

***Algemene***

***Dragrace***

***Reglementen***

***2022***

**Uitgever:**

KNAC Nationale Autosport Federatie  
Duwboot 85  
3991 GC Houten  
Tel. 088 – 0047888  
Internet [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl)

**Bankrelaties:**

ING: 66.55.45.967  
BIC: INGBNL2A  
IBAN: NL57INGB0665545967

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

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

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

## Inhoudsopgave

Inleiding.....	4
Hoofdstuk 1: Deelnemersovereenkomsten en administratieve- procedureregels.....	7
1.1 Definities .....	7
1.2 Omvang van het KNAF SECTIEREGLEMENT DRAGRACING.....	7
1.2.1 Ontwikkeling van de KNAF-regelgeving .....	8
1.2.2 Nieuwe regels en wijzigingen van de regels .....	8
1.2.3 Overig KNAF-Beleid en -procedures.....	8
1.2.4 Officiële Adviezen over technische problemen .....	9
1.2.5 Informele Interpretaties op Technische problemen .....	9
1.3 Participatie is geen recht .....	9
1.3.1 Gedrag van de Deelnemer .....	10
1.3.2 Deelnemersovereenkomst en Convenant niet aan te klagen .....	10
1.3.3 Naleving van de KNAF-regels, -Verordeningen en -besluiten .....	12
1.4 Overname van risico, introductie en afstand van aansprakelijkheid .....	12
1.4.1 Acceptatie van risico.....	12
1.4.2 Vrijwaring en Ontheffing van aansprakelijkheid .....	13
1.5 Licentiestatus; TECHNISCHE en MEDISCHE CONTROLE .....	14
1.5.0 licentiestatus .....	14
1.5.1 Medische verklaring “fit to drive”.....	16
1.5.2 Technische Inspectie.....	16
1.5.3 Chassisinspectie.....	17
1.5.4 Behoud van Voertuigen en onderdelen.....	18
1.5.5 Protestprocedures .....	18
1.6 Drugsbeleid .....	19
1.6.1 Administratieve procedures & beroep .....	20
1.6.2 Verboden Stoffen .....	21
1.6.3 Alcohol.....	21
1.6.4 Gevolgen voor schending .....	21
1.7 Bedrijfseigendommen en -rechten .....	21
1.8 Milieu management .....	22
1.9 Noise Control Regulations .....	22
Hoofdstuk 2: Wedstrijdprocedures .....	23
2.1 Correct gebruik van veiligheidsmateriaal .....	23

2.2 KNAF wedstrijdnummers.....	23
2.3 Burn-outs.....	23
2.4 Staging.....	23
2.5 Kwalificatie.....	24
2.6 Wijzigingen aan rijder en/of voertuig.....	24
2.7 Vervangende voertuig.....	25
2.8 Klassewijzigingen.....	25
2.9 Ladders.....	25
2.10 Alternates.....	26
2.11 Vermelden van de INDEX.....	26
2.12 BREAK-OUTREGELS.....	26
2.13 TrueSTART.....	27
2.14 Lane Choice.....	27
2.15 Beoordeling Baan.....	27
2.16 Ontzettingen.....	27
2.17 Officials.....	28
Hoofdstuk 3: Aanvullende Raceprocedures.....	29
3.1 Diskwalificatie.....	29
3.2 OILDOWN.....	29
3.3 Recordprogramma.....	29
3.4 Herkenbaarheid.....	30
Hoofdstuk 4: Algemene uitleg KNAF NK.....	31
4.1 Rain Outs:.....	31
4.2 Kwalificatie.....	31
4.3 Eliminatie.....	31
4.4 Punten telling.....	31
4.5 1/8 mile.....	33
4.6 Minimaal aantal rijders.....	33
4.7 Protesten.....	33
CAR CLASS REGULATIONS.....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>

## Inleiding

### DE BASIS VAN DRAGRACING

#### Wat is een dragrace?

De sport dragracing is een acceleratiewedstrijd tussen twee voertuigen welke racen vanuit een staande start over een rechte baan. Een dragrace-evenement is opgebouwd uit een reeks afzonderlijke twee-voertuigraces genoemd eliminaties met concurrerende voertuigen verdeeld in verschillende klassen. Voor welke Klasse een voertuig in aanmerking komt, wordt bepaald aan de hand van bepaalde criteria, zoals bijvoorbeeld de grootte van de motor, type brandstof, gewicht van het voertuig, toegestane wijzigingen en aerodynamica, tijd klasse of race type.

Een set van lichten, gewoonlijk "de kerstboom" genoemd, wordt gebruikt bij de startlijn. Er is een 0,4-seconde verschil tussen het verspringen van alle oranje lichten naar het groene licht in de "Pro start". In een handicaprace werkt dit anders. De oranje lampjes verlichten individueel, met een 0,5-seconde verschil tussen de laatste oranje en de groene. Bij het verlaten van de startlijn activeert iedere deelnemer afzonderlijk een timer, die vervolgens wordt gestopt wanneer zijn of haar voertuig de finishlijn bereikt. De start-to-finish klok is de verstreken tijd van het voertuig over de uitgemeten afstand van hetzij 1/8 mijl dan wel ¼ mijl (et, elapsed time), dit dient om de prestaties te meten van het voertuig en zijn bestuurder en om de tijd 's gerelateerde handicaps te bepalen tijdens de wedstrijd.

Vrijwel iedereen kan deelnemen aan een dragrace-evenement. Rijders moeten over een geldig rijbewijs beschikken en in het bezit zijn van een KNAF- of FIA-licentie. Hij/zij moet in staat zijn om de veilige werking van het deelnemende voertuig te kunnen garanderen. Het voertuig moet voldoen aan elementaire veiligheidscriteria (remmen, veiligheidsgordel, enz.). Dit geldt voor de meeste straatvoertuigen. Semi- race en all-out raceauto's moeten aan strengere eisen voldoen zoals beschreven in dit KNAF Sectie reglement dragracing.

Het is essentieel voor iedere deelnemer om deze fundamentele regels van dragracing te begrijpen. Iedere deelnemer heeft de primaire verantwoordelijkheid voor de veilige toestand en werking van een voertuig. De belangrijkste zorg van de baanexploitant is het mogelijk maken van een veilige race op een afgesloten en legale locatie. KNAF publiceert haar reglementen en laat informatie t.b.v. het ondersteunen van de sport circuleren. KNAF hanteren internationale en nationale, op ervaring, gebaseerde regelgeving. Inachtneming van de bepalingen in dit Sectie reglement dragracing als ook de hierin opgenomen normen is vereist voor alle deelnemers, waaronder eigenaren, bestuurders en teamleden. **Echter, racen is gevaarlijk.** Daarom kan er geen expliciete of impliciete garantie van veiligheid worden gegeven over de naleving van KNAF-regels, noch dat de naleving van KNAF-regels garanties geeft tegen letsel of de dood van deelnemers, toeschouwers, of anderen.

Hoewel deelnemers ervoor kunnen kiezen om te racen met aangepaste en verbouwde voertuigen dienen zij zich aan bepaalde specificaties te houden welke voor een bepaalde KNAF-klasse gelden (elders beschreven in dit Sectie reglement dragrace), een nog steeds groeiend aantal racers kiest er voor om deel te nemen op lokaal niveau in categorieën onderverdeeld op basis van prestaties, of E.T. (Verstreken tijd). Deze vorm van handicap racing biedt een goed uitgangspunt voor de beginnende rijder die betrokken wil zijn bij het dragracen. Duizenden dragracers genieten van E.T. bracket-racen, waardoor bestuurders in tragere voertuigen kunnen concurreren met bestuurders van snellere machines. De prestatievoorspelling voor de voertuigen (dial-in) wordt vergeleken, en de langzamere auto ontvangt een voordeel bij de start gelijk aan het verschil tussen de van de voertuigen "verwachte" index. Bijvoorbeeld, een voertuig met een dial-in van 15.75 sec op ¼ mijl zal zo een 2.5-seconde voorsprong krijgen op een voertuig met een dial-in van 13.25 sec op de ¼ mijl. Met dit systeem kunnen vrijwel altijd twee voertuigen worden gekoppeld in een competitieve dragrace. Het is zo ontworpen dat als beide vervoermiddelen de race

afstand in de exact vooraf bepaalde verstreken tijd afleggen, de overwinning gaat naar de chauffeur die aan de startsignaal het snelste reageerde. Deze reactie op het startsignaal wordt "reactietijd" genoemd. Elke baan is onafhankelijk getimed, en de klok start niet tot het voertuig daadwerkelijk beweegt. Hierdoor kan het er op lijken dat een voertuig een cijfermatig voordeel heeft in vergelijking met zijn verstreken tijd, maar alsnog de race verliest. Dit feit maakt startlijn reflexen uiterst belangrijk in deze vorm van dragracing.

In de meeste gevallen is het zo dat het voertuig dat als eerst over de finish komt de run wint. Een uitzondering: Als beide auto's sneller rijden dan hun dial-ins, bekend als een "double-breakout", wint de auto die het dichtst bij de dial-in is. Bijvoorbeeld, als beide voertuigen een dial-in hebben van 8.90 en een break-out rijden op 8,854 en de andere op 8,864. Dan wint het voertuig dat 8,864 reed.

Uitzondering is als er gebruik wordt gemaakt van het true start systeem.

Een andere vorm van diskwalificatie is een foute start, of een rood licht. Deze gebeurt wanneer de bestuurder te snel reageert op de lichten bij de start en wegrijdt van de startlijn voor dat het groene go-signaal geactiveerd is. Deze deelnemer krijgt dan gelijk een rood licht op zijn baan aangegeven. Mocht er een dubbele overtreding plaatsvinden (bijvoorbeeld een rood licht en een break-out), dan heeft de bestuurder die het rood licht rijdt een overtreding gemaakt die erger is gekwalificeerd dan een break-out.

De startlichten noemen we ook wel "de kerstboom". Dit systeem is voorzien van een verticale reeks van lichten, welke een visuele "countdown" weergeven voor elke racer. De techniek van het starten is een van de meest essentiële vaardigheden van een dragracer die hij/zij kan ontwikkelen, omdat een meerderheid van de races worden gewonnen of verloren bij de startlijn. Nauwkeurige observatie en praktijk kunnen je hierin veel winst geven tijdens belangrijke race momenten. De twee momenten die worden gecontroleerd voor elke run zijn: de verstreken tijd en de eindsnelheid. De verstreken tijd wordt gestart wanneer het voertuig de startlijn verlaat en zo de lichtbundel breekt die de elektronische timer activeert. Aldus registreert de timer de verstreken seconden totdat het voertuig de lichtbundel op de finishlijn doorbreekt en stopt zo de timer. Eindsnelheid wordt bepaald door de twee lichtbundels voor de finish.

## **STARTING SYSTEM GENERAL**

Super Comp, Super Gas, Super Street Car gebruiken de drie maal geel "Pro" Tree. Alle amberkleur lampen worden gelijktijdig geactiveerd, met veertiende van een seconde vertraging tot de groene lamp (met uitzondering voor Super Street Car welke een vijftiende van een seconde vertraging hebben tot het groen licht ook wel Full-tree genoemd). Competition Eliminator, ET klassen en Junior Dragster gebruiken een volledige drie-amber aftellen met vijftiende vertraging tussen de lampen, ook wel sportsman-tree genoemd.

### **Pre-Stage indicatielampen**

Waarschuwt racers dat ze de startlijn naderen.

### **Stage indicatielampen**

Geeft de racers het signaal dat ze op de startlijn staan en klaar zijn voor de run. Deze lichten worden ingeschakeld wanneer de voorwielen van de race voertuig de straal van een fotocel onderbreken. Het startsein wordt doorgegeven aan de timing apparatuur wanneer het voertuig de start verlaat.

### **Drie keer geel startstelsel**

Als de drie geel gekleurde lampen gelijktijdig gaan branden voordat de groene lamp gaat branden noemen we dit een Pro-start systeem ofwel Pro-Tree genaamd. Racers die in een handicap klasse of straat klasse starten krijgen een "countdown" van de gele lampen. Tussen iedere gele lamp zit 0.5 seconde, je hebt dus totaal 1.5 seconde tijd

tot dat de groene lamp gaat branden. Het Pro start/ Pro-tree systeem draait met een 0,4-seconde verschil tussen de gele en groene lampen.

### **Groen licht**

Dit is de kleur van de lamp die het allemaal laat gebeuren. Nadat de groene lamp brandt, is de racer in die baan vrij om een run te maken. Telkens als er een groene lamp brandt in de baan van de rijder, betekent dit dat hij een eerlijke start heeft gemaakt.

