

**INHOUDSOPGAVE**

Introductie Ovalracing	2
Bestuur en Organisatoren	2
Algemeen Reglement Ovalracing	3
Reglement Ovalracing	8
Reglement Nederlands Kampioenschap Ovalracing	21
Aanvullend Milieureglement	22
Kalender	23
Eindstanden NK Ovalracing	24

**Uitgever:**

KNAC Nationale Autosport Federatie  
Postbus 274  
2300 AG Leiden  
Tel. 071 – 5892601  
Fax 071 – 5820880  
Internet [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl)  
Redactie: Nathalie de Graaf

**Bankrelaties:**

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

**Algehele grafische verzorging:**

Spijker Drukkerij  
Postbus 745  
4116 ZJ Buren  
Tel. 0344 – 579191  
Fax 0344 – 579192  
Internet [www.kleuruitdebetuwe.nl](http://www.kleuruitdebetuwe.nl)

**De website [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl) is het officiële orgaan van de KNAF.**

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

## INTRODUCTIE

Ovalracing vertoont sterke verwantschap met de Amerikaanse manier van autoracen waarbij gereden wordt op ovale banen. In ons land gebeurt dat in Ter Apel. Zo'n ovalracing-circuit is helemaal verhard, het mag niet korter zijn dan 400 meter en niet langer dan 1000 meter en de rechte stukken mogen nooit langer zijn dan 250 meter. Per race worden maximaal 20 auto's tegelijk gestart, in rijen van 2 of 3 naast elkaar. Wie met Ovalracing wil beginnen hoeft geen examen te doen, maar heeft wel een clublicentie nodig. Bovendien wordt er gereden in deugdelijke brandwerende kleding (boven en onderkleding) en een goedgekeurde helm is verplicht. Wie denkt dat 't rondjes rijden op zo'n ovale baan eentonig is, vergist zich. Bovendien is er een extra spanningselement: de snelste rijders starten niet zoals bij de meeste takken van autosport gebruikelijk is vóóraan, maar achteraan. Ze moeten dus gaan inhalen en reken maar dat dat voor sensatie zorgt. De auto's waarmee wordt gereden zijn zogenaamde 'specials', auto's dus waaraan meer mag worden gewijzigd dan in de officiële autosportregels is vastgesteld. Één categorie is buitengesloten nl. auto's met vierwielaandrijving. Alle auto's moeten zijn voorzien van een rolbeugel, een veiligheidskooi met nog extra beveiliging voor de bestuurder. Bovendien mogen brandstoftanks (voor benzine of diesel, want alleen daarmee mag worden gereden) niet groter zijn dan 20 liter.

Voor de klassenindeling zijn er 8 categorieën:

- De juniorenklasse – waarin jeugdigen vanaf 14-19 jaar kunnen deelnemen met auto's tot max 1030 cc.
- De standaard 1400 klasse met min. 1100 cc en maximaal 1425 cc. Niet meer dan 4 cilinders. Wagens toegestaan met standaard carburateur(s) of standaard injectie. Meer dan 2 kleppen per cilinder is toegestaan.
- De standaardklasse 2000 8V met een maximum cilinderinhoud van 2030 cc. Motor dient bij de carrosserie te horen.
- De standaardklasse 2000 16V met een maximum cilinderinhoud van 2030 cc. Motor dient bij de carrosserie te horen.
- De sportklasse, met een maximum cilinderinhoud van 2030 cc. Bij motoren tot 1630 cc injectie toegestaan. Motoren tussen 1630 cc en 2030 cc moeten rijden met carburateur, met maximaal 2 gaskleppen van 40 mm.
- De superklasse, met een maximum cilinderinhoud van 2900cc (atmosferische motoren) of turbomotoren tot max 2030cc.
- BMW CUP, 325i, model E36 – alleen 4 deurs toegestaan, met motorcode M50B25 (zonder vanos), bouwjaar 12-1990 t/m 12-1995.
- Stockcar Formule 2.
- Eventuele gastenklassen rijden onder eigen reglement.

Intentieverklaring: Het bestuur van de Sectie Ovalracing is voornemens, de reglementen voor alle klassen in ieder geval 5 jaar ongewijzigd te laten (dus t/m seizoen 2014). Slechts bij hoge uitzondering zal er een

reglementswijziging worden doorgevoerd.

Nieuw vanaf 2010:

Er kan ook met een team, (dat bestaat uit max. 2 rijders) worden ingeschreven, waarbij het team dan met max 2 rijders per ingeschreven auto kan deelnemen aan zowel het NK als ook aan het NNO kampioenschap.

Inlichtingen bij F. d'Haan, Klaverkamp 39, 7908 MK Hoogeveen, telefoon: 0528-265036.

Kijk ook even op onze site [www.ovalracing-terapel.nl](http://www.ovalracing-terapel.nl) en voor algemene vragen mailt u [info@ovalracing-terapel.nl](mailto:info@ovalracing-terapel.nl).

## 07 BESTUUR SECTIE OVALRACING

**Voorzitter:**

t.b.n.

**Secretaris:**

F. d'Haan, Klaverkamp 39, 7908 MK Hoogeveen, 0528-265036

## BIJ DE SECTIE OVALRACING INGEDEELDE CLUB

**0701 Noord Nederlandse Ovalracing**

F. d'Haan, Klaverkamp 39, 7908 MK Hoogeveen, 0528-265036

## ALGEMEEN REGLEMENT OVALRACING

### Art. 1 DEFINITIE

Onder 'ovalracing' wordt verstaan een snelheidswedstrijd, welke wordt gehouden op een in principe ovaalvormig permanent of semi-permanent circuit, voorzien van een bestraat wegdek.

### Art. 2 TOEPASSING REGLEMENT

Alle door de KNAF of de bij haar aangesloten verenigingen en stichtingen te organiseren 'ovalraces' dienen te worden verreden volgens de bepalingen van de FIA en van dit Algemeen Reglement van de KNAF. Dit reglement is bindend en het is de organisatoren niet toegestaan hiervan af te wijken.

### Art. 3 AANVRAGEN WEDSTRIJD

Alle aanvragen voor het organiseren van een 'ovalrace' moeten tijdig, doch tenminste 3 maanden voor de wedstrijd bij het Bestuur van de Sectie Ovalracing worden ingediend.

### Art. 4 ORGANISATIE

1. Tenzij in de baanlicentie een lager maximum is gesteld, is het maximum aantal wagens per race 20.
2. De deelnemende wagens worden gestart in rijen van 2 of 3 wagens naast elkaar met een minimale afstand tussen de startende rijen van 5 meter.
3. De startopstellingen zullen door de betreffende organisator worden bepaald, e.e.a. met goedkeuring van het Bestuur van de Sectie Ovalracing.
4. Voor iedere wedstrijd dient een Bijzonder Reglement te worden opgemaakt. Dit Bijzonder Reglement mag geen bepalingen bevatten, die in strijd zijn met het Algemeen Reglement. Ieder Bijzonder Reglement moet worden goedgekeurd door de Sectie Ovalracing.
5. De organisatie behoudt zich het recht voor om op een racedag klassen te gaan samenvoegen of in het geheel niet te laten rijden indien er in een bepaalde klasse minder dan 7 deelnemers zijn die in de 1<sup>e</sup> manche van start gaan. Men kan dan wel in een "hogere" klasse starten. Er is dan slechts een keer prijzengeld en bekens beschikbaar voor die samengevoegde klassen.
6. Alle klassen zoals deze genoemd staan in dit reglement blijven in 2011 bestaan, met in achtneming van artikel 4.5. Voor 2012 is het gemiddelde deelnemers aantal van 2011 bepalend (minimaal 7 deelnemers per wedstriiddag) of de klasse in 2012 nog bestaansrecht heeft.

### Art. 5 CIRCUIT

1. De lengte van het circuit mag niet korter dan 400 meter en niet langer dan 1000 meter zijn.
2. Het circuit is in principe ovaalvormig waarbij de rechte stukken nimmer langer mogen zijn dan 250 meter.
3. Het circuit moet over de gehele lengte zijn voorzien van bestrating (geen enkel deel van het circuit mag een losse ondergrond hebben).
4. De minimum breedte van de baan dient 10 meter te zijn, m.d.v. dat de veiligheidsstroken (zgn. run-off

areas) aan beide zijden van de baan, langs de rechte stukken 2,5 meter en in bochten 5 meter dienen te zijn, mits anders bepaald in het Bijzonder Reglement en/of baanlicentie.

5. Plaatsen waar het publiek wordt toegelaten, moeten herkenbaar zijn door een afscheiding met een deugdelijk metalen hek van minimaal 1.00 meter hoogte. De afstand van het publiek tot het begin van de veiligheidsstrook dient langs de rechte stukken tenminste 2 meter en in de buitenbochten die volgen op een recht stuk van meer dan 100 meter, tenminste 3 meter te zijn. Langs de rechte stukken moet tenminste de laatste 3,5 meter en in de buitenbochten volgend op een recht stuk van meer dan 100 meter tenminste de laatste 4 meter van de veiligheidsstrook bestaan uit een geul met los zand (zodat de wagens goed worden afgeremd). Langs de rechte stukken langer dan 100 meter en in de buitenbochten volgend op een recht stuk van meer dan 100 meter moet langs (het eind van) de veiligheidsstrook een dubbele vangrail of een deugdelijke aarden wal van minimaal 75 cm hoogte worden aangebracht. Ook kan worden volstaan met het aanbrengen van 2 vanghekken of zoals vermeld in het Bijzonder Reglement en/of de baanlicentie.
6. Alle op- en afritten naar het circuit moeten overlappend worden afgeschermd, teneinde te voorkomen dat een wagen een op- of afrit kan binnenrijden.
7. Baancommissaris (tenminste 2 personen per post of één persoon met veiligheidlichten) moeten degelijk en zodanig geplaatst worden dat aan alle veiligheidsnormen wordt voldaan, of zoals vermeld in het Bijzonder Reglement en/of de baanlicentie. Baancommissarissen moeten zodanig zijn geplaatst dat zij binnen zicht van elkaar staan.
8. Pits en rennerskwartier moeten op dezelfde wijze worden beschermd als bovenvermeld voor plaatsen toegankelijk voor publiek (behalve wanneer het rennerskwartier zich op zodanige afstand van het circuit bevindt, dat er geen gevaar kan bestaan).
9. De plaats van de starter en van iedere andere official langs de baan moet degelijk worden beschermd.
10. Op iedere baanpost en bij start en finish moeten 2 brandblusapparaten van voldoende capaciteit (tenminste 6 kilo elk), geschikt voor het blussen van benzinebranden (droogpoeder) aanwezig zijn. Deze apparaten dienen of door een daarvoor opgeleide baancommissaris of door een brandweerman te worden bediend. Bij de pits dienen tenminste 2 brandblusapparaten, een branddeken en 3 paar brandbestendige handschoenen aanwezig te zijn. Voorts dient de wedstrijdleiding te beschikken over een deugdelijke afsleepwagen met tenminste 1 brandblusapparaat, 1 branddeken, 2 paar brandbestendige handschoenen en voldoende materiaal om een rijder uit zijn wagen te kunnen bevrijden. In iedere bocht moet minimaal 20 liter water aanwezig zijn, wat gebruikt kan worden voor de behandeling van brandwonden (na overleg met en

instructies van arts, E.H.B.O., Rode Kruis etc.).

11. T.a.v. de medische verzorging op het circuit wordt verwezen naar het Algemeen Reglement Medische Voorzieningen.
12. Met ziekenhuizen in de naaste omgeving dienen regelingen te worden getroffen voor de mogelijke opname van gewonden.
13. Betalend publiek dient er op attent te worden gemaakt dat het op eigen risico het evenement bijwoont en dat, noch de KNAF, noch de Sectie Ovalracing, noch de organisatoren, noch de officials en noch de circuiteigenaar op enigerlei wijze aansprakelijk gesteld kunnen worden voor een eventueel ongeval.

#### Art. 6 ALGEMENE REGELS

1. Alle deelnemende wagens moeten voor de wedstrijd/training worden gekeurd op veiligheid en om na te gaan of zij voldoen aan de gestelde regels. Iedere wagen die een ongeluk heeft gehad gedurende de training of de race (b.v. rollen) moet opnieuw worden gekeurd.
2. Alle deelnemende rijders moeten rijden met:
  - a. een crashhelm van deugdelijk materiaal (zie hiervoor FIA-regels of voor ovalracing ook toegestaan helmen met keurmerk ECE 2205 of hoger). Gebruik HANS-systeem is alleen toegestaan volgens FIA eisen. (dus voor Sectie Ovalracing in 2011 geen verplichting);
  - b. een splintervrije bril of helmklep met minimaal 8 cm doorzichtige rand indien er een gat (60 cm<sup>2</sup>) in de voorruit zit;
  - c. brandwerende kleding, met nauwsluitende manchetten aan mouwen en pijpen. Een zgn. "KLM-overall" is niet meer toegestaan !!;
  - d. brandwerende handschoenen zonder gaten;
  - e. brandwerend of wollen lang ondergoed;
  - f. een brandwerende zgn. balaclava (wollen gezichtskap);
  - g. brandwerende sokken en schoenen;
  - h. nekband van brandwerend materiaal. (met aantoonbaar label Nomex 3);
  - i. Een 5 punts harnasveiligheidsriem, met een SFI of FIA codering, die deugdelijk op minimaal 5 plaatsen aan de carrosserie (en of rollbar) is verankerd.
3.
  - a. Roken door bestuurders is tijdens kwalificatie en wedstrijd bij het besturen van de wagens ten strengste verboden.
  - b. Alcoholgebruik voor en tijdens kwalificatie en wedstrijd is ten strengste verboden en wordt bestraft met uitsluiting.
4. Er mogen nimmer passagiers in de deelnemende wagens aanwezig zijn.
5. De wedstrijdleider of zijn vervanger moet gedurende kwalificatie en race het totale circuit kunnen overzien en controleren.
6. Baanposten moeten zodanig zijn geplaatst, dat de ingang en uitgang van alle bochten zijn bewaakt.
7. Alle aanwijzingen van officials dienen onmiddellijk te

worden opgevolgd. Het niet voldoen aan deze bepaling wordt bestraft met uitsluiting.

8. Alle deelnemende wagens dienen na afloop van kwalificatie of race zo snel mogelijk met veilige snelheid naar het rennerskwartier te rijden.
9. De wedstrijdleider of zijn vervanger dient zich voor de start van iedere training of race ervan te overtuigen dat het circuit geheel vrij is.
10. Geen andere personen dan de wedstrijdleider of diens vervanger en de baancommissarissen mogen gedurende de training of wedstrijd een vlag hanteren.

