een deelnemer tijdens de wedstrijd gebruik maken van de gehele breedte van de baan (dat wil zeggen, behoudens in geval van overmacht, één en ander ter beoordeling van de Sportcommissarissen, het verharde deel ervan).
- 6.2 Echter zodra op de auto van deze deelnemer wordt "gelaped", dient de betrokken deelnemer de betreffende deelnemer de gelegenheid te geven om hem bij de eerste mogelijkheid te passeren.
- 6.3 Indien de deelnemer van de in te halen auto het gebruik van de achteruitkijkspiegel schijnt te negeren, zal (zullen) de baanofficial(s) hem waarschuwen door middel van het zwaaien met de blauwe vlag om aan te geven dat een andere deelnemer hem wenst in te halen. Tijdens de race gebeurt dit – in tegenstelling tot de training/kwalificatie – uitsluitend wanneer er sprake is van 'lappen', dat wil zeggen het op een volle ronde achterstand zetten van de ene deelnemer door een andere. Systematische of herhaaldelijke overtreding(en) kan uitsluiting van de overtreder van de race tot gevolg

hebben. Het negeren van de blauwe vlag en/of het zich bemoeien met de strijd in een andere klasse, kan bestraft worden met een Drive Through-penalty en/of strafseconden. De Sportcommissarissen kunnen hiernaast andere en/of zwaardere straffen opleggen.

- 6.4 Iedere afhoudende manoeuvre uitgevoerd door twee of meer deelnemers, ongeacht of zij daarbij gemeenschappelijk belang hebben, is verboden. Aanhoudend naast elkaar rijden in V-formatie is alleen toegestaan indien er geen andere auto(s) bezig is (zijn) met een inhaalpoging, anders zal een blauwe vlag worden getoond.
- 6.5 De straf die voor het negeren van de blauwe vlag kan worden opgelegd, is ook van toepassing op deelnemers die voor een deel de vrije doorgang op de baan belemmeren en de straf zal zwaarder worden, naarmate sprake is van systematisch afhouden, waarbij inbegrepen het van de ene naar de andere kant van de baan slingeren om te voorkomen dat er door (een) andere deelnemer(s) kan worden ingehaald.
- 6.6 Op herhaling van ernstige fouten of op het vermoeden van een gebrek aan autobehersing (zoals het naast de baan raken) kan worden ingegrepen door middel van het tonen van een zwarte vlag, waarmee de betreffende deelnemer uit de training/kwalificatie/race wordt gehaald.
- 6.7 In het geval in de Supplementary Regulations een bepaalde combinatie van achtereenvolgende bochten specifiek als zogenaamde 'chicane' is aangeduid, kan het geheel of gedeeltelijk afsnijden of afsteken van één of meer van deze bochten i bestraft worden.

Artikel 7 - RIJGEDRAG

- 7.1 *Bepalingen rijgedrag op het circuit:* Aanvullend op de bepalingen van de CSI Appendix L, de overige bepalingen van dit reglement en de beginselen van sportief rijgedrag, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleider /Race Director en/of de Sportcommissarissen, zijn de volgende bepalingen van toepassing:
 - a. Gevaarlijk rijgedrag
De deelnemer die blijk geeft van gevaarlijk rijgedrag of het maken van een ernstige rijfout of blijk geeft van een ernstig gebrek aan autobehersing, kan worden bestraft, zelfs indien de rijgedragingen onafhankelijk van de wil van de deelnemer plaatsvinden. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan (dat wil zeggen het verharde deel ervan) kunnen blijven gebruiken.
 - b. Onzorgvuldig rijgedrag met, wel of geen, botsing tot gevolg (incident)
Iedere deelnemer moet altijd trachten een botsing met een andere deelnemer te voorkomen. De deelnemer die op grond van de racesituatie in de beste positie verkeert om een botsing te voorkomen en hierin nalatig is, maakt zich schuldig aan onzorgvuldig casu quo onsportief rijgedrag ten opzichte van de andere deelnemers. De deelnemer die ten koste van een andere deelnemer een voorzienbaar risicovolle manoeuvre uitvoert en daardoor met een andere deelnemer in botsing komt, maakt zich eveneens schuldig aan onsportief rijgedrag. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan (dat wil zeggen het verharde deel ervan) kunnen blijven gebruiken.
 - c. Met opzet tegen een andere deelnemer botsen (incident)
Het – naar het oordeel van de Sportcommissarissen – met opzet tegen een andere deelnemer botsen of met kennelijke opzet laten botsen door rem-/stuurmanoeuvres of het achterwege laten daarvan ter voorkoming van ongevallen, is onder geen voorwaarde toegestaan. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan (dat wil zeggen het verharde deel ervan) kunnen blijven gebruiken.
- 7.2 *Straffen:* Overtredingen omtrent rijgedrag kunnen bestraft worden conform de CSI (Hoofdstuk XII) met inachtneming van CSI Appendix L (Hoofdstuk IV).
- 7.3 De bepalingen van dit artikel zijn van kracht gedurende het gehele evenement.
- 7.4 In het geval de Sportcommissarissen een deelnemer op grond van zijn rijgedrag heeft uitgesloten van deelname aan de wedstrijd en deze deelnemer op grond van de opschortende werking van een tegen de beslissing van het College ingesteld beroep toch in de gelegenheid wordt gesteld om aan de wedstrijd deel te nemen, geldt het volgende:
 - a. Door zijn auto vanuit de paddock, pits of pitstraat de baan op te (laten) rijden om deel te nemen aan de onderhavige wedstrijd, ziet de betrokken deelnemer, of in voorkomend geval diens inschrijver, af van de mogelijkheid om het ingestelde beroep alsnog in te trekken of ongedaan te maken.
 - b. Op afwijzing van het ingestelde beroep volgt niet klasseren in de race, of elk van de races waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep, benevens uitsluiting van deelname aan eenzelfde aantal races van de betrokken klasse als waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het

ingestelde beroep. Deze straffen komen, in voorkomend geval, naast eventuele andere door de wedstrijdleider/Race Director, Sportcommissarissen en/of het College van Autosport Rechtspraak opgelegde, straffen.

- c. Indien het aantal nog door de klasse te verrijden races lager is dan het aantal waarvoor de deelnemer is uitgesloten op grond van de bepalingen van dit artikel, kunnen de Sportcommissarissen bepalen dat (een deel van) de opgelegde uitsluiting(en) van kracht is (zijn) voor een andere, door hen aan te wijzen, klasse.
- d. De Sportcommissarissen kunnen de betrokken deelnemer bij de ASN voordragen voor verdere tuchtrechtelijke maatregelen.

Artikel 8 - ALGEMENE VEILIGHEIDSMATREGELEN

- 8.1 De deelnemers mogen gedurende de wedstrijd uitsluitend de baan gebruiken.
- 8.2 Ingeval een auto op de baan tot stilstand is gekomen of op een onveilige plaats komt stil te vallen zal deze zo snel mogelijk verwijderd moeten worden zodat deze geen gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere deelnemers. Wanneer de deelnemer niet in staat is zijn voertuig zelfstandig op een veilige plaats neer te zetten dan kan hij hierbij geassisteerd worden door baanofficials. Een deelnemer mag zijn weg weer vervolgen, tenzij deze hulp aangewend is om de motor te doen starten. Elke overtreding hiervan zal door de baanofficials(s) worden gerapporteerd.
- 8.3 Reparaties buiten de pits mogen uitsluitend door de deelnemer worden uitgevoerd met gereedschap en onderdelen die in de wedstrijdauto voordien aanwezig waren en uitsluitend op een veilige plaats, ter beoordeling van de officials.
- 8.4 Het is niet toegestaan om in de pitstraat en in de pitboxen te tanken, tenzij hiervoor in de Supplementary Regulations / het Bijzonder Reglement een uitzondering is gemaakt.
- 8.5 Met uitzondering van de deelnemer en de bevoegde officials, is het niemand toegestaan een auto die buiten de pits tot stilstand is gekomen, aan te raken.
- 8.6 Elke keer als een auto tijdens de wedstrijd op de baan stil valt, dient de deelnemer zelf de auto weer te starten met de startknop.
- 8.7 Een deelnemer mag de auto niet over de baan of over de finishlijn voortduwen.
- 8.8 Alle auto's dienen aan de uitgevaardigde veiligheidsbepalingen te voldoen.
- 8.9 Het verplicht gebruiken van het FIA goedgekeurde Frontal Head Restraint systeem zal vermeld worden in de desbetreffende klassenreglementen. Voor de klassen waarin het gebruik van het FIA goedgekeurde Frontal Head Restraint systeem niet verplicht wordt voorgeschreven wordt dit wel sterk aanbevolen.
- 8.10 Het is anders dan in gevallen van overmacht verboden de auto onmiddellijk voor, op of na de finishlijn op of naast de baan, tot stilstand te brengen.
- 8.11 Overtreding van enige bepaling in dit artikel kan uitsluiting tot gevolg hebben.

Artikel 9 Knac Nationale Autosport Federatie Vervallen

Artikel 10 - TECHNISCH GEBREK

- 10.1 De wedstrijdleider heeft te allen tijde het recht om auto's die naar zijn oordeel een technisch gebrek hebben, uit de wedstrijd te nemen.
- 10.2 Ingeval de gevolgen van het technisch gebrek gevaar opleveren voor andere auto's zoals uitstromende vloeistoffen of een lekkende/losse uitlaat dient de auto onmiddellijk naast de baan op een veilige plaats tot stilstand te worden gebracht (zie tevens de bepalingen in het Milieu Reglement).
- 10.3 Doorrijden met een vloeistoflekkende auto zal door de daartoe bevoegde officials gerapporteerd worden en door de Wedstrijdleider en/of de Sportcommissarissen bestraft worden.

Artikel 11 - PITSTRAAT EN PITSTOPS

- 11.1 De deelnemer die van plan is de baan te verlaten of de pitstraat in te rijden moet tijdig zijn bedoeling kenbaar maken en zorgen dat een en ander op een veilige manier gebeurt.
- 11.2 De pitstraat is verdeeld in twee banen, gescheiden door een veiligheidsstrook. De baan die het dichtst bij de pitmuur/circuit ligt, is de snelle baan. De baan die het dichtst bij de pitboxen ligt, is de werkbaan en dit is de enige locatie waar werkzaamheden aan de auto uitgevoerd mogen worden.
- 11.3 Op de veiligheidsstrook mag niet worden stilgestaan.

