

INHOUDSOPGAVE

Introductie Autoensport	2
Bestuur en Organisatoren	3
Organisatie Reglement Autoensport	6
Reglement Nederlandse Kampioenschappen Autoensport	11
<u>Nationaal</u>	
Algemeen Reglement Autoensport - Nationaal	13
Wedstrijdreglement Autoensport - Nationaal	21
<u>CLUB</u>	
Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement	31
Deel II: Club Sport - Wedstrijd Reglement	42



Uitgever:

KNAC Nationale Autosport Federatie
Duwboot 85
3991CH Houten

Tel. 088-0047888
Internet www.knaf.nl

Bankrelaties:

ING: 66.55.45.967
BIC: INGBNL2A
IBAN: NL57INGB0665545967

De website www.knaf.nl is het officiële orgaan van de KNAF.

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

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



INTRODUCTIE SECTIE AUTORENSPORT

De Sectie Autorensport vertegenwoordigt de meest bekende tak van autosport in ons land, de racerij. Er zijn daarvoor een aantal organisaties aangesloten bij deze sectie. De NAV is organisator van de races van een reeks evenementen met wedstrijden van nationale- en internationale klassen. De *Historische Auto Ren Club (HARC)* organiseert hoofdzakelijk autorensport met historische auto's. De *Stichting Dutch National Racing Team (DNRT)*, *Stichting Autosport Competitie Noord-Nederland (ACNN)* en *Stichting Dutch Race Driver Organisation (DRDO)* organiseren races met een eenvoudig technisch reglement en lage financiële drempel, de zogenaamde Zomeravond Competitie of breedtesport. *Creventic* organiseert 12- en 24-uurs endurance wedstrijden op verschillende circuits over de wereld. De *Dutch Hod Rod Association (DHRA)* legt zich toe op het organiseren van dragraces en sprints. De *Officials Club Automobielsport (OCA)* zorgt bij races op Circuit Zandvoort voor de officials. Ook verzorgt de OCA, samen met de KNAF en het TT Circuit Assen opleidingen voor deze officials. En tenslotte zijn *Exploitatie Circuit Zandvoort* en *TT Circuit Assen*, de exploitanten van de twee nationale autorensport-accommodaties aangesloten bij de sectie. Op deze twee circuits vinden de meeste nationale en internationale races plaats. De belangrijkste locatie voor de nationale dragracerij is de 'strip' op het Vliegveld Drachten.

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

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

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

BESTUUR SECTIE AUTORENSPORT

Voorzitter:

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

Penningmeester:

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

Secretariaat:

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

Leden:

D. Wolfrat, Zwanenburgerdijk 296, 1161 NL Zwanenburg, 06-53310579,

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

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

D. Bus, Voltastraat 12, 1171 BP Badhoevedorp, 020-659 97 32, d.bus@mdmmotorsport.nl

LICENTIECOMMISSIE AUTORENSPORT

Voorzitter:

F. Frankenhout, van Montfoortlaan 28, 2241 JK Wassenaar

Secretariaat:

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

Leden praktijk:

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

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

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

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

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

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

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

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

P.L. Gerhards, Elandstraat 149-151 1016 RZ Amsterdam 020-6238913

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

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

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

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

Leden theorie:

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

Licentiecommissie uitsluitend voor dragrace:

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

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

REGLEMENTENCOMMISSIE AUTORENSPORT

Leden:

Mw. A.M. Waterreus am.waterreus@hetnet.nl

Dhr. J.W. Doornenbal jw.doornenbal@casema.nl

Dhr. P.J. Grondel peter@grondel.info

Dhr. S.J. de Geus sander.degeus@outlook.com

Dhr. R. Gabeler grcmsptconsultancy@gmail.com

OPLEIDINGSCOMMISSIE BAANOFFICIALS:

Afdeling Assen:

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

Afdeling Zandvoort:

Edgar Rebergen, Ir. FW Conradstraat 63, 3433 AN NIEUWEGEIN, 06-50512733

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

Coördinator: Han ten Tuijnte, Postbus 132, 2040 AC Zandvoort, han@circuitzandvoort.nl

BIJ DE SECTIE AUTORENSPORT INGEDEELDE ORGANISATOREN

0302 Historische Auto Ren Club (HARC)

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

0303 Drag Race Vereniging eXplosion

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

0304 Exploitatie Circuit Zandvoort B.V.

Postbus 132, 2040 AC Zandvoort, 023-5740740, e.weijs@circuitzandvoort.nl, www.cpz.nl

0305 Dutch Hot Rod Association (DHRA)

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

0306 Stichting Dutch National Racing Team (DNRT)

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

0309 Stichting Autosport Competitie Noord-Nederland

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

0310 Stichting Dutch Race Driver Organisation (DRDO)

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

0311 V-max Racing Management

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

0314 Creventic BV

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

0355 Circuit van Drenthe Evenementen B.V.

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

0201 Officials Club Automobielsport (OCA)

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

BIJ DE SECTIE AUTORENSPORT INGEDEELDE LEDEN

0315 Stichting Youngtimer Touring Car Challenge

0316 Vereniging Dutch Truck Racing

0317 Stichting Historische Monoposto Racing

0318 Alfa Romeo Challenge

KNAF ERKENDE RACESCHOLEN

0350 Circuit Park Zandvoort Incentives (Michael Bleekemolens Racing School B.V.)

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

0351 Rensport School Zandvoort

Emmaplein 139, 5211 VZ 's Hertogenbosch tel. 06-54708027, info@rsz.nl, www.rsz.nl

0352 Racing School of Champions

Cearalaan 38, 2051 NJ Overveen, 06-51336219, fax: 023-5243599

0354 Advanced Driving School B.V.

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

0356 Stichting Dutch Race Driver Academy

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

0358 Race Drivers School Holland

Hoorn 90, 2404 HJ Alphen a/d Rijn, info@michelschaap.nl

0359 GP Elite

Van IJssendijkstraat 393 B, 1442 LB Purmerend, 0299-776626, www.gp-elite.com,

0360 Johan Kraan Motorsport Academy

Ir. Van der Zeelaan 1, 8191 JH Wapenveld, johan@johankraan.nl, 0628181871

0362 Cool Driving Events

Rutgershof 6, 8161 TB Epe, michael@cooldrivingevents.nl, 0641725410

ORGANISATIE REGLEMENT AUTORENSPORT

Artikel 1 - AFKORTINGEN

ACNN	Autosport Competitie Noord-Nederland
ASN	Nationale Autosport Autoriteit (in Nederland: KNAF)
BSA	Bestuur Sectie Autoresport
BR	Bijzonder Reglement
CSI	Code Sportif International met bijbehorende bijlagen van de FIA
DNRT	Stichting DNRT Zomeravondcompetitie Auto's
DRDO	Stichting Dutch Race Driver Organisation
ECP	Exploitatie Circuit Zandvoort B.V.
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HARC	Historische Auto Ren Club
HTC	Hoofd Technische Commissaris
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
KRB	KNAF Reglementen Boek
LC	Licentie Commissie Autoresport
NK	Nederlands Kampioenschap
TC	Technische Commissaris lid van de Technische Commissie
V-Max	V-Max Racing Management B.V.

Artikel 2 - DEFINITIES

Officiële definities staan vermeld in CSI artikel 20.

Baan

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

Circuit race

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

Wedstrijd

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

Evenement

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

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

Dragrace

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

Bijzonder Reglement

Officieel document uitgegeven door de Organisator van een wedstrijd waarin alle details worden vermeld.



Artikel 3 - ORGANISATIE AUTORENSPORT

- 3.1 De wedstrijden worden met inachtneming van de CSI, georganiseerd overeenkomstig de reglementen van de KNAF en de klasse reglementen uitgevaardigd door de organisatie alsmede het Bijzonder Reglement dat voor iedere wedstrijd wordt uitgegeven. Onder artikel 5 van dit reglement is een opsomming vermeld van toepasselijke reglementen.
- 3.2 Bij wedstrijden, met inbegrip van dragraces, die onderdeel zijn van een door de FIA erkend kampioenschap, prevaleren de bepalingen van de CSI altijd boven die van enig ander autosportreglement.
- 3.3 Uitsluitend organisatoren die in het bezit zijn van een door de KNAF (of andere ASN) afgegeven organisatielicentie autoresport zijn bevoegd, wedstrijden op gesloten circuits te organiseren.
- 3.4 Uitsluitend organisatoren die in het bezit zijn van een door de KNAF afgegeven organisatielicentie dragraces, zijn bevoegd dragraces en sprints te organiseren.
- 3.5 Een organisator kan uitsluitend wedstrijden voor een Nederlands Kampioenschap organiseren, na vooraf schriftelijk verkregen toestemming van het BSA, van waaruit de indeling en toekenning van de Nederlandse Kampioenschappen wordt beheerd.
- 3.6 Een Nederlandse organisator kan uitsluitend Internationale wedstrijden organiseren, na vooraf schriftelijk verkregen toestemming van het BSA om via de ASN (KNAF) een Internationale serie aan te melden bij de FIA.

Artikel 4 - STATUS EVENEMENTEN

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

Artikel 5 - TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN

- 5.1 De evenementen worden gehouden overeenkomstig de bepalingen van:
 - a. de CSI en alle bijbehorende bijlagen;
 - b. de algemene KNAF-reglementen, waaronder:
 - het Reglement Vlagsignalen;
 - het Reglement Licenties;
 - het Milieureglement.
 - c. de KNAF-reglementen Autoresport;
 - Organisatie Reglement Autoresport
 - Algemeen Reglement Autoresport Nationaal
 - Sportief en Technisch Reglement Club Sport
 - Wedstrijdreglement Autoresport Nationaal

- Wedstrijd Reglement Club Sport
 - Reglement Nederlandse Kampioenschappen Autoresport
- d. de officiële publicaties over de autorensportreglementen worden vermeld op de officiële website van de KNAF (www.knaf.nl);
 - e. het Bijzonder Reglement
 - f. de reglementen en/of bulletins van de organisatoren;
 - g. de (inter)nationale klassenreglementen.

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

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

Artikel 7 - BIJZONDER REGLEMENT

- 7.1 Voor elk evenement dient door de organisator een Bijzonder Reglement te worden uitgegeven (conform de CSI).
- 7.2 Het Bijzonder Reglement dient minimaal tien (10) werkdagen voor het evenement ter goedkeuring aan de reglementen commissie van de BSA worden aangeboden.
- 7.3 Vervallen.

Artikel 8 -KLASSENREGLEMENT

- 8.1 Geen nationale raceklasse kan worden verreden zonder een door het BSA en KNAF goedgekeurd klassenreglement.
- 8.2 Organisatoren zijn samen met de KNAF verantwoordelijk dat de laatst uitgegeven en goedgekeurde versie van het klasse reglement op de website van de KNAF is te raadplegen.
- 8.3 Klassenreglementen voor raceklassen, die rijden om een kampioenschap, zoals Nederlands Kampioenschap, Challenge, Cup of Trophy, dienen door de organisator uiterlijk acht (8) weken voor de datum van de eerste wedstrijd van de betrokken klasse ter controle, accorderen en publicatie worden voorgelegd aan het BSA. Het BSA zal het reglement ter verdere goedkeuring voorleggen aan de KNAF.
- 8.4 Het BSA kan bindend voorschrijven dat (onderdelen van) de voorgelegde klassenreglementen worden aangepast, aangevuld of anderszins worden gewijzigd.
- 8.5 Vervallen
- 8.6 Tussentijdse wijzigingen van klassenreglementen dienen uiterlijk twee (2) weken voor de datum van de eerste wedstrijd van de betrokken klasse, waarbij deze van kracht dienen te zijn, ter controle en accorderen aan het BSA te worden voorgelegd.
- 8.7 De wijzigingen zijn pas geldig na akkoord door het BSA en KNAF en publicatie op de KNAF website. Uitsluitend in geval van 'force majeure', ter beoordeling van de Sportcommissarissen, kan tijdens een wedstrijd door middel van een bepaling in of aanvulling op het Bijzonder Reglement een wijziging in een klassenreglement worden aangebracht. In het geval deze wijziging een permanent karakter dient te krijgen, dient zij zo spoedig mogelijk na de desbetreffende wedstrijd – en in elk geval vóór de volgende wedstrijd van de onderhavige klasse – alsnog ter controle en accorderen aan het BSA te worden voorgelegd. Het BSA zal het reglement ter verdere goedkeuring voorleggen aan de KNAF.
- 8.8 Gedurende het lopende seizoen zijn slechts vijf (5) reglementswijzigingen toegestaan (behoudens wijzigingen die de veiligheid betreffen, hierop zit geen restrictie aangaande het aantal wijzigingen).