### **Rood licht**

Wanneer het voorwiel van een voertuig de startlijn verlaat voordat de groene lamp gaat branden, zal de rode lamp gaan branden in die baan. De betreffende rijder is dan automatisch gediskwalificeerd m.u.v. tijdens de kwalificatie. Tijdens de wedstrijd, zal er slechts een rood licht knippen bij de racer welke als eerst uitgesloten is, de zogenaamde "first offender" of "First is Worst".



## Hoofdstuk 1: Deelnemersovereenkomsten en administratieve-procedureregels

Hieronder vindt u de basisregels en procedures voor zowel drag- als straatrace-evenementen. Onder een straatrace verstaat men een dragrace met uitsluitend straatlegale voertuigen. Deze regels zijn opgesteld om u duidelijk uit te leggen en te verklaren hoe de reglementen gelezen dienen te worden en te worden geïnterpreteerd. Het staat de KNAF vrij om op elk gewenst moment deze reglementen en procedures aan te passen in een manier die KNAF goed dunkt.

### 1.1 Definities

Bepaalde termen die in dit Sectiereglement dragracing zijn omschreven termen die, hier gebruikt, de betekenis hebben zoals hieronder uiteengezet:

#### **Deelnemer:**

De term "deelnemer" omvat, elke persoon, rechtspersoon of entiteit die beschikt over een juiste licentie en welke deelneemt aan een wedstrijd of deel van een evenement, met een voertuig.

KNAF officials kunnen op elk gewenst moment alle gegevens controleren van de "deelnemer".

#### **Evenement:**

In dit Sectiereglement dragracing, is er verwijzing naar "event" of "gebeurtenissen". Overal waar deze term wordt gebruikt, is het de bedoeling te verwijzen naar twee soorten dragracing activiteiten: (1) KNAF-races, (2) EDRS-races ondersteund door KNAF en partners.

### 1.2 Omvang van het KNAF SECTIEREGLEMENT DRAGRACING

De voornaamste bron van gezag voor de dragraces is het KNAF Sectiereglement dragracing. Het Sectiereglement dragracing is leidend bij alle beslissingen bij KNAF geaccepteerde evenementen en bij alle KNAF-zaken welke beïnvloed worden door het Sectiereglement dragracing.

Elke deelnemer is gebonden aan het Sectiereglement dragracing en is zelf verantwoordelijk voor de kennis over en naleving van het Sectiereglement dragracing. Onwetendheid of onbegrip over de regelgeving vormt geen excuus voor niet-naleving. Kennis van de deelnemers van het Sectiereglement dragracing en de naleving ervan ten behoeve van de veiligheid voor de sport is vereist.

Door deel te nemen aan de sport bevestigt elke deelnemer dat hij/zij de regelgeving en procedures heeft gelezen, begrijpt en aanvaardt, gebonden te zijn door alle KNAF-regels en -voorschriften, inclusief die van het KNAF Sectiereglement dragracing, inclusief wijzigingen.

KNAF ontwikkelt en publiceert dit Sectiereglement dragracing met het doel van begeleiding bij de uitvoering van KNAF-evenementen, uitgevoerd bij KNAF gelicencieerde banen, en partners, en omvat alle aspecten van deelname bij de KNAF, al dan niet gerelateerd aan een evenement.

KNAF geeft geen expliciete of impliciete garanties dat door de naleving van de regels, voorschriften en afspraken gepubliceerd in dit Sectiereglement dragracing, risico's zullen verminderen, voorkomen kunnen worden of waarborgen tegen letsel of de dood van toeschouwers of deelnemers of schade aan eigendom of andere economische letsel of schade. De regels, regelgeving en afspraken hierin zijnde minimumacceptatie standaard en de normen voor competitie, en zijn bedoeld als leidraad voor het gedrag binnen de sport.

Door de publicatie van het Sectiereglement dragracing is KNAF niet van plan om, of door de gedragingen van/op de verschillende race-evenementen, of door de verlening van licenties aan deelnemers, of door de aanvaarding van evenementvoorwaarden of door enige andere handeling of nalaten te handelen, te doen laten voorkomen dat een enkel persoon het voorrecht heeft op uitzonderingen of privileges bij deelname tijdens KNAF-evenementen.

De "General Regulations" van de KNAF (waarvan de bepalingen van de International Sporting Code van de FIA) en eventuele latere wijzigingen officieel afgekondigd en uitgegeven en deze specifieke verordeningen zijn van toepassing.

Alle stewards, officials, deelnemers en andere betrokkenen bij het dragracing moeten aan het Algemeen Reglement voldoen van de KNAF, zie KNAF REGLEMENTEN BOEK (KRB).

### 1.2.1 Ontwikkeling van de KNAF-regelgeving

Regelgeving kan 1 maal per jaar worden gewijzigd. Wijzigingen kunnen worden aangedragen door de aangesloten clubs uiterlijk voor 1 oktober. Deze aangedragen wijzigingen worden door de reglementencommissie beoordeeld en na akkoord in het reglement aangepast, gewijzigd of toegevoegd.

### 1.2.2 Nieuwe regels en wijzigingen van de regels

KNAF-regels kunnen worden toegevoegd, verwijderd en / of gewijzigd van tijd tot tijd en op elk moment indien de KNAF dit noodzakelijk acht. Het is de deelnemer zijn / haar eigen verantwoordelijkheid, om op de hoogte te blijven van alle wijzigingen van de KNAF-regels en -procedures die van invloed kunnen zijn op de deelnemer. Toevoegingen, weglatingen of wijzigingen aan het Sectie reglement dragracing (gezamenlijk aangeduid als "wijzigingen") zal worden gecommuniceerd als volgt:

1. Publicatie op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl), en / of
2. Verspreiding via de KNAF Nieuwsbrief.

Wijzigingen zijn effectief en uitvoerbaar onmiddellijk na publicatie op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl) en/of verspreid via de KNAF Nieuwsbrief. Racers zijn verantwoordelijk om op de hoogte te blijven van alle regels en gerelateerde informatie gepubliceerd op [www.KNAF.nl](http://www.KNAF.nl). Wijzigingen zullen worden aangeduid als amendementen op het Sectiereglement dragracing.

Wijzigingen kunnen maar hoeven niet te worden gepubliceerd via de KNAF Nieuwsbrief, maar worden altijd gepubliceerd op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl). Publicatie via de KNAF Nieuwsbrief wordt gedaan naar KNAF's discretie en goeddunken. Een wijziging of een groep wijzigingen kunnen worden opgenomen in de nieuwsbrief of er wordt verwezen naar de regels op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl) in de nieuwsbrief. Wijzigingen met de volledige tekst zijn alleen beschikbaar op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl).

### 1.2.3 Overig KNAF-Beleid en -procedures

Naast het Sectiereglement dragracing, kunnen organisatoren verschillende extra beleidsmaatregelen en procedures hebben ingesteld die ook een leidraad zijn voor de uitvoering van races en evenementen en zijn afdwingbaar door de KNAF. Deze zaken omvatten, zonder beperking, Deelnemer Data Sheets, NHRA/FIA-toegelaten producten, technische bulletins en andere beleidslijnen en procedures.

### Reglement

Het Algemeen Reglement van de KNAF (waarvan de bepalingen van de Internationale Sport Code van de FIA) en eventuele latere wijzigingen officieel afgekondigd en uitgegeven en deze specifieke verordeningen van toepassing.

Alle stewards, officials, deelnemers en andere betrokkenen bij dragracing moeten aan het Algemeen Reglement van de KNAF voldoen.



## Bijzonder Reglement

De Race Director zal dezelfde verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden hebben als van een Clerk of the Course en absolute discretie in het algemeen gedrag en controle van het evenement en de toepassing van sancties voor elke inbreuk door de deelnemer of voertuig.

Met inachtneming van de voorschriften van het Algemeen Reglement van de beslissing van de Clerk of the Course is definitief.

De Race Director kan verlangen:

- Het in aanmerking komen van een deelnemer, bestuurder of voertuig kan worden gecontroleerd op enig moment op een aangewezen locatie, voor of tijdens de meeting of achteraf, maar niet later dan een half uur na de kennisgeving en na de publicatie van een geldig voorlopig resultaat.
- Op elk moment van de race een voertuig opnieuw technisch wordt herkeurd.
- Een voertuig te demonteren om te controleren dat deze in overeenstemming is met de regelgeving.
- Een deelnemer componenten (motoronderdeel) en of monsters (brandstof) aan te leveren die nodig kunnen zijn.
- Een bestuurder een medisch onderzoek dient te ondergaan om veiligheidsredenen.
- Een auto een oefen run te laten uitvoeren om de vaardigheden van de deelnemer te kunnen verifiëren.

Het is verplicht voor een bestuurder of bevoegd crewlid van de bemanning in de normale rijderspositie te zitten op elk moment dat de motor draait.

Auto's moeten voldoen aan de laatste technische voorschriften.

Kosten kunnen variëren als gevolg van bijzondere omstandigheden met betrekking tot de organisatie van een bepaalde gebeurtenis. In geval van het achterlaten, inschrijfgeld betaald voor het evenement zal niet worden vergoed door de organisator.

### 1.2.4 Officiële Adviezen over technische problemen

Deelnemers kunnen om officiële adviezen vragen over technische vraagstukken welke betrekking hebben op de KNAF-regelgeving. Dit soort advies kan worden verzocht om bijvoorbeeld via e-mail, over de aanvaardbaarheid van de specifieke uitrusting of ontwerp. Elk verzoek om een officieel advies over technische kwesties moet schriftelijk worden ingediend en voorgelegd aan de technische inspectie via [keuring@KNAF.nl](mailto:keuring@KNAF.nl). Geen mening over technische vraagstukken is bindend voor de KNAF of haar organisatielicentiehouders, tenzij gepubliceerd in de nieuwsbrief van de KNAF of, indien te groot voor publicatie in de KNAF nieuwsbrief, gepubliceerd op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl)

### 1.2.5 Informele Interpretaties op Technische problemen

De deelnemers kunnen communiceren met de KNAF Technische afdeling, met betrekking tot uitleg over en interpretaties van de regels. Deze mededelingen zijn alleen adviserend.

## 1.3 Participatie is geen recht

Alle deelnemers geven bij deelname vrijwillig een vrijwaring af. Met deze vrijwaring zal de deelnemer afzien van elke vorm van gerechtelijke vervolging en procedures.

KNAF is een particuliere aangestelde ASN. Terwijl de KNAF iedere deelnemers of bezoeker verwelkomd wordt van iedere deelnemer en/ of bezoeker vereist zich te houden aan alle KNAF-regels, -voorschriften en overeenkomsten, inclusief, maar niet beperkt tot, die in de KNAF Sectiereglement Dragracing of aanvullende reglementen van de organisator gepubliceerd staan.

Zonder deze regels zou de KNAF en haar organisatoren niet in staat zijn om te functioneren als een ASN, en de levensvatbaarheid van de KNAF en haar organisatoren zou in gevaar kunnen komen. Deelname aan ieder en elk aspect van een KNAF dragrace is een voorrecht, geen recht. Zie Deelnemer overeenkomst in paragraaf 1.3.2 hieronder.

### 1.3.1 Gedrag van de Deelnemer

Deelnemers aan evenementen worden verwacht, zich te allen tijde, op een professionele en niet-verstorende wijze te gedragen, die in overeenstemming is met de sportiviteit en de rol van de KNAF en diens organisatoren als een familie-georiënteerde sportorganisatie. Met evenementen die geschikt zijn voor de aanwezigheid van allen, en als die evenementen worden uitgezonden in de media, geschikt blijven voor het onbeperkte bekijken door het grote publiek. Elke deelnemer die, in het enige en absolute oordeel van de KNAF en diens officials:

1. een andere persoon verbaal of fysiek bedreigt;
2. gebruik maakt van vulgaire of denigrerende taal;
3. zich bezig houdt met onsportief gedrag;
4. zich bezig houdt met gedrag wat schadelijk is voor de sport van het dragracing;
5. en omstandigheid creëert die onveilig, oneerlijk, of buiten de orde is;
6. elke andere KNAF-regel, -voorschrift of -overeenkomst overtreedt, wordt in deze regel bevestigd dat betreffende deelnemer gedragsregels heeft overtreden.

Elke deelnemer van wie de KNAF gelooft een belangenconflict of oneerlijke beïnvloeding van concurrentie te hebben, wordt niet toegelaten tot deelname voor zover nodig is om dergelijke belangenconflicten te vermijden. De reikwijdte van een dergelijke uitsluiting wordt bepaald door de KNAF en diens officials in absolute discretie.

Alle gedragsregels gelden zonder uitzondering en in diens volledige discretie ook voor uitingen via social media.