- 11.4 Het voor- en achterwaarts duwen op de werkbaan is toegestaan. Achteruitrijden met ingeschakelde achteruitversnelling is verboden.
- 11.5 Tijdens een wedstrijd verlaat de deelnemer onder eigen verantwoordelijkheid de pitstraat. De pitstraat mag niet worden verlaten onder een getoonde rode vlag en/of rood licht.
- 11.6 De maximumsnelheid in de pitstraat zal worden vermeld de Supplementary Regulations / het Bijzonder Rgelement.
- 11.7 Deelnemers mogen geen lijnen aanbrengen in de pitstraat.
- 11.8 Monteurs en teamleden mogen alleen in de pitstraat komen direct voordat zij geacht worden werkzaamheden uit te voeren aan een auto en dienen zich na beëindiging van de werkzaamheden zo snel mogelijk terug te trekken.
- 11.9 Het is niet toegestaan de witte lijn aan het uiteinde van de pitstraat te overschrijden.
- 11.10 Het is niet toegestaan om tijdens een wedstrijd op de pitmuur en/of in het veiligheidshek te klimmen.

Artikel 12 - SAFETY CAR

- 12.1 De Safety Car is herkenbaar aan gele zwaailichten op het dak en aan een duidelijk opschrift 'SAFETY CAR' aan de achterzijde en beide zijkanten. De Safety Car moet gereden worden door een ervaren circuitrijder, vergezeld van een voldoende gekwalificeerde observer die alle deelnemende auto's kan herkennen en in permanent radiocontact met race control staat.
- 12.2 De Safety Car zal worden ingezet om een race te neutraliseren op beslissing van de wedstrijdleader of race director. Er zal uitsluitend gebruik van worden gemaakt wanneer deelnemers of officials in gevaar verkeren, maar de omstandigheden het stoppen van de race niet noodzakelijk maken.
- 12.3 Zodra opdracht is gegeven de Safety Car tijdens een race in te zetten, wordt op alle baanposten (inclusief start-/finishlijn) de bewogen gele vlag en/of gele lichten getoond alsmede het bord 'SC', tot het moment dat de Safety Car wordt teruggetrokken.
- 12.4 Gedurende de race zal de Safety Car vanuit de pitstraat starten met ontstoken gele zwaailichten en de baan opgaan, ongeacht de plaats waar de raceleader zich bevindt.
- 12.5 Alle deelnemende auto's zullen zich achter de Safety Car in lijn formeren met een onderlinge afstand van niet meer dan vijf (5) autolengtes. Tijdens deze procedure is onderling inhalen verboden (met uitzondering zoals omschreven onder punt 15 van dit artikel). Ook het inhalen van de Safety Car is verboden, tenzij vanuit de Safety Car hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 12.6 Elke auto die onnodig, onrechtmatig of op mogelijk gevaarlijke wijze langzaam rijdt tijdens de Safety Car procedure, kan bestraft worden. Dit geldt voor de baan, ingang pitstraat en de pitstraat.
- 12.7 Indien de wedstrijdleader of race director hiertoe opdracht geeft, zal de observer in de Safety Car, door het ontsteken van een groene lamp, de deelnemers signaleren, dat zij moeten passeren. Deze auto's zullen op gereduceerde snelheid en zonder elkaar in te halen hun ronde voortzetten, tot zij de achterkant van de formatie achter de Safety Car hebben bereikt.
- 12.8 De Safety Car zal tenminste in actie blijven, totdat de leider zich achter de Safety Car bevindt. Wanneer de leider zich eenmaal achter de Safety Car bevindt, dient deze de Safety Car te volgen op een afstand van maximaal vijf (5) autolengtes en moeten alle overige auto's een zo dicht mogelijke formatie vormen.
- 12.9 Zolang de Safety Car op de baan rijdt, mogen deelnemers de pitstraat inrijden; zij mogen daarna alleen de baan weer oprijden als het groene licht bij de uitgang van de pits aan is. Dit groene licht is altijd aan behalve wanneer de Safety Car en de formatie auto's daarachter de uitgang van de pitstraat naderen of passeren. Een zich weer op de baan begevende auto zal met gereduceerde snelheid zijn weg vervolgen tot hij het einde van de formatie auto's achter de Safety Car heeft bereikt.
- 12.10 Zolang de gele zwaailichten van de Safety Car zijn ingeschakeld, zijn alle deelnemers verplicht de Safety Car te volgen, ook wanneer deze een andere route dan de gebruikelijke rijdt, bijvoorbeeld via een chicane of door de pitstraat.
- 12.11 Zodra de wedstrijdleader of race director de Safety Car binnenroept, worden de gele zwaailichten gedoofd en zal de Safety Car aan het einde van deze ronde de pitstraat binnenrijden. Zodra de Safety Car de pitstraat binnenrijdt, worden de gele vlaggen en borden 'SC' op de baanposten ingetrokken en de gele lichten op start/finish en/of baanposten gedoofd.
- 12.12 Als de Safety Car is teruggetrokken, zal vanaf de start-/finishlijn een gezwaaide groene vlag en het groene licht worden getoond. Inhalen blijft verboden tot het ogenblik dat de deelnemende auto's op de start-/finishlijn de groene vlag of het groene licht zijn gepasseerd. De groene vlaggen worden na één ronde ingetrokken.

- 12.13 Iedere volledig afgelegde ronde, terwijl de Safety Car in actie is, telt als een wedstrijdronde.
- 12.14 Wanneer de race beëindigd wordt (bijvoorbeeld na het afleggen van de oorspronkelijke raceafstand) terwijl de Safety Car ingezet is, zal de Safety Car aan het einde van de laatste ronde met gedoofde zwaailichten de pitstraat inrijden. De wedstrijdauto's rijden onder normale omstandigheden en zonder onderling inhalen door over de finishlijn. Op de finishlijn wordt de zwart/wit geblokte vlag getoond.
- 12.15 Onder uitzonderlijke omstandigheden mag een race van achter de Safety Car gestart worden. In dit geval zal de Safety Car voor het signaal '1 minuut' de gele zwaailichten aanzetten. Dit is voor de deelnemers het signaal dat de race van achter de Safety Car gestart zal worden. Zodra de groene lichten ontstoken worden, zal de Safety Car de grid verlaten met alle deelnemers in startopstellingformatie en de leider op een afstand van maximaal vijf (5) autolengtes achter zich. Er is geen formatieronde en de race start op het moment dat de leider de startlijn voor de eerste keer passeert. Alle baanposten tonen een gezwaaide gele vlag en het bord 'SC'.
Inhalen tijdens deze eerste ronde is alleen toegestaan indien een auto langzamer rijdt en zijn positie in de startopstelling verlaat en de auto's daarachter niet kunnen vermijden hem te passeren zonder de rest van het veld te vertragen. Alleen in dit geval mogen deelnemers inhalen om de oorspronkelijke startvolgorde te herstellen. Zodra de laatste auto achter de Safety Car het einde van de pitstraat is gepasseerd, zal het licht aan het einde van de pitstraat op groen gezet worden; alle auto's in de pitstraat mogen dan uitrijden om achter de laatste auto achter de Safety Car aan te sluiten.
Een deelnemer die door vertraging zijn startpositie verlaat, mag geen andere rijdende auto's inhalen en moet zich aan het eind van de formatie van auto's achter de Safety Car voegen. Voor het geval dit meer dan één auto betreft, moeten deze zich aan de staart van het veld formeren, in de volgorde zoals zij de formatie hebben verlaten.

Artikel 13 - CODE ROOD

- 13.1 Indien het noodzakelijk is de wedstrijd tijdelijk te onderbreken of voortijdig te stoppen (Code Rood), dan wordt op de start-/finishlijn en op de baanposten de bewogen rode vlag getoond. De uitrit van de pitstraat wordt gelijktijdig gesloten door middel van een rode lamp en/of vlag.
- 13.2 Tijdens een Code Rood dienen alle deelnemers onmiddellijk vaart te minderen en langzaam door te rijden en hierbij uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig te stoppen. Inhalen is niet toegestaan.
- 13.3 Tenzij anders beschreven in de Supplementary Regulations is de te volgen procedure als volgt. Wanneer Code Rood wordt gegeven:
- tijdens een training/kwalificatie, zijn alle deelnemers verplicht om langzaam de pitstraat in te rijden.
 - tijdens een race, zijn alle deelnemers verplicht om langzaam naar de rode lijn te rijden en hier achter elkaar op te stellen, tenzij officials aanwijzingen geven om door te rijden naar de pitstraat of het Parc Fermé.
 - dienen de deelnemers rekening te houden met:
 - hulpverleningsvoertuigen op de baan;
 - een gedeeltelijk of geheel geblokkeerde baan als gevolg van een ongeval;
 - het feit dat de klassering gelijk is aan de doorkomst in de voorlaatste ronde voordat de race werd onderbroken door middel van Code Rood.
- 13.4 Het eventueel hervatten van een race is afhankelijk van het aantal door de leidende deelnemer afgelegde ronden voordat het sein tot onderbreken van de race is gegeven:
- indien de leidende deelnemer minder dan twee complete ronden heeft afgelegd, zal de race opnieuw gestart kunnen worden.
 - De eerste start wordt nietig verklaard. De lengte van de nieuwe race is gelijk aan de oorspronkelijk geplande raceafstand en de deelnemers nemen hun oorspronkelijke startpositie in. Deelnemers die gerechtigd zijn om aan de race deel te nemen, zullen dat ook zijn voor de nieuwe race in hun originele auto en op voorwaarde dat zij geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen auto's die na de nietig verklaarde eerste start van de baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).
 - Het is toegestaan om aan de auto's te werken, zodra deze achter de startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen en beëindigd zijn op het moment dat het 3 minutenbord getoond wordt. Bijtanken is toegestaan tot op het ogenblik dat het 3 minutenbord getoond wordt.

Voor het bijtanken dient gebruik te worden gemaakt van een stalen jerrycan met een inhoud van maximaal 20 liter met vaste vulaansluiting en voorzien van een ontluichtingsklep.