#### Art. 7 GROEPEN/CATEGORIEËN/KLASSEN

1. Aan ovalracing wordt deelgenomen door zgn. 'specials'. Hieronder verstaat men wagens waarvan de modificaties uitgaan boven de limieten zoals vastgesteld voor de categorieën I, II en III van art. 251 van de Annexe J, doch waarvan het wagenprofiel nog herkenbaar moet zijn als het oorspronkelijke model.
2. Vierwielaangedreven voertuigen worden niet tot ovalracing toegelaten. De deelnemende automobielen worden onderverdeeld in de volgende klassen:
  - Juniorenklasse cilinderinhoud tot maximaal 1030 cc
  - Standaardklasse 1400, cilinderinhoud tot maximaal 1430 cc
  - Standaardklasse 2000 8V, cilinderinhoud tot maximaal 2030 cc
  - Standaardklasse 2000 16V, cilinderinhoud tot maximaal 2030 cc
  - Sportklasse, cilinderinhoud tot maximaal 2030 cc
  - BMW CUP (325i, E36)
  - Superklasse, cilinderinhoud tot maximaal 2900 cc (atmosferische motoren) of max 2030 cc voor turbomotoren.
  - Stockcar Formule 2
  - Gastenklassen met eigen reglementen
3. Automobielen die behoren tot de categorieën I, II en III van art. 251 van de Annexe J kunnen eventueel in die klasse ingedeeld worden waar zij qua cilinderinhoud in thuis horen.
4. Alle wagens moeten voldoen aan de in art. 2 (bijz.rgl.) genoemde bepalingen.
5. Voor alle klassen geldt dat het reglement de komende 5 jaar onveranderd blijft (dus tot en met het seizoen 2014) tenzij door omstandigheden ingrijpen gewenst is.

#### Art. 8 OFFICIALS

Bij iedere wedstrijd (evenement) dienen de volgende gelicentieerde officials in functie te zijn:

1. Sportcommissaris(sen) (NK verplicht, andere wedstrijden niet);
2. Wedstrijdleider;
3. 1 of 2 assistent-wedstrijdleiders;
4. Wedstrijdsecretaris;
5. Hoofd baancommissaris en voldoende baancommissarissen;
6. Hoofd technische controle en voldoende (tenminste 3) Technische Commissarissen;

7. Tijdwaarnemers en/of rondetellers;
8. Arts en voldoende Rode Kruis en/of EHBO-personeel;
9. Brandweerpersoneel.

#### **Art. 9 INSCHRIJVING/INSCHRIJVINGSGELDEN**

Het inschrijfgeld voor NK-wedstrijden bedraagt € 45,- per deelnemende auto. Terugbetaling van het inschrijfgeld is niet verplicht. De voorwaarden voor eventuele terugbetaling dienen wel vermeld te worden in het Bijzonder Wedstrijdreglement. Inschrijf- en startgelden voor clubwedstrijden dienen ook vermeld te worden in het Bijzonder Wedstrijdreglement.

#### **Art. 10 ONJUISTE VERKLARINGEN**

Elke onjuiste verklaring, al dan niet opzettelijk gedaan, in enig formulier kan nietigheid van het formulier ten gevolge hebben, terwijl hij of zij, die een onjuiste verklaring heeft gedaan kan worden gestraft, ongeacht eventueel door het College voor Autosport Rechtspraak nog te treffen disciplinaire maatregelen.

#### **Art. 11 WEIGERING AUTOMOBIELEN**

De wedstrijdleiding kan besluiten slechts een beperkt aantal rijders in een bepaalde klasse toe te laten. Ondanks een definitieve acceptatie kan voor of tijdens de wedstrijd een selectie worden toegepast. De wedstrijdleiding is gerechtigd te allen tijde deelneming van automobielen te weigeren, indien volgens haar mening niet wordt voldaan aan een eventueel te stellen normtijd en aan de nodige eisen van veiligheid of indien deze niet in overeenstemming zijn met het Algemeen of Bijzonder Reglement.

#### **Art. 12 UITSLUITING BESTUURDER**

De wedstrijdleiding is gerechtigd een bestuurder met opgaaf van redenen van het deelnemen aan de training en/of wedstrijd uit te sluiten. Tijdens de wedstrijd kan de wedstrijdleiding de KNAF-Sportcommissarissen verzoeken een deelnemer uit te sluiten.

#### **Art. 13 VERWISSELING VAN BESTUURDERS**

Een deelnemer mag slechts in één automobiel per klasse deelnemen. Dit is de auto waarvoor hij 's morgens heeft ingeschreven. Een auto mag slechts met één deelnemer per klasse deelnemen, dus verwisseling van bestuurders binnen één klasse op een wedstrijddag mag niet. Deze auto mag echter wel met dezelfde rijder of eventueel een andere rijder op een wedstrijddag in meer dan één klasse starten mits de auto ook voldoet aan de reglementen van die andere klasse. Indien men op een wedstrijddag wel van auto wisselt binnen één klasse volgt diskwalificatie voor de gehele wedstrijddag. De wedstrijd wordt als niet gereden beschouwd en tevens krijgt men 5 strafpunten per overtreding.

#### **Art. 14 LICENTIES**

Bestuurders dienen in het bezit te zijn van een geldige licentie voor ovalracing. Slechts het bezit van een geldige licentie geeft het recht op deelneming aan de training op de wedstrijddag en/of de wedstrijd. Ook junioren tussen

14 en 19 jaar kunnen in aanmerking komen voor een zgn. juniorenlicentie. Info bij de Sectie Ovalracing.

#### **Art. 15 AFGELASTEN EN UITSTELLEN VAN WEDSTRIJDEN**

Bij niet voldoende deelneming kan de wedstrijdleiding/organisator een wedstrijd afgelasten. Evenzo kan de wedstrijdleiding een wedstrijd afgelasten indien naar haar mening hiertoe enige andere aanleiding bestaat. In geen geval worden alsdan eventuele kosten die zijn gemaakt en/of anderszins vergoed.

#### **Art. 16 AANSPRAKELIJKHEIDSCLAUSULE**

De deelnemers dienen voor het begin van de training van iedere wedstrijd de volgende clausule te ondertekenen (voor de juniorenklasse tekenen de deelnemer en (beide) ouders): 'Door ondertekening dezes verklaart de deelnemer bekend te zijn met en akkoord te gaan met het volgende. Door zich voor deelneming aan de training en/of races te doen inschrijven onderwerpt elke deelnemer zich aan de bepalingen van dit Algemeen Reglement en het Bijzonder Reglement. Door zijn of haar inschrijving doet elke deelnemer afstand van elk beroep op gerechtelijke instanties welke niet in bovenbedoelde reglementen zijn aangewezen. De ondergetekende verklaart dat hij/zij de KNAF, het Bestuur van de Sectie Ovalracing, de organisatoren en haar medewerkers, alsmede bestuursleden en officials niet aansprakelijk zal stellen voor enige schade, welke dan ook, die voor hem/haar in verband met deelneming aan de training en/of race mocht ontstaan'.

De deelnemers, die deze clausule niet ondertekenen worden niet tot de trainingen of de wedstrijd toegelaten.

#### **Art. 17 WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID**

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

hierboven bedoelde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering NIET was gesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet was afgesloten.

Zie overigens het Algemeen Reglement Aansprakelijkheidsverzekeringen.

#### **Art. 18 TECHNISCHE KEURING**

De deelnemende automobielen zullen, ter beoordeling of zij aan dit reglement en het Bijzonder Reglement voldoen, door een technische commissie op een nader aan te geven plaats worden gekeurd. Auto's dienen na een crash tijdens een wedstrijddag opnieuw te worden aangeboden bij de TC voorafgaand aan de eerstvolgende start op dezelfde wedstrijddag. Noch de organisatoren, noch haar bestuurder en/of official, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn verantwoordelijk voor enig in verband met deze keuring ontstaan gevolg. Daarenboven is de wedstrijdleiding gerechtigd na het beëindigen van de wedstrijd bij bepaalde, door haar aan te wijzen automobielen, ter controle een nakeuring te verrichten, waartoe de wagens ter beschikking van de commissie dienen te blijven. Het niet voldoen aan de aanwijzingen kan uitsluiting tot gevolg hebben. Na goedkeuring kan een herkenningsteken aan de wagen worden bevestigd ten teken dat de wagen kan worden toegelaten. De organisatie is niet verplicht een brug of een ander hulpmiddel voor de TC te hebben, indien mogelijk wel gewenst. Iedere wedstrijdleiding heeft te allen tijde het recht om auto's na te keuren en dus na afloop van een wedstrijd vast te houden.

De wijze van keuren met betrekking tot de motor en/of het type en/of pk/kwh en/of uitlaatsysteem zal gebeuren alleen via informatie welke de TC kan verkrijgen via uitlaat documentatie die algemeen verkrijgbaar is op de Nederlandse markt van alleen de merken Bosal, USN en Walker.

Vermogensafwijkingen (in pk's) zijn toelaatbaar bij auto's van voor 01 oktober 2005 max 15% en auto's van na 01 oktober 2005 max. 13% vermogentoeename. Bij auto's van alle bouwjaar geldt max 10% vermogenverlies op bovengenoemde gegevens (bron 70/156/EEG vastgestelde type goedkeuringsprocedure.EEG.Europa.eu automotive/catp\_meetings/1348-04Revl.nl F5 570 HDV).

Bij weigeren van de nakeuring en bij geconstateerde reglementaire technische afwijkingen kunnen sportcommissarissen/wedstrijdleiding de betreffende deelnemer uitsluiten. Tevens krijgt men 5 strafpunten voor de uitsluiting en dient men als extra straf op de eerstvolgende wedstrijddag in de 1<sup>e</sup> manche achteraan te starten. Indien men bij een tweede keer herkeuren in een seizoen nog een keer onreglementair bevonden wordt, worden alle behaalde punten in welk kampioenschap dan ook vervallen verklaard + krijgt men een startverbod in de betreffende klasse voor de rest van het seizoen en dient men eventueel de overige wedstrijden in een andere (wel passende) klasse te starten. De door een nakeuring

ontstane kosten kunnen nimmer op de organisatie worden verhaald.

Er kan bij de wedstrijden een (mobiele) vermogentestbank aanwezig zijn. Indien een auto wordt aangewezen om op de testbank een vermogenstest te ondergaan, dan krijgt de deelnemer hiervan niet meteen de uitslag. Pas na afloop van de racedag zal de deelnemer medegedeeld worden, of het gemeten vermogen (op die dag) binnen de daarvoor geldende normen ligt. Indien dit niet het geval is, wordt de deelnemer op de hoogte gebracht van het feit, dat hij/zij die dag met een zgn. "illegale auto" heeft deelgenomen en dat hij/zij uit de uitslag zal worden gehaald. Tevens krijgt men 5 strafpunten voor de uitsluiting en dient men als extra straf op de eerstvolgende wedstrijddag in de 1<sup>e</sup> manche achteraan te starten.

De TC bepaalt of een auto na protest op een andere (door de wedstrijdleiding aan te wijzen) testbank zal worden herkeurd, waarbij de uitslag dan bindend is, of dat het motorblok dient te worden gecontroleerd (de kosten van de 2<sup>e</sup> door de NNO aan te wijzen testbank zijn te allen tijde voor de rijder die het aangaat).

#### **Art. 19 BRANDSTOF**

De deelnemers mogen geen andere brandstof gebruiken dan de in Nederland verkrijgbare handelsbenzine of diesel voor personenauto's, zonder toevoeging. De wedstrijdleiding mag te allen tijde een onderzoek naar de brandstof instellen door een monster uit de tank te nemen. Tevens is de wedstrijdleiding gemachtigd om van een bepaalde auto de brandstof af te tappen en te laten vervangen door brandstof die door de organisatie is gekocht. Dit dient wel "verse" brandstof te zijn. De desbetreffende rijder dient de kosten van deze handeling te vergoeden.

#### **Art. 20 START**

De startopstelling wordt bepaald door een in het Bijzonder Reglement nader te vermelden regeling. Het startsein wordt gegeven door middel van een rood-wit-blauwe vlag en/of lichten. De start vindt plaats zodra de vlag wordt neergelaten, door lichten het startsein is gegeven en/of de startwagen de baan heeft verlaten. De afstand tussen de rijen moet tijdens en bij de start minimaal 5 meter bedragen. Iedere deelnemer dient na de start tot de eerste bocht zijn eigen startlijn te houden.

#### **Art. 21 TE VROEG STARTEN**

Een bestuurder, die vertrekt voordat het startsein wordt gegeven, zal éénmaal opnieuw mogen starten. Bij een tweede maal heeft diskwalificatie voor die heat tot gevolg.

#### **Art. 22 DUUR DER WEDSTRIJD EN AANTAL RITTEN**

Het aantal ronden en het aantal wedstrijden zal nader worden aangegeven in het Bijzonder Reglement.

#### **Art. 23 KLASSEMENT**

Een training- of wedstrijdrit is geëindigd zodra één deelnemer in deze rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit wordt door de wedstrijdleiding kenbaar

gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. De overige deelnemers zullen met dezelfde vlag worden afgevlagd, zodra zij de ingegane ronde hebben voltooid. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd volgens hun positie en het aantal afgelegde ronden behalve wanneer men 2 ronden of meer is gelapt, want dan wordt men als niet gefinished beschouwd en krijgt men dus 0 punten. Na de finish moet het circuit worden verlaten volgens de aanwijzingen van de officials.

#### **Art. 24 VOORTIJDIGE BEËINDIGING OF VERMINDERING VAN DE WEDSTRIJDEN**

De wedstrijdleiding is gerechtigd onder buitengewone omstandigheden één of meerdere heats, manches/finales voortijdig te beëindigen of het aantal ronden te beperken. Zij kan bovendien het aantal heats, manches/finales verminderen, indien daartoe aanleiding bestaat.

#### **Art. 25 VERLIES MET RECHT OP PUNTEN EN BELONING**

Iedere deelnemer/bestuurder die in een manche een zwarte vlag krijgt, verliest hiermede zijn punten voor die manche. In de finale geeft dit uitsluiting van recht op de finale-punten en op een eventuele beloning. De wedstrijdleiding kan een deelnemer/bestuurder ook in een manche of in de finale voor de gehele dag diskwalificeren. Hij verliest dan alle punten van die wedstrijdag. Bovendien wordt een zwarte vlag per keer gestraft met vijf strafpunten. De strafpunten worden in mindering gebracht op het puntenklassement voor de dagwinnaar, het Nederlands Kampioenschap, clubkampioenschappen en eventuele andere kampioenschappen. Als extra maatregel dient de rijder/bestuurder na het krijgen van een zwarte vlag in de volgende manche(s) en/of finale op die wedstrijdag achteraan te starten.

#### **Art. 26 UITSLAG**

Het officiële klassement van de wedstrijd zal op nader te bepalen plaats en tijd uiterlijk 30 minuten na afloop van de wedstrijd moeten worden bekend gemaakt. Vanaf dit moment gaat de protesttermijn van 1/2 uur (protest tegen onregelmatigheid tijdens de wedstrijd, tegen een deelnemende auto of tegen de uitslag) in.

#### **Art. 27 PROTESTREGELING**

De protestregeling bij wedstrijden Ovalracing volgt geheel de protestregeling zoals die is vastgelegd in de 'Code Sportif International, hoofdstuk XII Reclamation protest'. Hieronder volgt een verkort uittreksel van hoofdstuk XII. De tekst zal echter nimmer doorslaggevend zijn bij het afwikkelen van protesten. Tevens zijn op de protesten van toepassing de regelingen van het College voor Autosport Rechtspraak van de KNAF.

#### **Hoofdstuk XII**

##### **Protesten**

##### **171. Het recht van protest:**

Het recht van protest ligt uitsluitend bij de inschrijver.