### 1.3.2 Deelnemersovereenkomst en Convenant niet aan te klagen

Elke deelnemer stemt er uitdrukkelijk mee in zich te houden aan: alle KNAF-regels, -voorschriften en overeenkomsten, inclusief maar niet beperkt tot deze opgenomen in het KNAF Sectiereglement Dragracing, en aan KNAF-beslissingen, op of aan een evenement.

Door deel te nemen, en in ruil voor het mogen deelnemen aan KNAF dragracing, en met inachtneming van ontvangst van een van de vele voordelen die beschikbaar zijn voor de deelnemers, begrijpt, erkent en stemt elke deelnemer ermee in dat:

- 1) Deelname aan ieder en elk aspect van de KNAF en het NK dragracing is een voorrecht, geen recht;
- 2) De deelnemer kiest ervoor om vrijwillig deel te nemen in overeenstemming met alle KNAF-regels, voorschriften en -overeenkomsten, met inbegrip van maar niet beperkt tot die welke in de KNAF Sectiereglement Dragracing, en door KNAF-beslissingen, al dan niet gerelateerd aan een evenement;
- 3) Wanneer een deelnemer zich inschrijft voor de competitie op een evenement en de registratie is geaccepteerd, wordt de deelnemer verplicht om deel te nemen en te goeder trouw te handelen en in het beste vermogen van de deelnemer tenzij verhinderd door factoren die buiten de macht van de deelnemer liggen;
- 4) Het KNAF Sectiereglement Dragracing en de procedures voor geschillenbeslechting ingesteld binnen het Sectiereglement Dragracing zijn van toepassing op alle besluiten, regels, regelgeving, handelen of nalaten te handelen door KNAF, zonder beperking. Bijvoorbeeld, en niet bij wijze van beperking, besluiten inzake de indeling, de herindeling van voertuigen, welke categorieën van voertuigen zijn professionele klassen, welke

categorieën voertuigen zullen racen op nationale evenementen, welke soorten voertuigen zal worden toegestaan om te racen in een klasse, of een evenement wordt afgelast, uitgesteld of verplaatst, of en hoe een evenement wordt uitgezonden, welke soorten sponsors zullen mogen worden vermeld op type/of merk voertuigen, en welke soorten sponsors niet zullen worden toegelaten op het terrein van gebeurtenissen, om maar enkele te noemen, zijn allemaal illustratief voor de vele beslissingen die worden beheerst door, en slechts kan worden aangevochten via de geschillenregelingprocedures uiteengezet in dit Sectiereglement Dragracing;

- 5) In elk geval wordt de deelnemer gebonden door en houdt zich aan de beslissingen van de event/race director, de evenementdirecteur of diens vertegenwoordiger(s), en andere KNAF-officials of baancommissarissen, die definitief zijn, tenzij uitdrukkelijk uiteengezet aan hierin tegengesteld;
- 6) (Inclusief en zonder beperking ) de contractanten, agenten, leveranciers of anderen zijn geen werknemers van de KNAF en opereren onafhankelijk van de KNAF.
- 7) Alle beslissingen die door de KNAF, inclusief maar niet beperkt tot die tijdens of incident aan een evenement, zijn definitief en kunnen niet worden herroepen tenzij uitdrukkelijk onderworpen aan herziening of beoordeling, dergelijke besluiten kunnen niet als basis dienen voor een rechtszaak. De deelnemer stemt er verder mee in om af te zien van aansprakelijkheid en geen enkel rechtsmiddel in te zetten tegen de KNAF, diens event/race director, de evenementvertegenwoordiger(s), eventuele KNAF baancommissarissen, de baanexploitant, de circuiteigenaar, sponsors van het evenement, andere KNAF-sponsors, en alle andere evenementen, voor verlies, schade of letsel, met inbegrip van en zonder beperking op economisch verlies of schade, veroorzaakt door een beslissing, foutief of anderszins, inclusief maar niet beperkt tot beslissingen op basis van slecht functionerende elektronische of mechanische apparatuur, en alle beslissingen als gevolg van nalatigheid of anderszins;
- 8) Elk geschil betreffende de regels, voorschriften en overeenkomsten van de KNAF, eventuele beslissingen van de KNAF of KNAF-officials, handelingen of nalaten te handelen door de KNAF, of elke zaak met betrekking tot deelname in KNAF dragracing, zullen uitsluitend worden beslecht op grond van de geschillenbeslechtsprocedures in dit Sectiereglement Dragracing. De deelnemer is akkoord om eventuele kosten te vergoeden en tevens de KNAF te vrijwaren van enige en alle juridische kosten en kosten die de KNAF zal moeten maken als gevolg van het falen van de deelnemer om te voldoen aan de procedures voor geschillenbeslechting in dit Sectiereglement Dragracing;
- 9) KNAF, elke racefaciliteit, en al hun directeuren, functionarissen, werknemers, vrijwilligers of vertegenwoordigers zijn niet aansprakelijk voor: de deelnemer, de persoonlijke vertegenwoordigers van een deelnemer, rechtverkrijgenden, erfgenamen en nabestaanden ten aanzien van alle verlies of schade en alle claims of verzoeken van welke aard dan ook zonder enige beperking over verlies van of schade aan eigendommen van de deelnemer, of eigendom van anderen toevertrouwd aan de deelnemer, dan wel veroorzaakt door de nalatigheid van een vrijwaring of anderszins;
- 10) De deelnemer zal niet beginnen met, of zich te bezigen met, direct of indirect, elke vorm van burgerlijke rechtszaken die in verband worden gebracht met een KNAF-regel, -voorschrift, -overeenkomst of -beslissing. Een rechtszaak waarvan de KNAF bepaalt of deze schadelijk is/zijn voor de KNAF of de sport van dragracing. Factoren die bepalen of een rechtszaak schadelijk wordt geacht voor de KNAF of de sport van dragracing, omvatten, maar zijn niet beperkt tot: de bedreiging van, behoud van de mogelijkheid om, evenementen en race-activiteiten uit te voeren. De bedreiging van de levensvatbaarheid van de sport dragracing; verstoring van het ordelijk verloop van de sport van dragracing, schade aan de KNAF haar business en reputatie, verlies van sponsormogelijkheden; verstoringen in/van sponsorrelaties van de KNAF of partners; schade aan goodwill van leveranciers, sponsors, klanten en leden; schade aan racende concurrentie; ongunstige effecten op de verzekeraarbaarheid van de sport van dragracing en andere schade aan de KNAF of de sport van dragracing;

- 11) Om de sport van dragracing te behouden, en aan de KNAF om te kunnen blijven functioneren en bestaan als een organiserend orgaan voor dragracing, zal de KNAF moeten en doen vertrouwen op het voorgaande covenant om niet aan te klagen;
- 12) De KNAF zou ernstig worden beschadigd door schending van het verbond niet te klagen welke hierin is uiteengezet;
- 13) Rekening houdend met de vele omstandigheden die van invloed zijn op de sport van dragracing, en factoren die niet kunnen worden voorzien en nauwkeurig worden voorspeld door de KNAF, en elke deelnemer, kan de werkelijke schade aan KNAF als gevolg van schending van het covenant niet te klagen onuitvoerbaar en uiterst moeilijk vast te stellen zijn;
- 14) In het geval van schending van dit covenant niet te klagen met een rechtszaak ingediend na 1 mei 2004, tenzij de deelnemer zegeviert in de rechtszaak van de deelnemer. De deelnemer:
  - a) Kan worden onderworpen aan tijdelijke schorsing of uitsluiting van KNAF-evenementen en
  - b) Moeten alle vergoedingen van de KNAF haar advocaatkosten en kosten in verband met het betalen van de rechtszaak, met inbegrip van maar niet beperkt tot kosten en onkosten voor de huis advocaat (betaling dient te geschieden vóór participatie, als in aanmerking komende, in ieder geval voor de KNAF of partnerevenementen), en
  - c) Moet een boete beoordeeld door de KNAF betalen (betaling moet worden verricht vóór deelname, aan in aanmerking komende, in ieder geval KNAF- of partnerevenementen).

### 1.3.3 Naleving van de KNAF-regels, -Verordeningen en -besluiten

Een deelnemer dient alle KNAF-regels, -voorschriften en -beslissingen na te leven. De KNAF heeft het recht om actie te ondernemen tegen elke deelnemer voor de niet-naleving van een beslissing, regel of regelgeving van de KNAF, met inbegrip van maar niet beperkt tot, het niet naleven van de geschillenbeslechtsprocedures, uiteengezet in het Sectiereglement dragracing. De KNAF in haar enige en absolute discretie neemt de maatregelen die zij nodig acht voor een passende reactie op een dergelijke niet-naleving.

Naast het opleggen van specifieke sancties die hier kunnen worden geïdentificeerd kan het hierin optreden van de KNAF omvatten: Een permanente opschorting van KNAF-gebeurtenissen en / of KNAF-lidgebeurtenissen; private waarschuwing; publieke waarschuwing; tijdelijke schorsing, boetes, verlies van punten gewonnen op diverse evenementen; verlies aan prijzengeld gewonnen op diverse evenementen; ontzegging van de competitie in een evenement of evenementen; uitzetting uit een evenement; opschorting van evenementen; permanente uitsluiting van KNAF events en / of de KNAF member evenementen, een combinatie van de voorgaande, of andere acties zoals de KNAF, van tijd tot tijd, zal bepalen als van toepassing zijnde.

## 1.4 Overname van risico, introductie en afstand van aansprakelijkheid

KNAF zal er te allen tijde alles aan doen om te zorgen voor een zo veilig mogelijke situatie. Echter is de rijder of bestuurder te allen tijde zelf verantwoordelijk voor zijn of haar daden, acties en voertuig. Alle bepalingen worden hieronder uiteengezet.

### 1.4.1 Acceptatie van risico

Dragracing is een gevaarlijke sport die kan leiden tot ernstig letsel of de dood. Deelname aan alle aspecten van de sport is vrijwillig. De eindverantwoordelijkheid voor de deelnemer en de veiligheid van het voertuig ligt bij de deelnemer, eigenaar van het voertuig, de bestuurder en crew-leden.

De deelnemer stemt ermee in dat door het inschrijven voor en het deelnemen aan een evenement, de deelnemer de mogelijkheid heeft gehad om het evenementen terrein te inspecteren en erkent dat het evenementen terrein veilig en geschikt is voor te dragraceren.

De deelnemer gaat ermee akkoord dat hij / zij niet zal deelnemen aan een race, in het geval hij / zij niet gelooft dat het evenemententerrein niet veilig en ongeschikt is om te racen. De deelnemer stemt er verder mee in dat door het deelnemen aan een evenement, de deelnemer de gelegenheid heeft gehad zich er van te verzekeren dat het personeel en materieel dat ter plaatse is vakkundig en professioneel is, hij / zij bekend is met de veiligheidsreglementen en heeft zonder beperking het aantal en de locatie van personeel en het aantal en het type van reddings- en veiligheidsmaterialen vastgesteld, en erkent dat het personeel en de apparatuur voldoende geschikt is voor het veilig te kunnen deelnemen aan de race of evenement. De deelnemer gaat ermee akkoord dat hij of zij niet zullen deelnemen aan het evenement als hij of zij niet gelooft of vertrouwd dat het personeel en de uitrusting veilig en geschikt zijn om te racen. De deelnemer erkent ook dat door deelname aan het evenement, de deelnemer lichamelijk letsel, of de dood, of verlies lijdt, of schade aan eigendommen kan veroorzaken. De deelnemer erkent verder dat de deelnemer vrijwillig het risico van lichamelijk letsel, overlijden, of verlies van, of schade aan, eigendommen is aangegaan en doet afstand van alle claims wegens lichamelijk letsel of dood of verlies van of schade aan eigendommen tegen KNAF, haar bestuurders, functionarissen, werknemers en agenten, ambtenaren, eventsponsors, baanexploitanten en andere deelnemers; ontlast deze personen en entiteiten van de verantwoordelijkheid voor dergelijke verliezen, en convenanten om deze personen en entiteiten niet voor lichamelijk letsel of de dood of verlies van of schade aan eigendommen aan te klagen.

#### 1.4.2 Vrijwaring en Ontheffing van aansprakelijkheid

Alle deelnemers zijn verplicht, als voorwaarde om te mogen deelnemen, alle voorgeschreven formulieren in te vullen en te ondertekenen. Inclusief, maar niet begrensd tot de vrijwaringen uitgegeven door de KNAF en/of zijn verzekering.