- b. indien de leidende deelnemer twee (2) complete ronden of meer heeft afgelegd, maar minder dan 75% van de geplande raceafstand (afgerond naar boven) – of een in de Supplementary Regulations aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand – zal de race, wanneer mogelijk, in twee delen worden verreden.
- Het eerste deel wordt geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de start-/finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft. Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de deelnemers bij het beëindigen van deze ronde (daarna nog afgelegde ronden worden voor wat betreft de vaststelling van de klassering van zowel het eerste deel als van de gehele race als niet verreden beschouwd).
 - De lengte van het tweede deel zal bepaald worden door drie ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het eerste deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande raceafstand.
 - De startopstelling van het tweede deel is overeenkomstig de finishvolgorde van het eerste deel.
 - In deel twee mogen slechts die auto's starten die aan het eerste deel hebben deelgenomen en die geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen auto's die, nadat de leider in de race voor de voorlaatste keer voor het stoppen van de race de start-/finishlijn overschreden heeft, start/finish overschreden hebben, vervolgens van de baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).
 - Reserveauto's zijn niet toegestaan.
 - Het is toegestaan om aan de auto's te werken, zodra deze achter de startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen en beëindigd zijn op het moment dat het 3 minutenbord getoond wordt. Bijtanken of weghalen van brandstof is niet toegestaan.
 - Indien de race wordt onderbroken wegens regen zal er een bord met 'rain' of 'wet' getoond worden op de startlijn.
 - Eindklassering vindt plaats aan de hand van het totaal, in elk van beide delen van de race, door elk van de deelnemers afgelegd aantal ronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over beide delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.
- c. indien de leidende deelnemer 75% of meer van de oorspronkelijk geplande raceafstand (afgerond naar boven) heeft afgelegd – of tenminste een in de Supplementary Regulations aangegeven ander percentage of deel van de raceafstand – wordt de race geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de start-/finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft.
- Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de deelnemers bij het beëindigen van deze ronde.

13.5 Ingeval van 13.4.a. of 13.4.b. geldt het volgende:

Zodra de situatie op de baan het toe laat:

- zal de uitgang van de pitstraat geopend worden om deelnemers die nog in de pitstraat staan naar de start grid te laten gaan;
- zal het bord '3 minuten' getoond worden, waarna de uitgang van de pitstraat gesloten wordt en de normale startprocedure begint;
- elke auto die zijn positie op de grid niet heeft ingenomen voor het tonen van het bord '3 minuten', zal naar de pits geleid worden om vervolgens uit de pitstraat te starten.

13.6 Indien tijdens één (1) race meer dan eenmaal Code Rood wordt gegeven, is het bovenstaande met de nodige veranderingen van toepassing, met dien verstande dat:

- indien het totaal aantal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door de leider(s) afgelegde ronden – telkens met inbegrip van de ronde voorafgaand aan die waarin Code Rood werd gegeven – tenminste gelijk is aan 75% van de geplande raceafstand – of een in de Supplementary Regulations aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand – de race als geëindigd wordt beschouwd;
- de lengte van elk volgend deel van de race zal worden bepaald door drie (3) ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het voorafgaande deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande afstand van het voorafgaande deel;

- indien het aldus berekende, nog te rijden aantal ronden lager is dan twee (2), de race als geëindigd wordt beschouwd;
- de eindklassering plaatsvindt aan de hand van het totaal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door elk van de deelnemers afgelegde aantal ronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over elk van de delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.

Artikel 14 - TIJDWAARNEMING

- 14.1 De tijden worden gemeten op de finishlijn.
- 14.2 Tenzij anders aangegeven, vindt de tijdwaarneming plaats door een systeem dat geactiveerd wordt door een transponder. Elke deelnemer dient zelf te zorgen voor een werkende transponder.
- 14.3 Het transpondernummer dient vermeld te worden op het inschrijfformulier.
- 14.4 De transponder dient te worden geplaatst conform de voorschriften welke bij de organisator verkrijgbaar is.
- 14.5 De organisator of een door haar aangewezen partij kan transponders te huur en/of te koop beschikbaar stellen.
- 14.6 Iedere malversatie of opzettelijke verstoring met betrekking tot enig onderdeel van de tijdwaarneming kan worden bestraft.

Artikel 15 - KLASSERING

- 15.1 De auto die als eerste de voorgeschreven afstand binnen de kortste tijd heeft (hebben) afgelegd of als eerste de grootste afstand binnen een bepaalde tijd heeft afgelegd, wordt als eerste geklasseerd.
- 15.2 Alle auto's worden geklasseerd naar het aantal volledig afgelegde ronden en voor de deelnemers die hetzelfde aantal ronden hebben afgelegd, de rangorde waarin zij de finishlijn overschrijden.
- 15.3 Om te worden geklasseerd dient de deelnemer tenminste 75% van de afstand van de klassenwinnaar hebben afgelegd, bij een gelijktijdige start.

Artikel 16 - FINISH

- 16.1. De zwart wit geblokte vlag zal op de finishlijn worden gegeven zodra de koploper de volledige vastgestelde raceafstand heeft afgelegd, of indien de koploper de grootste afstand in de vastgestelde racetijd heeft afgelegd.
- 16.2 Indien het zwart wit geblokte vlag wordt gegeven voordat de koploper het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd, of voordat de vastgestelde tijd is verstreken, wordt er geacht dat de race is beëindigd op het moment dat de zwart/wit geblokte vlag wordt gegeven. Indien de zwart wit geblokte vlag te laat wordt gegeven, dan wordt er geacht dat de race is beëindigd op het moment dat de race beëindigd had moeten zijn.
- 16.3 Na het afvlaggen is iedere deelnemer verplicht nog een volle uitloopronde of een gedeelte daarvan af te leggen, het zgn. uitlooptraject. Stoppen en inhalen is tijdens het uitlooptraject verboden, evenals het afzetten van de helm, het uittrekken van de handschoenen en het losmaken van de veiligheidsgordels.

Artikel 17 - STRAFFEN EN UITSLUITING TIJDENS WEDSTRIJD

- 17.1 Iedere vastgestelde overtreding van het reglement kan worden bestraft.
- 17.2 De inschrijver is verantwoordelijk voor betaling van opgelegde boetes.
- 17.3 De interpretatie van reglementen-behoren tot de bevoegdheid van wedstrijdleiders en de sportcommissarissen.
- 17.4 Deelnemers over wie de wedstrijdleader van politie of andere controlerende overheidsorganen klachten bereiken inzake hun gedrag op de openbare weg of optreden tijdens het evenement, kunnen van deelneming aan de betreffende wedstrijd worden uitgesloten, onverminderd disciplinaire maatregelen.
- 17.5 Het negeren van vlagsignalen (zie KNAF Reglement Vlagsignalen) is een inbreuk op de reglementen en schept bovendien een gevaarlijke en/of onoverzichtelijke situatie voor andere deelnemers en/of officials. Deze gedragingen kunnen door de wedstrijdleader/Race Director en/of de Sportcommissarissen worden bestraft.
- 17.6 Straffen gelden per wedstrijdonderdeel waarbij de training, kwalificatie en de race (inclusief verkennings-, opwarm- en uitloopronde) als aparte wedstrijdonderdelen worden beschouwd.
- 17.7 De straffen Drive Through-penalty, strafseconden en Niet klasseren kunnen zonder bijzondere procedure door de wedstrijdleader/Race Director worden opgelegd. In de laatste twee gevallen kan de inschrijver door de wedstrijdleader/Race Director worden gehoord. Indien de inschrijver zich niet meldt na te zijn opgeroepen, kunnen de straffen ook zonder de inschrijver gehoord te hebben, opgelegd worden.

- 17.8 Indien de inschrijver het niet eens is met de hem opgelegde straf door de wedstrijdleader/Race Director kan hij daartegen protest aantekenen bij de Sportcommissarissen. De inschrijver kan naar aanleiding van de uitspraak van de Sportcommissarissen tegen deze beslissing in beroep gaan bij het College van Beroep.
- 17.9 In geval van een Drive Through-penalty, krijgt de rijder ter hoogte van de start-/finishlijn het bord 'Drive Through' getoond met zijn startnummer en dient hij direct binnen te komen. Dit signaal wordt maximaal drie (3) passages bij de start-/finishlijn getoond. Het verdient aanbeveling dat de betreffende deelnemer zo mogelijk ook van het eigen team een signaal krijgt. De deelnemer dient met inachtneming van de snelheidslimiet door de pitstraat te rijden, zonder bij zijn team te stoppen en hierna de race te vervolgen. Voor de door de pitstraat rijdende bestrafte deelnemer geldt de Parc Fermé regeling.
- 17.10 Een Drive Through-penalty mag niet worden uitgevoerd tijdens een Safety Car-procedure, tenzij de betrokken deelnemer al in de pitstraat reed op het moment dat de Safety Car-procedure werd afgekondigd.
- 17.11 Wordt aan de oproep voor de Drive Through-penalty geen gehoor gegeven, dan zal de wedstrijdleader de desbetreffende rijder de zwarte vlag tonen.
- 17.12 Wanneer de wedstrijdleader niet in staat is het bord 'Drive Through' te tonen of wanneer de beslissing tot het geven van een Drive Through-penalty binnen drie (3) ronden voor het einde van de race of na afloop van de race genomen wordt, zal deze straf omgezet worden in een tijdstraf van 30 seconden, toegevoegd aan de totaal verreden wedstrijdtime.

Artikel 18

Vervallen

Artikel 19

Vervallen

Artikel 20 - VLAGSIGNALLEN

In aanvulling op reglement vlagsignalen, artikel 2 kan in overleg met of in afwezigheid van sportcommissarissen de zwarte vlag door de wedstrijdleader worden gehanteerd.

Artikel 21 - RACE DIRECTOR

Zie CSI artikel 11.10

Artikel 22 - SLOTBEPALINGEN

- 22.1 Aanvullingen en/of wijzigingen op dit reglement zullen worden opgenomen in het bijzonder reglement / Supplementary Regulations ofwel gedurende een evenement, na toestemming van de Sportcommissarissen, door middel van een bulletin op het officiële mededelingenbord worden gepubliceerd.

ALGEMEEN REGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL B

Artikel 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Dit reglement is van toepassing op alle wedstrijden met de status Nationaal B.

Omschrijving wedstrijden

Organisatie: De wedstrijden zijn nationale (breedtesport) wedstrijden die niet meetellen voor enig KNAF kampioenschap. De wedstrijden worden gehouden binnen de regels voor competitie ingesteld door de KNAF.