##### **172 en 173. Het indienen van protest:**

Het protest dient schriftelijk en vergezeld van het voor het desbetreffende jaar vastgestelde protestgeld en eventueel

verdere protestkosten bij het wedstrijdsecretariaat te worden ingediend.

##### **174. Protesttijd:**

- a. Protesten tegen inschrijver of bestuurder, of tegen de lengte van de wedstrijd moeten worden ingediend binnen twee uur na het sluiten van de officiële technische keuring.
- b. Protesten tegen een handicap en tegen de samenstelling van heats moeten geschieden tenminste één uur voor het begin van de eerste heat.
- c. Protesten tegen een besluit van de Technische Commissie moeten onmiddellijk na het vernemen van het besluit worden ingediend.
- d. Protesten tegen:
  1. een fout of onregelmatigheid begaan tijdens een wedstrijd
  2. de auto's
  3. de uitslagmoeten worden ingediend binnen een half uur na de officiële publicatie van de uitslagen.
- e. Alle protesten zullen onmiddellijk door de Sportcommissarissen in behandeling worden genomen.

##### **175. Het horen van de partijen:**

Alle partijen betrokken bij een protest zullen zo spoedig mogelijk na het indienen gehoord worden. Het meenemen van getuigen is dan toegestaan. De Sportcommissarissen dienen zich ervan te overtuigen dat de oproep hiertoe door alle betrokken personen is ontvangen. Ook indien de partijen of getuigen niet aanwezig zijn kan uitspraak worden gedaan.

##### **176. Onontvankelijke protesten:**

Protesten tegen beslissingen van finishrechters zijn niet ontvankelijk.

##### **177. Einduitslag:**

(zie art. 26 van het Algemeen Reglement Ovalracing).

##### **178. Eindoordeel:**

Alle partijen zijn gehouden aan het uiteindelijk uitgesproken oordeel, behoudens recht op beroep.

##### **179. Afwijzing van protest:**

Indien het protest ongegrond wordt verklaard, zal de protestsom geheel of gedeeltelijk aan de KNAF vervallen. Bovendien kan de KNAF aan de indiener van een protest, ingediend te kwader trouw, één of meer sancties opleggen. Voor mogelijkheden van beroep bij de KNAF tegen de beslissing van de Sportcommissarissen inzake protesten, wordt verwezen naar de Code Sportif International en naar de Regelingen van het College voor Autosport Rechtspraak van de KNAF.

#### **Art. 28 RECLAME**

Het voeren van reclame op de deelnemende automobielen is toegestaan met inachtneming van het gestelde in het Besluit inzake reclame op automobielen bij autosportwedstrijden van de KNAF.

#### **Art. 29 BEKENDHEID MET REGLEMENTEN**

Iedere inschrijver voor, deelnemer aan en iedere bestuurder in een race, georganiseerd onder auspiciën van de KNAF, erkent de Sportcommissarissen en het College

voor Autosport Rechtspraak als enige sportiefrechterlijke instantie met uitsluiting van iedere andere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan haar gezag, vastgelegd volgens de bepalingen omschreven in dit reglement benevens aan de alsnog met betrekking tot deze races vast te stellen voorschriften en/of Bijzonder Reglement.

**Art. 30**

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het Bestuur van de Sectie Ovalracing na ingewonnen advies van het KNAF-Bestuur.

**REGLEMENT OVALRACING**

**Art. 1 DEELNAME**

Deelneming aan onder auspiciën van de KNAF georganiseerde ovalraces staat open voor deelnemers die in het bezit zijn van een Nederlandse licentie Ovalracing of een daarmee gelijkgestelde licentie.

**Art. 2 AUTOMOBIELEN**

Alle deelnemende automobielen moeten voldoen aan de veiligheidseisen, zoals die door de Sectie Ovalracing zijn omschreven, voor deelneming aan snelheidswedstrijden, inzoverre deze toepasbaar zijn in ovalracing.

De deelneming staat open voor gesloten ( Standaard-, Sport- en Superklasse) automobielen, waarvan het profiel nog herkenbaar moet zijn als het oorspronkelijke model en voor specials (auto's uit de autocross).

1. Het is verboden losse, d.w.z. niet deugdelijk bevestigde, artikelen tijdens de training, de manches of de finales in de auto te hebben.
2. Een racekuipstoel is verplicht, die voldoende sterk moet zijn verankerd (zie Annex-J).
3. Alle andere stoelen/banken moeten en mag de bekleding worden verwijderd. De bekleding mag alleen blijven zitten mits er een (FIA) voorgeschreven brandblusinstallatie in de auto zit.
4. Iedere auto moet zijn uitgerust met een harnasveiligheidsriem, met een SFI of FIA codering, die deugdelijk op minimaal 5 plaatsen aan de carrosserie (en of rollbar) is verankerd.
5. Twee hoofdstroomschakelaars dienen op een duidelijk zichtbare plaats te zijn gemonteerd, waarvan één in het passagiers- c.q. rijderscompartiment onder handbereik van de bestuurder en één aan de buitenzijde van de wagen, aan de bestuurderszijde onder de voorruit. De plaats van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek waarin een gele bliksemschicht op een witte cirkelvormige ondergrond (bij witte auto's moet de witte cirkel een zwarte rand hebben), of een witte driehoek rood omlijnd met rode bliksemschicht.
6. Elke auto moet zijn voorzien van twee duidelijk zichtbare rode remlichten. Beide remlichten dienen bij het indrukken van het rempedaal gelijktijdig in werking te treden.
7. Radiateur, brandstoftank en olietanks mogen niet in

het bestuurderscompartiment worden geplaatst en dienen hiervan te zijn gescheiden door vuurbestendige schotten (b.v. stalen schermen). De stalen brandstoftank mag geen grotere inhoud hebben dan 20 liter en moet in Nederland verkrijgbare handelsbenzine of diesel voor personenauto's zonder toevoeging bevatten. FIA of andere erkend goedgekeurde tanks zijn ook toegestaan. Het beluchtingsysteem van de tank dient voorzien te zijn van een terugslagklep. De brandstoftank dient tevens voorzien te zijn van een volledig afgesloten dop.

8. Accu's dienen goed en stevig te zijn bevestigd en moeten zijn afgedekt door een geïsoleerd en lekvrij deksel. Tevens moet de pluspool zijn geïsoleerd.
9. Elke auto dient te zijn voorzien van olie-opvangtanks van minimaal 0,5 liter, zodat er van de carterontluchting e.d. geen olie op de baan kan druppen.
10. De startmotor moet te allen tijde de motor kunnen starten.
11. Dynamo moet werken en mag niet uitschakelbaar zijn (geldt niet voor superklasse en sportklasse).
12. Plaats accu is vrij, doch indien de accu is gemonteerd in het bestuurderscompartiment, dan dient de accu in een volledig afgesloten kunststof of metalen bak te zijn gemonteerd
13. Elke auto (met voorruit) moet voorzien zijn van een goed werkende ruitenwisser en sproei-installatie, die ook in extreme omstandigheden een voldoende zicht door de voorruit garandeert. Auto's mogen zowel voor de start als tijdens de wedstrijd géén beslagen ruiten hebben. De ruiten moeten zowel voor als achter als opzij, voor zowel de rijder als een collega-rijder, goed doorzichtig zijn (dus geen spoilers voor achterraam of donkergetinte ramen of een jaloezie monteren).
14. Men mag het stuur door een sportstuur vervangen (niet van hout).
15. Alle wagens dienen te zijn voorzien van een linker- en rechterbuitenspiegel, alsmede een binnenspiegel.
16. Er mag geen benzine/diesel op de uitlaat kunnen lekken. Brandstofleidingen moeten zijn beschermd en minimaal 10 cm van de uitlaat zijn verwijderd. Remleidingen dienen eveneens te worden beschermd.
17. Elke carburateur moet een aparte veer hebben, die de gasklep sluit.
18. Chromstrips/sierlijsten, wieldompen en sierringen moeten worden verwijderd.
19. Bumpers (alleen originele bij het merk en type horend) zijn toegestaan. Ze dienen met de originele bevestigingen op de originele plaats bevestigd te zijn. Verstevingen in welke vorm dan ook zijn niet toegestaan (dus ook geen bumpers aan de binnenkant vullen met purschuim).
20. Koplampen en zij- en achterlichten moeten (indien ze van glas zijn) worden verwijderd, waarbij de ontstane opening volledig moet zijn afgedekt. Wel is het toegestaan om ze te vervangen door plastic/kunststof, maar dan moeten ze aan de binnenkant volgespoten zijn met purschuim.

21. Geen scherpe uitsteeksels of randen binnen of buiten de wagen.
  22. Originele uitlaten mogen worden vervangen door een ander geluiddempstelsel (met uitzondering van de standaardklasse 1400 en de juniorenklasse), met dien verstande dat de geluidsterkte niet boven de 90 dB(A) uitkomt. Voorafgaand aan de wedstrijd wordt er gemeten bij 4500 tpm. op een afstand van 0,5 meter, onder een hoek van 45 graden in het verlengde van de uitlaat. Hiervoor dienen alle aangeboden auto's te zijn voorzien van een goed werkende en duidelijk afleesbare toerenteller. Tijdens de wedstrijd zal er vanaf het middenterrein gemeten worden bij de start/finish post en wel zo dat de auto's aan de overzijde van de baan gemeten gaan worden (afstand ongeveer 15 meter). Ook tijdens de wedstrijd mag geen enkele auto meer geluid produceren dan 90 dB(A). Bij geconstateerde overschrijding zal de betreffende deelnemer middels de zwarte vlag uit de wedstrijdmanche/finaal worden gehaald, wat tevens een straf betekent van -5 wedstrijdpunten en tevens dient de deelnemer voor de rest van de dag achteraan starten. Bij herhaling op een wednesdaydag zal de betreffende rijder voor de rest van de dag worden uitgesloten van deelname en volgt een diskwalificatie voor de hele dag (-5 punten).
  23. Uitlaten moeten, indien ze door het bestuurderscompartiment lopen, worden afgedekt i.v.m. verbrandingsgevaar rijder/reddingsploeg.
  24. Alle deelnemende auto's moeten zowel voor als achter zijn voorzien van sleepogen.
  25. De ramen mogen worden verwijderd. Indien men wel met ramen rijdt dan gelden de volgende restricties:
    - a. De voorruit, de zijruiten en de achterraut moeten zijn vervaardigd van gelaagd glas (laminated) of hard plastic, zoals perspex (min. 6 mm) of lexan (min. 3 mm). De ramen moeten altijd helder doorzichtig zijn, zowel naar binnen, als naar buiten (dus er mag géén donker getint of spiegelen glas/plastic worden gebruikt. De wedstrijdleiding is echter gerechtigd een auto zonder ramen mee te laten rijden. De opening in het bestuurderszijaam dient te allen tijde (dus ook wanneer er aan de bestuurderskant een zijaam is gemonteerd) te zijn afgeschermd met een "net", (bevestigd aan de rollbar of aan de carrosserie en dus zeker niet aan de deur zelf) of de rijder moet rijden met een zgn. polsriem, waardoor er tijdens een rol geen ledematen naar buiten kunnen slingeren.
    - b. In de zijruiten en in de achterraut aangebrachte openingen zijn toegestaan, met dien verstande dat het maximale totaaloppervlak van de openingen per zij- of achterraut 80 cm<sup>2</sup> bedraagt. De voorste zijruit aan de bestuurderszijde mag max. 5 cm geopend zijn.
  26. Op alle deelnemende wagens moeten 3 wedstrijdnummers zijn aangebracht, n.l. één op elk der voorportieren en één nummer op de bovenzijde (dak) of op de 'neus' van de wagen. Dit laatstgenoemde nummer dient zodanig te zijn bevestigd dat het vanaf de buitenzijde van de baan gemakkelijk en duidelijk leesbaar is. Voor de nummers moet een ruimte van minimaal 40 x 40 cm worden vrijgehouden; de minimale hoogte van de cijfers is 30 cm. Naast of onder het nummer dient een ruimte van 40 x 15 cm te worden vrijgehouden. De organisatoren hebben het recht om op deze ruimte reclame aan te brengen. Wanneer ondergrond en achtergrond dezelfde kleur hebben, dient een omranding te worden gemaakt voor een vlak van 40 x 40 cm in de voorgeschreven kleur van het cijfer, waarbinnen dan de cijfers worden geplakt.
  27. Tijdens de wedstrijd dienen alle deuren te zijn gesloten (bij 4 deurs auto's dienen de achterdeuren verankerd te zijn). Er moet tenminste 1 deur toegankelijk zijn voor de reddingsploeg. Deuren moeten behoorlijk gesloten kunnen zijn.
  28. Motorkappen en kofferdeksels moeten van een (extra) deugdelijke vergrendeling zijn voorzien, zodat automatisch opengaan tijdens de ritten absoluut onmogelijk is.
  29. Alle deelnemende auto's dienen voor de wedstrijd in een behoorlijke staat ter keuring bij de Technische Commissie te worden aangeboden.
  30. De organisatie kan een deelnemer verplichten tot het aanbrengen van een houder voor een transponder t.b.v. het tijdwaarnemingssysteem op een bepaalde plaats binnen de carrosserie.
  31. Het niet voldoen aan bovenstaande kan met uitsluiting worden bestraft.
  32. Er mag een zgn. trekstang/stabilisator boven en ook onder de motor langs gemonteerd worden tussen de veerpoten (behalve in de juniorenklasse).
  33. ABS en airco mogen verwijderd worden.
  34. Voor alle klassen geldt dat de auto op geen enkele wijze met de bodem of de carrosserie het asfalt mag raken.
  35. Voor auto's die deelnemen in de junioren of in een van de standaardklassen geldt dat wanneer ze zijn voorzien van een ECU, dan dient de kabelboom van het motormanagementsysteem geheel origineel te blijven (er mogen geen schakelaars of onderbrekingen aangebracht worden). Sensoren, connectoren, verbindingen en ECU dienen origineel te zijn van het betreffende merk. Type en uitvoering mogen op geen enkele wijze aangepast en/of gewijzigd worden
  36. Alle deelnemende wagens moeten zijn voorzien van een rolkooi zoals beschreven in de Annex J artikel 253 sub 8.1 t/m 8.3.5, zie ook tekeningen \*253-1 t/m \*253-36c van de Annex J. (Zie achterin dit ASJ), echter met aanvulling dat ook voor 2011 bij ovalracing nog de oude maten van 1993 gelden; nl. min. 38x2,5 of 40x2.
- Alle auto's die voor de eerste keer ter keuring worden aangeboden aan de TC ovalracing na de wedstrijd van 24 april 2011, dienen te voldoen aan de nieuwe rolkooi eisen zoals deze beschreven staan in de Annex J.

Vanaf seizoen 2015, zijn rolkooien met oude maten **niet** meer toegestaan.

De auto's moeten zijn voorzien van een deugdelijk bevestigde, dubbele rolbeugel, incl. diagonale schoor Annexen J, artikel 253, tekening 3 t/m 6 (samen met hun verbindingen rolkooi genoemd) zoals omschreven in de Annexen J, Hoofdstuk 8. Minimale eisen t.a.v. de rolbeugel: koudgetrokken, naadloze koolstofstalen buis van minimaal 38 x 2,5 mm. of 40 x 2 mm. Daksteunen en overige versterkingen kunnen worden aangebracht zoals afgebeeld in de Annexen J tekening 253 7 t/m 17.