- 8.9 In het geval tijdens een evenement één of meer wedstrijden onder een buitenlands klassenreglement wordt verreden dan dient dit reglement door de buitenlandse ASN te zijn goedgekeurd, indien de goedkeuring ontbreekt dient het klassenreglement te voldoen aan de normen vermeld in artikel 8.10.
- 8.10 Onder accorderen wordt verstaan de toetsing op:
- de FIA CSI en de bijbehorende bijlagen;
 - het Organisatie Reglement Autoresport;
 - het Reglement Nederlands Kampioenschappen Autoresport (indien van toepassing);
 - het KNAF reglement Licenties;
 - het KNAF Milieu Reglement.

Artikel 9 - ORGANISATOR

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

Artikel 10 - AUTOSPORTKALENDER

- 10.1 De KNAF autosportkalender geeft de status van het kampioenschap aan alsmede waar, wanneer en voor welke categorieën/klassen wedstrijden worden verreden. De autosportkalender wordt samengesteld en beheerd door het BSA en de KNAF.
- 10.2 Wijzigingen op de autosportkalender kunnen bij Nationaal tot uiterlijk vier (4) weken, en bij Club Sport tot uiterlijk twee (2) weken, voor het evenement plaatsvinden, met uitzondering van 'force majeure'.

Artikel 11 - KAMPIOENSCHAPPEN

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

Artikel 12 - VRIJWARING EN AANSPRAKELIJKHEID

- 12.1 Uitsluiten aansprakelijkheid: Noch de KNAF, noch het BSA, noch de organisatoren (waaraan door de KNAF een organisatielicentie is toegekend), noch haar officials, noch de promotor, noch de circuiteigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit zijn tegenover de inschrijvers, deelnemers hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelnemen aan evenementen van of onder auspiciën van de KNAF tijdens en/of gedurende wedstrijd of training mocht ontstaan.
- 12.2 Vrijwaring/aansprakelijkheidsclausule: Alvorens de rijders aan de eerste training van een wedstrijd kunnen deelnemen, moeten zij de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen. Deze clausule is bij de inschrijfformulieren opgenomen. De tekst hiervan luidt als volgt:
- "De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelneming aan training(en) en/of race(s) zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. De KNAF, haar sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens de KNAF. De deelnemer verklaart dat hij/zij de KNAF, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan de training(en) en/of race(s) geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen."*
- 12.3 De deelnemers die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot training(en) en/of race(s) toegelaten.

Artikel 13 - VERZEKERING

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

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

Artikel 14 - BINDEDE TAAL

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

Artikel 15 - SLOTBEPALINGEN

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



KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie

REGLEMENT NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN AUTORENSPORT

Artikel 1 - ORGANISATIE

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

Artikel 2 - NEDERLANDS KAMPIOEN

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

Artikel 3 - DEELNAME AAN NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN

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

Artikel 4 - PRIJZEN

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

Artikel 5 - WEDSTRIJDEN

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

Artikel 6 - PUNTENTELLING

- 6.1 Per race zullen, op basis van de getekende uitslag als volgt punten worden toegekend:

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

- 6.2 Tevens wordt een punt toegekend aan de rijder die in de kwalificatie voor *pole position* heeft gekwalificeerd en aan de rijder die in de race de snelste ronde heeft gerealiseerd. Indien een of meer rijders de snelste ronde realiseren tijdens de race, gaat het punt naar degene die als eerste de snelste ronde heeft gereden.
- 6.3 In klassenreglementen kunnen alleen in overleg met en na goedkeuring van de organisator van de klasse en het BSA afwijkende regels met betrekking tot de puntentelling worden opgenomen.

- 6.4 Indien een deelnemer na afloop van een race wegens een technische overtreding wordt uitgesloten, vervallen de voor deze race toegekende kampioenschap punten, en tevens ook de toegekende kampioenschap punten voor de snelste ronde en *pole position* (indien van toepassing).

Artikel 7 - MINIMAAL AANTAL DEELNEMERS

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

Artikel 8 - KLASSEMENT

Vervallen

Artikel 9 - EX-AEQUO REGELING

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

Artikel 10 - NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN EN KLASSENINDELING

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

Artikel 11 - SLOTBEPALING

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

ALGEMEEN REGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL

Artikel 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

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

Artikel 2 - ORGANISATIE

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

Artikel 3

Vervallen

Artikel 4 - BEKENDHEID MET/ EN ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

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

Artikel 5 - AFGELASTING OF UITSTELLEN VAN EEN WEDSTRIJDEN

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

Artikel 6 - TOT DEELNEMING TOEGELATEN AUTO'S

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

Artikel 7 - INDELING IN/ OF SAMENVOEGEN VAN KLASSEN

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

Artikel 8 - LICENTIES

- 8.1 *Rijder-/inschrijverlicentie*: De rijder/inschrijver moet in het bezit zijn van een geldige rijder/inschrijverlicentie voor de klasse waarvoor is ingeschreven.
- 8.2 Als bij de administratieve controle (zie artikel 11 van dit reglement) blijkt dat de inschrijver op het inschrijfformulier foutief is ingevuld of dat de inschrijver sinds het opsturen van het formulier gewijzigd is, zal de inschrijver dit, bij de licentiecontrole op het formulier moeten corrigeren. Indien de (eerder) ingevulde gegevens onjuist blijken te zijn is de inschrijving feitelijk ongeldig. [zie CSI 3.13.1]
- 8.3 Voor bijzonderheden over licenties zie het KNAF Reglement Licenties, deel Autorensport.

Artikel 9 - INSCHRIJVING

- 9.1 Een inschrijving is een overeenkomst tussen inschrijver en organisator.
- 9.2 Tenzij door de organisator anders is bepaald, vindt de inschrijving plaats door middel van een door de organisator uitgegeven inschrijfformulier per evenement dat door inschrijver volledig en juist moet worden ingevuld. Het inschrijfformulier moet door de inschrijver en rijder worden ondertekend.
- 9.3 Een inschrijver is de persoon of rechtspersoon, die voor deelneming inschrijft en verantwoordelijk is voor alles wat op de inschrijving betrekking heeft.
- 9.4 Een deelnemer is de persoon of rechtspersoon van wie de inschrijving geaccepteerd is om aan de wedstrijd deel te nemen als inschrijver en/of als rijder.
- 9.5 Indien de inschrijver niet in staat is om zelf op het evenement aanwezig te zijn, dan moet de inschrijver aan een vervanger een schriftelijke machtiging tot vertegenwoordiging afgeven.
- 9.6 Voor elke auto moet afzonderlijk een inschrijfformulier worden ingevuld en inschrijfgeld worden betaald.
- 9.7 Elke onjuiste verklaring op het inschrijfformulier en/of formulieren die op de inschrijving betrekking hebben, al dan niet opzettelijk gedaan, kan dit mogelijk leiden tot niet acceptatie van de inschrijving door de organisator, en/of bestraffing door de Sportcommissarissen. Zie ook artikel 8.2 van dit reglement en CSI 3.13.1.
- 9.8 De inschrijving en betaling, of bewijs van betaling, moet voor het sluiten van de inschrijving door de organisator zijn ontvangen
- 9.9 In klassenreglementen kunnen over inschrijving/betaling nadere regelingen zijn opgenomen.
- 9.10 De organisator zal de inschrijver het Bijzonder Reglement verstrekken met alle belangrijke informatie over het evenement.
- 9.11 *Equipe inschrijvingen*: Indien een auto door meer rijders wordt gedeeld, samen vormend een equipe van tenminste twee (2) rijders, dient het inschrijfformulier door de inschrijver en alle tot de equipe behorende rijders te zijn ondertekend. De rijder als eerste genoemd op het inschrijfformulier zal als inschrijver worden beschouwd van de equipe.
- 9.12 *Blokinschrijvingen*: Indien een Cup/Serie organisator/promotor een inschrijving 'en bloc' wil doen is dit mogelijk op voorwaarde dat de Cup/Serie organisator/promotor de blokinschrijving laat vergezellen van een door de afzonderlijke deelnemers ondertekend inschrijfformulier waarop de deelnemer aangeeft bij welke wedstrijden door hem wordt deelgenomen vergezeld van een kopie van de rijder licentie en/of inschrijflicentie (teamlicentie). De Cup/Serie organisator/promotor draagt geheel de verantwoordelijkheid voor de financiële verplichtingen naar de organisator.
- 9.13 *Voorwaardelijke inschrijving*: Inschrijvingen kunnen voorwaardelijk worden geaccepteerd, bijvoorbeeld onder de voorwaarde van het behalen van een minimum of een maximaal aantal deelnemers. Inschrijving onder bijzondere voorwaarden zal de inschrijver niet later dan drie (3) werkdagen na het sluiten van de inschrijving worden medegedeeld.
- 9.14 *Weigeren inschrijving*: De organisator mag inschrijvingen weigeren met opgaaf van redenen voor deze weigering (zie 3.14 van de CSI)

Artikel 10

Vervallen

Artikel 11 - ADMINISTRATIEVE CONTROLE

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

Artikel 12 - TECHNISCHE KEURING

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

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

- 12.17 *Nakeuring*: Een nakeuring, een technische keuring na afloop van de wedstrijd, kan onmiddellijk plaatsvinden, of op een nader te bepalen later tijdstip en plaats.
- 12.18 De deelnemer kan worden opgedragen ervoor te zorgen dat de TC binnen een door de Sportcommissarissen en/of wedstrijdleader en/of TC vast te stellen termijn over voldoende materiaal beschikt, zoals documentatie en desgevraagd demontagewerkzaamheden te verrichten, zodanig dat beoordeeld kan worden of een auto aan de reglementen voldoet. De deelnemer kan verzoeken om bij het onderzoek aanwezig te zijn, een en ander ter beoordeling van de sportcommissarissen of wedstrijdleader.
- 12.19 *Technisch onderzoek op protest*: De deelnemer die protest heeft aangetekend, is niet bevoegd om bij het onderzoek door de TC, naar aanleiding van dit protest, aanwezig te zijn.
- 12.20 *Weigering nakeuring/onvoldoende verlening medewerking*: Indien een deelnemer weigert om zijn auto ter nakeuring aan te bieden of weigert om medewerking te verlenen aan de TC, volgt niet klasseren in de bewuste wedstrijd.
- 12.21 *Herkeuring (keuring na ongeval)*: Technische onderzoeken door de TC zijn ondergeschikt aan onderzoeken op last van justitie. In geval een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden, dient de TC zo mogelijk een schaderapport op te stellen. Indien vastgesteld wordt dat de oorzaak aan een technisch defect te wijten is, dan dient hiervan in het rapport melding te worden gemaakt. Het rapport dient tevens de naam van de bestuurder, merk en type auto, startnummer, klasse en chassisnummer te vermelden. De auto dient voldoende te worden bewaakt en afgeschermd tegen buitenstaanders. Belangrijk: De HTC handelt en rapporteert na een ongeval in deze situatie enkel en alleen op instructie van wedstrijdleader.
- 12.22 In geval van herstel van schade dient de auto zo spoedig mogelijk, uiterlijk één (1) uur voor het begin van het eerstvolgende wedstrijdonderdeel, bij de TC ter herkeuring te worden aangeboden.
- 12.23 *Uitsluiting aansprakelijkheid/uitsluiting kostenvergoeding*: De deelnemer van wie de auto, al dan niet naar aanleiding van een protest, een technisch onderzoek moet ondergaan, kan geen kosten of schadevergoeding vorderen van de organisator, de promotor, de Sportcommissarissen, de wedstrijdleader en de TC.
- 12.24 Noch de KNAF, noch de promotor, noch de organisator noch haar/zijn officials zijn verantwoordelijk voor enige schade of gevolgen in verband met een keuring ontstaan.
- 12.25 Een inschrijver/rijder wordt toegelaten tot het evenement als aan alle eisen van de administratieve controle en technische keuring is voldaan.
- 12.26 *Veiligheidsvoorziening rijdersuitrusting* (zoals omschreven in CSI appendix L (Chapter III; artikel 1, 2, 3 en 4) wordt verstaan:
- a) Helmen
 - b) Brandvrije kleding waaronder:
 - i. overall;
 - ii. ondergoed (met lange mouwen en pijpen);
 - iii. sokken;
 - iv. handschoenen;
 - v. balaclava;
 - vi. schoenen;
 - c) Frontal Head Restraint (FHR) systeem
 - d) Veiligheidsgordels
 - e) Arm restraint (volgens de norm SFI 3.3) indien geen goedgekeurd raamnet (artikel 12.30 van dit reglement) aanwezig is.
- 12.27 Bij verplicht gebruik van het FIA goedgekeurd FHR systeem (artikel 12.26.c van dit reglement) zal dit vermeld worden in het desbetreffende klassenreglement. Voor de klassen waarin het gebruik van het FIA goedgekeurd FHR systeem niet verplicht wordt voorgeschreven, wordt dit wel sterk aanbevolen.
- 12.28 *Veiligheidsvoorzieningen auto*: De auto dient minimaal aan onderstaande voorschriften te voldoen. Zie voor de navolgende veiligheidsvoorzieningen:
- a) Veiligheidsgordels CSI appendix J, artikel 253.6 - SAFETY HARNESSSES
 - b) Brandblusser CSI appendix J, artikel 253.7 - EXTINGUISHERS – EXTINGUISHING SYSTEMS
 - c) Veiligheidskooi CSI appendix J, artikel 253.8 - SAFETY CAGES
 - d) Raamnet (art. 12.30) CSI appendix J, artikel 253.11 - WINDOWS / NETS
 - e) Hoofdstroomschakelaar CSI appendix J, artikel 253.13 - GENERAL CIRCUIT BRAKER
 - f) Brandstoftank CSI appendix J, artikel 253.14 - FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS
 - g) Stoel CSI appendix J, artikel 253.16 - SEATS, ANCHORAGE POINTS AND SUPPORTS