Deelname: Een kenmerk voor deelname is dat de intentie van deelname niet primair gericht is op het behalen van zo hoog mogelijke wedstrijdresultaten. Met name sportiviteit en rijgedrag zijn essentieel.

Bij de wedstrijden kan een organisator een Parc Fermé instellen.

Artikel 2 - TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN/INFORMATIE

- de algemene reglementen van de KNAF;
- dit Algemeen Reglement Autoresport Nationaal B;
- het Wedstrijdreglement Autoresport Nationaal B;
- het klassenreglement;
- het Bijzonder Reglement dat voor iedere wedstrijd door de organisator wordt uitgegeven met bijzonderheden over het evenement.

Voor afkortingen zie Organisatie Reglement Autoresport.

Actuele informatie over het evenement zal op de website van de organisator en/of KNAF (kalendergedeelte) worden bekend gemaakt.

Artikel 3 - BEKENDHEID EN ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

Door inschrijving en deelname wordt iedere deelnemer/rijder geacht de reglementen te kennen en verklaart zich aan de reglementen te houden.

Artikel 4 - INRICHTING ORGANISATIE

Organisator/verzekering

De organisator beschikt over een geldige KNAF organisatielicentie en een door de KNAF vereiste aansprakelijkheidsverzekering.

Organisatiecommissie (OC)

Het organisatiecommissie (OC) bestaat uit tenminste drie personen en vertegenwoordigt de organisator. Het OC neemt in basis mede de functie van de Sportcommissarissen over. Het OC beschikt voor het evenement over alle bevoegdheden om het evenement volgens de geldende regels en de doelstelling van de organisator te houden. Het OC is onder meer bevoegd tot het wijzigen van startvelden en samenvoegen van klassen; het nemen van beslissingen waarin de reglementen niet voorzien. Zowel de wedstrijdleader, de organisator als alle deelnemers dienen deze OC te raadplegen en te respecteren. De namen van de personen in het OC worden vermeld in het Bijzonder Reglement. De uitspraak van het OC is bindend.

Artikel 5 - WEDSTRIJDEN

- 5.1 Onder een *Endurancewedstrijd* wordt verstaan een wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur, waarbij rijderswissels mogelijk of zelfs verplicht zijn.
- 5.2 Onder een *Sprintwedstrijd* wordt verstaan een wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd en/of waarbij een bepaalde tijd moet worden gereden.

Artikel 6 - AFGELASTEN OF UITSTELLEN VAN WEDSTRIJDEN

Noch de KNAF, noch de organisator, noch de promotor en/of medewerkers kunnen aansprakelijk gesteld worden voor het afgelasten of uitstellen van wedstrijden en/of de gevolgen daarvan.

Artikel 7 - DEELNEMERS / LICENTIES

Licenties: De rijder moet over een geldige door de KNAF afgegeven rijderlicentie beschikken of een gelijkwaardige licentie afgegeven door een andere ASN. Voor licenties zie KNAF reglement licenties. Voor wedstrijden in België, Luxemburg en Duitsland, georganiseerd door een Nederlandse organisator, volstaat een voor Nederland geldige licentie. Voor deelname aan Endurance-races in het buitenland kunnen aanvullend ervaringseisen worden gesteld.

Artikel 8 - DE AUTO

- 8.1 Deelname staat open voor de auto die aan de reglementen voldoet van de klasse waarvoor wordt ingeschreven en die wat betreft de veiligheid volledig geschikt is om aan het evenement deel te nemen.
- 8.2 Voor toegestane reclame zie KNAF Reglement inzake reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden en de wedstrijdvoorschriften van de organisator alsmede de klassenreglementen.
- 8.3 De regels waaraan een deelnemende auto moet voldoen staan in het technische reglement van de betreffende klasse en dit reglement. Voor zover de veiligheidseisen in de klassenreglementen hoger zijn dan die genoemd in dit reglement, dan zijn de veiligheidseisen in de klassenreglementen van toepassing.

Geluid

- 8.4 Het maximum toegestane geluid verschilt per circuit maar is in alle gevallen zeer beperkt. Circuits staan met hun geluidsproductie onder strikte controle van de overheid. De organisator kan zich op dit gebied weinig permitteren. De van overheidswege opgelegde beperkingen prevaleren boven de technische beperkingen.
- 8.5 De wedstrijdleider is bevoegd op ieder ogenblik een auto uit training of wedstrijd te halen die naar zijn/ haar oordeel te veel geluid maakt. Een auto die mogelijk te veel geluid maakt kan toegang tot training of wedstrijd worden ontzegd.
- 8.6 In de klassenreglementen en het Bijzonder Reglement kunnen over het maximaal toegestane geluidsniveau nadere bepalingen worden opgenomen.
- 8.7 Een hoger aantal deelnemers kan voor de individuele deelnemer een extra beperking van het geluid met zich meebrengen.

Reclame

- 8.8 De organisator claimt ruimte voor klassensponsoring. In ieder geval de voor- en achterrautestreamer en maximaal 10% van de verder beschikbare ruimte op de auto en moet voor de organisator worden vrijgehouden. Verdere reclameruimte is vrijelijk door de deelnemer in te vullen, met in achtname van het (KNAF) Reglement Reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden.

Wedstrijdnummer

- 8.9 Wit van kleur, op de achterzijruiten (20 cm hoog) en op de voorruit rechtsboven en achterraut linksboven (10 cm hoog).

Artikel 9 - INSCHRIJVING/KEURING/BRIEFING

- 9.1 Sprintraces kennen geen voorinschrijving, de organisator is bevoegd van deze regel af te wijken.
- 9.2 Voor de Endurance-races kan voor het hele seizoen worden geregistreerd, de organisator is bevoegd van deze regel af te wijken.
- 9.3 Vooraf aan de inschrijving op het evenement kan door de organisator een voor het seizoen eenmalig registratiegeld worden verlangd.
- 9.4 Dag van het evenement

a. Inschrijving

- Inschrijving ter plaatse (op de dag van het evenement).
- Deelnemer/rijder toont legitimatie (evt. rijbewijs toegestaan).
- De rijder overlegt een voor de wedstrijd geldige racelicentie.
- Meldt zich bij de aanwezige tijdwaarneming voor registratie in het tijdwaarnemingsstelsel.
- Deelnemer/rijder neemt kennis van, en ondertekent de vrijwaring-/aansprakelijkheidsclausule.
- Betaalt inschrijfgeld (plus eventueel eerste keer het registratiegeld).

De organisator is bevoegd om onder opgave van reden, een inschrijving te weigeren.

b. Indeling in klassen/samenvoeging klassen

De organisator is bevoegd op grond van te verwachten prestaties een auto in een andere klasse te plaatsen dan waarvoor is ingeschreven. De organisator is bevoegd om klassen samen te voegen.

c. Technische (voor)keuring

- Na inschrijving moet de auto geheel wedstrijdklaar voor keuring worden aangeboden alsmede moet de complete rijdersuitrusting worden getoond die de betreffende rijder(s) tijdens het evenement zullen dragen.
- *Met het aanbieden voor de technische voorkeuring verklaart de deelnemer dat de auto en de rijdersuitrusting in alle opzichten aan de reglementen voldoet en wat de veiligheid betreft volledig geschikt is om aan het evenement deel te nemen.*
- Indien aan de auto geen afwijking op de reglementen is vastgesteld volgt toelating tot training/race. De bewijst voor het voldoen aan de reglementen ligt bij de deelnemer.

d. Technische nakeuring

Het weigeren van medewerking aan een nakeuring betekent automatisch Niet-klasseren. Het door de TC gebruikte meetgereedschap/apparatuur is maatgevend.

e. Briefing

Vooraf aan de wedstrijd kan een briefing worden gehouden waarin de deelnemers de laatste bijzonderheden over het evenement worden verteld. Ingeval van een briefing wordt deze aangegeven (bijv. via het Bijzonder Reglement, het mededelingenbord, of omroepinstallatie). Het bijwonen van de briefing door de deelnemers/rijders is verplicht.

Artikel 10 - AANVULLENDE VERPLICHTINGEN DEELNEMER

- 10.1 De deelnemer draagt met acceptatie van de inschrijving, gedurende het gehele evenement de verantwoordelijkheid voor naleving van alle verplichtingen die uit de inschrijving voortkomen.
- 10.2 Bij een Endurancerace dragen de deelnemers van een team die verplichtingen gezamenlijk.
- 10.3 De deelnemer is verantwoordelijk voor alle gedragingen of tekortkomingen van zijn/haar helpers/teamleden en kan als zodanig worden bestraft.
- 10.4 De deelnemer, helper en teamleden zijn verplicht om de instructies van officials op te volgen.
- 10.5 De deelnemer is verplicht zich tegenover andere deelnemers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt.
- 10.6 De inschrijver/rijder is ervoor verantwoordelijk dat de ingeschreven auto gedurende training en race in alle opzichten aan de reglementen blijft voldoen.
- 10.7 De inschrijver/rijder dient na schade aan wielophanging, onderstel en/of remsysteem van de auto, ontstaan na de technische keuring tot deelname, de auto na herstel voor een herkeuring bij de TC aan te bieden.

Artikel 11 - TIJDWAARNEMING/TRANSPONDERS

De tijdwaarneming werkt via een in de auto geplaatste transponder, tenzij in het Bijzonder Reglement anders is aangegeven. Bij afwezigheid van een tijdwaarneming wordt dit bij de aankondiging van het evenement en in het Bijzonder Reglement bekend gemaakt.

De deelnemers moeten over een werkende transponder beschikken. Als een transponder tijdens de race uitvalt, zal de tijdwaarneming proberen de deelnemer zo snel mogelijk te waarschuwen. De organisator kan voor haar evenementen transponders per evenement verhuren.

Artikel 12 - BEKENDMAKING INFORMATIE AAN DEELNEMERS TIJDENS HET EVENEMENT

Uitslagen, klasseringen van training en race en actuele informatie over het evenement worden gepubliceerd op het publicatiebord. De plaats van het publicatiebord staat vermeld in het Bijzonder Reglement. Een beslissing of informatie voor een individuele deelnemer wordt aan hem/haar zo spoedig mogelijk bekend gemaakt.