## VEILIGHEIDSKOOI

### 253.8.1 Algemeen

Buizen mogen geen vloeistoffen of enige andere stof bevatten, en moeten recht zijn. De veiligheidskooi mag het in- of uitstappen van bestuurder niet overmatig hinderen.

### 253.8.2 Definitie

#### 253.8.2.1 - Veiligheidskooi:

Een raamwerk bestaande uit meerdere buizen, geïnstalleerd in de cockpit en geplaatst dicht langs de carrosserie, ontworpen om de vervorming van de carrosserie te verminderen bij een botsing.

#### 253.8.2.2 - Rolbeugel:

Buisvormig raamwerk welke een beugel vormt met twee bevestigingspunten.

#### 253.8.2.3 - Hoofdroolbeugel (tekening 253-1):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht dwars door het deelnemend voertuig direct achter de voorzittingen.

#### 253.8.2.4 - Voorrolbeugel (tekening 253-1):

Gelijk aan de hoofdroolbeugel, maar de vorm en plaats volgt de voorruit-stijlen en bovenrand van de voorruit.

#### 253.8.2.5 - Zijrolbeugel (tekening 253-2):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker- en/of rechterzijde van het deelnemend voertuig waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal is geplaatst direct achter de voorstoelen.

#### 253.8.2.6 - Halve zijrolbeugel (tekening 253-3):

Gelijk aan zijrol-beugel maar zonder de achterste stijl.

#### 253.8.2.7 - Lengte verbindingstang:

Buis in vrijwel de lengterichting welke de bovenzijden van de voorrolbeugel en de hoofdroolbeugel verbindt.

#### 253.8.2.8 Dwars verbindingstang:

Buis in vrijwel de dwarsrichting welke de bovenzijden van de halve zijrolbeugels of de zijrolbeugels verbindt.

#### 253.8.2.9 Diagonale stang:

Buis tussen: één van de bovenste hoeken van de hoofdroolbeugel, of één van de einden van een dwars verbindingstang in het geval van een zijrolbeugel, en het onderste bevestigingspunt aan de tegenoverliggende zijde van rolbeugel.

#### 253.8.2.11 - Kooi versterking:

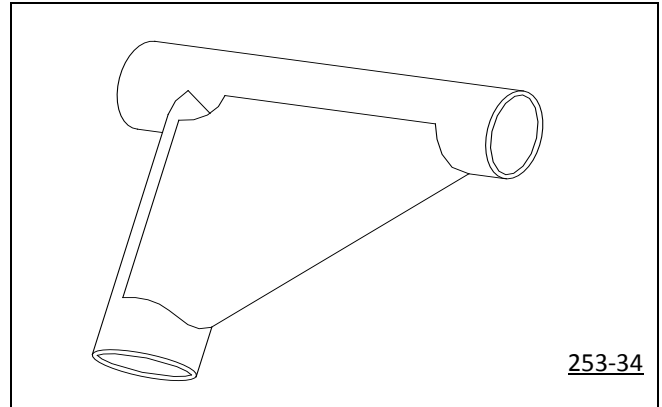
Stang toegevoegd aan de veiligheidskooi om de sterkte te verbeteren.

#### 253.8.2.12- Voetplaat:

Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis waardoor deze aan de carrosserie/chassis gelast en/of gebout kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat.

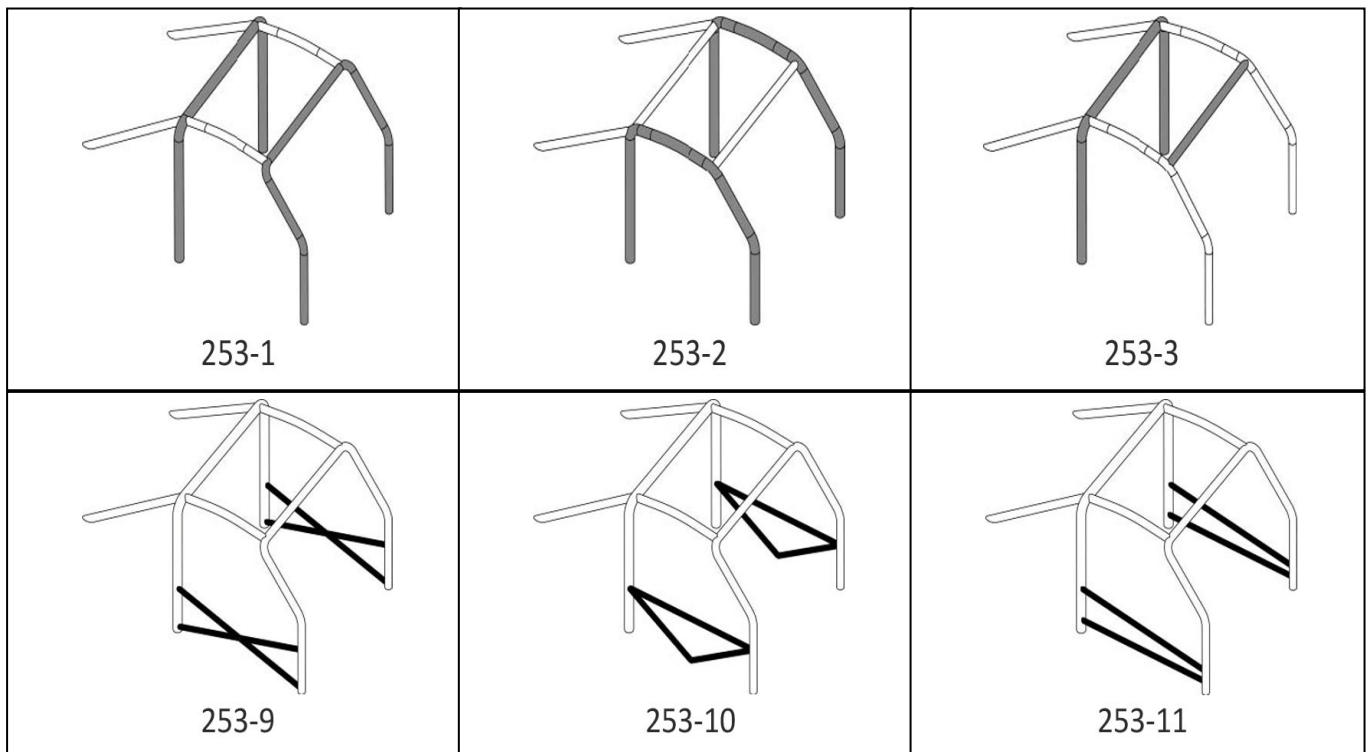
#### 253.8.2.13 - Versterkingsplaat:

Metalen plaat, bevestigd aan de carrosserie/chassis onder de voetplaat van de rolbeugel om de belasting beter te verdelen in de carrosserie/chassis.



#### 253.8.2.14 - Inzetstuk:

Versterking voor een bocht of een verbinding gemaakt van gebogen metaal plaat met een U-vorm (tekening 253-34) waarvan de dikte niet minder dan 1.0 mm mag zijn. De einden van deze versterking moeten liggen op een afstand vanaf de top van de hoek tussen 2x en 4x de diameter van de dikste van de te verbinden buizen.



### 253.8.3 Specificaties

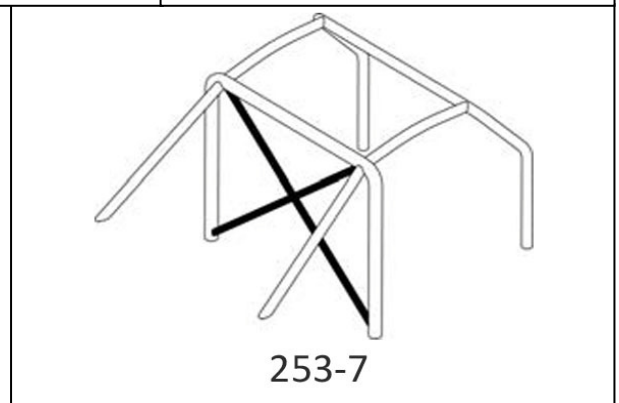
#### 253.8.3.1 Basis rolkooi

De basis rolkooi moet worden samengesteld volgens een van de volgende methoden:

- 1 hoofdrolbeugel + 1 voorrolbeugel + 2 lengte verbindingsstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-1) of
- 2 zijrolbeugels + 2 dwars verbindingsstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-2) of
- 1 hoofdrolbeugel + 2 halve zijrolbeugels + 1 dwars verbindingsstang + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-3).
- Het verticale deel van de hoofdrolbeugel moet zich zo dicht mogelijk langs de binnencontour van de carrosserie bevinden. De voorste stijl van een voorrolbeugel of van een zijrolbeugel moet de voorruitstijlen volgen en mag slechts een bocht hebben met het onderste verticale deel. De verbindingen van de dwars verbindingsstangen aan de zijrolbeugels, de verbindingen van de lengte verbindingsstangen aan de voor- en hoofdrolbeugels, alsook de verbindingen van de halve zijrolbeugels aan de hoofdrolbeugel moeten zijn geplaatst ter hoogte van het dak. De achterafsteuningen moeten worden aangebracht ter hoogte van het dak en nabij de bovenste bochten aan de buitenzijde van de hoofdrolbeugel, aan beide zijden van het deelnemend voertuig. Deze moeten een hoek maken van minimaal 30° met de verticaal, moeten naar achteren lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk langs de binnenschermen van de carrosserie.

#### 253.8.3.2 Ontwerp:

Nadat de basis rolkooi is gedefinieerd, moet deze



worden gecombineerd met verplichte stangen en versterkingen (zie artikel 253-8.3.2.1).

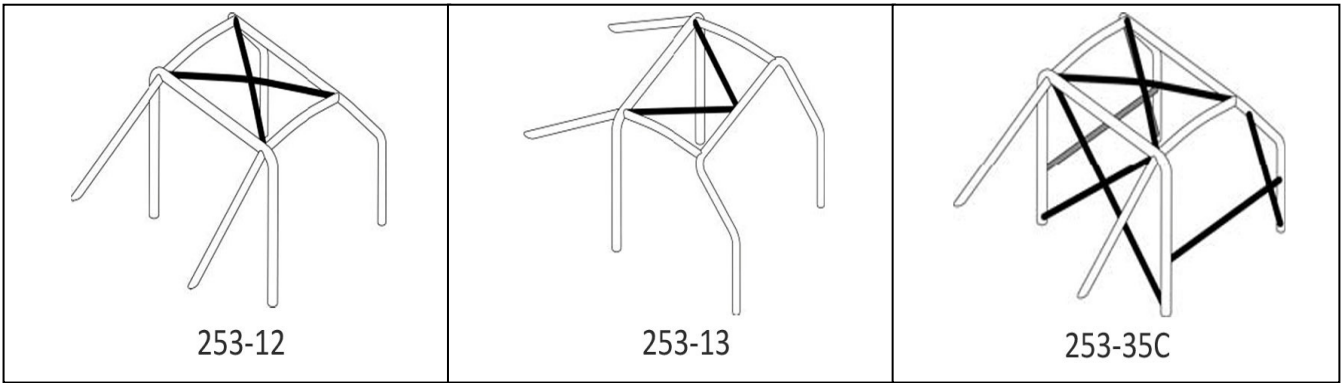
#### 253.8.3.2.1 Verplichte stangen en versterkingen:

##### 253.8.3.2.1.1 Diagonale stang:

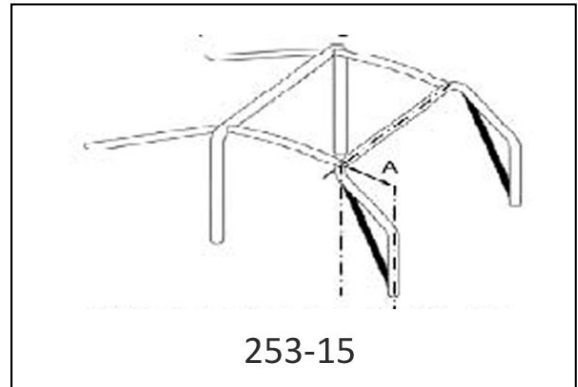
De kooi moet zijn uitgerust met 2 diagonale stangen in de hoofdrolbeugel zoals gedefinieerd door tekening 253-7. Stangen moeten recht zijn. De onderzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de voetplaat samenkomen met de hoofdrolbeugel. (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De bovenzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding met de achterafsteuning samenkomen met de hoofdrolbeugel, of niet verder dan 100 mm van zijn verbinding met de hoofdrolbeugel samenkomen met de achterafsteuning (zie tekening 253-52 voor de meetmethode).

##### 253.8.3.2.1.2 Deurversterkingen:

Twee lengte stangen moet worden bevestigd aan beide zijden van het deelnemend voertuig overeenkomstig tekeningen 253-9, 253-10 of 253-11. De zijdelingse bescherming moet zich zo hoog mogelijk bevinden, maar het bovenste bevestigingspunt mag niet hoger worden geplaatst dan de halve hoogte van de



deuropening, gemeten vanaf de onderzijde. Wanneer deze bovenste bevestigingspunten zich voor of achter de deuropening bevinden, geldt deze hoogte beperking ook voor de overeenkomstige kruising van de achterafsteuning en de deuropening. In het geval van deurverstevingen in de vorm van een "X" (tekening 253-9) wordt aanbevolen dat de onderste bevestigingspunten van de kruisstangen direct aan de lengte verbindingstang worden bevestigd en dat ten minste één deel van deze "X" een ononderbroken buis is. De bevestiging van de deurverstevingen aan de raamstijlversteving (tekening 253-15) is toegestaan.



**253.8.3.2.1.3 Dak verstevingig:**

Het bovenste gedeelte van de veiligheidskooi moet overeenstemmen met een van de tekeningen 253-12 of 253-13. De verstevingen mogen de bolling van het dak volgen. Uitsluitend in geval van tekening 253-12, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingstang aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden. De uiteinden van de verstevingen moeten zich minder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de rolbeugels en de verbindingstangen bevinden (geldt niet voor de top van de V gevormd door verstevingen in tekeningen 253-13)

**253.8.3.2.1.4 Raamstijl verstevingig:**

Deze moet worden aangebracht aan beide zijden van de voorrolbeugel wanneer maat "A" groter is dan 200 mm (tekening 253-15). Deze versteving mag worden gebogen op voorwaarde dat deze versteving recht is in zijaanzicht en dat de buighoek niet groter is dan 20°. De bovenzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de voorrolbeugel (zijrolbeugel) en de lengte (dwars) verbindingstang bevinden (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De onderzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de (voorste) voetplaat van de voorrolbeugel (zijrolbeugel) bevinden.