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

Artikel 13 - PARC FERMÉ

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

Artikel 14 - VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN

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

Artikel 15 - ALGEMENE VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN

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

Artikel 16 - RECLAME EN PUBLICITEIT

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

Artikel 17 - GELUID

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

ARTIKEL 18 - STRAFFEN

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

Artikel 19 - PROTESTEN

- 19.1 Zie CSI artikel 13.
- 19.2 Een protest is o.a. ongeldig wanneer:
- deze niet ingediend is door de inschrijver;
 - deze buiten de vastgestelde protesttijd is ingediend;
 - er sprake is van een zogenaamd verzamelprotest.
- 19.3 Het is niet mogelijk om een protest in te dienen tegen:
- een beslissing van een 'judge of fact';
 - een Stop & Go-penalty;
 - een Drive Through-penalty;
 - een straf/maatregel ten aanzien van geluid en/of andere milieuaspecten;
 - een beslissing van de Sportcommissarissen, in dit geval staat alleen de mogelijkheid tot beroep open.
- 19.4 Protesten dienen zo nauwkeurig mogelijk te worden omschreven.
- 19.5 De kosten van een protest kunnen ten laste van de indiener worden verhoogd met een bedrag voor extra onkosten. De indiener zal hierover vooraf worden ingelicht.
- 19.6 Mocht blijken dat de totale kosten van de uitvoering van het onderzoek naar aanleiding van het protest hoger uitvallen dan de reeds betaalde waarborgsom, dan kunnen de sportcommissarissen de indiener van het protest belasten voor deze extra kosten.
- 19.7 Indien het protest tegen een technisch reglement wordt afgewezen, kan de indiener achteraf een boete worden opgelegd. De hoogte van het bedrag wordt bepaald door de Sportcommissarissen. Met dit bedrag kan de deelnemer tegen wie het protest werd ingediend, zijn auto en/of onderdelen weer in de oorspronkelijke staat terugbrengen casu quo herstellen.

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

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

Artikel 21

Vervallen

Artikel 22 - OFFICIËLE PUBLICATIES, UITSLAGEN EN MEDEDELINGENBORD

- 22.1 In het Bijzonder Reglement wordt de locatie van het mededelingenbord voor officiële publicaties genoemd.
- 22.2 Het mededelingenbord geeft informatie over:
- het actuele tijdschema. Ingeval van wijziging(en) is de gepubliceerde op het mededelingenbord de enige juiste;

- b. uitslagen van trainingen en races;
 - c. officiële mededelingen en bulletins.
- 22.3 Tenzij anders vermeld, worden uitslagen gepubliceerd onder het voorbehoud van wijzigingen van een protest, een technisch onderzoek en/of beroep, uitspraken van de wedstrijdleider en/of de Sportcommissarissen.
- 22.4. Uitslagen zullen met vermelding van de publicatietijd zo spoedig mogelijk na de finish van de training/race worden gepubliceerd. Vanaf genoemde publicatietijd gaat de protesttermijn in (protest tegen onregelmatigheden tijdens de training/race tegen een deelnemende auto/rijder en tegen het vastgestelde klassement). Zie voor de juiste protesttermijn artikel 19 van dit reglement of de CSI artikel 13.

Artikel 23

Vervallen

Artikel 24 - SLOTBEPALINGEN

- 24.1 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autoensport niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSA in overleg met de organisator.
- 24.2 De reglementen zijn geldig gedurende één (1) jaar (wedstrijdjaar 2019), maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld en/of gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- 24.3 Een evenement wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat mede de trainingen en races zelf. Het eindigt na afloop van een van de volgende termijnen afhankelijk van welke het laatste eindigt:
- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
 - het einde van de sportieve controle en de technische keuring.



WEDSTRIJDREGLEMENT AUTORENSPORT - NATIONAAL

Artikel 1 - ALGEMEEN

- 1.1 Zie voor definities van deelnemer en rijder CSI, artikel 20.
- 1.2 Een deelnemer of rijder kan slechts deelnemen aan een wedstrijd nadat voldaan is aan alle voorschriften omtrent licenties, inschrijving en technische voorkeuring en na het bijwonen van de verplichte briefing. Het niet bijwonen van een briefing kan bestraft worden met een boete. Indien de wedstrijdleider/Race Director een extra briefing nodig acht is de deelnemer of rijder verplicht deze bij te wonen.
- 1.3 De rijder dient tijdens de wedstrijd gebruik te maken van de ingeschreven auto.
- 1.4 Het gedrag van de deelnemer of rijder mag nimmer de eigen veiligheid en/of die van anderen in gevaar brengen.
- 1.5 Gedurende de gehele wedstrijd (inclusief uitloopronde) is de rijder verplicht alle veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, zoals het gebruik van de veiligheidsgordels en het dragen van de voorgeschreven helm en veiligheidskleding.
- 1.6 Het is de rijder verboden te roken in de auto.
- 1.7 De auto mag tijdens een wedstrijd uitsluitend voorwaarts in de race richting worden voortbewogen.
- 1.8 In verband met de noodzaak om het wegslepen van auto's die naast de baan zijn geraakt, mogelijk te maken, is het verplicht sleepogen met binnendiameter minimaal 40 mm; treksterkte minimaal 300 kg aan te brengen.
- 1.9 De rijder is verplicht om gebruik te maken van de voorgeschreven Baan.

Artikel 2 - KWALIFICATIE

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

Knac Nationale Autosport Federatie

Artikel 3 - STARTPROCEDURES

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

- 3.6 Na het verliezen van een of meer startposities én wanneer deze auto ingehaald is door de laatste auto, dient achteraan te worden gestart. Wanneer de auto niet ingehaald is door de laatste auto, mag de oorspronkelijke positie pas op de grid weer ingenomen worden. Inhalen tijdens de opwarmronde blijft verboden.
- 3.7 *Proefstart:* Onder een proefstart wordt verstaan volledig stilstaan tijdens de opwarmronde en weer van start gaan. Een proefstart kan worden bestraft met een Drive Through-penalty en/of een tijdstraf. Een proefstart is alleen toegestaan vanuit de daartoe ingerichte locatie beschreven in het Bijzonder Reglement.
- 3.8 Indien, nadat zijn auto op de grid is opgesteld, de motor stilvalt, dient de deelnemer de andere deelnemers zo mogelijk te waarschuwen door het opsteken van een hand. Nadat alle auto's van start zijn gegaan mag de auto met de stilgevallen motor door officials worden aangeduwd en aan de wedstrijd beginnen. Na het startsignaal, nadat alle auto's zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan alsnog vanuit de pitstraat worden gestart door deelnemers die nog in de pitstraat waren en tot de start zijn toegelaten.
- 3.9 *Startsignaal:* In de ronde waarin gestart wordt, mogen de auto's hun startpositie niet verlaten voordat het startsignaal gegeven is. Het startsignaal wordt gegeven door het doven van het rode licht of door het "vallen" van de nationale vlag.
- 3.10 *Start delayed:* De startprocedure kan worden afgebroken door het ontsteken van gele knipperlichten en door het tonen van het bord 'start delayed'. Een nieuwe opwarmronde wordt zo snel mogelijk gestart door middel van het groene licht en/of de groene vlag en onder het tonen van het bord 'extra formation lap'. De race wordt met één ronde ingekort.
- 3.11 Wanneer de start moet worden afgebroken door een (technisch) probleem van een deelnemer op de grid, stelt zich een official met een gele vlag op voor de veroorzaker van de uitgestelde start. Nadat de nieuwe opwarmronde gestart is en alle overige deelnemers zijn vertrokken, mag de veroorzaker van de uitgestelde start aangeduwd worden en achteraan aansluiten. De leeggevallen plaats op de grid wordt niet opgevuld. Wanneer meer deelnemers betrokken zijn, is de volgorde achteraan de grid volgens de kwalificatie.
- 3.12 *Staannde start:*
- Vanuit de opstelstraat (Pre Grid) rijden de auto's in formatie eventueel achter de Leading Car naar de grid en nemen daar hun positie in.
 - Op de grid volgt de minutenprocedure, waarbij minimaal de volgende borden worden getoond: 3 minuten, 1 minuut en 30 (of 15) seconden. Bij het bord en signaal '1 minuut' dienen de motoren te worden gestart en de grid door iedereen verlaten te worden. Bij het bord en signaal '30 (of 15) seconden' dient iedereen de grid te hebben verlaten.
 - Na de minutenprocedure volgt een opwarmronde (eventueel achter de Leading Car) die gestart wordt door middel van een groene vlag en/of groene lamp. Inhalen en het maken van een proefstart in de opwarmronde is verboden.
 - Aan het einde van de opwarmronde nemen de rijders zelfstandig de juiste positie op de grid in, de motoren blijven draaien. Helpers worden niet tot de grid toegelaten.
 - Op het moment dat de laatste auto op de grid tot stilstand is gekomen, zal achter de formatie auto's op de grid door een official een groene vlag getoond worden, waarna het '5 seconden' bord getoond wordt. Na 5 seconden van het tonen van dit bord zal het rode licht worden ontstoken en kan de start elk moment worden gegeven.
- 3.13 *Rollende start:*
- Onder een rollende start wordt een start verstaan waarbij het voertuig reeds in beweging is op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.
 - Vanuit de opstelstraat (pre grid) rijden de auto's in formatie naar de grid en nemen daar hun positie in.
 - Op de grid volgt de minutenprocedure, waarbij minimaal de volgende borden worden getoond: 3 minuten, 1 minuut en 30 (of 15) seconden. Bij het bord en signaal '1 minuut' dienen de motoren te worden gestart en de grid door iedereen verlaten te worden. Bij het bord en signaal '30 (of 15) seconden' dient iedereen de grid te hebben verlaten.
 - Na de minutenprocedure volgt een opwarmronde achter de Leading Car. De opwarmronde wordt gestart door middel van een groene vlag en/of groene lamp. Inhalen en het maken van een proefstart in de opwarmronde is verboden.
 - Bij het tonen van het bord "grid formation" dienen de auto's met gelijke snelheid, recht achter elkaar en in twee rijen op de aangegeven lijnen en met een onderlinge afstand van minimaal 10 meter en maximaal 15 meter op te rijden, waarbij de auto op pole position het tempo tussen de 70- 90 km/u aangeeft. Aan het einde van de opwarmronde zal de Leading Car de pitstraat inrijden.