Artikel 13 - OVERTREDINGEN/STRAFFEN

- 13.1 Straffen kunnen worden verdeeld in klasseringstraffen, Niet klasseren en overige straffen.
- 13.2 Klasseringstraffen (zoals Stop & Go of Tijdstraf) kunnen in de reglementen per gedraging worden vastgelegd en direct na constatering door de wedstrijdleider worden opgelegd.
- 13.3 Niet klasseren van een deelnemer is een beslissing die door het OC wordt opgelegd.
- 13.4 Bij weigering van een controle door de HTC of TC vervallen alle de tot dan behaalde punten voor het klassement.

13.5 Bijzonderheden bij Klasseringstraf Endurance-race:

- a. Een tijdstraf die tijdens een Endurance-race gegeven wordt, moet bij de eerstvolgende pitstop worden ingelost. Dit door stil te staan op een officieel aangewezen plaats bij de starttoren, zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement.
- b. Het team is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de straf.
- c. Straffen worden zo spoedig mogelijk bekend gemaakt. Straffen die opgelegd worden op een andere dag dan de wedstrijddag (bijv. bij technische nacontrole) worden schriftelijk en binnen 14 dagen na vaststelling van de overtreding door de organisator aan de deelnemer meegedeeld.

Artikel 14 - PROTESTEN/BEROEP

Tenzij anders in het Bijzonder Reglement aangegeven is het indienen van een protest tegen de beslissing van de wedstrijdleider niet mogelijk, uitsluitend een beroep. Voor beroep zie CSI artikel 15.

Artikel 15 - MAKEN VIDEO OPNAMEN/ RECHTEN PUBLICITEIT

Het is een ieder verboden om op het circuitterrein opnames te maken zonder schriftelijke toestemming van de exploitant/verhuurder van het circuit en schriftelijke toestemming van de organisator, anders dan opnames voor wedstrijdgebruik vanuit een deelnemende raceauto.

Alle rechten voortvloeiend uit wedstrijden of kampioenschappen zijn voorbehouden aan de organisator. Publicatie van foto's, video en/of film is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de organisator.

Artikel 16 - AANSPRAKELIJKHEID/ VRIJWARING-CLAUSULE/VERZEKERINGEN

Zie Organisatie Reglement Autoensport.

Artikel 17 - VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN RIJDER EN AUTO

Deelname zonder onderstaande rijdersuitrusting, die in overeenstemming met de voorschriften moet zijn, is niet toegestaan. Gebruik van veiligheidsvoorzieningen met een FIA-norm zijn verplicht, waarbij de meest actuele FIA-norm sterk wordt aanbevolen. FIA-labels mogen niet worden verwijderd.

In de klassenreglementen en/of het Bijzonder Reglement kunnen aanvullende bepalingen zijn opgenomen. Voor deelname aan buitenlandse wedstrijden kunnen afwijkende eisen worden gesteld.

Artikel 17.1 - RIJDERUITRUSTING

Onder rijdersuitrusting wordt verstaan:

- Overall;
- Ondergoed (met lange mouwen en pijpen);
- Sokken;
- Handschoenen;
- Balaclava;
- Schoenen;
- Helm met eventueel FHR-systeem (Frontal Head Restraint)*;
- Goedgekeurd raamnet (conform FIA appendix J, art. 11 (Group N, A, B, N)) of een armrestraint (conform SFI 3.3.)

*een FHR-systeem is niet verplicht maar wordt wel aanbevolen.

Kleding

- Race overall minimaal met FIA label (norm 8856-2000) en in goede staat verkerend;
- Sokken (norm 8856-2000);
- Balaclava (norm 8856-2000);
- Schoenen (norm 8856-2000);
- Handschoenen (norm 8856-2000);
- Ondergoed (norm 8856-2000).

In een eenheidsklasse kan alleen een "merk" overall van dat betreffende merk worden gedragen. Uitingen van andere autofabrikanten dienen te worden verwijderd of afgeplakt.

Helm

Een helm zonder een duidelijk lees en zichtbaar label kan niet worden toegelaten. Een FIA goedgekeurde helm met één van onderstaande keurmerken of hoger:

- Snell SA 2005 (norm vervalt per 31-12-2018);
- SFI 31.1 (A) (norm vervalt per 31-12-2018);
- SFI 31.2 (A) (norm vervalt per 31-12-2018).

Vanaf 01-01-2019 zijn de volgende keurmerken toegestaan:

- Snell SA 2010, SA 2015, FIA 8858-2002, 8860-2004, 8860-2010 en 8859-2015.

Artikel 17.2 - VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO

Onder verantwoordelijkheid van de deelnemer dient de auto wat betreft veiligheidsuitrusting, constructie en de staat van onderhoud, voor deelname aan het evenement technisch veilig te zijn. Nadere informatie kan de deelnemer vragen aan Hoofd Technische Commissie en aan autosport gerelateerde speciaalzaken. De auto's dienen te voldoen aan onderstaande voorschriften. In het technisch reglement van de betreffende klasse kunnen nadere voorschriften worden gegeven.

De auto's moeten voldoen aan de FIA-veiligheidsvoorschriften die zijn onderverdeeld in voorschriften voor categorieën auto's (omschreven in CSI appendix J, artikel 251) of afgeleiden daarvan (CSI appendix J, artikel 277).

CATEGORIE I

Onder meer: Toerauto's en Grand Toerismeauto's.

Veiligheidsvoorschriften CSI Appendix J, artikel 253 en nader bepaalde voorschriften in dit reglement en in het klassenreglement. Voor rolkooien zie CSI Appendix J, artikel 253.8.

CATEGORIE II

Onder meer: Silhouetauto's, Sportscars, Eenzitter raceauto's. Voor nadere verwijzingen zie CSI Appendix J, artikel 277. Voor rolkooien verwijst CSI Appendix J, artikel 277 naar CSI Appendix J, artikel 253.8 en 259.16.4. Voor rolkooien in eenzitter raceauto's wordt verwezen naar nadere voorschriften in CSI Appendix J, artikel 277.

In het KNAF ASJ (Algemeen deel) is een vertaling opgenomen van de CSI Appendix J, artikelen 251 en 253. Voor CSI Appendix J, artikel 277 zie www.fia.com/sports/Regulations/index, onder International Sporting Code and appendices; artikel 277. (ingeval van geschillen is de Franse tekst bindend).

Voor auto's die in de zin van de CSI appendix K als historisch kunnen worden beschouwd gelden de veiligheidsvoorschriften in de CSI appendix K.

In de klassenreglementen kunnen nadere voorschriften zijn opgenomen.

STOEL EN STOELBEVESTIGING (auto's categorie I)

Stoel:

Een deugdelijke stoel zijnde,

- FIA 8855/ 1999, gebruiksduur tot 5 jaar toegestaan vanaf de productiedatum

- FIA 8855/2009, gebruiksduur tot 10 jaar toegestaan vanaf de productiedatum

Bevestiging stoel:

De stoel moet deugdelijk bevestigd zijn (zie ASJ, door minimaal vier (4) bevestigingspunten, met bouten diameter min. 8 mm, kwaliteit 8.8 (ISO norm) of hoger, en onderplaten van min. 40 cm² voor elk bevestigingspunt (min. dikte voor staal 3 mm, voor aluminium 5 mm). Voor oudere auto's kan dit betekenen dat op de bodem, over meer dan de gehele breedte van de stoel een schetsplaat moet worden bevestigd.

Het plaatsen van een kussen/opvulling is toegestaan. De zitting van de stoel waarop de rijder plaatsneemt mag niet meer dan 3 cm indrukbaar zijn.

VEILIGHEIDSRIMEN

Verplicht is een 5- of 6-puntsgordel, FIA keurmerk 8853.98 of hoger.

Veiligheidsgordels met losse stiksels, of die gerafeld zijn dan wel vanwege een zware aanrijding beschadigd zijn, zijn onbruikbaar en dienen voor de eigen veiligheid van de gebruiker vervangen te worden. (mits in goede staat mag de gebruiksduurbepaling buiten beschouwing gelaten worden).

Het gebruik van een Frontal Head Restraint systeem met een zo nodig aangepaste veiligheidsriem wordt aanbevolen.

Gebruiksvoorschrift veiligheidsgordel:

De rijder dient als hij/zij plaats neemt in de auto eerst de heupriem strak af te stellen en daarna de schouder riemen.

Montage voorschriften veiligheidsriemen

Zie ASJ.

SLEEPOGEN

De auto moet voorzien zijn van een sterk en deugdelijk bevestigd sleepoog aan voor- en achterzijde. Het sleepoog moet duidelijk zichtbaar zijn door deze in een contrasterende kleur (t.o.v. de achtergrond te schilderen).

De binnen diameter moet minimaal 5 cm zijn. De sleepogen mogen niet uitsteken buiten de contouren van de auto.

RAAMNET EN/OF ARM RESTRAINT

Een arm restraint, bevestigd aan de onderarm (arm aan raamzijde) en aan de knop van de veiligheidsgordel of aan de heupgordel is verplicht. 'Het verbinden van de riem met een volledig en snel sluitende klimhaak voor de bergsport is daarbij toegestaan. Bij het gebruik van een correct gemonteerd raamnet (zie ASJ), mag de arm restraint achterwege gelaten worden.

BRANDBLUSSER

Een handblusser van minimaal 2 kg inhoud (met uitzondering bij AFFF blusmiddel, waarvan tenminste 2,4 kg aanwezig moet zijn), conform artikel 253 sub 7.3 van de CSI appendix J is verplicht en dient uiterst stevig gemonteerd te zijn (bevestiging moet kracht 25 g kunnen doorstaan) door middel van twee metalen banden. Blussystemen conform artikel 253 sub 7.2 van de CSI Appendix J zijn ook toegestaan.

HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

De hoofdstroomschakelaar moet alle elektrische circuits onderbreken (accu, dynamo, lichten, claxons, ontsteking, elektrische bedieningen etc.) en moet ook de motor uitzetten. Voor dieselmotoren zonder elektronisch geregelde injectoren moet de hoofdstroomschakelaar gekoppeld zijn aan een mechanisme wat de inlaat naar de motor afsluit. Het moet een vonkvrij model zijn en zowel binnen als buiten de auto bereikbaar te zijn. Voor wat betreft de buitenzijde van gesloten auto's, moet het bedieningsmechanisme bij de onderzijde van de voorruit bevestigingen zijn geplaatst. De plaats moet duidelijk zichtbaar zijn aangegeven door een rode schicht (spark) binnen een blauwe driehoek, met witte rand, waarvan de basis tenminste 12 cm is. Dit bedieningsmechanisme aan de buitenzijde betreft alleen gesloten auto's.