**253.8.3.2.1.5 Verstevingig van bochten en verbindingen:**

De verbindingen tussen:

- De diagonale verstevingen van de hoofdrolbeugel,
- De dakverstevingen
- De deurverstevingen (configuratie van tekening 253-9),
- De deurverstevingen en de raamstijlversteving (tekening 253-15), moeten worden verstevigd door

minimaal 2 inzetstukken in overeenstemming met **artikel 253-8.2.13.**

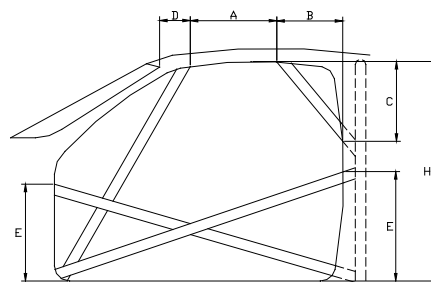
**253.8.2.3 Minimum configuratie van de veiligheidskooi:**

De minimum configuratie van een rolkooi moet voldoen aan tekening 253-35C.

**253.8.3.2.5 Aanvullende beperkingen:**

De veiligheidskooi mag in de lengterichting niet verder reiken dan de bevestigingspunten van de voorwielophanging en achterwielophanging elementen welke de verticale lasten dragen (veren en schokbrekers). Aanvullende verstevingen welke deze grenzen overschrijden zijn toegestaan tussen de veiligheidskooi en de bevestigingspunten van de achter stabilisatorstang aan de carrosserie. Elk van deze bevestigingspunten mag door middel van een enkele buis, met de afmeting 30 x 1.5 mm, met de veiligheidskooi worden verbonden.

De aanwezige verstevingen van de rolkooi in de deuropening moet voldoen aan de volgende criteria (tekening 253-49):



253-49

Maat A moet minimaal 300 mm zijn.  
 Maat B mag maximaal 250 mm zijn.  
 Maat C mag maximaal 300 mm zijn.  
 Maat E mag niet groter zijn dan de halve hoogte van de deuropening (H).

#### 253.8.3.2.6 Bevestiging van rolkooien aan de carrosserie/chassis:

Minimum bevestigingspunten zijn:

- 1 voor iedere stijl van de voorrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de zijrolbeugel of halve zijrolbeugels;
- 1 voor iedere stijl van de hoofdrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de achterafsteuning.

Daar waar nodig, mag de zekeringkast worden verplaatst om een rolkooi te kunnen plaatsen.

Bevestigingspunten van de voor- hoofd- zijrolbeugels of halve zijrolbeugels:

Iedere bevestigingsplaat moet een versterkingplaat bevatten met een dikte van tenminste 3 mm. Iedere bevestigingsplaat moeten worden bevestigd met tenminste 3 bouten op een stalen versterkingplaat van tenminste 3 mm dikte, met een oppervlakte van minimaal 120 cm<sup>2</sup>, welke aan de carrosserie is

vastgelast. Het contactvlak tussen de versterkingplaat en de carrosserie moet 120 cm<sup>2</sup> zijn.

Voorbeelden hiervan worden getoond in tekeningen 253-50 tot 253-56. Voor tekeningen 253-50 en 253-52 hoeft de voetplaat niet noodzakelijkerwijs aan de carrosserie vastgelast te worden.

De te gebruiken bouten moeten tenminste M8 diameter en minimaal ISO klasse 8.8 of beter zijn. Moeren moeten zelfborgend zijn of voorzien van borgringen.

Bevestigingspunten van de achterafsteuning: Iedere achterafsteuning moet worden bevestigd met tenminste 2 M8-bouten, met versterkingplaten met een oppervlakte van tenminste 60 cm<sup>2</sup> (tekening 253-57) of vastgezet met een enkele bout belast op dubbel-afschuiving, op voorwaarde dat deze van voldoende afmeting en sterkte is (zie tekening 253-58), en op voorwaarde dat in de achterafsteuning een bus gelast is.

Dit zijn minimum vereisten.

In aanvulling op deze eisen mogen meer bouten worden gebruikt of de stijlen van de rolbeugel mogen direct op de versterkingplaten worden gelast.

#### 253.8.3.3 Materiaal specificaties

Alleen buizen met een ronde doorsnede zijn toegestaan. Specificaties voor de te gebruiken buis:

Materiaal	Minimale treksterkte	Minimum Afmetingen in (mm)	Gebruik
Koudgetrokken naadloos ongelegeerd (zie hieronder) koolstof staal met een maximum van 0.3% koolstof	350 N/mm <sup>2</sup>	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") of 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hoofdrolbeugel of zijrolbeugel overeenkomstig de constructie
		38 x 2.5 (1.5" x 0.095") of 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	Halve zijrolbeugels en andere delen van de veiligheidskooi

Noot: Voor ongelegeerd staal is het maximum gehalte aan toevoegingen voor mangaan 1,7% en voor andere elementen 0,6%. Bij het kiezen van de staalkwaliteit moet gelet worden op goede trekeigenschappen en voldoende lasbaarheid.

Het buigen van de buizen moet koud gebeuren en de radius van de hartlijn van de bocht moet tenminste 3 maal de buisdiameter bedragen. Wanneer de buis tijdens het buigen ovaal wordt, moet de verhouding van de kleinste diameter tot de grootste diameter 0,9 of groter zijn. De oppervlakte ter hoogte van de bochten moet glad en vlak zijn, zonder scheuren of plooiën.

#### 253.8.3.4 Aanwijzingen voor het lassen:

Deze moeten worden uitgevoerd over de gehele omtrek van de buis.

Alle lassen moeten van een zo goed mogelijke kwaliteit zijn, volledig doorgelast en bij voorkeur door gebruik van gasbeschermd booglassen. Ofschoon een goed uitzijende

las niet direct een garantie is voor de kwaliteit, zijn slecht uitzijende lassen nooit een teken van goed vakmanschap. Indien warmtebehandeld staal wordt gebruikt moeten de speciale instructies van de fabrikanten gevolgd worden (speciale elektroden, gasbeschermd lassen).

Als extra veiligheidsmaatregel geldt, dat de voorraamopening in 2 gelijke delen moet worden verdeeld door een deugdelijk bevestigde stang die loopt vanaf het midden van de hoofdbeugel (boven) tot het midden van de paravan/dashboard (onder) om te voorkomen dat er iets door de voorraamopening naar binnen kan komen.

#### Art. 3 KLASSE-INDELING

De Sectie Ovalracing behoudt zich het recht voor ook gedurende het lopende seizoen, speciale waarden (gewicht, wiel/bandenmaten, lucht toevoer beperkingen e.d.) voor bepaalde auto's, opnieuw vast te stellen, te veranderen of bepaalde technische veranderingen toe te staan, om gelijkgeschakeling van de kansen in het

kampioenschap te waarborgen.

**JUNIOREN 1000 CC STANDAARD (LEEFTIJD 14 TOT EN MET 18 JAAR)**

Onder Junioren 1000 cc standaard wordt verstaan een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet speciaal in dit reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven. Alleen auto's ouder dan 5 jaar zijn toegestaan.

LICENTIE. Voor jeugdigen vanaf 14 jaar tot 19 jaar is het mogelijk in aanmerking te kunnen komen voor een ovalracing licentie.

Junioren moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

1. Zij moeten een rijvaardigheidsproef afleggen;
2. Zij moeten over voldoende reglementenkennis beschikken;
3. Zij mogen een auto besturen waarvan de motor een maximale cilinderinhoud heeft van 1030 cc,

Het bovenstaande wordt getoetst d.m.v. een proef van bekwaamheid, welke wordt afgenomen door personen welke hiervoor door de Sectie Ovalracing worden aangesteld. Wanneer men de toets van bekwaamheid met goed gevolg heeft afgelegd ontvangt men een certificaat welk dan gelijktijdig met het licentieaanvraagformulier aan de KNAF moet worden gezonden. Hierna zal de licentie worden verstrekt.

**In het jaar dat men 19 jaar wordt, mag men het seizoen in de juniorklasse afmaken.**

INSCRIFVING: Op het inschrijfbureau dienen zowel de rijder (junior) als ook de (beide) ouders de inschrijfkaart te ondertekenen.

1. De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 1030 cc bedragen.
2. Het originele motornummer en versnellingsbaknummer moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf en mogen op geen enkele wijze zijn gewijzigd en/of worden verwijderd.
3. Geen wagens met meer dan 4 cilinders.
4. Wagens met meer dan 2 kleppen per cilinder zijn toegestaan.
5. Geen wagens met turbo, compressor, blower of supercharging.
6. Wagens met standaard carburateur(s) of standaard injectie toegestaan.
7. Auto's met mechanische-, elektronische-, hydraulische- of vacuüm gestuurde nokkenasverstelling zijn NIET toegestaan.
8. Motoren mogen de grens van 65 pk NIET overschrijden.
9. Alleen de standaard inch maat voor de velgen is toegestaan.
10. De auto mag deelnemen op zgn. standaard straatbanden, de banden moeten allemaal zijn voorzien van een zgn "E-keurmerk" en "Dotcodering". Ook

moeten ze een minimum profiel hebben van 2 mm (over het hele loopvlak) zowel voor, tijdens als na de wedstrijd. Max. breedte 185 en banden lager dan de zgn. 60-serie zijn ook niet toegestaan. De hoogte en inchmaat van alle 4 de banden moet gelijk zijn. Coufferbanden en sportbanden/streetlegal banden zijn niet toegestaan.

11. Het originele veersysteem dient gehandhaafd te blijven en ook als zodanig werken. Alleen originele schokdempers en veren zijn toegestaan, maar het merk is vrij. Schokdempers met een zgn. extern reservoir zijn niet toegestaan. Schokdempers en veren moeten wel bij een automaterialen zaak aantoonbaar in het normale leveringsprogramma zijn opgenomen (catalogus/website van bijvoorbeeld Jamex, Koni etc.) De auto moet een minimale veerweg hebben van 10 mm op de veer. Dit kan bij een keuring voor, tijdens of na de wedstrijd gecontroleerd worden. De wijze van keuren: inveren met minimaal 60 kg en gemeten tussen de schermrand en de grond. Alles met inachtneming van een bodemspeling welke niet minder mag zijn dan 10 cm. De auto mag beslist niet scheef gelegd worden. Wielstanden (m.u.v. sporing aan de voorzijde) dienen standaard te blijven.
12. Uitlaat en spruitstuk moeten standaard zijn, dus geen sportuitlaat/dempers monteren, (denk aan 90 dB(A)). De katalysator moet aanwezig zijn, maar mag zijn leeggehaald.
13. In de rollbar dient een (diagonaal) kruis te worden gemaakt in het dak.
14. De auto mag op geen enkele manier (in welke vorm dan ook) verstevigd worden.
15. Indien men de horizontale deurstang (naast de bestuurder) door de deur laat lopen, mag (alleen) dit deel van het blik uit de deur worden verwijderd.
16. Het is niet toegestaan om een zgn. trekstang/stabilisator boven/onder de motor langs te monteren tussen de veerpoten.
17. Alle niet met name genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en te blijven. Let op art. 18 Alg. Reglement.

**STANDAARDKLASSE 1400**

Onder Standaardklasse 1400 wordt verstaan een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet speciaal in dit reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven. Alleen auto's ouder dan 5 jaar zijn toegestaan.

1. De minimale cilinderinhoud is 1100 cc en de maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 1430 cc bedragen.
2. Het originele motornummer en versnellingsbaknummer moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf en mogen op geen enkele wijze zijn gewijzigd en/of worden verwijderd.
3. Geen wagens met meer dan 4 cilinders.
4. Wagens met meer dan 2 kleppen per cilinder zijn

- toegestaan.
5. Geen wagens met turbo, compressor, blower of supercharging.
  6. Wagens met standaard carburateur(s) of standaard injectie toegestaan.
  7. Auto's met mechanische-, elektronische-, hydraulische- of vacuüm gestuurde nokkenasverstelling zijn NIET toegestaan.
  8. Alleen de standaard inch maat voor de velgen is toegestaan. Breedte velgen max 6 J.
  9. Auto mag deelnemen op zgn. standaard straatbanden, toegestaan zijn ook sportbanden/streetlegal banden . Maar de banden moeten allemaal zijn voorzien van een zgn "E-keurmerk" en "Dotcodering". Ook moeten ze een minimum profiel hebben van 2 mm (over het hele loopvlak) zowel voor, tijdens als na de wedstrijd. Max. breedte 185 en banden lager dan de zgn. 60-serie zijn ook niet toegestaan. De bandenbreedte op voor- en achteras mag verschillend zijn, maar per as moeten ze hetzelfde zijn. De hoogte en inchmaat moeten op alle 4 de banden gelijk zijn.
  10. Het originele veersysteem dient gehandhaafd te blijven en ook als zodanig werken. Alleen originele schokdempers en veren zijn toegestaan, maar het merk is vrij. Schokdempers met een zgn. extern reservoir zijn niet toegestaan. Schokdempers en veren moeten wel bij een automaterialen zaak aantoonbaar in het normale leveringsprogramma zijn opgenomen (catalogus/website van bijvoorbeeld Jamex, Koni etc.) De auto moet een minimale veerweg hebben van 10 mm op de veer. Dit kan bij een keuring voor, tijdens of na de wedstrijd gecontroleerd worden. De wijze van keuren: inveren met minimaal 60 kg en gemeten tussen de schermrand en de grond. Alles met inachtneming van een bodemspeling welke niet minder mag zijn dan 10 cm. Wielstanden (m.u.v. sporing aan de voorzijde) dienen standaard te blijven.
  11. Uitlaat en spruitstuk moeten standaard zijn, dus geen sportuitlaat/dempers monteren, (denk aan 90 dB(A)). De katalysator moet aanwezig zijn, maar mag zijn leeggehaald.
  12. Indien men de horizontale deurstang (naast de bestuurder) door de deur laat lopen, mag (alleen) dit deel van het blik uit de deur worden verwijderd.
  13. Alle niet met name genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en te blijven. Let op art. 18 Alg. Reglement.
- versnellingsbaknummer moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf en mogen op geen enkele wijze zijn gewijzigd en/of worden verwijderd.
3. Geen wagens met meer dan 4 cilinders.
  4. Wagens met meer dan 2 kleppen per cilinder zijn NIET toegestaan.
  5. Geen wagens met turbo, compressor, blower of supercharging.
  6. Wagens met standaard injectie zijn toegestaan.
  7. Materiaal velgen is vrij.
  8. Velgen max breedte 7 J, Et is vrij.
  9. Spatbordverbreeders indien nodig toegestaan.
  10. Auto mag deelnemen op zgn. straatbanden, met een minimum profiel van 2 mm zowel voor, tijdens als na de wedstrijd. Max. breedte 195 en banden lager dan de zgn. 60 serie zijn ook niet toegestaan. Ook is het toegestaan om slicks te monteren, mits men zich houdt aan de max. velgbreedte van 7 J.
  11. Keuze schokbrekers en veren is vrij, mits het originele veersysteem gehandhaafd blijft en ook als zodanig werkt. Schroefbare veerpoten zijn toegestaan.
  12. Camberverstelling is alleen toegestaan d.m.v. de topplaat van de schokbreker te verstellen.
  13. De bodemspeling mag niet minder zijn dan 7 centimeter,
  14. Het remsysteem dient standaard te blijven, maar de remklauw en de remschijf zijn vrij.
  15. Remdrukverdelers zijn toegestaan.
  16. Er mogen geen grotere, andere of meerdere radiateurs worden aangebracht of te worden geplaatst op een andere plaats binnen de carrosserie en de manier waarop de ventilator wordt aangedreven dient standaard te zijn.
  17. Uitlaatspruitstuk moet standaard zijn, voor de rest is het uitlaatsysteem vrij (denk aan 90 dB(A)).
  18. Luchtinlaat moet standaard zijn en het luchtfilter moet op de originele plaats met originele bevestigingen bevestigd zijn, maar het filter zelf is vrij.
  19. Alleen de schroefbare onderdelen van de carrosserie mogen worden verlicht, doch ze mogen niet worden vervangen door andere en/of lichtere materialen. Dit om repareren te vergemakkelijken. De carrosserie op zichzelf mag niet worden verlicht door weghalen van blikwerk op welke manier dan ook. (dus ook geen "extra gaten" maken om de luchtweerstand te verminderen)
  20. Als wordt geconstateerd dat de carrosserie in wat voor vorm is verlicht, dient de betreffende auto een strafgewicht van min. 15 kg meenemen, welke veilig is bevestigd, zichtbaar boven de achteras. De bestuurder van de wagen dient zelf voor dit gewicht te zorgen. Het gewicht dient demontabel te zijn voor een evt. weging bij de (her)keuring.
  21. Niet voldoen aan bovenstaand reglement, betekent toepassing van art. 18 van het algemeen reglement.