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

Artikel 4

Vervallen

Artikel 5

Vervallen

Artikel 6 - AUTO'S OP RACE-SNELHEID

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

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

Artikel 7 - RIJGEDRAG

- 7.1 *Bepalingen rijgedrag op het circuit:* Aanvullend op de bepalingen van de CSI Appendix L, Chapter IV de overige bepalingen van dit reglement en de beginselen van sportief rijgedrag, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleider, Race Director en/of de Sportcommissarissen, zijn de volgende bepalingen van toepassing:
 - a. *Gevaarlijk rijgedrag*

De deelnemer die blijk geeft van gevaarlijk rijgedrag of het maken van een ernstige rijfout of blijk geeft van een ernstig gebrek aan autobehersing, kan worden bestraft, zelfs indien de rijgedragingen onafhankelijk van de wil van de deelnemer plaatsvinden. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat de overige deelnemers de Baan kunnen blijven gebruiken en overige deelnemers niet onnodig in gevaar gebracht worden.
 - b. *Onzorgvuldig rijgedrag met, wel of geen, botsing tot gevolg (incident)*

Iedere deelnemer moet altijd trachten een botsing met een andere deelnemer te voorkomen. De deelnemer die op grond van de racesituatie in de beste positie verkeert om een botsing te voorkomen en hierin nalatig is, maakt zich schuldig aan onzorgvuldig casu quo onsportief rijgedrag ten opzichte van de andere deelnemers. De deelnemer die ten koste van een andere deelnemer een voorzienbaar risicovolle manoeuvre uitvoert en daardoor met een andere deelnemer in botsing komt, maakt zich eveneens schuldig aan onsportief rijgedrag. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan (dat wil zeggen het verharde deel ervan) kunnen blijven gebruiken.
 - c. *Met opzet tegen een andere deelnemer botsen (incident)*

Het – naar het oordeel van de Sportcommissarissen – met opzet tegen een andere deelnemer botsen of met kennelijke opzet laten botsen door rem-/stuurmanoeuvres of het achterwege laten daarvan ter voorkoming van ongevallen, is onder geen voorwaarde toegestaan. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan (dat wil zeggen het verharde deel ervan) kunnen blijven gebruiken.
- 7.2 *Straffen:* Overtredingen omtrent rijgedrag kunnen bestraft worden conform de CSI met inachtneming van CSI Appendix L (Chapter IV).
- 7.3 Vervallen
- 7.4 In het geval de Sportcommissarissen een deelnemer op grond van zijn rijgedrag heeft gediskwalificeerd en deze deelnemer op grond van de opschortende werking van een tegen de beslissing van het College ingesteld beroep toch in de gelegenheid wordt gesteld om aan de wedstrijd deel te nemen, geldt het volgende:
 - a. Door zijn auto vanuit de paddock, pits of pitstraat de baan op te (laten) rijden om deel te nemen aan de onderhavige wedstrijd, ziet de betrokken deelnemer, of in voorkomend geval diens inschrijver, af van de mogelijkheid om het ingestelde beroep alsnog in te trekken of ongedaan te maken.
 - b. Op afwijzing van het ingestelde beroep volgt niet klasseren in de race, of elk van de races waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep, benevens diskwalificatie van deelname aan eenzelfde aantal races van de betrokken klasse als waaraan is deelgenomen op grond van de opschortende werking van het ingestelde beroep. Deze straffen komen, in voorkomend geval, naast eventuele andere door de wedstrijdleider/Race Director, Sportcommissarissen en/of het College van Autosport Rechtspraak opgelegde, straffen.
 - c. Indien het aantal nog door de klasse te verrijden races lager is dan het aantal waarvoor de deelnemer is uitgesloten of is gediskwalificeerd op grond van de bepalingen van dit artikel, kunnen de Sportcommissarissen bepalen dat (een deel van) de opgelegde uitsluiting of diskwalificatie van kracht zijn voor een andere, door hen aan te wijzen, klasse.

- d. De Sportcommissarissen kunnen de betrokken deelnemer bij de ASN voordragen voor verdere tuchtrechtelijke maatregelen.

Artikel 8 - ALGEMENE VEILIGHEIDSMATREGELEN

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

Artikel 9

Vervallen

Artikel 10 - TECHNISCH GEBREK

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

Artikel 11 - PITSTRAAT EN PITSTOPS

- 11.1 De deelnemer die van plan is de Baan te verlaten of de pitstraat in te rijden moet tijdig zijn bedoeling kenbaar maken en zorgen dat een en ander op een veilige manier gebeurt.
- 11.2 De pitstraat is verdeeld in twee Banen, eventueel gescheiden door een veiligheidsstrook. De Baan die het dichtst bij de pit muur/circuit ligt, is de snelle Baan. De Baan die het dichtst bij de pitboxen ligt, is de werkbaan en dit is de enige locatie waar werkzaamheden aan de auto uitgevoerd mogen worden.
- 11.3 Op de veiligheidsstrook mag niet worden stilgestaan.
- 11.4 Het voor- en achterwaarts duwen op de werkbaan is toegestaan. Achteruitrijden met ingeschakelde achteruitversnelling is verboden.
- 11.5 Tijdens een wedstrijd verlaat de deelnemer onder eigen verantwoordelijkheid de pitstraat. De pitstraat mag niet worden verlaten onder een getoonde rode vlag en/of rood licht.
- 11.6 De maximumsnelheid in de pitstraat zal worden vermeld het Bijzonder Reglement.
- 11.7 Deelnemers mogen geen lijnen aanbrengen in de pitstraat.

- 11.8 Monteurs en teamleden mogen alleen in de pitstraat komen direct voordat zij geacht worden werkzaamheden uit te voeren aan een auto en dienen zich na beëindiging van de werkzaamheden zo snel mogelijk terug te trekken.
- 11.9 Het is niet toegestaan de witte lijn aan het uiteinde van de pitstraat te overschrijden.
- 11.10 Het is niet toegestaan (m.u.v. gevallen van 'force majeure') dat een auto die de pitstraat gaat inkomen de lijn zal overschrijden die verschil tussen 'pits ingang' en de Baan markeert.
- 11.11 Het is niet toegestaan om tijdens een wedstrijd op de pit muur en/of in het veiligheidshek te klimmen.
- 11.12 Bij Endurancewedstrijden gelden maximale rijtijden (soms ook stinttijd genoemd). De rijtijd (stinttijd) per Deelnemer is maximaal 120 minuten, waarbij een Rijderswissel verplicht is.

Artikel 12 - SAFETY CAR

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

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

Artikel 13 - CODE ROOD

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

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

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

- Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de deelnemers bij het beëindigen van deze ronde.

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

Zodra de situatie op de baan het toe laat:

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

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

- indien het totaal aantal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door de leider(s) afgelegde ronden – telkens met inbegrip van de ronde voorafgaand aan die waarin Code Rood werd gegeven – tenminste gelijk is aan 75% van de geplande raceafstand – of een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand – de race als geëindigd wordt beschouwd;
- de lengte van elk volgend deel van de race zal worden bepaald door drie (3) ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het voorafgaande deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande afstand van het voorafgaande deel;
- indien het aldus berekende, nog te rijden aantal ronden lager is dan twee (2), de race als geëindigd wordt beschouwd;

- de eindklassering plaatsvindt aan de hand van het totaal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door elk van de deelnemers afgelegde aantal ronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over elk van de delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.

Artikel 14 - TIJDWAARNEMING

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

Artikel 15 - KLASSERING

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

Artikel 16 - FINISH

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

Knac Nationale Autosport Federatie

Artikel 17 - STRAFFEN EN DISKWALIFICATIE TIJDENS WEDSTRIJD

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

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

Artikel 18

Vervallen

Artikel 19

Vervallen

Artikel 20 - VLAGSIGNALLEN

In aanvulling op KNAF Reglement vlagsignalen, artikel "2. Vlaggen gebruikt door de wedstrijdleider of zijn assistent" kan in overleg met of in afwezigheid van sportcommissarissen de zwarte vlag door de wedstrijdleider worden gehanteerd.

Artikel 21 - RACE DIRECTOR

Zie CSI artikel 11.10

Artikel 22 - SLOTBEPALINGEN

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

Inhoudsopgave

Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement	31
Artikel 01. AFKORTINGEN	32
Artikel 02. DEFINITIES	32
Artikel 03. TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN	33
Artikel 04. ORGANISATOR	34
Artikel 05. INSCHRIJVINGEN	34
Artikel 06. DEELNEMERS	34
Artikel 07. LICENTIES	35
Artikel 08. SCHADE, VRIJWARING EN VERZEKERING	36
Artikel 09. SPRINT- OF ENDURANCEWEDSTRIJDEN	37
Artikel 10. KLASSIFICATIE	37
Artikel 11. DE AUTO	37
Artikel 12. KEURINGEN	38
Artikel 13. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO	38
Artikel 14. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN KLEDING	39
Artikel 15. OVERTREDINGEN EN STRAFFEN	40
Artikel 16. PROTEST EN BEROEP	41
Artikel 17. VIDEO OPNAMEN EN RECHTEN	41
Deel II: Club Sport - Wedstrijd Reglement	42
Artikel 18. WEDSTRIJDVERLOOP	42
Artikel 19. ENDURANCE WEDSTRIJD	42
Artikel 20. TRAINING	42
Artikel 21. STARTOPSTELLING	43
Artikel 22. OPWARMRONDE(N)	43
Artikel 23. START	44
Artikel 24. RIJGEDRAG	45
Artikel 25. VLAGSIGNALLEN	46
Artikel 26. SAFETY CAR	46
Artikel 27. CODE ROOD	48
Artikel 28. PITSTOP - ALGEMEEN (WISSELEN RIJDER, REPARATIES)	49
Artikel 29. PITSTOP - TANKEN (ENDURANCE RACES)	49
Artikel 30. EINDE VAN DE RACE	50
Artikel 31. UITLOOPRONDE	50
Artikel 32. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD	50
Artikel 33. KLASSEMENT EN PRIJZEN	51
Artikel 34. SLOTBEPALINGEN	51

Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement

Artikel 1. AFKORTINGEN

ACNN	Autosport Competitie Noord-Nederland
ASN	Nationale Autosport Autoriteit (in Nederland: KNAF)
BSA	Bestuur Sectie Autoensport
BR	Bijzonder Reglement
CSI	Code Sportif International met bijbehorende bijlagen van de FIA
CZ	Circuit Zandvoort
DNRT	Dutch National Racing Team (Stichting DNRT)
DRDO	Stichting Dutch Race Driver Organisation
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HARC	Historische Auto Ren Club
HTC	Hoofd Technisch Commissaris of Hoofd Technische Commissie
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
KRB	KNAF Reglementen Boek
LC	Licentie Commissie Autoensport
OC	Organisatiecomité
TC	Technische Commissie
WL	Wedstrijdleider

Artikel 2. DEFINITIES

Auto	Een door eigen middelen aangedreven voertuig rijdend op minstens vier, niet in één lijn liggende, wielen die steeds in contact zijn met de grond (of ijs), waarvan minstens twee wielen gebruikt worden voor besturing en twee wielen voor aandrijvingen; de aandrijving en besturing worden constant en alleen gecontroleerd door de Deelnemer (Rijder) aan boord van het voertuig (andere termen inclusief maar niet beperkt tot auto, truck en kart mogen door elkaar worden gebruikt met Auto, afhankelijk van het type competitie/Wedstrijd).
Baan	Rijgedeelte. De witte lijnen markeren de buitenzijde van de baan (track) en zijn in het geheel nog onderdeel van 'de Baan', de kerbstones daarentegen niet.
Bijzonder Reglement	Officieel document uitgegeven door de Organisator van een wedstrijd waarin alle aanvullende details worden vermeld, goedgekeurd door de BSA reglementencommissie en KNAF en gepubliceerd op de KNAF website. [<i>English: Supplementary Regulations</i>]
BSA Reglementen Commissie	Commissie van BSA-bestuur dat alle autoensport reglementen namens het BSA-bestuur, bekijkt, van commentaar voorziet, aanpast en uiteindelijk valideert namens BSA-bestuur, waarna de KNAF het reglement van een Permit/approval voorziet.
Event Bulletin	Een officieel document dat een aanvulling geeft op een goedgekeurd reglement voor het betreffende evenement (Event); goedgekeurd door het OC.
Series Bulletin	Een officieel document dat een aanvulling geeft op een goedgekeurd reglement van een serie of klasse, geldig vanaf uitgifte voor de gehele duur van de serie; goedgekeurd door BSA-reglementscommissie en KNAF.