Toepassing: verplicht in alle auto's, die aan snelheidswedstrijden op circuits of heuvelklims deelnemen. De montage wordt voor andere evenementen aanbevolen.

LEIDINGEN EN KABELS

De leidingen en kabels moeten van deugdelijk materiaal en in goede staat zijn. Leidingen die brandstof of hydraulische vloeistof bevatten mogen door het inzittenden compartiment lopen, maar zonder enige koppeling, uitgezonderd bij de brandschotten, overeenkomstig de FIA voorschriften, en bij het remcircuit. Leidingen die koelwater of smeerolie bevatten moeten zich buiten het inzittenden compartiment bevinden, of met een ijzeren lekvrij omhulsel van het inzittenden compartiment zijn afgeschermd.

OVERIGEN

- | | |
|---------------|---|
| Spiegels | De auto moet voorzien zijn van een binnenspiegel en linker en rechter buitenspiegel. |
| Remlichten | De remlichten moeten zonder vertraging werken. |
| Vergrendeling | De motorkap mag tijdens training/race niet los kunnen komen. Bodypins of veren zijn aanbevolen. |
| Ruiten | De voorruit moet van gelaagd glas zijn. |
| Accu | De accu dient deugdelijk bevestigd te zijn en de pluspool dient geïsoleerd te zijn. |
| Brandschotten | Als preventie tegen brand is een brandschot, tussen bagageruimte/ interieur en motorruimte/interieur verplicht met een lekvrije afdichting. Directe doorgang van vuur vanuit motorruimte of benzinetank mag niet mogelijk zijn. |

- Rolkooi schuim Delen van de rolkooi waar de rijder (bij een crash) mee in aanraking kan komen, dienen te worden voorzien van schokabsorberend brandvertragend materiaal (advies: norm: SFI 45.1)
- Benzinetank Origineel of FT3 1999, FT3,5 of FT5 tank met FIA keur. De originele tank wordt aanbevolen.
- Ballast De plaats voor het aanbrengen van ballast (compensatiegewicht) is vrij, maar moet op de bodemplaat van de auto aangebracht worden in blokken lood van maximaal 10 kg per stuk, bevestigd met minimaal twee (2) bouten, kwaliteit 10.9 of hoger. Op de plaats van de bouten moet de bodem versterkt zijn met stalen platen, dikte 2 mm en een oppervlakte van minimaal 40 cm².

Artikel 18 - SLOTBEPALINGEN

- 18.1 In geval van conflicten met betrekking tot de interpretatie van de tekst van deze Reglementen en aanhangsels, en in alle gevallen waarin dit Reglement niet voorziet zal het OC in overleg met de Cuporganisatie beslissen, gebaseerd op criteria in de geest van deze Reglementen.
- 18.2 Alleen de Nederlandse tekst zal als officiële en bindende tekst voor zowel het Sportief Reglement als het Technisch Reglement en hun bijlagen worden beschouwd.
- 18.3 Als er bij de laatste race van de dag of van het weekend in het Parc Ferme een overtreding geconstateerd wordt kan de strafmaat met terugwerkende kracht voor de gehele dag of het gehele weekend gelden.



WEDSTRIJDREGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL B

Artikel 1 - WEDSTRIJDVERLOOP

Het wedstrijdverloop, de verschillende wedstrijdonderdelen worden vermeld in het Bijzonder Reglement.

Artikel 2 - VEILIGHEIDSKEURING

- 2.1 Bij een wedstrijd moet elke auto vooraf door de TC op veiligheid gekeurd zijn. Auto's die door de TC niet goedgekeurd zijn, mogen aan geen enkel onderdeel van de wedstrijd deelnemen.
- 2.2 Overtreding van dit artikel heeft uitsluiting voor de betreffende deelnemer tot gevolg.

Artikel 3 - RIJTIJD ENDURANCE

- 3.1 Bij Endurancewedstrijden gelden minimale en maximale rijtijden (stinttijden).
- 3.2 De rijtijd per deelnemer ligt tussen de 20 en 80 minuten. Binnen deze periode is een wissel verplicht. Alle teams moeten van rijder wisselen. Een rijder mag slechts in één team deelnemen.
- 3.3 De rijtijd begint bij de eerste passage over de Start-Finish of Pit-uit lus en stopt bij de passage over de Pit-in lus. Na de finishvlag stopt de tijd bij de passage over de start-finish of de pit-in lus.

Overtreding van artikel 3.2 heeft aftrek van minimaal één (1) ronde voor die deelnemer tot gevolg.

Artikel 4

Vervallen

Artikel 5 - TRAINING

Deelname aan de training is verplicht. De wedstrijdleider kan een rijder voor deze verplichting dispensatie verlenen.

Artikel 6 - STARTOPSTELLING

- 6.1 De startopstelling wordt bepaald volgens de uitslag van de tijdtraining of anderszins voor zover dat in het klassenreglement of Bijzonder Reglement wordt aangegeven. Bij uitval van de tijdwaarneming wordt de startopstelling bepaald door de stand in het kampioenschap of door loting. Het OC neemt hierin een beslissing.
- 6.2 *Vooropstelling* Tenzij anders aangegeven vindt de zgn. vooropstelling in het rennerskwartier plaats waarna in die formatie eventueel onder begeleiding naar de startgrid wordt gereden.
- 6.3 Nadat de laatste deelnemer uit de vooropstelling de baan op gereden is, wordt de toegang tot de baan gesloten. Deelnemers die dan nog niet op de baan zijn, kunnen niet meer naar de startgrid rijden.
- 6.4 Deelnemers die op het moment van de start niet zijn opgesteld op de startgrid, kunnen na toestemming uitsluitend vanuit de pitstraat starten op aanwijzing van een daarvoor aangewezen official. Dit zal in ieder geval niet eerder zijn dan nadat het gestarte veld deelnemers de pitsuitgang is gepasseerd.
- 6.5 Het zgn. vooropstellen wordt in het Bijzonder Reglement bekend gemaakt.

Artikel 7 - OPWARMRONDE(N)

- 7.1 Bij Enduranceraces zal gewoonlijk eerst een verkenningronde naar de startgrid gereden worden. Nadat de rijders opgesteld zijn op de startgrid wordt door middel van de groene vlag en/ of lamp het sein gegeven dat de rijders aan hun opwarmronde kunnen beginnen.
- 7.2 Indien de organisatie dat nodig acht, kan een Leading Car voor het veld uit rijden.
- 7.3 *Staande start:*
Wanneer een rijder, door een (technisch) probleem niet zelfstandig kan vertrekken om aan de opwarmronde deel te nemen, dient hij dit duidelijk kenbaar te maken aan de andere rijders. Een stilgevallen auto mag worden aangeduwd door officials, zodat deze alsnog aan de opwarmronde kan deelnemen. De stilgevallen auto dient achteraan het veld plaats te nemen, wanneer deze ingehaald is door de laatste auto op de grid. Mocht de stilgevallen auto op eigen kracht kunnen starten, voordat deze is ingehaald door de laatste auto op de grid, blijft inhalen tijdens de opwarmronde verboden. Na aankomst op de grid mag deze auto bij een staande start zijn oorspronkelijke startpositie weer innemen.

- 7.4 Bij sprintraces wordt alleen een opwarmronde gereden.
- 7.5 Tijdens de opwarmronde is het niet toegestaan andere deelnemers in te halen, tenzij een deelnemer de opwarmronde afbreekt of van de baan raakt.
- 7.6 *Rollende start*
Tijdens de opwarmronde voorafgaand aan een rollende start is het niet toegestaan de afstand tot de voorgaande auto's groter te laten worden dan 20 meter.
Na het verliezen van een of meer startposities (bijvoorbeeld als gevolg van spinnen) en wanneer deze auto ingehaald is door de laatste auto van de grid, dient achteraan te worden gestart. Inhalen tijdens de opwarmronde blijft verboden.
- 7.7 *Proefstart*: onder een proefstart wordt verstaan volledig stilstaan op de baan tijdens de formatie-/opwarmronde en weer van start gaan. Een proefstart kan worden bestraft met een Drive Through penalty en/of strafseconden. Een proefstart is alleen toegestaan vanuit een daartoe ingerichte locatie beschreven in het Bijzonder Reglement.

Artikel 8 - START

- 8.1 In het Bijzonder Reglement wordt aangegeven welke startprocedure van kracht is.
- 8.2 Startsein: Er wordt gestart d.m.v. de nationale vlag of na het uitgaan van het rode licht.
- 8.3 Indien, nadat zijn auto op de grid is opgesteld, de motor stil valt, dient de rijder de andere rijders te waarschuwen. Nadat alle auto's van start zijn gegaan mag de auto met de stilgevallen motor door officials worden aangeduwd en aan de wedstrijd beginnen. Na het startsignaal, nadat alle auto's zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan alsnog vanuit de pitstraat worden gestart.
- 8.4 *Staannde start*: Op het moment dat de laatste auto op de grid tot stilstand is gekomen, zal achter de formatie auto's op de grid door een official een groene vlag getoond worden, waarna het '5 seconden' bord getoond wordt. Na 5 seconden van het tonen van dit bord zal het rode licht worden ontstoken en kan de start elk moment worden gegeven.
- 8.5 *Rollende start*:
- Onder een rollende start wordt een start verstaan waarbij het voertuig reeds in beweging is op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.
 - Vanuit de opstelstraat (pre grid) rijden de auto's in formatie naar de grid en nemen daar hun positie in.
 - Er volgt een opwarmronde achter de Leading Car. De opwarmronde wordt gestart door middel van een groene vlag en/of groene lamp. Inhalen en het maken van een proefstart in de opwarmronde is verboden.
 - Bij het tonen van het bord "grid formation" dienen de auto's met gelijke snelheid, recht achter elkaar en in twee rijen op de aangegeven lijnen en met een onderlinge afstand van minimaal 10 meter en maximaal 15 meter op te rijden, waarbij de auto op pole position het tempo tussen de 70- 90 km/u aangeeft. Aan het einde van de opwarmronde zal de Leading Car de pitstraat inrijden.
 - Het startsignaal kan gegeven worden voordat de auto op pole position de startlijn heeft bereikt. Vooraf aan het startsignaal worden geen inleidende bordes met tijndicaties getoond. Op het moment dat het rode licht dooft, is de race gestart en mag worden ingehaald.
 - Wanneer besloten wordt de start niet vrij te geven, blijven de rode lampen aan, de gele lampen gaan knipperen en wordt het bord 'start delayed' getoond. Op alle baanposten wordt een bewogen gele vlag getoond. De auto's rijden door, waarbij onderling inhalen verboden is, en worden na één ronde op start/finish opgevangen door de Safety Car. Vervolgens wordt een nieuwe formatieronde gereden. Het aftellen van de ronden (of minuten) begint bij de eerste poging van de start.
 - Na het verliezen van een of meer startposities, dient achteraan te worden gestart.
- 8.6 *Dubbel starts*: In bijzondere gevallen kan een dubbelstart worden uitgevoerd, om twee of meer geheel verschillende klassen in dezelfde race te kunnen laten racen.
- tussen de groepen staat een official met een rode vlag;
 - op het moment dat het rode licht dooft voor de 1e groep, blijft de 2e en volgende groep stilstaan;
 - de official verdwijnt met de rode vlag;
 - de 2e groep blijft nog staan en wordt gestart vanaf deze positie, nadat het bord '5 seconden' getoond is, wordt het rode licht ontstoken. Hierna kan een volgend groep volgens dezelfde procedure gestart worden;
 - daarna kan elk moment het startsignaal worden gegeven door het doven van het rode licht.