#### STANDAARDKLASSE 2000 8V

Onder Standaardklasse 2000 8V wordt verstaan een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet speciaal in dit reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven.

1. De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2030 cc bedragen.
2. Het originele motornummer en

#### STANDAARDKLASSE 2000 16V

Onder Standaardklasse 2000 16V wordt verstaan een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU

bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet speciaal in dit reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven.

1. De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2030 cc bedragen.
2. Het originele motornummer en versnellingsbaknummer moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf en mogen op geen enkele wijze zijn gewijzigd en/of worden verwijderd.
3. Geen wagens met meer dan 4 cilinders.
4. Geen wagens met turbo, compressor, blower of supercharging.
5. Wagens met standaard injectie zijn toegestaan.
6. Materiaal velgen is vrij.
7. Velgen max breedte 7 J, Et is vrij.
8. Spatbordverbreeders indien nodig toegestaan.
9. Auto mag deelnemen op zgn. straatbanden, met een minimum profiel van 2 mm zowel voor, tijdens als na de wedstrijd. Max. breedte 195 en banden lager dan de zgn. 60 serie zijn ook niet toegestaan. Ook is het toegestaan om slicks te monteren, mits men zich houdt aan de max. velgbreedte van 7 J.
10. Keuze schokbrekers en veren is vrij, mits het originele veersysteem gehandhaafd blijft en ook als zodanig werkt. Schroefbare veerpoten zijn toegestaan zowel aan de voor- als achterzijde.
11. Camberverstelling is alleen toegestaan d.m.v. de topplaat van de schokbreker te verstellen.
12. De bodemspeling mag niet minder zijn dan 7 centimeter.
13. Het remsysteem dient standaard te blijven, maar de remklauw en de remschijf zijn vrij.
14. Remdrukverdelers zijn toegestaan.
15. Er mogen geen grotere, andere of meerdere radiateurs worden aangebracht of te worden geplaatst op een andere plaats binnen de carrosserie en de manier waarop de ventilator wordt aangedreven dient standaard te zijn.
16. Uitlaatspruitstuk moet standaard zijn, voor de rest is het uitlaatsysteem vrij (denk aan 90 dB(A)).
17. Luchtinlaat moet standaard zijn en het luchtfilter moet op de originele plaats met originele bevestigingen bevestigd zijn, maar het filter zelf is vrij.
18. Er mogen geen standaardonderdelen van de auto worden vervangen door lichtere delen of delen van een ander materiaal (polyester e.d.).
19. Alleen de schroefbare onderdelen van de carrosserie mogen worden verlicht, doch ze mogen niet worden vervangen door andere en/of lichtere materialen. Dit om repareren te vergemakkelijken. De carrosserie op zichzelf mag niet worden verlicht door weghalen van blikwerk op welke manier dan ook. (dus ook geen "extra gaten" maken om de luchtweerstand te verminderen).
20. Als wordt geconstateerd dat de carrosserie in wat voor vorm is verlicht, dient de betreffende auto een strafgewicht van min. 15 kg meenemen, welke veilig is bevestigd, zichtbaar boven de achteras. De bestuurder

van de wagen dient zelf voor dit gewicht te zorgen. Het gewicht dient demontabel te zijn voor een evt. weging bij de (her)keuring.

21. Niet voldoen aan bovenstaand reglement, betekent toepassing van art. 18 van het algemeen reglement.

### Sportklasse

Onder sportklasse wordt verstaan een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet speciaal in dit reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven.

1. De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2030 cc bedragen.
2. Motorkeuze vrij, maar is wel merkgebonden aan carrosserie (dus geen Ford motor in VW Golf o.i.d.) en de motor dient op de originele motorsteunen (die bij de wagen horen) te zijn gemonteerd.
3. Geen wagens met meer dan 4 cilinders.
4. Wagens met meer dan 2 kleppen per cilinder zijn toegestaan.
5. Geen wagens met turbo, compressor, blower of supercharging.
6. Geen 4 x 4.
7. Inlaatspruitstuk is vrij.
8. Motoren tot 1630 cc mogen rijden met standaard injectie (standaard-computer, chip-tunen mag), mechanische injectie of carburateurs met 4 gaskleppen van maximaal 40 mm. Motoren van 1630 tot 2030 cc moeten rijden met carburateur, met maximaal 2 gaskleppen van 40 mm.
9. Luchtfilter is vrij.
10. Inwendige preparatie van de motor is vrij.
11. Een verstelbaar nokkenas tandwiel is toegestaan.
12. Radiateur dient op de originele plek te blijven.
13. Het uitlaatsysteem is vanaf de cilinderkop vrij (denk aan 90 dB(A)).
14. Alle onderdelen die op of aan de motor zijn gemonteerd, dienen van hetzelfde merk als de auto en de motor te zijn.
15. Het aanbrengen van extra motorsteunen, stabilisatorstangen, trekstangen e.d. om de motor steviger aan de carrosserie cq het chassis te verbinden is toegestaan.
16. Versnellingsbak is merkgebonden en dient te zijn samengesteld uit standaard onderdelen.
17. Sperdifferentieel is toegestaan.
18. Breedte velgen max 7 J. Et is vrij.
19. Materiaal velgen is vrij.
20. Auto mag deelnemen op zgn. straatbanden, met een minimum profiel van 2 mm zowel voor, tijdens als na de wedstrijd. Max. breedte 195 en banden lager dan de zgn. 60 serie zijn ook niet toegestaan. Ook is het toegestaan om slicks te monteren, mits men zich houdt aan de max. velgbreedte van 7 J.
21. Spoorverbreeders zijn toegestaan met een max. van 2,5 cm.

22. Spatbordverbreeders indien nodig toegestaan.
23. Keuze schokdempers en veren is vrij.
24. De wagen mag worden verlaagd.
25. Indien men eigen gemaakte draagarmen gebruikt moeten deze gemaakt zijn van een profiel met een wanddikte van minimaal 3 mm.
26. Het remsysteem mag worden verbeterd, maar is merkgebonden aan de auto.
27. Er mogen geen standaardonderdelen van de auto worden vervangen door lichtere delen of delen van een ander materiaal (polyester e.d.).
22. Alleen de schroefbare onderdelen van de carrosserie mogen worden verlicht, doch ze mogen niet worden vervangen door andere en/of lichtere materialen.
28. Men mag de auto eventueel aan de voor en achterzijde verstevigen met één buis (max 25 x 2,5 mm). Let op; Contact is in de sportklasse niet toegestaan.
29. Auto's die in 2009 hebben deelgenomen in de cross 1600 klasse (zgn. vrije standaard) kunnen in seizoen 2011 (als laatste overgangsjaar) nog meedoen (mits ze niet van eigenaar wisselen). Vanaf seizoen 2012 kunnen alleen nog auto's met een zgn. "standaardcarrosserie" deelnemen.
30. Niet voldoen aan bovenstaand reglement, betekent toepassing van art. 18 van het algemeen reglement.

#### BMW CUP

1. Merkcup met alleen BMW 325 I E36, 4 deurs, met motorcode M50 B25 zonder Vanos. Bouwjaar 12-'90 tot 12-'95.
2. Rolkooi volgens annex J. Met extra buis bovenin tussen de hoofdbeugels.
3. De voorruit mag niet worden verwijderd. De bovenste 20 cm dient vrij gehouden te worden voor eventueel een klasse sponsor.
4. Achterruit en zijruiten moeten worden verwijderd, maar mogen worden vervangen door lexan.
5. Het dashboard mag niet worden verwijderd, er moeten echter wel uitsparingen in worden aangebracht, zodat de rolkooi de A stijl kan volgen.
6. Kachel, aanjager, ruitenwisser en sproeier moeten werken.
7. Originele bumpers verplicht.
8. Originele gril verplicht.
9. Originele ( buiten ) spiegels verplicht.
10. Originele motorkap en kofferbaksluiting verwijderen en vervangen door hoodpins.
11. Beschermplaten onder de auto mogen worden verwijderd.
12. Kunststof binnenspatborden moeten worden verwijderd.
13. Het doorlassen van de carrosserie is toegestaan.
14. De carrosserie mag in geen enkele vorm verlicht worden.
15. ABS systeem mag verwijderd worden.
16. Airco verwijderen.
17. Airbacs verwijderen.
18. Stabilisator stangen mogen verwijderd worden.
19. Boven tussen de voorpoten en boven tussen de achterpoten mag men een stabilisatorstang aanbrengen.
20. De achterlichten mogen niet worden verwijderd.
21. De originele stoplichten moeten werken. Indien een originele achter spoiler is gemonteerd, moet hiervan het derde stoplicht werken. Is dit niet het geval moet men een derde stoplicht monteren in het midden aan de onderzijde van het achterraam.
22. De complete kabelboom van het motor management moet volledig intact zijn. (Helemaal NIETS afknippen). De kabelboom vanaf het dashboard naar achteren mag worden verwijderd.
23. Het uitlaatspruitstuk dient standaard te zijn, verder is het uitlaatsysteem vrij. Max 90 DB.
24. Velgen 15 Inch maximaal 7j materiaal is vrij.
25. Banden enkel van het merk Maloya Lugano met maat aanduiding 195 / 50-R-15. Deze banden zijn te koop (in 2011) voor 65 Euro per stuk bij Blaauwgeers banden Coevorden tel (0524-515143).
26. Remschijf diameter en remklauw dienen standaard te zijn.
27. Het luchtfilter element is vrij, maar moet in de originele behuizing.
28. Vliegwielen en koppeling dienen standaard te zijn.
29. Het originele veersysteem moet gehandhaafd blijven en ook als zodanig werken.
30. Schroefveerpoten van het merk VW store, er mogen zgn. kilo veren gemonteerd worden ( kilo's naar eigen keuze). De schroefpoten en veren zijn te koop bij VW store Assen en VVAS Valthermond voor een sponsorprijs van 399,- Euro (compleet inclusief kilo veren naar keuze) (2011).
31. De bodemspeling mag niet minder dan 5 centimeter zijn.
32. De maximale spoorbreedte zowel voor als achter is 170 cm.
33. Voor de achteras geldt of standaard of de klok vastlassen, maar een actief sperdifferentieel is niet toegestaan.
34. Plaats accu vrij.
35. Plaats tank vrij.
36. Een spoiler achterop is toegestaan.
37. Alle motoren kunnen verzegeld worden.
38. Iedere wedstrijddag rijdt u met een door de TC aangewezen computer.
39. Op de testbank mag de motor niet meer dan 200 PK en 245 NM koppel leveren.
40. Mocht de TC, tussen of na de wedstrijden constateren dat uw auto niet aan het reglement voldoet bent u voor de rest van het seizoen geschorst voor alle klassen.
41. Iedere wedstrijddag dient de auto in een strakke en nette staat bij de keuring worden aangeboden. ( Als de auto niet strak genoeg is kan de wedstrijdleiding een startverbod opleggen ).
42. Op de motorkap en beide voorportieren dient men een startnummer te plaatsen van minimaal 40 x 40 cm kleur ondergrond en startnummer mag men zelf bepalen. (Als het maar duidelijk is). Ruimte van 10 x 40 boven het nummer is voor een eventuele klasse

sponsor.

43. Alles wat niet met name genoemd is dient standaard te zijn.
44. Eventuele klasse sponsor stickers zijn verplicht op de aangegeven plaats te plakken. Voor 2011 zijn dat Blauwgeers, VW store en VVAS.
45. Ook voor de BMW cup is het bijzonder reglement Ovalracing van toepassing.

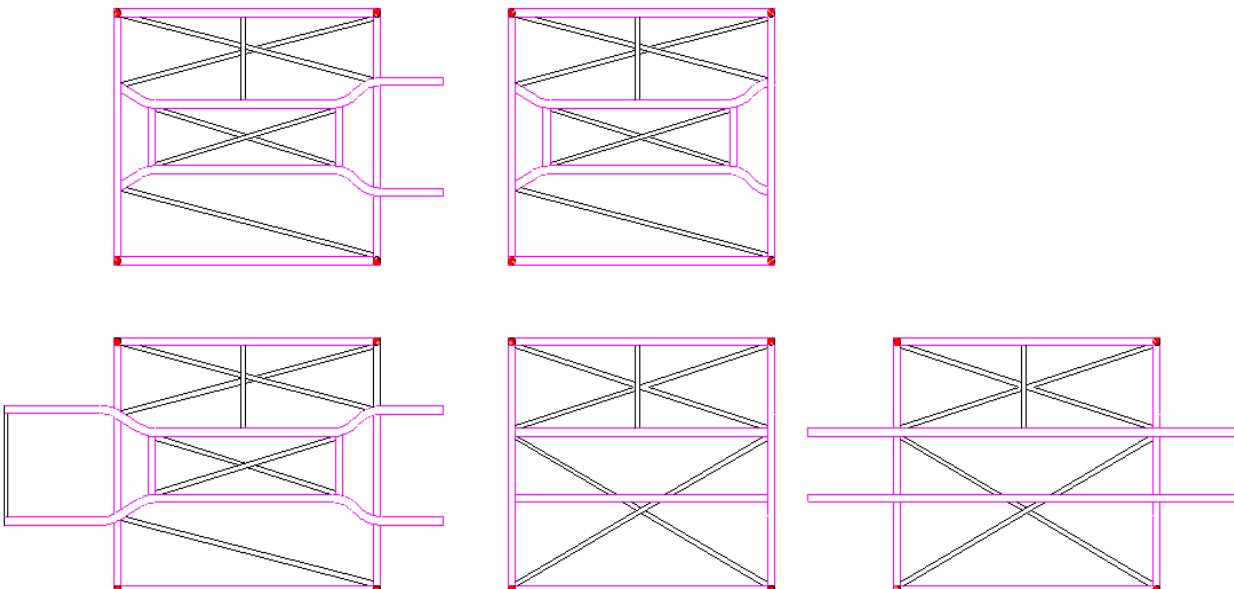
### SUPERKLASSE

1. Max. cilinderinhoud atmosferische motoren is 2900cc.
2. Ook zijn m.i.v. 2011 in de superklasse turbomotoren toegestaan tot een max. van 2030cc, met max. 4 cilinders en met max. 1 lader. Mechanisch dienen de motoren standaard te zijn (en te blijven), waarbij dus geen enkel onderdeel mag worden bewerkt (op wat voor manier dan ook maar). Alleen de software in de originele computer is vrij te programmeren. Deze turbomotoren mogen standaard (af fabriek) max. 210pk hebben en om dit te kunnen controleren dient de motorcode aanwezig te zijn en tevens duidelijk leesbaar te zijn (en te blijven).
3. Geen 4-wiel aandrijving.
4. Plaats en merk motor is vrij (behalve in het bestuurderscompartiment).
5. De motor voorin geplaatst, dan mag kleppendecksel niet verder terugliggen dan het hart van de onderrand van de voorruit. (geldt niet voor dwarsgeplaatste motoren).
6. De rijder moet aan één zijde van de middenlijn van het voertuig zitten.
7. Geen wagens met meer dan 6 cilinders.
8. Bij dieselmotoren is drukvulling d.m.v. turbo, compressor, blower of supercharging wel toegestaan.
9. Uitsluitend auto's met een voorruitopening van originele afmetingen.
10. Het silhouet van de auto moet gehandhaafd blijven.
11. Banden mogen niet buiten het breedste deel van de spatbordrand steken.