Ongeacht of de deelnemer de vrijwaring tekent, stemt de deelnemer in met de voorwaarden hieronder uiteengezet en deelnemer wordt hierbij in kennis gesteld van dergelijke termen en maakt een dergelijke overeenkomst, hetzij door het ontvangen van dit Sectiereglement dragracing of door deel te nemen in de sport, of beide.

Als tegenprestatie is toegestaan om mee te dingen, dienst te doen, te observeren, werken voor, of deelnemen aan, op een of andere manier in het EVENT (S) of binnen te mogen in elke AFGESLOTEN RUIJTE op een evenement (Gedefinieerd als het voorstartruimte, burn-outruimte, competitiegebied, uitloopgebied, opstelstroken, terugkeerweg/gebied, en alle andere delen binnen de barrières, hekken en / of afzettingsstructuren welke het grote publiek scheidt van de race-activiteiten), ELK van de ondergetekenden, voor hem of haar zelf, zijn of haar persoonlijke vertegenwoordigers, erfgenamen en nabestaanden.

1. Erkent, stemt in, en verklaart dat hij/zij heeft, of gaat, onmiddellijk bij het binnenkomen van dergelijke gesloten GEBIEDEN, en zal voortdurend daarna, de GEBIEDEN inspecteren waarin hij/zij binnenkomt en hij/zij stemt er verder mee en garandeert dat, als op enig moment, hij/zij is, in, of rond een GEBIED en hij/zij gelooft, of iets waarneemt welke onveilig is, of onbevredigend is, zal hij/zij onmiddellijk de dichtstbijzijnde official op de hoogte brengen van dergelijke voorval en verlaat de GEBIEDEN en/of te weigeren om verder deel te nemen aan het/de evenement (ten).

2. HIERBIJ vrijwaart, afziet van, ontslaat van en spreekt af om niet te vervolgen: de initiatiefnemers, deelnemers, raceverenigingen, sanctioneringsorganisaties of enige gelieerde entiteiten daarvan, baanoperators, baaneigenaren, officials, eigenaars van voertuigen, bouwers en ontwerpers, bestuurders, bemanningen,

hulpverleners en personen in een afgesloten gebied, promotoren, sponsors, apparatuur- en onderdelenfabrikanten en -leveranciers, adverteerders, eigenaren en huurders van de gebouwen gebruikt om het evenement (en) uit te voeren, gebouwen en inspecteursevenement, landmeters, verzekeraars / makelaars, adviseurs en anderen die aanbevelingen te geven, richtingen, of instructies of zich bezighouden met risico-evaluatie en-verliesrekening controleactiviteiten met betrekking tot het pand of EVENT (S) en voor elk van hen, hun directeuren, functionarissen, vertegenwoordigers en werknemers, allemaal voor de hierna doeleinden te "VRIJWAARDEN," van alle aansprakelijkheid AAN ONDERGETEKENDEN, zijn / haar persoonlijke vertegenwoordigers, rechtverkrijgenden, erfgenamen en nabestaanden, VOOR ALLE VERLIES OF SCHADE, EN ENIGE CLAIM OF EIS DUS OP REKENING VAN SCHADE AAN DE PERSOON, OF EIGENDOM, OF HET GEVOLG VAN, DE DOOD VAN DE ONDERGETEKENDEN, GEVOLG VAN OF BETREKKING TOT HET EVENEMENT (en), hetzij veroorzaakt door Nalatigheid van een(de) gevrijwaarde (n) OF ANDERS.

3. HIERBIJ instemt met het vergoeden van, en het beschermen van de GEVRIJWAARDEN en elk van hen VAN ENIGE Verlies, SCHADE, of de kosten die zij kunnen oplopen die voortvloeit uit of verband houdt met OP WELKE WIJZE dan ook de AANWEZIGHEID bij OF deelname aan het evenement (S), EN/ OF Veroorzaakt door de nalatigheid VAN ENIGE gevrijwaarden (S) Of ANDERS.

4. HIERBIJ volledige verantwoordelijkheid neemt voor ALLE Risico's op lichamelijk letsel, overlijden of EIGENDOMSSCHADE voortvloeiende uit of samenhangend met het evenement (en) al dan niet veroorzaakt door de nalatigheid van een gevrijwaarde (n) OF ANDERS.

5. Erkent dat, DE ACTIVITEITEN VAN HET EVENT (S) gevaarlijk zijn en accepteren het risico van ernstig letsel en/of overlijden en/of materiële schade. Elk van de ONDERGETEKENDEN erkent ook uitdrukkelijk dat ontvangen LETSEL, nog kan worden versterkt of verhoogd door NALATIGHEID bij reddingsoperaties OF PROCEDURES VAN DE GEVRIJWAARDEN.

6. HIERBIJ het ermee eens is dat deze vrijwaring en verklaring van afstand van verhaal, de Aannee van de Overeenkomst van de Schadevergoeding en Risico zich uit strekt tot alle handelingen van nalatigheid door de GEVRIJWAARDEN, INCLUSIEF NALATIGHEID bij Reddingsoperaties en is bedoeld om zo breed en alomvattend te zijn zoals is toegestaan volgens de wetten van de provincie of de staat waarin de EVENEMENT (EN) wordt / worden uitgevoerd en dat als enig gedeelte daarvan ongeldig zou zijn, wordt overeengekomen dat de rest, niet tegenstaande, geldig zal blijven in volle kracht.

IK HEB DEZE VRIJWARING EN AFSTANDSVERKLARING VAN, ELKE VORM VANAANSPRAKELIJKHEID, OVERNAME VAN RISICO EN SCHADEVERGOEDING, GELEZEN HAAR INHOUD VOLLEDIG BEGREPEN, begrepen heb dat er aanzienlijke rechten worden opgegeven door deze te ondertekenen, EN HEB HET GETEKEND VRIJ EN VRIJWILLIG ZONDER DAT ER ENIGE VERLOKKING, VERZEKERING, OF GARANTIE WORDT GEMAAKT NAAR MIJ EN PLAN, MIJN HANDTEKENING VOLLEDIG TE ZIJN VOOR EEN Onvoorwaardelijke vrijlating van alle AANSPRAKELIJKHEID VOOR ZOVER TOEGESTAAN DOOR DE WET. IK BEVESTIG VERDER DAT HET NIET GETUIGEN VAN DIT FORMULIER NIET ZIJN GELDIGHEID aantast. (NOTARIELE TAAL)

## 1.5 Licentiestatus; TECHNISCHE en MEDISCHE CONTROLE

### 1.5.0 licentiestatus

Indien er verreden wordt onder de KNAF dient men een KNAF rijderslicentie te hebben.

#### Dragrace rijderslicenties

- Dit zijn aanvullende bepalingen van het KNAF REGLEMENTEN BOEK (KRB).

- Een rijderslicentie zal specifiek worden afgegeven voor de categorie voertuigen die zij mogen rijden.
- Een nieuwe licentiehouders, alvorens deel te nemen aan een wedstrijd, moet voldoen aan de eisen zoals kan worden verlangd door de observerende official.
- Een rijder mag geen voertuig van een hogere categorie besturen dan waarvoor de licentie is afgegeven, maar kan elk voertuig van een lagere categorie rijden.
- Een rijder kan worden verplicht observatieruns te maken op elk tijdstip onder supervisie.
- Een rijder moet alle licenties en aanbevelingen bijhouden om een aanvraag voor een categorie upgrading te kunnen onderbouwen.

### Endorsements

De KNAF licentie dragracing zal de deelnemers geschiktheid observeren en beoordelen voor de aangevraagde categorie.

Voor elke categorie klasse A en B een bestuurder moet:

1. voltooi cockpit oriëntatie-test ( met blinddoek)
2. voltooi cockpit ontsnapping test, uit te voeren binnen 8 seconden
3. voltooi het inpakken van een parachute
4. Is vertrouwd met de start procedure, maakt een correcte start en maakt een run onder zijn eigen kracht van ongeveer 55 yards (1/32 mijl)
5. Maak een halve pas (1/8 mijl) op zijn eigen kracht
6. Maakt een gematigde run (16/03 mijl) op zijn eigen kracht
7. Maakt een volledige run (1/4 mijl) representatief voor de prestaties en naar verwachting van zijn/haar klasse

Voor elke categorie klasse C, D, E en F een bestuurder moet:

1. voltooi cockpit oriëntatie-test ( met blinddoek)
2. voltooi cockpit ontsnapping test, uit te voeren binnen 8 seconden
3. voltooi het inpakken van een parachute (indien vereist door de klasse voorschriften)
4. Is vertrouwd met de start procedure, maakt een correcte start en maakt een run onder zijn eigen kracht van ongeveer 55 yards (1/32 mijl)
5. Maakt een halve run (1/8 mijl) op eigen kracht
6. Maakt een volledige run (1/4 mijl) representatief voor de prestaties en naar verwachting van zijn/haar klasse

Voor categorie klasse G een bestuurder moet:

1. voltooi cockpit oriëntatie-test ( met blinddoek)
2. Is vertrouwd met de start procedure, maakt een correcte start en maakt een run onder zijn eigen kracht van ongeveer 55 yards (1/32 mijl)
3. Maakt een halve run (1/8 mijl) representatief voor de prestaties en naar verwachting van zijn/haar klasse
4. Maakt een volledige run (1/4 mijl) representatief voor de prestaties en naar verwachting van zijn/haar klasse

### Upgrading

Om een Dragracelicentie van een hogere gradatie te verkrijgen dan men op dat moment heeft, moet een bestuurder de KNAF-licentie dragracing een schriftelijk bewijs van hun bekwaamheid te overhandigen tezamen met de aanvraag.

## Licentie gradaties

- "A" Top Fuel
- "B" Fuel Funny Car
- "C" Top Methanol Dragster
- "D" Top Methanol Funny Car
- "E" Pro Modified, Pro Stock, Vol karrosserie en Funny Cars ET Auto's die rijden 7,49 (\* 4.49) seconden of sneller, Competition Altered A / A, B / A, AA / A, BB / A, AT / A, BT / A, AN / A, BN / A
- "F" ET Dragsters of Altereds welke tijden rijden van 7,49 (\* 4.49) seconden of sneller, Competition Dragster A / D, B / D, AA / D, BB / D, BN / D
- "G" Super Comp, Super Pro ET, Heavy ET, Super Gas, Pro ET, Street eliminator, Street modified, Wild street, en alle andere Competition Eliminator klassen die hierboven niet zijn vermeld
- "H" Super Street Car, Sportsman ET, Junior Dragster en OSL (operation street legal).

NHRA internationaal licentie worden geaccepteerd mits voor zien van een accus –fia bijschrift.

### 1.5.1 Medische verklaring "fit to drive"

Iedere deelnemer welke deelneemt aan een wedstrijd, test race of demo run, dient lichamelijk en geestelijk geschikt en gezond te zijn om deel te mogen nemen aan een dragrace/sprint/test/demowedstrijd. Indien een deelnemer op de hoogte is van een medische aandoening, ziekte of klacht welke op enige wijze van invloed is op de veiligheid tijdens deze events, zowel op de baan als in het rennerskwartier en op return roads, is volledig zelf aansprakelijk voor alle schade aan apparatuur van de organisator, schade aan derde, schade aan diens eigen voertuig, of welke schade dan ook, door schade welke is ontstaan door een medische aandoening. Deelnemers kunnen te allen tijde door de KNAF in diens volledige discretie gevraagd worden om een medisch keuringsrapport, gemaakt door een behandelend arts dan wel huisarts te overhandigen waaruit blijkt dat de deelnemer geschikt is om een voertuig te besturen tijdens een tijdsevent. Indien men deze verklaring niet heeft is de KNAF en/of diens officials, bij een redelijke verdenking van een medisch risico, in diens volledige discretie bevoegd om de rijder uit de competitie te nemen totdat de deelnemer een geldige verklaring kan overhandigen. Deelnemers welke op de hoogte zijn van hun medische aandoening welke gevolgen kan hebben voor de veiligheid en welke geen medisch keuringsrapport heeft en toch deelnemen zonder dat de KNAF hiervan op de hoogte is, wordt per direct gediskwalificeerd. Bij het voltooien van de registratie verklaart de deelnemer hierbij ook "Fit to Drive" te zijn.