Circuit race	Een Wedstrijd op een gesloten circuit (Baan) tussen twee of meer Auto's gelijktijdig rijdend over hetzelfde parcours (Baan) waarbij de snelheid of de afgelegde afstand in een gegeven tijd de beslissende factor is. In dit reglement en onderliggende reglementen wordt circuit race korthedshalve aangeduid met het woord race.
Deelnemer	Een Deelnemer is de persoon of rechtspersoon van wie de inschrijving geaccepteerd is om aan de Wedstrijd deel te nemen als inschrijver en/of als Rijder. Deelnemer is in het bezit van een licentie van de ASN. [English: Competitor]
Endurance	Onder een Endurance Wedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur, waarbij wissels van Deelnemers (hier de Rijder) mogelijk of zelfs verplicht zijn.
Evenement	Een evenement is het totaal aan Wedstrijden van de deelnemende klassen en wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en eindigt bij de definitieve (FINAL) uitslag.
Finishlijn	Laatste controlelijn met of zonder tijdregistratie. [English: Finish Line]
Force Majeure	Onvoorspelbare, niet te voorkomen en van buitenaf komende gebeurtenis.
Inschrijver	Een inschrijving is een contract tussen de Deelnemer en de Organisator betreffende de deelname van de voornoemde Deelnemer in een bepaalde Wedstrijd. Het kan door beide partijen getekend worden of het resultaat zijn van een uitwisseling van correspondentie.
Official Leading Car	Een Auto van de organisatie die de Deelnemers meeneemt voorafgaande aan een rollende start.
Organisator	ASN, Automobiëclub of een andere gekwalificeerde sportgroep. [English: Organiser]
Organisatie Comité	Een groep personen (oneven aantal), goedgekeurd door de ASN, benoemd door de Organisator van een Wedstrijd. [English: Organising Committee]
Parc Fermé	Plaats waar de Deelnemers verplicht zijn hun Auto('s) naar toe te brengen volgens de toepasselijke reglementen.
Rijder	Bestuurder van een Auto tijdens een Wedstrijd die in het bezit is van een rijder licentie, afgegeven door zijn eigen ASN. Rijder wordt in de reglementen ook aangegeven met de term 'Deelnemer'. [English: Driver]
Sprint	Onder een Sprintwedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd en/of waarbij een bepaalde tijd moet worden gereden. In beide gevallen zal de tijd minder zijn dan één (1) uur.
Start	Het moment waarop het sein tot vertrek wordt gegeven aan een Deelnemer of aan een groep Deelnemers die gelijktijdig starten. [English: Start Line]
Startlijn	De eerste controlelijn, met of zonder tijdregistratie.
Wedstrijd	Een enkele autosportactiviteit met zijn eigen resultaat. Het is een totaal van vrije training(en), kwalificatie training(en) en race(s), inclusief opstellen, opwarm-, formatie- en uitloop-ronde(n), maar moet afgerond zijn aan het einde van het Evenement. [English: Competition]

Artikel 3. TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN

3.1 Evenementen worden georganiseerd en gehouden overeenkomstig de bepalingen van:

- 3.1.1 de CSI en alle bijbehorende bijlagen;
- 3.1.2 de algemene reglementen van de KNAF (KRB);
- 3.1.3 Organisatie Reglement Autoresport;
- 3.1.4 dit Sportief en Technisch Club Sport Reglement;
- 3.1.5 het klassenreglement van de betreffende klasse;
- 3.1.6 de voor het betreffende seizoen gepubliceerde bulletins – Series bulletin;
- 3.1.7 de voor het betreffende evenement gepubliceerde bulletins – Event bulletin;
- 3.1.8 het gepubliceerde Bijzonder Reglement;

- 3.1.9 alle zaken genoemd en/of toegelicht in de Briefing en Briefing notes.
- 3.2 Door inschrijving en/of deelname wordt iedere Deelnemer geacht alle reglementen te kennen en verklaart Deelnemer zich te allen tijde aan alle geldende reglementen te houden.
- 3.3 Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegelaten of is beschreven door de reglementen is niet toegestaan.
- 3.4 Reglementen van Club Sport series blijven in basis van toepassing in het kalenderjaar waar deze serie is gestart. De reglementen van series blijven ook geldig als deze doorlopen in het nieuwe kalenderjaar tot er een nieuwe versie wordt uitgegeven. Behoudens aanvullingen in reglementen door Series bulletins.

Artikel 4. ORGANISATOR

- 4.1 De Organisator beschikt over een geldige KNAF organisatielicentie.
- 4.2 De Organisator beschikt over een door de KNAF vereiste aansprakelijkheidsverzekering.
- 4.3 Het Organisatiecomité (OC) bestaat uit tenminste drie personen (een oneven aantal) en vertegenwoordigt de Organisator. Het OC beschikt voor het Evenement over alle bevoegdheden om het Evenement volgens de geldende reglementen te laten verlopen. Het OC is onder meer bevoegd tot het wijzigen van startvelden,-samenvoegen van klassen en het nemen van beslissingen waarin de reglementen niet voorzien. De namen van de personen in het OC worden vermeld in het Bijzonder Reglement. De uitspraak van het OC is bindend op het Evenement.
- 4.4 De Organisator is bevoegd op grond van te verwachten prestaties een Auto in een andere klasse te plaatsen dan waarvoor is of wordt ingeschreven.
- 4.5 Een Organisator of de Wedstrijdleader kan een Parc Fermé instellen.

Artikel 5. INSCHRIJVINGEN

- 5.1 Sprintraces kennen geen voorinschrijving, de Organisator kan van deze regel afwijken.
- 5.2 Voor Endurance-races kan voor het gehele seizoen worden ingeschreven, de Organisator kan van deze regel afwijken.
- 5.3 Vooraf aan de inschrijving op het Evenement kan door de Organisator een voor het seizoen eenmalig registratiegeld worden verlangd.
- 5.4. Inschrijvingsprocedure en eisen:
 - 5.4.1 Deelnemer overlegt een geldige legitimatie (geldig rijbewijs is toegestaan);
 - 5.4.2 Deelnemer overlegt een voor het Evenement geldige licentie;
 - 5.4.3 Deelnemer meldt zich bij de tijdwaarneming voor registratie in het tijdwaarneming systeem;
 - 5.4.4 Deelnemer neemt kennis van, en ondertekent de vrijwaring-/aansprakelijkheidsclausule;
 - 5.4.5 Deelnemer betaalt het verschuldigde inschrijfgeld (en indien van toepassing zijnde registratiegeld);
 - 5.4.6 Organisator is bevoegd om onder opgave van reden in overeenstemming met CSI een inschrijving te weigeren.

Artikel 6. DEELNEMERS

- 6.1 Uitslagen, klasseringen van training(en), race(s) en actuele informatie over het Evenement worden gepubliceerd op het publicatiebord voor de Deelnemers. De plaats van het publicatiebord staat vermeld in het Bijzonder Reglement.
- 6.2 Vooraf aan de Wedstrijd zal een briefing worden gehouden waarin de Deelnemers de laatste bijzonderheden over het evenement wordt medegedeeld. Het bijwonen van de briefing door de Deelnemers is verplicht.
- 6.3 De Deelnemer draagt met acceptatie van de inschrijving, gedurende het gehele evenement de verantwoordelijkheid voor naleving van alle verplichtingen die uit de inschrijving voortkomen.
- 6.4 Bij een Endurance wedstrijd dragen de Deelnemers (hier de Rijders) van een team die verplichtingen gezamenlijk.
- 6.5 De Deelnemer is verantwoordelijk voor alle gedragingen of tekortkomingen van zijn/haar helpers/teamleden/gasten en kan als zodanig worden bestraft.
- 6.6 De Deelnemer, helper, gasten en teamleden zijn verplicht om de instructies van officials direct op te volgen.

- 6.7 De Deelnemer is verplicht zich tegenover andere Deelnemers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt.
- 6.8 De Deelnemer is ervoor verantwoordelijk dat de ingeschreven Auto gedurende training en race in alle opzichten aan de geldende reglementen blijft voldoen.
- 6.9 De Deelnemer dient na schade aan de Auto, ontstaan na de technische keuring tot deelname, de Auto na herstel voor een herkeuring bij de (H)TC aan te bieden en te wachten op goedkeuring van de Wedstrijdleider om de Baan wederom op te gaan.
- 6.10 Deelnemers moeten de Baan te allen tijde gebruiken.

Artikel 7. LICENTIES

- 7.1 De Deelnemer moet over een geldige door de KNAF afgegeven inschrijf/rijderslicentie beschikken of een gelijkwaardige licentie afgegeven door een andere ASN. Voor Wedstrijden in België, Luxemburg en Duitsland, georganiseerd door een Nederlandse Organisator, volstaat een voor Nederland geldige licentie. Voor deelname aan Endurance-wedstrijden in het buitenland kunnen aanvullend ervaringseisen worden gesteld. Deze genoemde eisen worden onder andere beschreven in het Bijzonder Reglement.
- 7.2 Minderjarige Deelnemers dienen altijd ingeschreven te worden door de houder van een Deelnemerslicentie. Voor ouders of voogd geeft de KNAF hiertoe een speciale Deelnemerslicentie (Ouder-Kind Inschrijfbewijs) uit waarop zowel de naam van ouder/voogd als de naam van de minderjarige worden vermeld.
- 7.3 Een buitenlandse Deelnemer moet een autorisatie van zijn/haar ASN overleggen.
- 7.4 Als bij de administratieve controle blijkt dat Deelnemer (inschrijver) het inschrijfformulier foutief heeft ingevuld of dat Deelnemer (inschrijver) sinds het opsturen van het formulier gewijzigd is, zal Deelnemer (inschrijver) dit, bij de licentiecontrole op het formulier moeten corrigeren. Indien de (eerder) ingevulde gegevens onjuist blijken te zijn is de inschrijving feitelijk ongeldig. [zie CSI 3.13]
- 7.5 Voor bijzonderheden over licenties zie het (KRB) KNAF Reglement Licenties, deel Autoresport.
- 7.6 Elke persoon die aan een Wedstrijd deelneemt, waaronder wordt verstaan Inschrijver, Deelnemer en helper(s), wordt geacht:
- 7.6.1 Bekend te zijn met de CSI en de bijbehorende bijlagen, de geldende nationale reglementen en zich tegenover andere Deelnemers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt;
- 7.6.2 zich zonder beperkingen aan die reglementen en aan de beslissingen van het sportief gezag te onderwerpen, alsmede aan de uitvoering en gevolgen van die beslissingen.

Artikel 8. SCHADE, VRIJWARING EN VERZEKERING

- 8.1 Alle betrokkenen bij kart- en autosportactiviteiten, en speciaal bij Evenementen, dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van dergelijke activiteiten voor henzelf en voor derden en van het feit dat zij door deze laatste aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de door hen geleden schade, indien deze schade een direct of indirect gevolg vormt van die activiteiten.
- 8.2 Deelname aan een Evenement waarop dit reglement van toepassing is veronderstelt overeenstemming ten aanzien van de volgende vrijwaringen voor deze aansprakelijkheid voor schade.
- 8.3 Noch de KNAF, noch het BSA, noch de organisatoren, noch haar officials, noch de promotor, noch de circuiteigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit zijn tegenover de inschrijvers, Deelnemers hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen (de Deelnemers) aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelnemen aan Evenementen van of onder auspiciën van de KNAF tijdens en/of gedurende Wedstrijd of training mocht ontstaan.
- 8.4 Deze vrijwaring van aansprakelijkheid geldt eveneens voor Deelnemers jegens elkaar voor aanspraken wegens materiële-, letsel- en gevolgschade veroorzaakt door Auto's en/of Deelnemers in competitie, training of demo aan Auto's en/of Deelnemers in competitie, training of demo.
- 8.5 Ten overvloede moeten de Deelnemers de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen alvorens de Deelnemers aan de eerste training van een Wedstrijd kunnen deelnemen. Deze clausule is bij de inschrijfformulieren opgenomen.