- 8.7 *Valse start*: Van een valse start is sprake indien een deelnemer tijdens het branden van het rode licht(of geheven startvlag) tot het moment dat het startsignaal gegeven is een onjuiste positie op de grid inneemt, of vanuit de juiste positie voorwaarts beweegt of, bij een rollende start, niet de juiste plaats heeft behouden. De deelnemer die zich schuldig maakt aan een valse start, kan gestraft worden met een Drive Through en/of strafseconden.
- 8.8 *Start delayed*: De startprocedure kan worden afgebroken door het ontsteken van gele knipperlichten en door het tonen van het bord 'start delayed'. Een nieuwe opwarmronde wordt zo snel mogelijk gestart door middel van het groene licht en/of de groene vlag en onder het tonen van het bord 'extra formation lap'. De race wordt met één ronde ingekort.

Artikel 9 - GEDRAG OP DE BAAN

- 9.1 De rijder is verplicht vlag-/lichtsignalen en aanwijzingen van officials op te volgen en zich jegens andere rijders en officials sportief en veilig te gedragen.
- 9.2 De wedstrijdleader en door hem aangewezen waarnemers zijn bevoegd te oordelen over het rijgedrag van een rijder. De volgende overtredingen hebben een tijdstraf tot gevolg:
- Gevaarlijk (rij)gedrag,
 - onsportief (rij)gedrag,
 - meermaals van richting veranderen op een recht stuk,
 - inhalen onder geel,
 - inhalen tijdens Code 60,
 - (opzettelijk) hinderen,
 - afsnijden van de baan.
- 9.3 Voordeel halen uit een onduidelijke situatie is niet toegestaan.
- 9.4 Bij pech dient de deelnemer zo snel mogelijk zijn auto op een veilige plek naast de baan te zetten. Het vervuilen van de racelijn wordt gezien als gevaarlijk en onsportief rijgedrag. Indien verder rijden niet mogelijk is, dan dient de rijder op een veilige plaats bij de auto te blijven tot hulp van de organisatie hem bereikt heeft, waarna zij de auto en de rijder, indien dat mogelijk is, naar de pit of het rennerskwartier kunnen brengen. Na het uitvoeren van de nodige reparatie mag de rijder de race weer vervolgen.
- 9.5 Reparaties aan de auto uitvoeren naast de baan met behulp van gereedschap door andere personen dan de rijder zelf is in alle gevallen verboden en wordt gezien als gevaarlijk (rij)gedrag.
- 9.6 Een auto die in de grindbak vast zit en door de organisatie uit de grindbak getrokken is mag de race voortzetten maar moet voorkomen dat het onderin de auto aanwezige grind op de racelijn terecht komt, door de auto als het ware uit te schudden op het gras direct naast de baan. Het vervuilen van de racelijn met grind wordt gezien als gevaarlijk (rij)gedrag.
- 9.7 De evenementen verlangen van alle deelnemers onderling sportief (rij)gedrag. Van de rijders van de snellere auto's wordt bij inhalen begrip gevraagd voor de langzame auto's, omgekeerd moeten de rijders van de langzamere auto's in hun rijgedrag rekening houden met de snellere auto's.

Artikel 10 - VLAGSIGNALLEN.

Zie Reglement Vlagsignalen in het Algemeen Reglement.

In aanvulling op reglement vlagsignalen, artikel 2 kan in overleg met of in afwezigheid van sportcommissarissen de zwarte vlag door de wedstrijdleader worden gehanteerd.

Straffen (Vlagsignalen)

Op overtreding van de paarse vlag volgt automatisch een tijdstraf, onverlet mogelijk andere straffen.
Overtreding overige vlagsignalen: Strafmaat afhankelijk van nadere beoordeling van de wedstrijdleader.

Artikel 11 - SAFETY CAR

Behoudens uitzonderingen wordt er tijdens een wedstrijd *geen* gebruik gemaakt van een Safety Car.

Artikel 12 - ONDERBREKEN VAN DE RACE

12.1 De beslissing om een race door middel van de rode vlag te onderbreken wordt genomen door de wedstrijdleader.

- 12.2 Indien de race onderbroken wordt binnen twee (2) ronden volgt een herstart met de oorspronkelijke startopstelling.
- 12.3 Indien meer dan twee (2) ronden zijn afgelegd, maar minder dan 75% van de voorgeschreven tijd of afstand, volgt een herstart met een startopstelling aan de hand van de laatste volledige doorkomst voor de onderbreking.
- 12.4 Indien 75% of meer van de voorgeschreven tijd of afstand is verreden, kan besloten worden dat de race als geëindigd beschouwd wordt en is de laatst bekende stand van de laatste volle ronde bepalend voor de uitslag.
- 12.5 Als de wedstrijd onderbroken wordt wegens een defect aan de tijdwaarneming, zal het tot dan gereden deel van de wedstrijd als race 1 beschouwd worden en het nog te verrijden deel als race 2. De resultaten van race 1 en race 2 (de tijden) zullen bij elkaar geteld worden, waarna die optelling als einduitslag geldt.

Artikel 13 - CODE ROOD

- 13.1 Indien het noodzakelijk is de wedstrijd tijdelijk te onderbreken of voortijdig te stoppen (Code Rood), dan wordt op de start-/finishlijn en op de baanposten de bewogen rode vlag getoond. De uitrit van de pitstraat wordt gelijktijdig gesloten door middel van een rode lamp en/of vlag.
- 13.2 Tijdens een Code Rood dienen alle deelnemers onmiddellijk vaart te minderen en langzaam door te rijden en hierbij uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig te stoppen. Inhalen is niet toegestaan.
- 13.3 Tenzij anders beschreven in het Bijzonder Reglement is de te volgen procedure als volgt. Wanneer Code Rood wordt gegeven:
 - a. tijdens een training/kwalificatie, zijn alle deelnemers verplicht om langzaam naar de pitstraat te rijden.
 - b. tijdens een race, zijn alle deelnemers verplicht om langzaam naar de rode lijn te rijden en hier achter elkaar op te stellen, tenzij officials aanwijzingen geven om door te rijden naar de pitstraat of het Parc Fermé.
 - c. dienen de deelnemers rekening te houden met:
 - hulpverleningsvoertuigen op de baan;
 - een gedeeltelijk of geheel geblokkeerde baan als gevolg van een ongeval;
 - het feit dat de klassering gelijk is aan de doorkomst in de voorlaatste ronde voordat de race werd onderbroken door middel van Code Rood.
- 13.4 Het eventueel hervatten van een race is afhankelijk van het aantal door de leidende deelnemer afgelegde ronden voordat het sein tot onderbreken van de race is gegeven:
 - a. indien de leidende deelnemer minder dan twee complete ronden heeft afgelegd, zal de race opnieuw gestart kunnen worden.
 - De eerste start wordt nietig verklaard. De lengte van de nieuwe race is gelijk aan de oorspronkelijk geplande raceafstand en de deelnemers nemen hun oorspronkelijke startpositie in. Deelnemers die gerechtigd zijn om aan de race deel te nemen, zullen dat ook zijn voor de nieuwe race in hun originele auto en op voorwaarde dat zij geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen auto's die na de nietig verklaarde eerste start van de baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).
 - Het is toegestaan om aan de auto's te werken, of bij te tanken zodra deze achter de startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen. Bijtanken is toegestaan tot op het ogenblik dat het 3 minutenbord getoond wordt. Voor het bijtanken dient gebruik te worden gemaakt van een stalen jerrycan met een inhoud van maximaal 20 liter met vaste vulaansluiting en voorzien van een ontluchtungsklep.
 - b. indien de leidende deelnemer twee (2) complete ronden of meer heeft afgelegd, maar minder dan 75% van de geplande raceafstand (afgerond naar boven) – of een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand – zal de race, wanneer mogelijk, in twee delen worden verreden.
 - Het eerste deel wordt geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de start-/finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft. Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de deelnemers bij het beëindigen van deze ronde (daarna nog afgelegde ronden worden voor wat betreft de vaststelling van de klassering van zowel het eerste deel als van de gehele race als niet verreden beschouwd).
 - De lengte van het tweede deel zal bepaald worden door drie ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het eerste deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande raceafstand.