### 1.5.2 Technische Inspectie

Op een tijd en plaats en op een wijze die door Event officials wordt bepaald, voorafgaand aan de race-activiteiten van welke aard dan ook (inclusief en zonder beperking, competitie, testen, tijdritten enz.), zullen alle voertuigen en rijdersuitrusting een technische controle moet ondergaan, en moeten zijn geïnspecteerd binnen het kader van het uitgebreide technische inspectieprogramma. En bovendien, elk voertuig kan worden onderworpen aan verdere technische inspectie die op enig moment voor, tijdens of na een gebeurtenis, in de tijd en in de plaats en wijze



geregisseerd worden door elke Event Official. Officials kunnen te allen tijde controleren, een voertuig verzegelen voor inspectie en/of een deelnemersvoertuig (deels) demonteren. Wie niet volledig instemt met enig verzoek t.b.v. inspectie zal dit leiden tot diskwalificatie voor verdere competitie. ALLE beslissingen van Evenementsofficials betreffende het tijdstip en de wijze van technische inspectie is definitief en wordt niet onderworpen aan beroep of bezwaar.

Technische controle helpt de Evenementsofficials met het bepalen, in hun oordeel, wie in aanmerking komt voor deelname aan een evenement. De technische inspectie garandeert niet dat het voertuig of een onderdeel daarvan 100% veilig is. De technische inspectie verandert op geen enkele manier het feit dat de bestuurder, crewleden en de eigenaar van het voertuig uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en de werking van de voertuigen en diens uitrusting. Door het uitvoeren van een technische controle, geven de KNAF en haar partners, en elk van hun respectievelijke bestuurders, functionarissen, werknemers en officials, hiermee geen verklaringen, garanties, of garanties dat een technische inspectie, waaronder de eventuele herziening van schriftelijke informatie, de zekerheid geeft van een of alle van de volgende:

- 1) Detecteren van een probleem met een voertuig, of een persoonlijke rijdersuitrusting of kleding, of
- 2) Detecteren van een probleem met de regelnaleving, of
- 3) Voorkomen van letsel, de dood of schade aan eigendommen.

De deelnemer gaat ermee akkoord dat deelnemer de uiteindelijke verantwoordelijkheid draagt en te allen tijde de veiligheid van het voertuig van deelnemer, uitrusting en kleding zal waarborgen volgens de KNAF regelgeving, inclusief maar niet beperkt tot deze omschreven in het Sectiereglement Dragracing.

De deelnemer aanvaardt dat hij de verantwoordelijke is om te weten of de constructie en exploitatie van zijn/haar voertuig, uitrusting en kleding en of deze voldoen aan alle KNAF-regels, -voorschriften en -overeenkomsten, inclusief maar niet beperkt tot die welke in de Sectiereglement Dragracing beschreven zijn. Bovendien, in het geval van technische schendingen of overtredingen, erkent de deelnemer, begrijpt en stemt ermee in, dat de deelnemer is belast met volledige kennis van elk onderdeel van het voertuig, dat de deelnemer zelfs indien een derde partij (bijvoorbeeld een motorbouwer) heeft veroorzaakt dat het voertuig van de deelnemer niet meer aan de reglementen voldoet, zal de deelnemer nog steeds verantwoordelijk zijn voor en belast zijn met alle van toepassing zijnde overtredingen en sancties. Afwijzing van kennis over het specifieke deel of delen, of afwezige kennis van de regel of regels, of afwezigheid van verantwoordelijkheid voor het handelen van een eventueel derde partij, is geen verweer voor elke overtreding of elke sanctie daarvoor. De weeg- en meetapparatuur welke wordt gebruikt door Event officials zullen volgens de normen zijn die bepalen of een motor en/of voertuig volgens de naleving van de regels is geconstrueerd. Elke breedtegraad of tolerantie moet worden gedaan door de racer of motorbouwer. Het is aan te bevelen dat de volgende toleranties worden aangehouden door de deelnemer om een foutmarge toe te staan tijdens controle of demontage: Cilinderkop- of zuigervolume, 1 procent van 1 cc; ruimte tussen zuigertop en motorblok in bdp, .001-inch; overboring, .002-inch, gewicht van het voertuig, 1/2 van 1 procent of 20 pound.

### 1.5.3 Chassisinspectie

Dragrace chassisinspectie en -certificering is een dienst aangeboden door de DHRA, in expliciete overweging van en te allen tijde onderhevig aan de volgende voorwaarden en bepalingen, in de enige en absolute discretie van de DHRA.

Door het aanbieden van een chassis voor inspectie, het bezitten of het besturen van een voertuig die zijn chassis gecertificeerd had of anderszins deelnemen aan de sport van dragracing, zijn alle deelnemers akkoord met de volgende voorwaarden betreffende chassisinspectie en -certificering.

De deelnemer of een andere wijze betrokken partij alle documenten in verband met het chassisinspectie of certificeringtekenen, de deelnemer of anderszins betrokken partij stemt in met de hieronder uiteengezette bepalingen en heeft kennis genomen van dergelijke termen en maakt deze overeenkomst, hetzij door het ontvangen van dit Sectiereglement dragracing en/of door deelnemen aan de sport.

#### 1.5.4 Behoud van Voertuigen en onderdelen

Deelnemer verleent hierbij de KNAF, haar partners, en elk van haar vrijwilligers en rechtverkrijgenden, volledige en onvoorwaardelijke toestemming om voertuigen, delen van voertuigen, uitrusting, of enige andere items gebruikt in combinatie met participatie die eigendom zijn van of in het bezit van de deelnemer of aanwezig op een evenement te verzamelen en te bewaren (Collectief: "Items"), met inbegrip van dergelijke items die relevant kunnen zijn bij het onderzoek van een incident, de controle of het testen van dergelijke items, of voor enig ander doel. De KNAF kan dit recht uitoefenen, op te nemen en te behouden items op elk moment dat de KNAF bepaalt in zijn enige en absolute discretie dat dergelijke acties nodig zijn. Deelnemer vrijwaart de KNAF volledig van iedere aansprakelijkheid voor verlies van, schade aan, of vernietiging van dergelijke items. Wanneer een item wordt verdacht van het overtreden van een KNAF-regel, of wanneer een item betrokken is geweest bij een incident, kan de KNAF in haar enige en absolute discretie deze items verzamelen en behouden als de KNAF dit noodzakelijk acht om dit te doen om verder te onderzoeken, het maken van een definitieve vaststelling en/of bescherming van bewijsmateriaal, allemaal in de KNAF als de enige en in absolute discretie. Op elk moment dat de KNAF-artikelen verzamelt en behoudt, zal de KNAF proberen om dergelijke items te beschermen en terug te geven wanneer de KNAF haar werk heeft afgerond met hen, maar de KNAF geeft geen garantie dat de items niet wordt verloren, beschadigd, destructief getest, vernietigd of anderszins aangetast. Niet tegenstaande de vorige zin, indien de KNAF gelooft dat een item moet worden bewaard of vernietigd, of voor onbepaalde tijd opgeslagen blijven, verdere toepassing van dergelijke objecten voorkomen moet worden in competitie, kan de KNAF dus deze behouden of een dergelijk item vernietigen.

#### 1.5.5 Protestprocedures

Protesten zijn alleen aanvaardbaar, schriftelijk gepresenteerd aan de race director binnen 30 minuten na publicatie van de raceresultaten, het betalen van een vergoeding van EUR 250, -, plus 100 EUR, - in het geval van een motorinhoudcheck waarbij de cilinderkop verwijderd dienen te worden. Als na een inspectie blijkt dat het beprotesteerde voertuig buiten de klassereglementen valt, zullen de kosten worden terugbetaald. Het beprotesteerde voertuig moet worden gepresenteerd, en indien nodig gedemonteerd voor inspectie door de eigenaar en/of crewleden bij de officiële aanvraag. Weigering is reden voor diskwalificatie en ontkenning van de punten en de prijzengelden. In het geval dat een cilinderinhoud overeenkomt met de klassevoorschriften, zal de eigenaar EUR 100, - ontvangen om te compenseren voor de motordemontagekosten. De toleranties of foutenmarges die worden aanbevolen tijdens de inspectie of demontage zijn 1 procent of 1 cc.

De deelnemers dient een schriftelijk protest in te dienen bij de juiste official de dag voor de eliminaties van zijn/haar klasse of categorie of zoals uiteengezet in een schrijven voordat een protest zal worden geaccepteerd. Protesten van Event officials mogen tijdens het evenement kosteloos op elk gewenst moment worden ingevoerd. Inspecties van protesteerde voertuigen en daaraan verbonden resultaten zijn niet beperkt tot het onderwerp van het protest.

Protesten moeten vergezeld gaan van een protest vergoeding zoals hieronder beschreven. Protest tegen betaling, min kosten van de technische afdeling, zal worden geretourneerd aan de eigenaar van het voertuig, indien het protesteerde voertuig in overeenstemming is met de eisen van deze klasse van de competitie. Indien een inspectie bewijsbaar aantoont dat een protesteerde voertuig volgens de reglementen van zijn/haar klasse te zijn, zullen de kosten worden teruggestort, minus kosten van de technische afdeling, en de niet-conforme wagen wordt onderworpen aan een actie die word opgelegd door de technische afdeling, met inbegrip van

mogelijke diskwalificatie, boetes, schorsing en / of intrekking van privileges. Een motor welke zich onder protest bevindt moet worden gedemonteerd voor inspectie en weer in elkaar gezet worden door de eigenaar van het voertuig en/of crewleden. Weigering om een motor te demonteren op aanvraag van een evenement Official resulteert in de verwijdering van het voertuig van verdere competitie en is reden voor verwijdering van het voertuig, eigenaar, bestuurder, en bemanningsleden van de race-faciliteit en andere of bijkomende sancties in voorkomend geval door KNAF geacht wordt.

#### **KNAF NK categorie protest vergoedingen:**

Cubic inch controle (zonder het verwijderen van de cilinderkop)	€ 100	
Boring en slag (zonder cilinderkop)	€ 100	
Inspectie cilinderkop op de motor, te verwijderen en te inspecteren voertuigen	€ 100	
Verwijderen olie pan, inspectie drijfstangen en krukas	€ 100	
Koppen, kleppen, carburateur, boring en slag	€ 100	
Verwijderen olie pan, drijfstang, zuiger en inspectie krukas	€ 100	
Koppen, kleppen, carburateur, boring en slag plus krukas	€ 100	
Elektronische apparaten	€ 100	
Elk protest m.b.t. klasse	€	250

Protesterende deelnemer kan slechts geschieden door een bestuurder of geregistreerd voertuigeigenaar welke deelneemt op hetzelfde evenement en in dezelfde klasse deelneemt als de klasse van het geprotesteerde voertuig. KNAF behoudt zich het recht voor om een ingediend protest te verwerpen en in zijn enige en absolute discretie, welke te frivool of bestemd is om een andere concurrent lastig te vallen of anderszins oneerlijk concurrentievoordeel te behalen.

### **1.6 Drugsbeleid**

Verbetering van de veiligheid en integriteit van KNAF dragracing is van primair belang voor de KNAF. Drugsmisbruik is fundamenteel strijdig met de verhoogde veiligheid en de integriteit van een dragracing programma.

Dit Substance Abuse Policy is voor alle "individuen". "Individuen" die onderworpen zijn en moeten voldoen aan de Substance Abuse Policy omvatten:

- (1) iedereen die in het bezit is van, of een wedstrijdlicentie aanvraagt;
- (2) alle niet-gelicenseerde deelnemers;
- (3) crew chief en de crewleden van een raceteam;
- (4) alle team eigenaren die ter plaatse tijdens een evenement in de mate dat een dergelijk individu neemt deel aan de voorbereiding of werking van de race voertuig;
- (5) alle KNAF officials en werknemers of vrijwilligers in de veiligheid van gevoelige posities.

Alle deelnemers moeten zich mogelijk onderwerpen aan die testprocedures zoals kan worden uitgevoerd van tijd tot tijd waaronder zonder beperking deze tests worden uitgevoerd door het onafhankelijke (WADA), op het terrein van een evenement of anderszins. Overtreding van de Substance Abuse Policy, of het niet (al dan niet opzettelijk) of weigering zich te onderwerpen aan het testen en eerlijk deelnemen aan een testprocedure, zal leiden tot disciplinaire maatregelen.

Deelnemers worden geacht te hebben ingestemd met een test voor verboden stoffen en alcohol die door WADA of haar aangewezen beheerder als een voorwaarde voor deelname aan KNAF dragracing in welke hoedanigheid dan ook. Elke individuele deelnemer die niet toestemt om de gevraagde test te ondergaan, wordt geacht deze Substance Abuse Policy te hebben geschonden en is onderworpen aan een straf die ten minste verhouding die is opgelegd voor een verboden stof eerste overtreding.

Sancties worden vastgesteld en bepaald door de enige en absolute keuze van de KNAF, als basis van het geheel van de omstandigheden en de belangen van de sport van dragracing.

### 1.6.1 Administratieve procedures & beroep

Feitelijke en/of bewezen gebrek aan kennis over de aanwezigheid van alcohol of een Verboden Stof in het systeem van een Deelnemer is geen excuus en zal een Deelnemer niet ontslaan van de gevolgen onder de Substance Abuse Policy.