- 8.6 De tekst hiervan luidt als volgt: *“De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelneming aan training(en) en/of race(s) zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico’s voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt. De deelnemer neemt deze risico’s uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. De KNAF, haar sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld. De deelnemer verklaart dat hij/zij de KNAF, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan de training(en) en/of race(s) geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen.”*
- 8.7 De Deelnemers die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot training(en) en/of race(s) toegelaten.
- 8.8 Het is verplicht het risico als genoemd in artikel 8.1 voor derden af te dekken door middel van een deugdelijke aansprakelijkheidsverzekering.
- 8.9 De verantwoordelijkheid tot het sluiten van een dergelijke verzekering ligt voor wat betreft de Evenementen bij het rechtspersoon/lid dat zorgdraagt voor de organisatie van het evenement (de Organisator) en voor wat betreft de overige activiteiten bij het KNAF Bestuur.
- 8.10 Indien een door de KNAF geïnitieerde collectieve verzekering voorhanden is, is deelname hieraan verplicht.
- 8.11 Indien een door de KNAF geïnitieerde collectieve verzekering voorhanden is en men hieraan niet wenst deel te nemen, dient men minimaal tien weken voor het Evenement een schriftelijk gemotiveerd verzoek daartoe te richten aan het KNAF Bestuur. Dit geldt niet in geval van permanente circuits met een doorlopende polis.
- 8.12 Bij deelname aan de dekking van de doorlopende polis van een circuit dient de Organisator tenminste over dezelfde verzekerde sommen te beschikken voor materiële en letselschade als de KNAF-polis (al dan niet door middel van een aanvullende dekking door de KNAF-polis) en dient schade met of door motorrijtuigen te zijn meeverzekerd.
- 8.13 Uitgesloten mogen zijn aanspraken wegens materiële-, letsel- en gevolgschade veroorzaakt door Auto’s en/of Deelnemers in competitie, training of demo aan Auto’s en/of Deelnemers in competitie, training of demo. En aanspraken wegens schade aan bestrating of wegdek en aan inrichtingen van permanente circuits zoals wegdek, tribunes, baanafscheidingen, hekken en dergelijke.
- 8.14 De originele tekst in de verzekeringspolis is bindend.

Artikel 9. SPRINT- OF ENDURANCEWEDSTRIJDEN

- 9.1 Onder een Endurance wedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur, waarbij wissels van Deelnemers (hier de Rijder) mogelijk of zelfs verplicht zijn. [Zie ook artikel 19. ENDURANCE WEDSTRIJD].
- 9.2 Onder een Sprintwedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd en/of waarbij een bepaalde tijd en/of ronden moet worden gereden. Deze informatie wordt beschreven in het klassenreglement of in het Bijzonder Reglement.

Artikel 10. KLASSIFICATIE

- 10.1 Klasseringen van training(en) en race(s) en actuele informatie over het Evenement worden gepubliceerd op het publicatiebord.
- 10.2 Klassering kan na de Finish van de Deelnemers nog wijzigen na doorvoeren van klasseringsstraffen door de Wedstrijdleider of het OC.
- 10.3 De uiteindelijk gepubliceerde en getekende eindklassering (uitslag) is de basis voor eventueel in de klasse te verdelen punten. Opmerking: Officieel is ‘Club Sport’ geen kampioenschap.

Artikel 11. DE AUTO

- 11.1 Deelname staat open voor de Auto die aan de reglementen voldoet van de klasse waarvoor wordt ingeschreven en die wat betreft de veiligheid volledig geschikt is om aan het Evenement deel te nemen.
- 11.2 Voor toegestane reclame zie ‘KNAF Reglement inzake reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden’ en de wedstrijdvoorschriften van de Organisator alsmede de klassenreglementen.

- 11.3 De regels waaraan een deelnemende Auto moet voldoen staan in het technisch reglement van de betreffende klasse en dit reglement. Voor zover de veiligheidseisen in de klassenreglementen hoger zijn dan die genoemd in dit reglement, dan zijn de veiligheidseisen in de klassenreglementen van toepassing.
- 11.4 De Organisator claimt ruimte voor klassensponsoring. In ieder geval de voor- en achterrautostreamer en maximaal 10% van de verder beschikbare ruimte op de Auto moet voor de Organisator worden vrijgehouden. Verdere reclameruimte is vrijelijk door de Deelnemer in te vullen, met in achtneming van hetgeen vermeld in KNAF Reglement "Reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden".
- 11.5 Het wedstrijdnummer is wit van kleur, op de achterzijruiten (20 cm hoog) en op de voorruit rechtsboven en achterraut linksboven (10 cm hoog). Indien het afwijkt staat de afwijking beschreven in het reglement van de betreffende klasse.
- 11.6 De volgende artikelen gelden met betrekking tot geluid:
- 11.6.1 Het maximum toegestane geluid dat de Auto produceert verschilt per circuit maar is in alle gevallen beperkt. Circuits staan met hun geluidsproductie onder strikte controle van de overheid. De van overheidswege opgelegde beperkingen op geluid prevaleren altijd boven de technische beperkingen.
- 11.6.2 De Wedstrijdleider is bevoegd op ieder ogenblik een Deelnemer met zijn Auto uit de wedstrijd te halen die naar zijn/haar oordeel te veel geluid maakt. De betreffende Auto die mogelijk te veel geluid maakt kan toegang tot wedstrijd worden ontzegd. De feitelijke bepaling of een Auto wel of niet 'te veel' geluid maakt is een beslissing van de Wedstrijdleider.
- 11.6.3 In de klassenreglementen en het Bijzonder Reglement kunnen over het maximaal toegestane geluidsniveau nadere bepalingen worden opgenomen.
- 11.6.4 Een hoger aantal Deelnemers kan voor de individuele Deelnemer een extra beperking van het geluid met zich meebrengen.
- 11.7 De tijdwaarneming werkt via een in de Auto geplaatste transponder, tenzij in het Bijzonder Reglement anders is aangegeven. Bij afwezigheid van een tijdwaarneming wordt dit bij de aankondiging van het evenement en in het Bijzonder Reglement bekend gemaakt. De Deelnemers moeten over een werkende transponder beschikken. Als een transponder tijdens de training of race uitvalt, zal de tijdwaarneming proberen de Deelnemer zo snel mogelijk te waarschuwen. De Organisator kan voor haar evenementen transponders per evenement verhuren. Het is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de Deelnemer om een goed werkende en geplaatste transponder in de Auto te hebben.

Artikel 12. KEURINGEN

- 12.1 Na inschrijving moet de Auto geheel conform de reglementen voor keuring worden aangeboden alsmede moet de complete en alle rijdersuitrusting worden getoond die de betreffende Deelnemer(s) tijdens het evenement zal (zullen) dragen.
- 12.2 Met het aanbieden voor de technische (voor)keuring verklaart de Deelnemer dat de Auto en de rijdersuitrusting in alle opzichten aan de reglementen voldoet en wat de veiligheid betreft volledig geschikt is om aan het Evenement deel te nemen.
- 12.3 Indien de Auto niet conform de geldende veiligheidsvoorschriften (artikel 13) is volgt geen toelating tot het Evenement. De bewijslast voor het voldoen aan de reglementen ligt bij de Deelnemer.
- 12.4 Bij een Evenement moet elke Auto vooraf door de (H)TC op veiligheid gekeurd zijn. Auto's die door de (H)TC niet goedgekeurd zijn, mogen aan geen enkel onderdeel van het Evenement deelnemen.
- 12.5 Het weigeren van medewerking aan een keuring of nakeuring betekent bestraffing: niet-klasseren of diskwalificatie.
- 12.6 Bij metingen door de (H)TC is de meting met meetgereedschappen/apparatuur/software welke de (H)TC gebruikt voor de uitkomst bindend.

Artikel 13. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO

- 13.1 Onder verantwoordelijkheid van de Deelnemer dient de Auto wat betreft veiligheidsuitrusting, constructie en de staat van onderhoud, voor deelname aan het evenement technisch veilig te zijn. In geval van twijfel beslist de Wedstrijdleider (in overleg met de HTC) over de technische staat van de Auto. Nadere informatie kan de Deelnemer vragen aan HTC en aan autosport gerelateerde speciaalzaken. De Auto dient te voldoen aan onderstaande voorschriften. In het technisch reglement van de betreffende klasse kunnen nadere of aanvullende voorschriften worden weergegeven.

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

13.2.1 CATEGORIE I: Toerauto's en Grand Toerismeauto's.

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

In de klassenreglementen kunnen nadere voorschriften zijn opgenomen.

Tot 1-1-2022 worden rolkooien met S-bocht/dubbele knik gedoogd. Deze rolkooien dienen voor 1-1-2022 aangepast of vervangen te worden, zodat ze voldoen aan de geldende Annex J eisen. Het lassen van een extra buis bij de A-stijl is niet toegestaan.

13.2.2 CATEGORIE II: Silhouetauto's, Sportscars, éénzitter (race) Auto's.

Voor nadere verwijzingen zie: *CSI Appendix J, artikel 277, versie 2013.*

Voor rolkooien verwijst *CSI Appendix J, artikel 277, versie 2013* naar *CSI Appendix J, artikel 253.8, versie 2013 en 259.16.4., versie 2013.* Voor rolkooien in eenzitter raceauto's wordt verwezen naar nadere voorschriften in *CSI Appendix J, artikel 277, versie 2013.*

Specificaties voor een latere versie (jaartal) van de artikelen worden sterk aanbevolen.

Voor Auto's die rijden conform *CSI appendix K* zullen als historisch kunnen worden beschouwd, hierbij gelden de veiligheidsvoorschriften in de *CSI appendix K.*

In de klassenreglementen kunnen nadere voorschriften zijn opgenomen.

Tot 1-1-2022 worden rolkooien met S-bocht/dubbele knik gedoogd. Deze rolkooien dienen voor 1-1-2022 aangepast of vervangen te worden, zodat ze voldoen aan de geldende Annex J eisen. Het lassen van een extra buis bij de A-stijl is niet toegestaan.

13.3 Stoel en stoelbevestiging voor Auto's categorie I (Artikel 13.2.1)

13.3.1 Stoel zijnde (minimaal):

FIA 8855/1999, gebruiksduur tot 10 jaar toegestaan vanaf de productiedatum

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

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

Het plaatsen van een kussen/opvulling is toegestaan. De zitting van de stoel waarop de Deelnemer plaatsneemt mag niet meer dan 3 cm indrukbaar zijn. Begrip 'indrukbaar' is ter beoordeling van de HTC.

13.4 Veiligheidsriemen:

13.4.1 Verplicht is een 5- of 6 punts gordel, FIA keurmerk 8853.98 of hoger.

Voor deze veiligheidsgordels is de gebruiksduur tot 5 jaar na afloopdatum op het label

13.4.2 Bij het gebruik van een Frontal Head Restraint systeem dient een geschikte veiligheidsriem gebruikt te worden binnen de geldigheid gebruiksduur van de veiligheidsriem. Montage voorschriften veiligheidsriemen *CSI Appendix J art. 253.6.2*

13.5 Sleepogen/Sleepplussen: De Auto moet voorzien zijn van een sleepoog aan voor- en achterzijde. Het sleepoog moet duidelijk zichtbaar zijn door deze in een contrasterende kleur t.o.v. de achtergrond te schilderen. De binnendiameter moet minimaal 5 cm zijn. De sleepogen mogen niet uitsteken buiten de contouren van de Auto. Het sleepoog moet sterk genoeg zijn om de Auto af te slepen.

13.6 Raamnet en/of arm restraint: Een arm restraint, bevestigd aan de onderarm (arm aan raamzijde) en aan de knop van de veiligheidsgordel of aan de heupgordel is verplicht. Het verbinden van de riem met een volledig en snel sluitende klimhaak voor de bergsport is daarbij toegestaan. Bij het gebruik van een correct gemonteerd raamnet (zie KRB), mag de arm restraint (*conform SFI 14.2.33.3.*) achterwege gelaten worden.

13.7 Brandblusser: Een handblusser van minimaal 2 kg inhoud (met uitzondering bij AFFF-blusmiddel, waarvan tenminste 2,4 liters aanwezig moet zijn), conform *CSI Appendix J artikel 253.7.3* is verplicht en dient gemonteerd te zijn (bevestiging moet kracht 25G kunnen doorstaan) door middel van twee metalen banden.