- De startopstelling van het tweede deel is overeenkomstig de finishvolgorde van het eerste deel.
 - In deel twee mogen slechts die auto's starten die aan het eerste deel hebben deelgenomen en die geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen auto's die, nadat de leider in de race voor de voorlaatste keer voor het stoppen van de race de start-/finishlijn overschreden heeft, start/finish overschreden hebben, vervolgens van de baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).
 - Reserveauto's zijn niet toegestaan.
 - Het is toegestaan om aan de auto's te werken, zodra deze achter de startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen en beëindigd zijn op het moment dat het 3 minutenbord getoond wordt. Bijtanken of weghalen van brandstof is niet toegestaan.
 - Eindklassering vindt plaats aan de hand van het totaal, in elk van beide delen van de race, door elk van de deelnemers afgelegde aantal ronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over beide delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.
- c. indien de leidende deelnemer 75% of meer van de oorspronkelijk geplande raceafstand (afgerond naar boven) heeft afgelegd – of tenminste een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander percentage of deel van de raceafstand – wordt de race geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de start-/finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft.
- Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de deelnemers bij het beëindigen van deze ronde.
- 13.5 Ingeval van 13.4.a. of 13.4.b. geldt het volgende:
Zodra de situatie op de baan het toe laat:
- zal de uitgang van de pitstraat geopend worden om deelnemers die nog in de pitstraat staan naar de start grid te laten gaan.
 - zal het bord '3 minuten' getoond worden, waarna de uitgang van de pitstraat gesloten wordt en de normale startprocedure begint.
 - elke auto die zijn positie op de grid niet heeft ingenomen voor het tonen van het bord '3 minuten', zal naar de pits geleid worden om vervolgens uit de pitstraat te starten.
- 13.6 Indien tijdens één (1) race meer dan eenmaal Code Rood wordt gegeven, is het bovenstaande met de nodige veranderingen van toepassing, met dien verstande dat:
- indien het totaal aantal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door de leider(s) afgelegde ronden – telkens met inbegrip van de ronde voorafgaand aan die waarin Code Rood werd gegeven – tenminste gelijk is aan 75% van de geplande raceafstand – of een in de Bijzonder Reglement aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand – de race als geëindigd wordt beschouwd;
 - de lengte van elk volgend deel van de race zal worden bepaald door drie (3) ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het voorafgaande deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande afstand van het voorafgaande deel;
 - indien het aldus berekende, nog te rijden aantal ronden lager is dan twee (2), de race als geëindigd wordt beschouwd;
 - de eindklassering plaatsvindt aan de hand van het totaal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door elk van de deelnemers afgelegde aantal ronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over elk van de delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.

Artikel 14 - PITSTOPS WISSELEN RIJDER / REPARATIES

Niet stilstaan of te hoge snelheid in pitstraat

14.1 Tenzij anders vermeld in het Bijzonder Reglement is de maximum snelheid in de pitstraat 20 km per uur.

Te hoge snelheid in de pitstraat wordt bestraft, de straf op te hoge snelheid is minimaal 2 sec per te hard gereden km. Het hinderen van andere rijders in de pitstraat is niet toegestaan.

Wisselen rijder/reparaties/onderhoud

Het maximale aantal mensen dat tijdens een pitstop aan een auto mag werken is 2, hierin zijn niet inbegrepen de 'lollypopman' en één persoon die de ruiten schoonmaakt. De rijder 'uit' mag de rijder 'in' helpen met de kleding/gordels.

- 14.2 Wisselen van rijder en reparaties of onderhoud aan de auto mogen alleen worden uitgevoerd voor de pitbox als de auto volledig stilstaat.
- 14.3 Bij het wisselen van rijder mag de motor blijven lopen.
- 14.4 Wisselen van rijder is niet toegestaan tijdens het tanken.
- 14.5 Bij reparaties/onderhoud moet de motor altijd uit.
- 14.6 Alleen grote reparaties die niet snel verholpen kunnen worden, mogen in de pitbox worden uitgevoerd. Overtreding heeft een tijdstraf voor dat team tot gevolg.

Gereedschap

- 14.7 Uitsluitend gebruik van hand- of elektrisch gereedschap is toegestaan.

Artikel 15 - PITSTOP TANKEN (Endurance races)

Het tanken van brandstof vindt plaats voor de eigen pits van het team en wordt uitgevoerd door eigen mensen. Tanken is alleen toegestaan door middel van gebruik van 20 liter stalen jerrycans, met een vaste vulslang van max. 50 cm gemeten vanaf de kraan c.q. dop, eventueel voorzien van een ontluchtungskraan. Tanken met trechters is niet toegestaan.

- Tijdens het wisselen van rijders is tanken niet toegestaan. Een teamlid dient een schuimblusser van minimaal 6 kg gereed te houden. De brandblussers van het circuit mogen niet voor dit doel gebruikt worden.
- Alle auto's die met draaiende motor getankt worden (turbo's), moeten tijdens het tanken ondersteund worden door 2 personen in brandvertragende kleding met blussers van minimaal 6 kg. De lollypopman dient tijdens het tanken voor de auto te staan.
- Rijderswissel en alle andere werkzaamheden zijn uitsluitend toegestaan voor of na het tanken.
- Tijdens het tanken dienen alle portieren en ramen gesloten te zijn. Er mag slechts met één jerrycan tegelijk brandstof worden bijgevuld.
- Benzinevoorraad in de pitbox dient te zijn opgeslagen in stalen jerrycans of vaten van maximaal 60 liter die in een vloeistofdichte lekbak dienen te worden geplaatst.
- Er zal door de organisatie toezicht gehouden worden op de veiligheidsnormen van de jerrycans.
- Bij het tanken dienen de personen belast met de tankwerkzaamheden geheel door kleding te zijn bedekt (brandvertragende kleding aangevuld met brandvertragende balaclava en handschoenen).
- Bij iedere pitstop dient een opvangbak en een milieumat te worden gebruikt voor het opvangen van eventueel gelekte vloeistoffen.

Overtreding van het bovenstaande heeft een tijdstraf van tenminste 10 seconden plus de tijd die men als voordeel behaald heeft tot gevolg, onverlet mogelijk andere straffen.

Artikel 16 - TIJDSTIP RIJDERWISSELS

- 16.1 Indien voor een wedstrijd een aantal verplichte wissels zijn voorgeschreven, dan geldt daarbij dat de laatste wissel uitgevoerd moet zijn voor het vallen van de finish-vlag voor de leider in de race.
- 16.2 Later wisselen wordt gezien als niet wisselen.
- 16.3 Na de laatste verplichte rijderswissel dient de rijder ook de minimum stinttijd te volbrengen voordat de finishvlag valt.

Overtreding van het niet uitvoeren van het verplichte aantal wissels heeft als straf een aftrek van twee (2) ronden per niet uitgevoerde wissel tot gevolg.

Artikel 17

Vervallen

Artikel 18

Vervallen

Artikel 19 - EINDE VAN DE RACE

Het einde van de race wordt één (1) ronde tevoren door een official aangegeven.

De uitslag van een race wordt bepaald door het grootste aantal afgelegde ronden op het moment dat de finishvlag gepasseerd wordt. Voor deelnemers die een gelijk aantal ronden afgelegd hebben is de volgorde van doorkomst op de finishlijn bepalend. Straffen in de vorm van strafonden en/of tijdstraffen worden vervolgens verwerkt in de uitslag en bepalen zo de uiteindelijke uitslag. De uitslag is na goedkeuring van de eventuele technische nakeuringen. De rijder dient zich tot het definitief worden van de uitslag beschikbaar te houden voor de wedstrijdleider.

Artikel 20 - UITLOOPRONDE

De uitloopronde dient vlot te worden voltooid. Inhalen na het afvlaggen, het losmaken van helm en veiligheidsgordels is voor het verlaten van de baan verboden.

Artikel 21 - CONTROLE NA DE WEDSTRIJD

- 21.1 De wedstrijdleiding kan, in overleg met of op verzoek van de TC, besluiten één of meer auto's na de wedstrijd voor controle op naleving van het reglement aan te wijzen. Deelnemers die hun auto niet willen laten keuren, worden door de wedstrijdleider uit de uitslag van de wedstrijd genomen.
- 21.2 Een monteur of deelnemer waarvan de auto is aangewezen voor keuring, is verplicht om de werkzaamheden ten behoeve van de controle van de auto in opdracht van de TC of de wedstrijdleiding direct uit te voeren. Motoren en andere delen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende deelnemer worden geretourneerd. Indien bij controle blijkt dat een auto niet conform de reglementen is, kan, afgezien van een op te leggen straf, de betreffende deelnemer belast met onderzoekskosten van maximaal € 450.
- 21.3 De organisator is bevoegd derden uit te nodigen om bij de keuring van de auto van één of meer deelnemers aanwezig te zijn.
- 21.4 De organisatie is bevoegd een auto (tijdelijk) in beslag te nemen voor een nakeuring op een ander tijdstip en locatie.

Artikel 22 - KLASSEMENT EN PRIJZEN

22.1 *Dagklassement*

Om te bepalen welke deelnemer op een wedstriiddag winnaar is, wordt per race (heat) aan elke deelnemer punten toegekend. De eerste deelnemer krijgt evenveel punten als het totale aantal deelnemers in die race. De tweede deelnemer krijgt een punt minder, enz. Het totale aantal punten over alle races van die dag geeft de klassering voor die dag. Voor het seizoensklassement worden de punten van alle manches opgeteld, tenzij in het klassenreglement een andere telling is aangegeven. Een uitsluiting mag niet worden geschrapd en geldt in dat geval als een resultaat van nul punten. De punten per race staan in het klassenreglement

22.2 *Endurance klassement*

De punten per race staan in het klassenreglement. De stand in de serie wordt bepaald door de resultaten op te tellen. De organisator kan aangeven dat één of meer resultaten weggelaten mogen worden. Op deze wijze kunnen één of meer slechte resultaten genegeerd worden.

Een uitsluiting mag niet worden geschrapd en geldt in dat geval als een resultaat van nul punten. De punten per race staan in het klassenreglement.

Bij gelijke klassering wordt met in acht name van alle resultaten als beste geklasseerd:

De deelnemer met het hoogste aantal eerste plaatsen vervolgens de deelnemer met het hoogste aantal tweede plaatsen, vervolgens de deelnemer met het hoogste aantal derde plaatsen, en zo teruggrijpend tot de laatste plaats. Indien dan nog geen verschil tussen de deelnemers ontstaat, dan wint de deelnemer met de snelste rondetijd tijdens race op de laatste wedstrijd waar beide deelnemers aan deelnamen.

Artikel 23 - SLOTBEPALINGEN

Aanvullingen en/of wijzingen op dit reglement kunnen worden opgenomen in het Bijzonder Reglement en/of worden vermeld op het officiële publicatiebord.