12. Indien men gebruik maakt van een zgn. pedalbox (liggend of staand) dan moet men ook slangbreukbeveiliging monteren.
13. Wanneer men geen gebruik maakt van een originele stuurkolom, dan is men verplicht om een zgn. kreukelzone in de stuurinrichting in te bouwen d.m.v. (min) 20cm geperforeerde buis (tegen kostprijs te verkrijgen bij de NNO) en de stuurinrichting dient te zijn opgehangen in uniballs.
14. Indien men eigen gemaakte draagarmen gebruikt moeten deze gemaakt zijn van een profiel met een wanddikte van minimaal 3 mm.
15. Er mogen grotere, andere of meerdere radiateurs worden aangebracht. Indien geplaatst in het bestuurderscompartiment, dienen ze voldoende te zijn afgeschermd.
16. Front, achterpaneel, spatborden, deuren, zijpanelen, motorkap, kofferdeksel en dak mogen worden vervangen door kunststof delen. De vorm, het model en het silhouet van de auto moeten op het origineel model blijven lijken. Spoilers zijn toegestaan.
17. Vanaf 2011 wordt in de superklasse het zgn. Hans-systeem sterk aangeraden.
18. Indien er voor wordt gekozen om te rijden met een zogenaamd space-frame (buisenframe in plaats van originele carrosseriebodem) dient dit frame te voldoen aan de eisen conform één van onderstaande tekeningen. Gebogen/ rechte hoofddraggers moeten volledig uit één deel materiaal bestaan. Lasbochten en onderbrekingen zijn hier niet toegestaan. Er wordt sterk aanbevolen om tijdens de bouw van het frame de technische commissie te informeren en te raadplegen over de wijze van constructie. Deze toepassingen van frame bouw zijn verplicht toe te passen op nieuw gebouwde voertuigen na 3 april 2010. Bij deelname met een National Hotrod voertuig zal het frame moeten voldoen aan de eisen voor frame bouw van het National Hotrod reglement.

Buisen licht gekleurd = Minimaal 40,00 x 2,00 naadloos getrokken

Buisen donker gekleurd = Minimaal 25,00 x 2,50 naadloos getrokken



**STOCKCAR FORMULE 2**

Vanaf 2010 zal de Stockcar Formule 2 klasse worden opgenomen in het Nederlandskampioenschap Ovalracing. De klasse zal uitkomen op de korte baan. Het reglement is gebaseerd op het BriSCA Stockcar Formule 2 reglement dat in Nederland gehanteerd wordt. Het volledige reglement is opgenomen in het bijzonder reglement ovalracing.

**1. De definitie**

Een formule 2 stockcar moet een 1 persoons, met open wielen, motorblok voor en een "symmetrisch" uitziende auto zijn. Het midden tussen de chassis balken (van bovenaf bekeken) zal als de centrale lijn van de wagen worden beschouwd. De motor, versnellingsbak, stoel en achteras moeten op deze centrale lijn van de wagen geplaatst zijn binnen de hieronder gegeven toleranties. Wanneer het chassis waterpas op een ondergrond staat en van de voor of achterkant wordt gekeken dan moeten de chassis bodem, chassis balken, bumpers, zijbumpers en dakplaat allemaal in het zelfde horizontale vlak liggen. De chassis balken en onderrek moeten aan beide zijden van de wagen even diep zijn. De motor en stoel moeten onder een hoek van 90 graden omhoog ten opzichte van dit geheel zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de coureur om ten alle tijden aan deze regels te voldoen.

**Art. 4 VLAGSIGNALLEN**

Zie Reglement Vlagsignalen.

**Art. 5 WEDSTRIJDNUMMERS**

Ingevolge het bepaalde in artikel 2 sub 22 dienen op alle deelnemende wagens drie wedstrijdnummers te zijn aangebracht. Deze nummers hebben de volgende ondergrond:

Juniorklasse	- zwart	- cijfers geel
Standaard 1400	- lichtgroen	- cijfers zwart
Sportklasse	- geel	- cijfers zwart
Standaard 2000 8V	- zwart	- cijfers wit
Standaard 2000 16V	- wit	- cijfers zwart
Superklasse	- oranje	- cijfers zwart
BMW CUP	- vrij ( <u>min. 40 x 40</u> )	- vrij
Stockcar Form. 2	- wit	- cijfers zwart

Wanneer ondergrond en achtergrond dezelfde kleur hebben, dient een omranding te worden gemaakt voor een vlak van 40 x 40 cm in de voorgeschreven kleur van het cijfer, waarbinnen dan de cijfers worden geplakt.

De kampioen van Nederland is verplicht in zijn klasse met zijn wedstrijdnummer op een rood-wit-blauwe ondergrond te rijden. De nr 1 in een klasse is alleen voorbehouden aan de Nederlandse Kampioen. Deelnemers behouden steeds hun startnummer van het voorgaande jaar, nieuwe deelnemers krijgen een nummer toegewezen.

**Art. 6 STARTOPSTELLING NK EN ANDERE WEDSTRIJDEN**

1. Aan de hand van de NK-stand van het vorig jaar wordt de startopstelling van de eerste wedstrijd in het huidige jaar van de 1e manche bepaald. De 2e manche naar aanleiding van het resultaat in de 1e manche, de

3e manche volgens resultaat 1e en 2e manche. Het totaal resultaat van de verreden manches van die dag is bepalend voor de startopstelling in de finale. In geval dat meerdere deelnemers in een klasse met een gelijk aantal punten zich hebben geplaatst en het maximum aantal deelnemers voor de finale wordt overschreden, dan volgens art. 7.6.

2. Bij alle daarna komende wedstrijden de 1e manche naar de dan geldende NK-stand. Vervolgens weer hetzelfde als onder a, met dien verstande dat als men twee of meer wedstrijden (gerekend vanaf het begin van het seizoen) heeft gemist, dan dient men in de eerste manche achteraan te starten. Voor clubwedstrijden naar de stand van die club vorig jaar, vervolgens zoals onder a. en b. In andere gevallen is de organisatie voor de 1e manche vrij, vervolgens voor de 2e, 3e manche en finale zoals onder a. en b. gesteld. Startopstelling:

1	2	3
6	5	4
9	8	7
12	11	10
15	14	13

1 = slechtste stand NK of vorige manches

15 = beste stand NK of vorige manches

Deze startopstelling geldt indien linksom wordt gereden. Indien een manche is onderverdeeld in 2, 3 of meer series, dan starten de 2, 3 of meer deelnemers met het beste resultaat ieder in één der series links achteraan, de 2, 3 of meer deelnemers met de slechtste resultaten ieder in één der series links vooraan.

**Art. 7 DE WEDSTRIJD**

1. Per klasse worden maximaal 3 manches over maximaal 15 ronden verreden. Afhankelijk van het volgens de baanlicentie toegestane aantal mogen er telkens maximaal 20 aan de start verschijnen. De finales worden met maximaal 15 deelnemers verreden over maximaal 15 ronden (het aantal deelnemers plus 2 ronden). In de manches worden er net zoveel ronden verreden als er in de desbetreffende heat, automobielen aan de start verschijnen, + 2 met een minimum van 10 en een maximum van 15 ronden.

2. Het aantal ronden kan in verband met het weer, de invallende duisternis, het aantal deelnemers of welke reden dan ook door de wedstrijdleiding worden ingekort.

3. Puntenverdeling per serie van de manches:

1e aankomende	12 punten
2e aankomende	11 punten
3e aankomende	10 punten
4e aankomende	9 punten
5e aankomende	8 punten
6e aankomende	7 punten
7e aankomende	6 punten
8e aankomende	5 punten
9e aankomende	4 punten
10e aankomende	3 punten
11e aankomende	2 punten

12e t/m 15e aankomende1 punt	
Uitvallers	0 punten
Niet starten	0 punten
2 ronden gelapt	0 punten
Zwarte vlag	5 strafpunten (zie ook Alg. Regl. art. 25).

4. Na de derde manche worden de behaalde punten opgeteld; aan de hand hiervan wordt de startopstelling van de finale bepaald. Deze plaatsbepaling geschiedt volgens het principe dat de deelnemers met de meeste totaalpunten links achteraan en de deelnemers met de minste totaalpunten links vooraan staan (zie artikel 6.2.). Indien de 2e en 3e manches zijn onderverdeeld in 2, 3 of meer series, dan starten de 2, 3 of meer deelnemers met de meeste punten ieder in een der series links achteraan, de 2, 3 of meer deelnemers met de minste punten in een der series links vooraan (zie artikel 6.2.).
5. De 15 deelnemers, die na de 3 manches de meeste punten behaald hebben, starten in de finale.
6. In gevallen van ex aequo geven de plaatsen van binnenkomst van de 3e manche, 2e manche, 1e manche, de doorslag. Is er daarna nog geen beslissing, dan beslist het lot.
7. De deelnemers die na de 3 manches als 16e, 17e en 18e op de lijst voorkomen, zijn respectievelijk 1e, 2e en 3e reserve. Deze reserves dienen op eerste oproep van de wedstrijdleiding hun plaats in de startopstelling van de finale te kunnen innemen. Zij dienen zich wel alvast op te stellen in de sluis naar de baan en starten te allen tijde achteraan.
8. In geval van een valse of een onjuiste start, of om andere redenen waarvoor een herstart wordt gegeven, moeten de deelnemers rustig rijdend over de baan naar het startpunt terug rijden. Onder een valse start of een onjuiste start wordt een start verstaan waarbij de wagens voor het officieel gegeven startsignaal vertrekken en/of een start waarbij de wagens zich op het moment van de start niet op de juiste startpositie bevinden. Tevens zal er een herstart worden gegeven wanneer er in de eerste bocht nadat de start is vrijgegeven, er tussen baanpost 1 en baanpost 2 een zgn "crash" plaatsvindt waarbij twee of meer auto's zijn betrokken.
9. Het is ten strengste verboden de baan in een andere dan de voorgeschreven richting te berijden. Het niet voldoen aan deze bepaling leidt onherroepelijk tot uitsluiting. Uitgezonderd zijn de afsleepwagens, brandweer, ziekenauto en eventueel andere dienstverlenende auto's. Echter alleen wanneer de wedstrijd stil ligt.
10. Iedere rijder heeft het recht zijn lijn te volgen bij het rijden door bochten, tenzij bij het bereiken van een bocht een andere rijder er in is geslaagd de betreffende rijder reeds zodanig te passeren, dat de achterwielen van de inhalende auto op gelijke hoogte met de voorwielen van de ingehaalde auto zijn, in welk geval de inhalende rijder voorrang heeft. Het is op straffe van uitsluiting verboden andere rijders in de

bocht te hinderen, althans een normale doorgang te verhinderen. Men dient dus een eenmaal gekozen ideale lijn in de bocht wel te blijven houden. M.a.w. als men kiest voor binnen, dan mag men niet te hoog uitkomen bij het uitkomen van de bocht. Snijdt men een bocht hoog aan, dan dient men ook buiten te blijven, of er moet natuurlijk geen andere auto in de buurt zijn.

11. Wagens mogen de baan alleen op vastgestelde plaatsen oprijden en/of verlaten, behalve in geval van nood.
12. Het opzettelijk raken of hinderen van een andere deelnemende wagen is verboden en wordt bestraft met uitsluiting.
13. Degenen die, wegens een defect aan de wagen of een andere willekeurige oorzaak, niet kunnen starten in de manche of finale dienen dit terstond aan de wedstrijdleiding mede te delen. Bij niet starten in een manche, zonder dat dit gemeld is wordt de desbetreffende rijder automatisch niet weer opgesteld in de volgende manches/finale of hij/zij moet zich weer opnieuw gemeld hebben voor deelname bij de jury. Indien een rijder zich niet opnieuw tijdig heeft aangemeld om te starten en toch aan de start verschijnt, dan dient men achteraan te starten.
14. De organisator dient voor elke manche de startopstelling, voor de finale de puntenstand en de startopstelling te publiceren.
15. De prijzen dienen door de organisator in het aanvullend reglement te worden vermeld.
16. De wedstrijdleiding dient in het Aanvullend Reglement te worden vermeld.
17. Bij een ex aequo in het dagklassementtotaal geven de plaatsen van aankomst in de finale, manche 3, manche 2, manche 1 de doorslag. Is er dan nog geen beslissing, dan beslist het lot.

#### **Art. 8 EXTRA WEDSTRIJDEN**

Als afsluiting van elke wedstriiddag kan een zogenaamde 'Sterrenfinale', 'Runners Up-Cup' e.d. worden georganiseerd. De bijzonderheden dienen door de organisator in het Aanvullend Reglement te worden vermeld.

#### **Art. 9 GEBRUIK SLICKS**

De wedstrijdleiding heeft het recht het rijden op z.g. 'slicks' te verbieden, bijvoorbeeld bij slechte weersomstandigheden.

#### **Art. 10 GELD- EN EREPRIJZEN VOOR NK-WEDSTRIJDEN**

De geld- en ereprijzen zijn vrij per circuit, zowel voor club als voor NK-wedstrijden. Wel dienen ze in een Bijzonder Wedstrijdreglement te worden vermeld, welke dan per circuit vroegtijdig aan de rijders bekend gemaakt dient te worden.

#### **Art. 11 SLOTBEPALING**

Bij de interpretatie van de reglementen en in alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslissen de sportcommissarissen in overleg met de wedstrijdleiding.

Indien er geen sportcommissarissen aanwezig zijn, beslist de wedstrijdleiding. Zolang de ovalracewedstrijden niet internationaal erkend zijn, behoeven de reglementen van de FIA Annexe 'J' niet toegepast te worden. Indien nodig wordt voor de gastenklassen in een eigen Bijzonder Reglement voorzien.