Blussystemen conform *CSI Appendix J artikel 253.7.2* zijn ook toegestaan.

- 13.8 Hoofdstroomschakelaar: De hoofdstroomschakelaar moet alle elektrische circuits onderbreken (accu, dynamo, lichten, claxons, ontsteking, elektrische bedieningen etc.) en moet ook de motor uitzetten. Voor dieselmotoren zonder elektronisch geregelde injectoren moet de hoofdstroomschakelaar gekoppeld zijn aan een mechanisme wat de inlaat naar de motor afsluit. Het moet een vonkvrij model zijn en zowel binnen als buiten de Auto bereikbaar zijn. Voor wat betreft de buitenzijde van gesloten Auto's, moet het bedieningsmechanisme bij de onderzijde van de voorruit bevestigingen zijn geplaatst. De plaats moet duidelijk zichtbaar zijn aangegeven door een rode schicht (spark) binnen een blauwe driehoek, met witte rand, waarvan de basis tenminste 12 cm is. Dit bedieningsmechanisme aan de buitenzijde betreft alleen gesloten Auto's. Toepassing: verplicht in alle Auto's, die aan snelheidswedstrijden op circuits deelnemen.
- 13.9 Leidingen en kabels: De leidingen en kabels moeten van deugdelijk materiaal en in goede staat zijn. Leidingen die brandstof of hydraulische vloeistof bevatten mogen door het Deelnemer compartiment lopen, maar zonder enige koppeling, uitgezonderd bij de brandschotten, overeenkomstig de *CSI Appendix J artikel 253.3* en bij het remcircuit. Leidingen die koelwater of smeerolie bevatten moeten zich buiten het inzittenden compartiment bevinden, of met een metalen lekvrij omhulsel van het Rijderscompartiment zijn afgeschermd.
- 13.10 Spiegels: De Auto moet voorzien zijn van een binnenspiegel en linker- en rechter buitenspiegel.
- 13.11 Remlichten: De remlichten moeten zonder vertraging werken.
- 13.12 Vergrendeling: De motorkap mag tijdens training/race niet los kunnen komen. Bodypins of veren zijn verplicht. Originele vergrendeling dient verwijderd te worden.
- 13.13 Ruiten: De voorruit van de Auto moet van gelaagd glas zijn. Overige ruiten zie klassenreglement.
- 13.14 Accu: De accu dient deugdelijk bevestigd te zijn en de pluspool moet geïsoleerd zijn.
- 13.15 Brandschotten: Als preventie tegen brand is een brandschot, tussen bagageruimte/ interieur en motorruimte/interieur verplicht met een lekvrije afdichting. Directe doorgang van vuur vanuit motorruimte of benzinetank mag niet mogelijk zijn.
- 13.16 Rolkooischuim: Delen van de rolkooi waar de Deelnemer (bij een contact of ongeval) mee in aanraking kan komen, dienen te worden voorzien van schokabsorberend brandvertragend materiaal (*norm: SFI 45.1*)
- 13.17 Benzinetank: Origineel of FT3 1999, FT3,5 of FT5 tank met FIA keur. De originele tank wordt aanbevolen.
- 13.18 Ballast: De plaats voor het aanbrengen van ballast (compensatiegewicht) is vrij, maar moet op de bodemplaats van de Auto aangebracht worden in blokken lood van maximaal 10 kg per stuk, bevestigd met minimaal twee (2) bouten, kwaliteit 10.9 of hoger. Op de plaats van de bouten moet de bodem versterkt zijn met stalen platen, dikte 2mm en een oppervlakte van minimaal 40 cm².

Knac Nationale Autosport Federatie

Artikel 14. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN KLEDING

- 14.1 Deelname zonder alle onderstaande (rijders)uitrusting, die in overeenstemming met de voorschriften moet zijn, is niet toegestaan. Gebruik van veiligheidsvoorzieningen met een FIA-norm zijn verplicht, waarbij de meest actuele FIA-norm wordt aanbevolen. FIA-labels mogen niet worden verwijderd, indien de labels zijn verwijderd of niet goed leesbaar meer zijn voor de (H)TC is de kleding niet conform de reglementen. In de klassenreglementen en/of het Bijzonder Reglement kunnen aanvullende bepalingen zijn opgenomen. Voor deelname aan buitenlandse wedstrijden kunnen afwijkende eisen worden gesteld
- 14.2 Onder (rijders)uitrusting van artikel 14.1 wordt verstaan:
- 14.2.1 Overall; minimaal met FIA label (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.2 Ondergoed in alle gevallen-zowel lange mouwen als lange pijpen (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.3 Sokken (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.4 Handschoenen (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.5 Balaclava (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.6 Schoenen (*conform norm 8856-2000*)*
 - 14.2.7 Helm conform artikel 14.4, met eventueel FHR-systeem (Frontal Head Restraint). Een FHR-systeem is niet verplicht maar wordt aanbevolen.

14.2.8 Goedgekeurd raamnet* (*conform FIA appendix J, art. 11 (Group N, A, B, N)*) of een arm restraint (*conform SFI 14.2.33.3*)

**het zijn conform de norm en/of 'in goede staat' is ter beoordeling van de HTC.*

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

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

Vanaf 01-01-2019 zijn de volgende keurmerken toegestaan: Snell SA 2010, SA 2015, FIA 8858-2002, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 en 8860-2018.

Artikel 15. OVERTREDINGEN EN STRAFFEN

15.1 Bij Club Sport Evenementen zijn geen sportcommissarissen aanwezig en heeft de Wedstrijdleider (als hoogst verantwoordelijke official) de strafbevoegdheden van de sportcommissarissen, met uitzondering van het opleggen van geldboetes, het uitspreken van diskwalificatie en 'niet klasseren' voor een wedstrijdonderdeel; deze straffen zijn voorbehouden aan het OC.

15.2. Straffen (CSI artikel 12) die binnen dit reglement kunnen worden opgelegd door de Wedstrijdleider zijn:

15.2.1 Waarschuwing;

15.2.2 het schrappen van de kwalificatieronde(n) van Deelnemer(s);

15.2.3 naar achter plaatsen van Deelnemers op de startopstelling;

15.2.4 verplichting voor de Deelnemer om de race te starten vanuit de pitstraat;

15.2.5 tijdsraf of strafonden;

15.2.6 plaatsen terugzetten van Deelnemer in de klassering van een wedstrijd;

15.2.7 drive-through straf;

15.2.8 stop and go.

15.3. Straffen die kunnen worden opgelegd door de OC:

15.3.1 Niet klasseren van Deelnemer.

15.3.2 Diskwalificatie van Deelnemer.

15.3.3 Verlies van - *een nader door OC te bepalen* - aantal punten voor het klassement.

15.4 Bij weigering van een controle door de HTC of TC vervallen alle op het Evenement behaalde punten voor het klassement.

15.5 Endurance wedstrijd:

15.5.1 Een tijdsraf die tijdens een Endurance wedstrijd gegeven wordt, moet bij de eerstvolgende pitstop worden ingelost. Dit door stil te staan op een officieel aangewezen plaats voor tijdsrafen zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement.

15.5.2 Het team is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de straf van de Deelnemer.

15.5.3 Straffen worden zo spoedig mogelijk bekend gemaakt. Straffen die opgelegd worden op een andere dag dan de wedstrijddag (bijv. bij technische nacontrole) worden schriftelijk en binnen 14 dagen na vaststelling van de overtreding door de Organisator aan de Deelnemer meegedeeld.

Artikel 16. PROTEST EN BEROEP

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

Artikel 17. VIDEO OPNAMEN EN RECHTEN

- 17.1 Het is eenieder verboden om op het circuitterrein opnames te maken zonder schriftelijke toestemming van de exploitant/verhuurder van het circuit en schriftelijke toestemming van de Organisator, anders dan opnames voor wedstrijdgebruik vanuit een deelnemende Auto.
- 17.2 Alle rechten voortvloeiend uit Wedstrijden zijn voorbehouden aan de Organisator. Publicatie van foto's, video en/of film is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de Organisator.
- 17.3 Basis beoordeling van situaties doet de Wedstrijdleader op basis van eigen waarneming, waarneming van officials of op basis van beelden uit Race Control. Enkel en alleen op verzoek van de Wedstrijdleader zelf kunnen aanvullende beelden (foto of video opname) van Deelnemers gebruikt worden voor beoordeling door Wedstrijdleader.
- 17.3 Op de meeste circuits worden tijdens het Evenement opnames gemaakt vanuit Race Control voor bewaken van primair de veiligheid en secundair of het evenement volgens de geldende reglementen verloopt voor Deelnemers. De inzet van camera's is hierin een noodzakelijk belang om het gestelde doel van een sportief en veilig evenement door de Wedstrijdleader te kunnen waarborgen. Deze belangen zullen nimmer onevenredige inbreuk kunnen zijn voor Deelnemers in relatie tot de gestelde doeleinden (proportionaliteit).
- 17.4 Het gebruik van drones voor foto- of video opnamen is uitdrukkelijk niet toegestaan. In uitzonderlijke gevallen waarin dit wordt toegestaan gelden specifieke aanvullende regels en is de toestemming van zowel de Organisator, het Circuit en de Wedstrijdleader noodzakelijk.



Deel II: Club Sport - Wedstrijd Reglement

Artikel 18. WEDSTRIJDVERLOOP

- 18.1 Het wedstrijdverloop, de verschillende wedstrijdonderdelen worden vermeld in het Bijzonder Reglement of in het gepubliceerde tijdschema.
- 18.2 Een wedstrijd bestaat uit minimaal één (tijd)training en één (1) race. In bijzondere en op nader beschreven voorwaarden conform artikel 21.2 kan de (tijd)training door OC vervangen worden door een loting.

Artikel 19. ENDURANCE WEDSTRIJD

- 19.1 Bij Endurancewedstrijden gelden minimale en maximale rijtijden (soms ook stinttijd genoemd).
- 19.2 De rijtijd (stinttijd) per Deelnemer ligt tussen minimaal 20 minuten en maximaal 80 minuten. Binnen deze periode is een wissel (rijderswissel, artikel 19.4) verplicht.
- 19.3 De rijtijd (stinttijd) begint bij de eerste passage over de Startlijn of pit-uit lus en eindigt bij de passage over de Finish (op de Baan of in de pitstraat).
- 19.4 Rijderswissel: Alle teams moeten bij een verplichte pitstop van Deelnemer (hier de Rijder) wisselen. Een Deelnemer (hier de Rijder) mag slechts in één ingeschreven team deelnemen.
- 19.5 Indien voor een Wedstrijd een aantal verplichte wissels zijn voorgeschreven, dan geldt daarbij dat de laatste wissel uitgevoerd moet zijn voor 'het vallen van de finish-vlag' voor de leider in deze race.
- 19.6 Indien later gewisseld wordt door een Deelnemer als bedoeld in artikel 19.5, wordt dat gezien als niet wisselen.
- 19.7 Indien stinttijd van de Deelnemer korter is als de minimale stinttijd zoals genoemd in artikel 19.2 geldt deze stint niet.
- 19.8 Na de laatste verplichte rijderswissel dient de Deelnemer ook de minimum stinttijd te volbrengen voordat de finishvlag valt.
- 19.9 Straffen voor overtreding van artikel 19 zijn benoemd in het betreffende klassenreglement.

Artikel 20. TRAINING

- 20.1 Deelname aan vrije training is niet verplicht.
- 20.2 Deelname aan de tijdtraining is verplicht. De wedstrijdleader kan een Deelnemer dispensatie verlenen als hiervoor aan de Wedstrijdleader een goede verklaring is gegeven. De Wedstrijdleader kan de Deelnemer hiervoor evenwel een straf opleggen.