Het is de verantwoordelijkheid van het individu te garanderen dat wat hij of zij slikt niet leidt tot een schending van de Substance Abuse Policy, onafhankelijk van opzet of kennis (bijvoorbeeld, mondwater, maanzaad, hoestsiroop enz.).

#### 1. Testen en administratie.

De KNAF conformeert zich aan de door FIA opgestelde appendix A van de International Sporting Code en de richtlijnen en regels van de WADA.

#### 2. Random-Selection Testing.

Onaangekondigde steekproeven van deelnemers en crew leden voor Verboden Stoffen en alcohol zal van tijd tot tijd worden uitgevoerd onder leiding van de Nederlandse Dopingautoriteit. Selectie geschiedt op willekeurige uitloting binnen alle klassen.

#### 3. Redelijke verdenking Test.

Eenieder individu kan worden verplicht zich te onderwerpen aan het testen indien er een redelijk vermoeden bestaat dat het individu onder invloed kan zijn van een verboden stof en/of alcohol voor of tijdens de wedstrijdactiviteiten. Er is geen absolute definitie van wat 'redelijk vermoeden' is, die in elk geval moeten worden bepaald door het maken van een oordeel op basis van de beschikbare informatie. Die gegevens mogen waargenomen gedrag inhouden. Zodra een persoon is geïdentificeerd voor redelijke verdenking zal deelname aan de wedstrijd wordt opgeschort totdat testresultaten ontvangen zijn of is vastgesteld dat het vermoeden niet meer bestaat.

b. Elk Individu kan worden onderworpen aan een test na elk incident of ongeval met letsel, overlijden of schade aan eigendommen, of een 'near-miss' incident.

4. Waiver en vrijwaringsovereenkomst. Elke deelnemer dient hierbij akkoord te gaan, de KNAF te vrijwaren, haar bestuurders, functionarissen, werknemers en officials, vrijwilligers, de circuitexploitant en evenementsponsors, de KNAF en alle andere personen die bij de toediening van de Substance Abuse Policy en alle aanverwante artikelen, en stemt ermee in om alle vorderingen op deze personen af te zien van schade, verlies of onkosten van welke soort die direct of indirect kunnen voortvloeien uit de Substance Abuse Policy en de toepassing, waaronder, maar niet beperkt tot, acties die de KNAF zou kunnen nemen in het vertrouwen op informatie die door middel van een test op grond van of in verband met het testen uitgevoerd onder de Substance Abuse Policy.

### 1.6.2 Verboden Stoffen

"Verboden Stoffen" zijn als volgt gedefinieerd:

- a. amfetaminen (MDMH), cocaïne, marihuana (cannabis, THC), opiaten en fencyclidine (PCP).  
De definitie van Verboden Stoffen is onderhevig aan verandering, afhankelijk van een minimum van zestig (60) dagen van tevoren via een Sectiereglement Dragracing wijziging.
- b. Deelnemers worden verboden te consumeren, bezitten, inname, of anderszins gebruiken van Verboden Stoffen.
- c. Een goedgekeurde voorgeschreven verboden stof die wordt genomen andere dan de voorgeschreven wijze wordt behandeld als een verboden stof.
- d. Alle stoffen die door de WADA op de dopinglijst zijn geplaatst. Zie hiervoor [www.dopingautoriteit.nl](http://www.dopingautoriteit.nl) en het dopingreglement van de KNAF.

OPMERKING: Als er een mogelijkheid is dat een deelnemer een medisch voorgeschreven verboden stof heeft ingenomen, is het de verantwoordelijkheid van de deelnemer dit aan de KNAF inschrijving en wedstrijdleader te melden, zodat een medische beoordeling kan worden uitgevoerd om te bepalen of dit acceptabel kan worden geacht.

### 1.6.3 Alcohol

- a. Op elk moment voor of tijdens de wedstrijdactiviteiten, wordt het aan individuele deelnemers verboden onder invloed te zijn van alcohol (KNAF Reglement Veiligheidsmaatregelen bij Autosportevenementen, artikel 8 Reglement Alcohol en Alcoholcontrole)
- b. Wanneer er alcohol gedetecteerd is bij een deelnemer van boven de 0,10 g/l, zal dit worden behandeld als een alcoholovertreding, zoals hieronder vermeld.

### 1.6.4 Gevolgen voor schending

Als uit het alcoholonderzoek blijkt, dat de toegestane maximum waarde is overschreden, volgt direct niet toelaten tot de start. Dit startverbod wordt uitgesproken door de sportcommissarissen (FIA International Sporting Code, art. 11.9.2.i).

Bij herhaaldelijke overtreding kan het KNAF bestuur verzocht worden verdere maatregelen te nemen.

## 1.7 Bedrijfseigendommen en -rechten

De KNAF bezit alle rechten op het "Nederlands Kampioenschap Dragracing". Het kampioenschap en zijn variaties, en andere namen die worden gebruikt door de KNAF, en alle KNAF-handelsmerken, servicemerken en handelsnamen, alsmede alle bijbehorende merken, logo's, ontwerpen, emblemen, slogans en indicaties, en de beelden en geluiden die door en voor KNAF races en events (gezamenlijk "KNAF eigendom"), zijn eigendom van de KNAF of worden met toestemming gebruikt. Het KNAF eigendom (of elk aannemelijk imitatie, wijziging of aanpassing daarvan) is onderworpen aan de wettelijke, handelsmerken en auteursrechten beveiligd. Het gebruik van een KNAF eigendom zonder toestemming is verboden. Racers en raceteams wordt een niet-exclusieve licentie zonder recht van opdracht of in sublicentie aan het gebruiken "KNAF" merken, en Series merktekens als nader bepaald en voorgeschreven in dit Sectiereglement Dragracing, op bepaalde punten zoals teamuniformen en raceauto's, voor raceteam uitsluitend gebruiken in verband met KNAF-racen en -evenementen en niet voor gebruik op point of sale materialen of elk item dat wordt verkocht of doorverkocht, tenzij op grond van een afzonderlijke schriftelijke licentieovereenkomst met de KNAF. Voor begeleiding bij het toegestane gebruik van het logo dient

men de KNAF Marketing afdeling te raadplegen. Commercieel gebruik van een KNAF eigendom zonder toestemming is strikt verboden. Alle gebruik van de KNAF eigendommen zullen ten goede komen aan de KNAF.

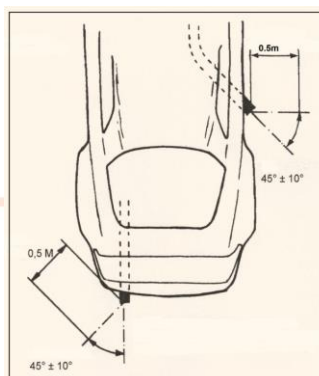
## 1.8 Milieu management

### VERANTWOORDELIJKHEID VOOR ALLE DEELNEMERS

De KNAF hecht grote waarde aan het beschermen van het milieu op racelocaties. Met dit doel heeft de KNAF de volgende regels ontwikkeld met betrekking tot het gebruik, het bezit en de verwijdering van gereguleerde afvalstoffen bij KNAF-evenementen en/of -faciliteiten, effectief bij alle nationale wedstrijden.

## 1.9 Noise Control Regulations

Vanaf het 2014-seizoen zijn geluidsnormen verplicht voor bepaalde klassen. De limiet voor Junior Dragster is 113dba en dienen te zijn voorzien van minimaal 1 demper. De limiet voor Pro ET, Street eliminator, Street modified, Super Street Car en Super Gas is 120dba. OSL operation street legal heeft een limiet van 98 DB. Het geluidsniveau wordt gemeten met gekalibreerde apparatuur geplaatst op ½ meter van het uiteinde van de uitlaatpijp (en) bij 45 graden met de as van de uitlaatpijp. (Zie schema) De tests zullen worden uitgevoerd bij een toerental van 4500 rpm (Junior Dragster 2500rpm), en verwacht wordt dat ze in de open ruimte zal worden uitgevoerd.



**KNAF**

**Knac Nationale Autosport Federatie**

## Hoofdstuk 2: Wedstrijdprocedures

De in hoofdstuk 2 vbeschreven wedstrijdprocedures zijn aanvullend op de FIA Drag Race Procedures. In geval van

### 2.1 Correct gebruik van veiligheidsmateriaal

Veiligheidsgordels dienen te allen tijde gedragen te worden en zodanig zijn aangepast dat de romp en hoofd van de bestuurder zich niet kan uitstrekken buiten de parameters van de evt. rolkooi en/of normale rijderspositie. Het losmaken en/of verwijderen van veiligheidsgordels, helmen, handschoenen, raamnetten, het opheffen van het helmvizier, en verwijdering van alle andere veiligheidsvoorzieningen is verboden vanaf het moment dat het voertuig het burn-outgebied betreedt totdat het voertuig de baan heeft verlaten. Overtreders zullen worden onderworpen aan disciplinaire maatregelen in de enige en absolute discretie van de KNAF.

Indien de deelnemer/voertuig is betrokken bij een ongeval of ongeluk heeft de technische commissaris, nadat hij/zij het voertuig heeft zekergesteld in een parc ferme het recht, in zijn of haar volledige discretie de FIA of SFI tags te ontdoen van alle veiligheidsitems, zodanig dat het item nog ge-her-certificeerd kan worden.

### 2.2 KNAF wedstrijdnummers

Alle deelnemers zijn verplicht om een vaste startnummer aan te vragen via de inschrijfmodule van de KNAF. Een gewenst vast startnummer is op te vragen via de website [www.KNAF.nl](http://www.KNAF.nl). Wedstrijdnummers worden uitgegeven op naam en voertuig. Het verwijderen van een voertuig resulteert in verlies van je nummer. Wel kan een extra voertuig worden aangemaakt. Hierdoor ontvang je een nieuw nummer voor dat betreffende voertuig. De deelnemers is te allen tijde volledig zelf verantwoordelijk voor het duidelijk zichtbaar, leesbaar startnummer te voeren.

Een startnummer moet duidelijk leesbaar zijn vanaf minimaal 6 meter afstand. De minimale grootte is 4cm breed en 16cm hoog per cijfer/letter.

### 2.3 Burn-outs

Alle pre-race burn-outs zijn beperkt tot aangewezen gebieden, het gebruik van water is toegestaan. Oversteken van de middellijn tijdens een burn-out is geen diskwalificatie. Fire burn-outs zijn strikt verboden. Het is geen enkele persoon toegestaan om auto's tijdens burn-outs vast of tegen te houden of aan te raken. Alle burn-outs dienen in een voorwaartse beweging te worden gedaan. Wanneer een deelnemer na zijn burn-out achterwaarts rijdt en een tweede burn-out maakt kan dit leiden tot diskwalificatie van de run. Super pro et, Super Comp, en competition eliminator deelnemers zijn toegestaan een burn-out te maken tot over de startlijn. Lengte en tijdsduur moeten redelijk zijn en in overleg met de procedures van de tegenstander. Super Gas, Pro Et en Street deelnemers mogen niet over de startlijn burnen; de stationaire burn-out limiet is vijf seconden. Event burn-out beperkingen zijn de verantwoording van de race director en/of starter van dienst.

### 2.4 Staging

Met het in de pre-stage staan geeft de deelnemer aan klaar te zijn voor zijn/haar run. Het is de deelnemer toegestaan om hier nog enkele laatste handelingen te verrichten waarna de deelnemer door rolt in de stage. De maximale duur dat men in de Pre-stage mag staan is 7 sec, of te bepalen door de starter. Let op, indien autostart aan staat en beide deelnemers staan in de stage zal automatisch na 7 sec een rijder een rood licht krijgen. In geval van een rood licht is de deelnemer uitgesloten voor deze run. De startprocedure voor deze rijder mag niet herstart worden.

Het is gebruikelijk dat bij wijze van Gentleman's agreement, dat de deelnemer wacht tot beide deelnemers in pre-stage staan alvorens door te gaan in stage.

In elke categorie waar dial-ins worden weergegeven op een scorebord of op het dial-in board, tijdens eliminaties en kwalificaties aanvaardt de racer de aangegeven dial-in zodra hij/zij in de pre-stage staat, er zal na pre-staging geen protest worden toegekend als gevolg van onjuiste dial-ins. De toepassing of het gebruik van een apparaat, mechanisch of elektronisch, dat de deelnemer de positie van zijn of haar voertuig aangeeft ten opzichte van de startlijn is verboden. Slechts visuele waarneming mag worden gebruikt om de positie van het voertuig te bepalen. "Deep Staging" is verboden voor de volgende categorieën; super comp, super gas en super street (toegestaan in alle andere categorieën). Zowel pre-stage- en stagelichten moeten worden geactiveerd om een legale start te vormen in deze categorieën. In een dual deep-stagesituatie, zullen beide deelnemers worden gediskwalificeerd, behalve in de laatste ronde van de Eliminatie, in welk geval de run van de twee finalisten opnieuw zal worden uitgevoerd.