## REGLEMENT NEDERLANDS KAMPIOENSCHAP OVALRACING

### Art. 1

Het Nederlands Kampioenschap Ovalracing worden gehouden in elk der volgende klassen: Juniorenklasse, Standaardklasse 1400, Standaardklasse 2000 8V, Standaardklasse 2000 16V, Sportklasse, BMW CUP, Stockcar Formule 2 en Superklasse. Er geldt voor elke klasse echter één beperking: Het kampioenschap dient per klasse minimaal 4 wedstrijden te omvatten en bij alle wedstrijden dient het startveld per klasse uit minimaal 7 deelnemers te bestaan.

### Art. 2

Voor kampioenschapspunten komen uitsluitend bestuurders, die in het bezit zijn van een geldige Nederlandse licentie ovalracing in aanmerking.

### Art. 3

Voor het kampioenschap zullen uitsluitend de wedstrijden meetellen, die door het Bestuur van de Sectie Ovalracing zijn aangewezen en zijn goedgekeurd door het KNAF-Bestuur.

### Art. 4

1. In iedere klasse zullen per wedstrijd aan alle deelnemers, per manche en per finale kampioenschapspunten worden toegekend. Daarbij wordt de z.g. 'sterren-finale' buiten beschouwing gelaten.
2. Puntenverdeling per manche en finale:
 

1e aankomende	12 punten
2e aankomende	11 punten
3e aankomende	10 punten
4e aankomende	9 punten
5e aankomende	8 punten
6e aankomende	7 punten
7e aankomende	6 punten
8e aankomende	5 punten
9e aankomende	4 punten
10e aankomende	3 punten
11e aankomende	2 punten
12e aankomende	1 punt
13e aankomende	1 punt
14e aankomende	1 punt
15e aankomende	1 punt
Uitvallers	0 punten
Niet starten	0 punten
2 ronden gelapt	0 punten
Zwarte vlag	5 strafpunten (zie art. 25 Algemeen Reglement).

### Art. 5

Per wedstrijd welke meetelt voor het Nederlands Kampioenschap worden de punten, welke de deelnemers verdiend hebben in de manches (zie Bijzonder Reglement art. 7.3.) en in de finales (zie reglement Ned. Kampioenschap art. 4.2.) opgeteld en het totaal hiervan wordt als 'Kampioenschapspunten' genoteerd.

### Art. 6

Voor de eindklassering zullen alle wedstrijden die voor het NK worden georganiseerd, meetellen.

### Art. 7

Indien meerdere deelnemers in een klasse voor de eindklassering een gelijk aantal kampioenschapspunten hebben behaald, wordt het klassement bepaald:

- 1e: naar het aantal behaalde eerste plaatsen in het dagklassement;
  - 2e: naar het aantal behaalde tweede plaatsen in het dagklassement;
  - 3e: naar het aantal behaalde derde plaatsen in het dagklassement;
- enzovoorts.

### Art. 8

In elke klasse is de deelnemer kampioen van Nederland die, met inachtneming van het bovenstaande, de meeste punten heeft behaald.

### Art. 9

In alle gevallen, waarin dit reglement niet voorziet, beslist het Federatiebestuur in overleg met de Sectie Ovalracing.

## AANVULLEND MILIEUREGLEMENT

Ten aanzien van wedstrijden georganiseerd door een onder de Sectie Ovalracing/Autospeedway ressorterende vereniging, is het volgende van kracht:

### Geluidsniveau

#### Algemeen:

Wagens die naar oordeel van de Sportcommissarissen/Wedstrijdleader tijdens de trainingen/races teveel lawaai maken, worden terstond uit de trainingen/races gehaald en een behaalde klassering wordt ongeldig verklaard.

#### Voorschriften voor alle klassen van de Ovalracing:

Onder geen voorwaarde mag een wagen, stilstaand gemeten voor- of na afloop van de trainingen/races, meer geluid produceren dan maximaal 90 dB(A) gemeten volgens de methode als omschreven in het Algemeen Milieu Reglement in dit ASJ. Tijdens de wedstrijd zal er ook in 2011 vanaf het middenterrein gemeten worden bij de start/finish post en wel zo dat de auto's aan de overzijde van de baan gemeten gaan worden (afstand ongeveer 15 meter). Ook tijdens de wedstrijd mag geen enkele auto meer geluid produceren dan 90 dB(A). Bij geconstateerde overschrijding zal de betreffende deelnemer middels de zwarte vlag uit de wedstrijdmanche/finale worden gehaald, wat tevens een straf betekent van -5 wedstrijdpunten en tevens dient de deelnemer voor de rest van de dag achteraan starten. Bij herhaling op een wedstriiddag zal de betreffende rijder voor de rest van de dag worden uitgesloten van deelname en volgt een diskwalificatie voor de hele dag (-5 punten).

Als meetwaarde wordt beschouwd de hoogst afgelezen waarde, verminderd met 1 dB(a) voor eventuele afwijkingen aan de meetapparatuur. De organisator is bevoegd een absoluut maximum geluidsniveau van een onder vollast rijdende wagen nader op te geven, danwel aan te scherpen.

#### Brandstof:

De deelnemers mogen geen andere brandstof gebruiken dan de in Nederland aan de reguliere pompstations verkrijgbare autobrandstoffen, zonder enige toevoeging(en).

#### Afval (voorzieningen):

- De organisatie voorziet het rennerskwartier van een groot aantal afvalbakken voor papier, plastic, etc.
- Voor het deponeren van afgewerkte olie zal een speciaal daarvoor bestemde olietank (onder toezicht) in het rennerskwartier worden geplaatst.

#### Motor brand- en vloeistoffen:

- Geknoei met olie/benzine/koelvloeistof in het rennerskwartier is ten strengste verboden. Daarom is het gebruik van een plastic zeil met minimum afmetingen van 2 x 4 meter verplicht. Dit om ongewenst wegvloeien van genoemde vloeistoffen in de bodem te voorkomen. Voornoemd zeil dient men te allen tijde onder de auto te hebben, wanneer deze in het rennerskwartier staat (dus ook als er niet aan de wagen gewerkt wordt). Mocht men op het zeil hebben geknoeid, dan dient de deelnemer er ten allen tijde voor te zorgen, dat deze vloeistoffen niet in de bodem terecht komen, maar op de daarvoor bestemde plaats(en). Tevens dient men het eigen zeil weer op te ruimen en mee te nemen na afloop van trainingen/races.
- Bij het verwisselen van de olie in het rennerskwartier is het verplicht een goede olie-opvangbak van voldoende afmetingen onder de auto te plaatsen en de afgewerkte olie in de speciaal daarvoor geplaatste olie-opvangtank te deponeren.
- Rijders wordt geadviseerd om geen koelvloeistof als koelmiddel voor motoren te gebruiken, maar gewoon water.
- De baanposten zullen worden voorzien van adequate olieabsorberende middelen, bezems en scheppen.

**KALENDER 2011**

**April**

24 Ter Apel NNO NK 0528-265036

**Juni**

02 Ter Apel NNO NK 0528-265036

26 Ter Apel NNO NK 0528-265036

**Juli**

17 Ter Apel NNO NK 0528-265036

**Augustus**

28 Ter Apel NNO NK 0528-265036

**September**

25 Ter Apel NNO NK 0528-265036

**Oktober**

09 Ter Apel NNO 0528-265036

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING JUNIORENKLASSE 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Beau vd Velde	41	41	41	41	40	44	248
2	Toine Koops	31	31	46	34	39	39	220
3	Johan Bos	38	29	32	33	37	24	193
4	Thijs Douma	32	-5	33	42	42	37	181
5	Johannes Bonnarens	19	34	30	31	26	31	171
6	Josca de Jong	39	10	-	-	30	46	125
7	Pieter Blaauwgeers	5	33	15	7	-	21	81
8	Wesley de Wit	-	-	20	27	22	-	69
9	Yannick vd Sande	-	-	-	-	36	20	56
10	Jeffrey Zwiep	24	0	29	-	-	-	53
11	Sven de Jong	32	0	-	-5	-	-	27
12	Gerrit Huusssen	-	0	25	-	-	-	25

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING STANDAARDKLASSE 1400 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Harm Veenstra	45	47	43	43	46	46	270
2	Maarten de Boer	37	30	45	46	46	46	250
3	Derk-Jan Veldman	-	39	28	40	40	28	175
4	Johan Strijker	29	26	21	30	27	26	159
5	Stephan vd Fels	28	22	17	31	31	25	154
6	Peter Haaijer	30	36	29	-	-	28	123
7	Michel Hendriks	11	28	19	28	-	28	114
8	Ramond de Haan	5	15	20	25	26	15	106
9	Floris Postma	22	27	8	29	20	-	106
10	Patrick Strijker	-	-	34	-	-	22	56
11	Bas Veldkamp	45	-	-	-	-	-	45
12	Edwin Meppelink	-	-	-	-	-	31	31
13	Martin Haaijer	-	-	31	-	-	-	31
14	Patrick Kleigrew	-	-	-	-	31	-	31
15	Klaas Meijer	-	24	-	-	-	-	24
16	Lonneke Maatkamp	-	-	-	-	-	11	11
17	Jan Ensink	8	-	-	-	-	-	8
18	Leonie Muter	-	-	6	-	-	-	6

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING STANDAARDKLASSE 2000 8V 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Tale Ottens	35	36	39	43	39	45	237
2	Rene Hooyer	41	43	30	29	47	45	235
3	Bennie Louwes	28	21	31	42	39	17	178
4	Florian Schnieders	4	25	35	38	-	42	144
5	Anne Elzinga	32	27	34	16	-	-	109
6	Tim Seidler	33	40	27	-	-	-	100
7	Patrick Menneback	3	9	16	19	40	7	94
8	Marko Stap	-	23	15	34	-	-	72
9	Hillie Stanneveld	28	19	23	-	-	-	70
10	Angelo Gernaat	32	24	-	12	-	-	68
11	Erwin Hof	-	-	-	-	30	35	65
12	Friese de Vries	32	18	-	-	15	-	65
13	Danny Honnebecke	10	12	40	-	-	0	62
14	Roelf Huisman	-	-	-	-	30	-	30
15	Willem Honebecke	-	-	-	-	-	6	6
16	Gerard Gosevoort	0	5	-	-	-	-	5

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING STANDAARDKLASSE 2000 16V 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Helmut Sonnenberg	42	40	40	39	43	35	239
2	Arvid Hekman	41	38	40	46	17	40	222
3	de Boer/Veldman	43	44	42	-5	30	42	196
4	Djonny Meijer	29	33	15	23	35	38	173
5	Onno Hamberg	25	30	20	-5	36	33	139
6	Hans Nijboer	32	23	38	36	1	-	130
7	Luuk Holman	4	16	18	30	37	23	128
8	Andre de Jonge	20	31	38	-	-	-	89
9	Simon Schipper	32	24	9	-	-	-	65
10	Frank Schoonbeek	-	-	-	-	22	22	44
11	Martin Boonstra	-	-	-	-	-	28	28
12	Bernhard Mars	16	12	-	-	-	-	28

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING SPORTKLASSE 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Rob Fischer	43	48	44	39	41	44	259
2	Boelo Poppema	38	30	31	45	43	42	229
3	Kevin Zwiep	40	39	44	20	32	39	214
4	Rein Schroten	0	29	31	35	35	39	169
5	Lammert Tromp	-	22	24	28	31	8	113
6	Gerardus Zuur	25	16	2	16	32	6	97
7	Marsel Luining	33	12	14	10	27	0	96
8	Ohran Turktas	34	25	27	-	-	-	86
9	Jan Luth	24	40	12	0	-	-	76
10	Sander Hiemstra	0	25	16	18	-	-	59
11	Egbert Timmerman	22	5	7	13	4	-	51
12	Derk Roossien	-	10	20	19	-	0	49
13	Niels Wolting	8	-	22	6	-	-	36
14	Beau vd Velde	-	-	-	-	-	35	35
15	Henk Lubbinge	-	-	0	13	21	-	34
16	Sebastiaan Feenstra	0	9	-	-	-	-	9

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING BMW 2010**

Pl.	Naam	12 apr	21 mei	14 jun	05 jul	30 aug	27 sep	Totaal
1	Freddy Suelmann	44	39	41	43	44	46	257
2	Allard Boes	44	37	41	41	40	41	244
3	Tim Veldhuis	9	38	41	41	42	42	213
4	equipe Vrieze	35	40	39	29	-	-	143
5	equipe Caspers/Mik	0	37	-	21	42	-	100
6	Daniel Weinans	44	37	8	-	-	-	89
7	Arno Gons	-	-	30	-	-	39	69

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING SUPERKLASSE 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Johan Sanders	43	46	35	21	46	45	236
2	Mark Teuben	42	35	46	21	42	31	217
3	Ronnie Bruins	35	8	39	18	43	39	182
4	Schepers/Koskamp	15	39	-	7	-	26	87
5	Henk Kuper	11	17	38	8	-	-	74
6	Harm Veenstra sr	-	-	-	-	24	29	53
7	Mark Stegmeijer	-	-	-	-	-	39	39
8	Dirk Klose	-	-	-	-	37	-	37
9	Thomas Grosse	25	10	-	-	-	-	35
10	Klaus Putzlocher	-	0	35	-	-	-	35
11	Thorsten Klaka	21	-	-	-	-	12	33
12	Bert Heller	30	-	-	-	-	-	30
13	Roelf Huisman	27	-	-	-	-	-	27
14	Rudiger Pawlaczyk	26	-	-	-	-	-	26

**EINDSTAND "AUTOCIRCUIT.NL" NK OVALRACING STOCKCAR F2 2010**

Pl.	Naam	04 apr	13 mei	06 jun	11 jul	29 aug	26 sep	Totaal
1	Toon Schut	27	38	40	48	44	34	231
2	Piet Huussen	40	-	40	34	47	43	204
3	Helmut Laumen	40	33	16	27	23	23	162
4	Peter Baer	32	25	32	-	36	31	156
5	Patrick Tersteeg	11	20	35	35	26	27	154
6	Gerton Boes	4	23	17	37	37	32	150
7	Dirk Albrecht	4	16	29	31	36	10	126
8	Sebastiaan Vowinkel	17	29	14	-	-	45	105
9	Willie Peeters	44	-	9	22	-	-	75
10	Christiaan Weyenberg	23	15	23	-	-	-	61
11	Bas Veldkamp	-	6	3	-	18	34	61
12	Peter Schut	-	21	18	-	-	-	39
13	Dirk Jacobs	11	-	20	-	-	-	31
14	Henk Peeters	27	-	-	-	-	-	27
15	Jürgen Schmidt	-	-	-	17	-	7	24
16	Danny Smidt	19	-	-	-	-	-	19
17	Randy Wederfoort	17	-	-	-	-	-	17
18	Martijn Vowinkel	-	15	-	-	-	-	15
19	Martijn van Stralen	-	-	-	-	-	15	15
20	René de Groot	-	14	-	-	-	-	14
21	Ronald Claes	-	-	8	-	-	-	8
22	Ge vd Linden	-	-	8	-	-	-	8
23	Jan Hoogervorst	4	-	3	-	-	-	7
24	Niels Wubkes	-	2	5	-	-	-	7
25	Marijn vd Water	5	-	-	-	-	-	5
26	Maarten Brugman	4	-	-	-	-	-	4
27	Vincent Tersteeg	4	-	-	-	-	-	4
28	Ronald Samsom	4	-	-	-	-	-	4
29	Klaas de Boer	-	3	-	-	-	-	3