DE LAATSTE STAGE BEWEGING moet een voorwaartse beweging zijn, gaande van PRE-STAGE naar de STAGE (deze procedure is niet van toepassing op motorfietsen). Een redelijke tijd zal worden toegestaan voor de deelnemer om te starten. De tijd zal worden bepaald door de enige, en in absolute discretie van de officiële starter. Falen om de instructie van de starter op te volgen is mogelijk reden voor diskwalificatie. Re-staging voor een tweede keer is verboden! Elke bestuurder welke de startlijn verlaat voor het startstelsel wordt geactiveerd, waaronder een deelnemer op een enkele run, zal worden gediskwalificeerd voor de run.

## 2.5 Kwalificatie

Om een officiële kwalificatiepoging uit te voeren, moeten alle voertuigen zelf starten en op eigen kracht in stage rollen. Op KNAF NK-evenementen, kan een deelnemer niet meer dan een (1) voertuig besturen in dezelfde klasse op hetzelfde evenement, noch kan een voertuig worden gebruikt voor meerdere klassen. Meerdere beperkingen kunnen variëren op basis van elke deelnemer en dient tenminste een (1) geldige kwalificatierun te hebben gemaakt tijdens het evenement. In geval van onvoorziene weersomstandigheden is het aan de officials in samenspraak met de KNAF sportcommissarissen te beslissen of dit minimum aantal wordt gewijzigd.

## 2.6 Wijzigingen aan rijder en/of voertuig

Onder bepaalde omstandigheden, in het goeddunken van de race director, heeft de race director de mogelijkheid van het toestaan van een bestuurdersverandering of een voertuigverandering. De geest van het deelnemersveranderingsbeleid is om die zeldzame gevallen waarin een deelnemer een onvoorziene omstandigheid ervaart die hem/haar verhinderen van voortgezette deelname op een evenement (d.w.z. medisch probleem, persoonlijke tragedie, enz.). Deelnemersveranderingen in de Sportsman categorieën op NK evenementen zijn niet toegestaan. Er is maar één actie per evenement toegestaan - een deelnemersverandering plus een voertuigwijziging is niet toegestaan.

Veranderingen kunnen worden overwogen onder de volgende omstandigheden:

VERVANGING bestuurder

1. De originele ingevoerde deelnemer moet aanwezig zijn geweest en het voertuig goedgekeurd zijn bij de technische controle op het evenement.
2. Vervangende deelnemer moet over de juiste papieren en licenties beschikken.
3. De teruggetrokken deelnemer ontvangt geen punten.
4. Alle voorgaande eventtijden zijn ongeldig voor de voertuigen en deelnemers betrokken bij de wijziging.
5. Wijzigingen moeten worden aangebracht en de deelnemer moet opnieuw kwalificeren tijdens het normale schema, zoals gepubliceerd, voor het evenement. Er worden geen wijzigingen toegestaan nadat de kwalificatie is voltooid.



6. Teams zijn beperkt tot een (1) vervangende chauffeuractie per evenement.
7. Vervangende deelnemer moet rijden in het oorspronkelijk voertuig zoals beschreven op het inschrijfformulier.

## 2.7 Vervangende voertuig

Dit is mogelijk onder de volgende voorwaarden.

1. Moet worden aangemeld
2. Voertuig moet voldoen aan alle eisen van zijn/haar klasse
3. De bestuurder moet opnieuw kwalificeren

## 2.8 Klassewijzigingen

Nadat het voertuig van een deelnemer is geïnspecteerd en geclassificeerd is geen verandering van klasse meer toegestaan. Mechanische veranderingen zijn toegestaan, mits het voertuig rechtmatig blijft in de klasse waarin zij oorspronkelijk was geregistreerd. Als een evenement wordt verstoord en verplaatst als gevolg van weersomstandigheden of andere voorwaarden, zijn de volgende opties toegestaan:

- Opnieuw registreren met nieuw voertuig in andere klasse
- Desbetreffende auto om zetten in een nieuwe klasse

Deelnemers zijn te allen tijde zelf verantwoordelijk voor klassewijzigingen. Deze wijzigingen dient de deelnemers zelf te realiseren bij de eventregistratie. Bij de Race controlroom worden **geen** wijzigingen geaccepteerd tijdens een race.

## 2.9 Ladders

De paringen is gebaseerd op FIA ladder charts,

Bijvoorbeeld: 1 vs 16, 2 vs 15, 3 vs 14, 4 vs 13, 5 vs 12, 6 vs 11, 7 vs 10 en 8 vs 9).

Eenmaal bevestigd, worden koppelingen niet gewijzigd, tenzij de KNAF Sportcommissarissen bepalen dat er voldoende rechtvaardiging voor een verandering is.

In Competition Eliminator, de Super categorieën, ET categorieën en in Junior Dragster word het (progressive) Sportsman ladder system gebruikt. In Competition Eliminator, de Super categorieën, ET categorieën en in Junior Dragster word het "all run system" gebruikt is voor 32 of minder gekwalificeerde deelnemers. In situaties waarin velden niet ingevuld zijn, zoals 14 auto's die voor een 16 auto veld, een -14 auto ladder worden gebruikt, niet een 16-auto ladder.

Pro Ladder system (16 car):                    1 Vs 16, 2 Vs 15 ..... 8 Vs 9.

Sportsman Ladder system (32 field):    1 Vs 17, 2 Vs 18 ..... 16 Vs 32.

Sportsman Ladder system (16 field):    1 Vs 9, 2 Vs 10 ..... 8 Vs 16.

Voorafgaand aan de eerste eliminatieronde zullen de tegenstanders bekend worden gemaakt. Alle eventuele vragen of opmerkingen zullen opgenomen worden met de wedstrijdleiding binnen een uur voor aanvang van de wedstrijd. Eenmaal vastgesteld worden de tegenstanders niet gewisseld tenzij de sportcommissarissen beslissen dat daar een goede reden voor is. Alle klasse zullen op de hoogte gesteld worden van hun starttijden. Alle eliminatietegenstanders zullen rijden in de volgorde van de ladder.

De maximale grootte van een eliminatieladder in de klassen; Junior Dragster, ET klassen, Street eliminator, Street modiefied, Wild street, OSL, Super Street Car, Super Gas, Super Comp en Competition Eliminator is 32 voertuigen.

De maximale grootte van een ladder kan worden gewijzigd door de race director in diens volledige discretie.

## 2.10 Alternates

Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om te melden dat hij/zij is uitgevallen, niet minder dan een half uur na de laatste kwalificatierondes. Zodra kwalificatie is afgesloten en de ladder is vastgesteld, worden paringen niet meer gewijzigd. Echter, is er een deelnemer of voertuig die niet kan deelnemen aan de eerste ronde van de eliminaties (het niet bereiken van de burn-out gebied), zal er een alternatief in hun plaats worden ingebracht. Plaatsvervangers komen niet in aanmerking voor rondpunten, ongeacht hoe ver ze komen voorbij de eerste ronde. Alle eerste rondpunten en geldprijzen zullen bij de gekwalificeerde bestuurder blijven. De geldprijzen besteed aan de alternatieve deelnemer worden in mindering gebracht van de originele gekwalificeerde deelnemer. De snelste niet-gekwalificeerde zal de eerste beschikbare plek toegewezen krijgen, de tweede snelste niet-gekwalificeerde krijgt de eerstvolgende beschikbare ruimte toegewezen, enz. Wanneer en als dit zou gebeuren is naar eigen goeddunken van de race director.

## 2.11 Vermelden van de INDEX

Iedere deelnemer van de klasse Super pro et, Pro et en et Sportsman is zelf verantwoordelijk voor het correct doorgeven van zijn/haar index aan de officials. De deelnemer heeft zelf de mogelijkheid om zijn/haar indextijd aan te geven d.m.v. een indexbord of een geschreven index onder zijn/haar startnummer welke duidelijk leesbaar dient te zijn.

Iedere deelnemers is volledig en nadrukkelijk verantwoordelijk voor het duidelijk zichtbaar en/of kenbaar te hebben van:

- Hun Indextijd (minimaal geadviseerde grootte is, 8cm hoog en 2cm breed per letter)

De tijd moet herkenbaar zijn voor de computerofficial. Evt. extra aanduiding kan men ter controle op de voorruit plaatsen mits deze het zicht niet belemmeren.

## 2.12 BREAK-OUTREGELS

In Super pro et, Pro et, et sportsman, super comp en super gas categorieën, zijn de break-outregels op evenementen als volgt bepaald:

Deelnemers die onder de klasse-index of klassestandaard rijden, worden tijdens de eliminaties gediskwalificeerd, met de volgende uitzonderingen:

1. wanneer een tegenstander fout gaat of een grenslijn kruist (midden- of zijlijn)
2. op een enkele run (bye-run)
3. wanneer beide rijders onder hun index rijden, wint de bestuurder die het minst onder zijn/haar index rijdt, de run.
4. Als twee deelnemers onder hun index rijden met dezelfde marge (met verstreken tijd met een duizendste van een seconde), is de bestuurder die als eerste de finishlijn overschrijdt de winnaar
5. In een situatie dat de rijder een bye-run heeft, is de rijder de winnaar van de run zodra het startsignaal is gegeven.
6. Als een concurrent de grenslijn op een enkele run kruist, zal de gereden tijd vervallen voor baankeuze bij de volgende run

### 2.13 TrueSTART

De standaardregel is dat tijdens eliminatie bij de start de deelnemer die als eerste een rode lamp krijgt direct als verliezer wordt aangegeven (first is worst principe). In het geval dat beide deelnemers nagenoeg gelijk voor groen vertrekken wordt dus de deelnemer welke het eerst een rode lamp krijgt automatisch verliezer.

Tijdens de eliminatie bij bracket racing (waar de langzaamste deelnemer eerder vertrekt), zal met TrueSTART het eerste voertuig die een rode lamp trekt niet automatisch als verliezer worden aan gegeven. In geval van een dubbele rode lamp, zal de deelnemer met de grootste marge (worst red light) als verliezer worden aangegeven.

Wel nu, TrueSTART zal voor het langzame voertuig de groene lamp aangeven (ondanks een negatieve reactie), totdat beide voertuigen de startlijn hebben verlaten. Op dat punt zal de meest ernstige rode lamp gaan branden (groen gaat uit) en de winnaaraanduiding wordt aangegeven voor de andere deelnemer.

Dit systeem heeft de KNAF in de regelgeving opgenomen en dient verwerkt te zijn in het Timing Systeem. Wij zijn van mening dat het een veel eerlijker systeem is. Dit systeem wordt momenteel door de NHRA als proef ingevoerd en de verwachting is dat dit afhankelijk per wedstrijd wordt gebruikt. Indien er gebruik wordt gemaakt van het TrueSTART systeem dient dit per bulletin of in het bijzonder reglement te worden aangegeven.

### 2.14 Lane Choice

Tijdens kwalificaties en/of een kwalificatiecombinatie met een eliminatie, zoals o.a. bij 1 dagsevenementen, is geen lane choice van toepassing. Tijdens een eliminatie heeft de rijder met de beste reactietijd van de vorige run Lane Choice. Lane choice dient te worden aangegeven door de rijder of diens crew lid aan de startofficials. De KNAF-officials of organisatiecrew zijn niet verplicht een rijder te wijzen op het recht van lane choice. De benaming Lane Choise kan worden afgekort als LC.

Indien er geen LC kan worden aangegeven d.m.v. een eerder resultaat kan LC worden bepaald d.m.v. het opgooien van een munt: "flip a coin".

### 2.15 Beoordeling Baan

Elke rijders of deelnemer heeft het recht om de baan, uitloop vlak, returnbaan, start vak en pre-startarea te verkennen en te beoordelen op veiligheid en tractie. Nadat een rijder zich heeft ingeschreven gaat hij/zij automatisch akkoord dat de baan, locatie, crew, officials en veiligheidsvoorzieningen afdoende en veilig zijn voor het rijden van haar/zijn race. De baan is open voor bezichtiging, voor en na een race dag van 7.00 uur tot uiterlijk 23.00 uur. De deelnemers dienen te zorgen dat men de officials en/of crew niet stoort tijdens hun werkzaamheden (bijvoorbeeld tussentijds door de cellen te lopen). Wil men de pre en stage testen, dient dit nadrukkelijk gevraagd te worden aan de starter van dienst of aan de official hoofdstarter. Bezichtiging van de baan is enkel toegestaan voor de deelnemer en 1 crewlid. Bezichtiging van de baan mag enkel lopend, voertuigen zijn verboden tijdens het verkennen in welke vorm dan ook. Bij geprepareerde banen is het aan te raden in het midden van de baan of aan de zijkant van de baan te lopen zodat er evt. persoonlijke ongelukken worden voorkomen en de baan niet kan worden beschadigd. Betreden van de baan is te allen tijde op eigen risico.

### 2.16 Ontzettingen

Niettegenstaande enige andere bepaling van dit Sectiereglement dragracing, participatie in een programma, welke wordt uitgevoerd door of in samenhang met de KNAF, is een voorwaarde, het in een goede relatie staan met KNAF. Zie ook KNAF REGLEMENTEN BOEK (KRB).

## 2.17 Officials

Officials dienen zich te allen tijde professioneel te gedragen. Officials en crew welke zich in het startvak of nabij voertuigen bevinden dienen minimaal een lange broek en representatieve bovenkleding (t-shirt of hemd) te dragen van een natuurlijke stof (bijv. katoen). Het gebruik van oor- (oordoppen) en oogprotectie (veiligheid- of zonnebril) voor Officials en crew is in en rond het startvak verplicht. Voor Safetycrew is een helm verplicht, tenzij deze persoon het rescuevoertuig bestuurd. Het niet opvolgen hiervan kan leiden tot verwijdering als official en/of crew te bepalen door de race director, Sportcommissarissen en/of event director.



## Hoofdstuk 3: Aanvullende Raceprocedures

### 3.1 Diskwalificatie

Een van de zeldzaamheden op KNAF-evenementen is de situatie waarbij twee auto's worden gediskwalificeerd tijdens dezelfde eliminatierun. Tot deze situaties behoren het door beide rijders oversteken van de grenslijnen, beide rijders in deep staging, of beide deelnemers die de startlijn verlaten voordat het startstelsel is geactiveerd.

Het doel van een finaleronde is om een winnaar en een runner-up te bepalen. De Race Director heeft de volledige verantwoordelijkheid in geval van dubbele diskwalificatie tijdens een finaleronde. Als voorbeeld, in de laatste ronde, zal de deelnemer die de grenslijn het eerst overschrijdt ook als eerste worden gediskwalificeerd. Mocht een bestuurder een roodlichtfout bij het begin maken en de tegenstander overschrijdt een grenslijn, zou de laatste overtreding zwaarder tellen en de bestuurder die de roodlichtovertreding heeft gepleegd in het begin worden gereinstated. In het bepalen van lijn- of grenskruisingschendingen, wordt het beschouwd als een diskwalificatie wanneer een gedeelte van een band over het geschilderde lijnopervlak gaat. In gevallen waarin beide tegenstanders de middellijn of buitenlijn overschrijden, zullen beide rijders worden gediskwalificeerd. In situaties waar meerdere grenslijnen worden gebruikt, geldt de lijn direct aan de baan van de tegenstander, en deze wordt gebruikt als referentie. Als is bevonden dat excessief remmen heeft geleid tot verlies van controle welke resulteert in contact met de vangrail en/of lichtarmaturen of oversteken van de middengrenslijnen, INCLUSIEF voorbij de finish, zal de deelnemer worden gediskwalificeerd. Contact met vangrail, barrières, of een ander baanarmatuur (rubber kegels, indien gebruikt, worden beschouwd als visuele hulpmiddelen, geen armaturen) is reden voor diskwalificatie en/of andere sancties. Opzettelijke kruising van grenslijnen, om de baan te verlaten, of om het vervuilen van de baan te vermijden is geen reden voor diskwalificatie. Elke bestuurder en/of een pitcrewlid die aangetroffen wordt onder invloed van alcoholische dranken of drugs, ongeacht de hoeveelheid, zal worden verwijderd van het evenement. Een dergelijk voorval is reden voor schorsing, boete en / of intrekking van de wedstrijdprivileges.

### 3.2 OILDOWN

Oildowns en nog belangrijker, downtime in verband met opruiming heeft invloed op iedereen bij een KNAF NK, inclusief toeschouwers, deelnemers, sponsors en televisie/webcam kijkers. Met tijd gerelateerde vergunningen en strakke wedstrijdschema's, hebben oildowns in zowel NK of sportsman categorieën in sommige gevallen de annulering van de kwalificatie sessies, eerdere aanvangstijden en erg laat verrijden van de finale van de respectievelijke sessies veroorzaakt. In een poging om downtime, te wijten aan een olieschoonmaakbeurt te elimineren, dienen deelnemers voorzieningen te treffen om een oildown tegen te gaan. Zie technisch general reglement.

### 3.3 Recordprogramma

De KNAF haar officiële recordprogramma kan worden uitgevoerd in elk van de KNAF NK klasse, op nationale evenementen en bij andere speciaal aangewezen nationaal recordgebeurtenissen.

Elke recordrun wordt gemaakt onder strikte observatie van startprocedures, rijden, finishen en de timing. Elk voertuig is grondig gecontroleerd om de naleving te bepalen met klasse-eisen, waaronder evt. gewicht, cilinderinhoud, mechanische beperkingen, en brandstofcontroles waar nodig. In een sport waar records een dergelijke essentiële rol spelen, wordt elke inspanning gedaan om hun nauwkeurigheid en geldigheid te ondersteunen.

Om de geldigheid van alle nieuwe records te garanderen, wordt een back-up prestaties vanbinnen 1 procent van de nieuwe prestatie vereist op hetzelfde evenement. In het geval dat twee prestaties hoger zijn dan het

bestaande record maar niet binnen 1 procent van elkaar, zal de snellere tijd of hogere eindsnelheid aanvaardbaar zijn als back-up voor de langzamere tijd, die als het nieuwe record te boek zal staan.

### 3.4 Herkenbaarheid

Iedere deelnemers is volledig en nadrukkelijk verantwoordelijk voor het duidelijk zichtbaar en/of kenbaar te hebben van:

- Hun Startnummer (minimaal geadviseerde grootte is 16cm hoog en 4cm breed per cijfer)
- Hun Klasse aanduiding (minimaal geadviseerde grootte is 8cm hoog en 2cm breed per letter)
- Hun Dial-in tijden (minimaal geadviseerde grootte is 8cm hoog en 2cm breed per letter)
- Hun TC goedkeuringssticker
- Hun sticker als bewijs van deelname aan de rijdersbespreking
- Hun polsbandje incl. startnummer en klasse

Iedere deelnemer en/of crew is op de hoogte van en accepteren alle gevaren in het start vak. De KNAF stelt verplicht om minimaal een lange broek en representatieve bovenkleding te dragen bij het betreden van het start vak. Uitzonderingen hierop zijn in volledige en absolute discretie van de KNAF en KNAF officials en zijn derhalve niet herroepbaar.



## Hoofdstuk 4: Algemene uitleg KNAF NK

### 4.1 Rain Outs:

Indien een evenement of race onderbroken of gecancelled wordt door weersomstandigheden zoals regen/mist, onweer of hevige wind wordt dit een Rain-out genoemd. Als voor de kwalificatie of voor de start van een race de wedstrijd wordt afgelast, krijgen degene die zicht compleet hebben ingeschreven en zijn gekeurd door de technische inspectie hun inschrijvings- en keuringspunten. In geval van een wedstrijd waar enkel een kwalificatie wordt gereden worden de punten als volgt verdeeld:

- Als na bijvoorbeeld 50% van de tijd van de eliminatie een wedstrijd/race wordt gecancelled door een rain-out worden de punten volgens kwalificatiestanden toegekend.
- Aan een onderdeel kunnen pas punten worden toegekend als deze volledig is verreden. Dit kan geschieden per klasse.
- Als een wedstrijd of race wordt beëindigd door een rain-out wordt deze wedstrijd of race niet ingehaald. Eventuele wijzigingen of interpretatie kunne geschieden enkele in de totale discretie van de KNAF of diens officials.

### 4.2 Kwalificatie

Tijdens een kwalificatie wordt er gereden voor de beste startpositie tijdens de eliminatie. Bijvoorbeeld de nummer 1 gekwalificeerd rijdt tegen de nummer 16, 2 tegen 15 en heeft daardoor een hogere kans om in de finale terecht te komen.

Bijzonderheden: tijdens een normale kwalificatie mag je een rood licht rijden om toch een geldige run te maken welke meetelt in de kwalificatieranking.

### 4.3 Eliminatie

Goed kwalificeren is een must, de nummer 1 gekwalificeerd rijdt bijvoorbeeld tegen de nummer 16, 2 tegen 15 en heeft daardoor een hogere kans om in de finale terecht te komen. Deze ladder wordt door de computer automatisch gegenereerd; dit noemen ze ook wel een Sportsman ladder. Bij een Street Legal-event is het mogelijk dat er rijders zijn die bij uitval zich niet melden. Dan kan er in deze situatie door de wedstrijdleader besloten worden dat de eerste ronde volgens het grudge principe wordt verreden. In dat geval kiest de rijders zijn/haar eigen tegenstander. Hierna zal de computer de ladder verder invullen. Tijdens een eliminatie zal een rood licht betekenen dat je uitgesloten bent voor deze run.

### 4.4 Punten telling

Punten bij elke ronde zullen als volgt voor elke deelnemer worden verdeeld:

**verschijningspunten:** elke deelnemer die de technische keuring met succes heeft ondergaan en de registratie heeft voltooid: 10 punten

**Annulering :** In het geval dat het racen wordt beëindigd of geannuleerd door slecht weer, worden punten toegekend naar de laatst voltooide ronde of kwalificatie van de deelnemer.

Punten verdeling in klassen met een vol eliminatieveld.

**Kwalificatie:**

1	: 16 points
2	: 15 „
3	: 14 „
4	: 13 „
5	: 12 „
6	: 11 „
7	: 10 „
8	: 9 „
9 t/m 12	: 8 „
13 t/m 16	: 7 „
17 t/m 20	: 6 „
21 t/m 24	: 5 „
25 t/m 28	: 4 „
29 t/m 32	: 3 „
33 t/m 48	: 2 „
49 t/m 64	: 1 point

Eliminatierondes	17-32 veld	9-16 veld	5-8 veld	tot 4 veld
Winner	90	80	80	80
Runner-up	70	60	60	60
verliezer 4e ronde	60	-	-	-
verliezer 3e ronde	50	50	-	-
verliezer 2e ronde	40	40	40	-
verliezer 1e ronde	-	-	-	-

Punten toegekend in een (4, 8, 16 of 32-veld):

10 punten na registratie en technische keuring.

**Kwalificatiepositie:**

1	: 8 points
2	: 7 „
3	: 6 „
4	: 5 „
5 and 6	: 4 „
7 and 8	: 3 „
9 t/m 12	: 2 „
13 t/m 32	: 1 point

Eliminatieronde	32 veld	16 veld	8 veld	4 veld
Winner	110	100	90	80
Runner-up	90	80	70	60
verliezer 4e ronde	70	-	-	-
verliezer 3e ronde	50	60	-	-
verliezer 2e ronde	30	40	50	-
verliezer 1e ronde	-	-	-	-



Sprint: punten toegekend als in dragrace-kwalificatie.

Punten toegekend volgens klassen: SM/ET and SSC.

Runs sneller dan de index zal achter worden gekwalificeerd laagste geldig ET, met het laagste niet geldig ET geplaatst als laatste.

Other classes: Demo only.

In het geval van een gelijkspel tussen de racers voor de eerste plaats in het kampioenschap na het sluiten van alle ronden, zal de winnaar worden bepaald in de volgende kwestie:

A] De renner die de meeste races in het kampioenschap heeft gewonnen. Als er nog steeds een gelijkspel, dan:

B] De renner die het hoogst is gekwalificeerd in de laatste ronde van het kampioenschap.

#### 4.5 1/8 mile

Er kunnen zich evenementen voordoen waar in plaats van een ¼ mile een 1/8 mile word verreden. Klasse-indexen worden dan aangepast aan de afstand, te vinden in een omreken tabel op [www.dhra.nl](http://www.dhra.nl) of in het technisch reglement van de desbetreffende klasse.

#### 4.6 Minimaal aantal rijders

Indien er in een klasse minder als 7 rijders vertegenwoordigd zijn op een evenementen zal deze klasse niet meetellen voor een Nederlands kampioenschap.

#### 4.7 Protesten

Zie Artikel KNAF REGLEMENTEN BOEK (KRB) 2022 reglement protesten.