Artikel 21. STARTOPSTELLING

- 21.1 De startopstelling van de race wordt bepaald volgens de uitslag van de tijdtraining of anders zoals dit in het klassenreglement of Bijzonder Reglement wordt beschreven.
- 21.2 Indien door uitval van tijdwaarneming het niet mogelijk is - conform artikel 21.1 - een startopstelling te bepalen zal deze worden opgesteld door loting. Het OC neemt hierin een beslissing en zal de loting verzorgen.
- 21.3 Tenzij anders aangeven vindt de vooropstelling (pre-grid) in de paddock plaats waarna in die formatie naar de startgrid wordt gereden.
- 21.4 Nadat de laatste Deelnemer uit de vooropstelling (pre-grid) de Baan op gereden is, wordt de toegang tot de Baan gesloten. Deelnemers die dan nog niet op de Baan zijn, kunnen niet meer naar de startgrid rijden.
- 21.5 Deelnemers die op het moment van de start niet zijn opgesteld op de startgrid kunnen - na toestemming van de Wedstrijdleader - uitsluitend vanuit de pitstraat starten op aanwijzing van een official. Dit zal in ieder geval niet eerder zijn dan nadat het gestarte veld Deelnemers de pits uitgang is gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen is gezet. Indien de Wedstrijdleader van oordeel is dat tijd tussen start van de Wedstrijd en deelname van de individuele Deelnemer uit de pitstraat te lang is, kan Deelnemer geweigerd worden om deel te nemen aan de race.
- 21.6 Het vooropstellen (pre-grid) wordt in het Bijzonder Reglement of tijdens de briefing bekend gemaakt.

Artikel 22. OPWARMRONDE(N)

22.1 Bij Endurance races zal gewoonlijk eerst een verkenningsronde naar de startgrid gereden worden. Nadat de Deelnemers opgesteld zijn op de startgrid wordt door middel van de groene vlag en/of lamp het sein gegeven dat de Deelnemers aan hun opwarmronde kunnen beginnen.

22.2 Opwarmronde tot een staande start:

Wanneer een Deelnemer door een (technisch) probleem niet zelfstandig kan vertrekken om aan de opwarmronde deel te nemen, dient hij dit duidelijk kenbaar te maken aan de andere Deelnemers. Een stilgevallen Auto mag worden aangeduwd door officials, zodat deze alsnog aan de opwarmronde kan deelnemen. De stilgevallen Auto dient achteraan het veld plaats te nemen, wanneer deze ingehaald is door de laatste rijdende Auto op de grid. Mocht de stilgevallen Auto op eigen kracht kunnen starten voordat deze is ingehaald door de laatste rijdende Auto op de grid blijft inhalen tijdens de opwarmronde niet toegestaan. Na aankomst op de grid mag deze Auto bij een staande start zijn oorspronkelijke startpositie weer innemen. Hierbij mag de startprocedure niet worden verstoord of worden vertraagd door deze Deelnemer.

22.3 Bij sprintraces wordt alleen een opwarmronde gereden.

22.4 Tijdens de opwarmronde is het niet toegestaan andere Deelnemer(s) in te halen, tenzij een Deelnemer de opwarmronde afbreekt, vanwege een technisch defect langzaam over de Baan naar de pitstraat probeert te rijden of van de Baan raakt.

22.5 Opwarmronde tot een rollende start:

Een Official Leading Car zal voor het veld uitrijden.

Tijdens de opwarmronde voorafgaand aan een rollende start is het niet toegestaan de afstand tot de voorgaande Auto's groter te laten worden dan 20 meter.

Na het verliezen van één of meer startposities (bijvoorbeeld als gevolg van 'spinnen') en wanneer deze Auto ingehaald is dient achteraan te worden gestart. Inhalen tijdens de opwarmronde blijft niet toegestaan.

22.6 Proefstart:

Onder een proefstart wordt verstaan volledig stilstaan op de Baan tijdens de formatie-/opwarmronde en weer van start gaan, hetgeen niet is toegestaan. Een proefstart kan worden bestraft met een tijdstraf. Een proefstart is alleen toegestaan vanuit een daartoe ingerichte locatie beschreven in het Bijzonder Reglement.

22.7 Het (veelvuldig) vertragen, accelereren en van richting veranderen bij oprijden van startgrid waarbij overige Deelnemers worden gehinderd of de startprocedure wordt verstoord kan eveneens worden bestraft.

Knac Nationale Autosport Federatie

Artikel 23. START

23.1 In het Bijzonder Reglement wordt aangegeven welke startprocedure van kracht is.

23.2 Startsein: Er wordt gestart na het doven/uitgaan van het rode licht of door middel van de nationale vlag.

23.3 Indien, nadat zijn Auto op de grid is opgesteld, de motor stilvalt, dient de Deelnemer de andere Deelnemers te waarschuwen. Nadat alle Auto's van start zijn gegaan mag de Auto met de stilgevallen motor door officials worden aangeduwd en aan de Wedstrijd beginnen. Na het startsignaal, nadat alle Auto's zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan alsnog vanuit de pitstraat worden gestart.

23.4 Staande start:

23.4.1 Onder een staande start wordt een start verstaan waarbij de Auto volledig stilstaat op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.

23.4.2 Vanuit de opstelstraat (vooropstelling) rijden de Auto's in formatie naar de grid en nemen daar hun positie in. Er volgen mogelijk één of meer opwarmronden.

23.4.3 Op het moment dat de laatste Auto op de grid tot stilstand is gekomen, kan achter de Auto's op de grid door een official een groene vlag getoond worden, waarna het '5 seconden'-bord getoond wordt. Na 5 seconden van het tonen van dit bord zal het rode licht worden ontstoken en kan de start elk moment worden gegeven door het doven/uitgaan van het rode licht.

23.4.4 De startprocedure kan worden afgebroken door het ontsteken van gele knipperlichten en door het tonen van het bord "start delayed". Een nieuwe opwarmronde wordt zo snel mogelijk gestart door middel van het groene licht en/of de groene vlag en onder het tonen van het bord "extra formation lap". Als de race in aantal ronden wordt verreden zal de race worden ingekort met één ronde.

23.5 Rollende start:

23.5.1 Onder een rollende start wordt een start verstaan waarbij de Auto reeds in beweging is op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.

23.5.2 Vanuit de opstelstraat (vooropstelling) rijden de Auto's in formatie naar de grid en nemen daar hun positie in.

23.5.3 Er volgt een opwarmronde achter de Official Leading Car. De opwarmronde wordt gestart door middel van een groene vlag en/of groene lamp. De leider van het startveld (eerste Auto) zal de Official Leading Car moeten volgen binnen een redelijke afstand (redelijke afstand is bij twijfel ongeveer 5 Auto lengtes).

23.5.4 Bij het tonen van het bord "grid" of "grid formation" dienen de Auto's: met gelijke snelheid, recht achter elkaar, in twee rijen en met een onderlinge afstand van minimaal 10 meter en maximaal 15 meter op te rijden, waarbij de leidende Auto (pole position) het tempo tussen de 70 km/u en 90 km/u aangeeft of elke andere snelheid van de op dat moment aanwezige Official Leading Car. Aan het einde van de opwarmronde zal de Official Leading Car (snel) de pitstraat inrijden en neemt de leider (pole position) de tot die tijd gereden snelheid over van de Official Leading Car tot het 'vallen van de start'.

23.5.5 Bij het oprijden naar het laatste deel voor het startsignaal (meestal rechte stuk of grid) moet een formatie gevormd zijn door de Deelnemers. Deelnemers rijden in twee rijen (achter elkaar) op door de startvakken (starthaken).

23.5.6 Het startsignaal kan gegeven worden voordat de Auto op pole position de Startlijn heeft bereikt. Vooraf aan het startsignaal worden geen inleidende borden met tijndindicaties getoond. Op het moment dat het rode licht dooft, is de race gestart.

23.5.7 Wanneer besloten wordt de start niet vrij te geven, blijven de rode lampen aan, de gele lampen gaan knipperen en wordt het bord "start delayed" getoond. Op alle baanposten wordt een bewogen gele vlag getoond. De Auto's rijden door, waarbij onderling inhalen niet toegestaan is, en worden na één ronde op start/finish opgevangen door de Leading Car. Vervolgens wordt een extra formatieronde achter de Leading Car gereden. Het aftellen van de ronden (of minuten) begint bij de eerste poging van de start.

23.6 Dubbel starts (Staande start): In bijzondere gevallen kan een dubbelstart worden uitgevoerd, om twee of meer geheel verschillende klassen na staande start tegelijkertijd te kunnen laten racen.

23.6.1 Tussen de groepen staat een official met een rode vlag;

23.6.2 op het moment dat het rode licht dooft voor de eerste groep, blijft de tweede en mogelijk volgende groep stilstaan;

23.6.3 nadat de eerste groep is gestart zal de official met de rode vlag van de grid afgaan;

23.6.4 de tweede groep blijft nog staan en wordt gestart vanaf deze positie, nadat het bord '5 seconden' getoond is, wordt het rode licht ontstoken. Hierna kan een volgend groep volgens dezelfde procedure gestart worden;

23.6.5 daarna kan elk moment het startsignaal worden gegeven door het doven van het rode licht.

23.7 Valse start: Van een valse start is sprake indien een Deelnemer tijdens het branden van het rode licht (of geheven startvlag) tot het moment dat het startsignaal gegeven is:

23.7.1 een onjuiste positie op de grid inneemt;

23.7.2 vanuit de juiste positie voorwaarts beweegt;

23.7.3 bij een rollende start, niet de juiste plaats heeft behouden.

23.7.4 De Deelnemer die zich schuldig maakt aan een valse start, kan gestraft worden met een Drive Through en/of een tijdsstraf.

Artikel 24. RIJGEDRAG

24.1 De Deelnemer is verplicht vlag-/lichtsignalen en aanwijzingen van officials op te volgen en zich jegens andere Deelnemers en officials sportief en veilig te gedragen.

24.2 Het OC, de Wedstrijdleider en door hem aangewezen officials zijn bevoegd te oordelen over het gedrag of rijgedrag van een Deelnemer.

De volgende overtredingen van Deelnemer hebben een straf tot gevolg:

24.2.1 Gevaarlijk (rij)gedrag.

Iedere Deelnemer die blijk geeft van gevaarlijk rijgedrag of het maken van een ernstige rijfout of blijk geeft van een ernstig gebrek aan autobehersing, kan worden bestraft, zelfs indien de rijgedragingen onafhankelijk van de wil van de Deelnemer plaatsvinden. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat de overige Deelnemers de Baan kunnen blijven gebruiken en overige Deelnemers niet onnodig in gevaar gebracht worden;

24.2.2 Onzorgvuldig (rij)gedrag met, wel of geen, botsing tot gevolg (incident)

Iedere Deelnemer moet altijd trachten een botsing met een andere Deelnemer te voorkomen. De Deelnemer die op grond van de racesituatie in de beste positie verkeert om een botsing te voorkomen en hierin nalatig is, maakt zich schuldig aan onzorgvuldig casu quo onsportief rijgedrag ten opzichte van de andere Deelnemers. De Deelnemer die ten koste van een andere Deelnemer een voorzienbaar risicovolle manoeuvre uitvoert en daardoor met een andere Deelnemer in botsing komt, maakt zich eveneens schuldig aan onsportief rijgedrag. Deelnemers moeten er te allen tijde voor zorgen dat overige Deelnemers ook de Baan kunnen blijven gebruiken;

24.2.3 Onsportief (rij)gedrag;

24.2.4 Meermaals van richting veranderen op een recht stuk;

24.2.5 Inhalen onder gele vlag situatie;

24.2.6 Inhalen onder rode vlag situatie;

24.2.7 Inhalen tijdens Code 60;

24.2.8 Voordeel halen uit een onduidelijke situatie op de Baan:

Voordeel halen uit een onduidelijke situatie op de Baan is niet toegestaan en kan worden bestraft met een tijdstraf indien de Wedstrijdleider oordeelt dat het behaalde voordeel onsportief is in de betreffende situatie;

24.2.9 (opzettelijk) hinderen van andere Deelnemer(s);

24.2.10 Afsnijden van de Baan of rijden buiten de Baan (ook wel niet respecteren van "Tracklimits").

24.3 Bij uitvallen dient de Deelnemer zo snel mogelijk zijn Auto op een veilige plek naast de Baan te zetten.

Het vervuilen van de racelijn wordt gezien als gevaarlijk en onsportief rijgedrag.

Indien verder rijden niet mogelijk is dient de Deelnemer op een veilige plaats bij de Auto te blijven tot hulp hem bereikt heeft, waarna de Auto en de Deelnemer, indien dat mogelijk is, naar de pitstraat of de paddock gebracht kunnen worden. Na het uitvoeren van de nodige reparatie mag de Deelnemer de race weer vervolgen mits de Auto weer geschikt is voor deelname aan de race.

24.4 Reparaties aan de Auto uitvoeren naast de Baan met behulp van gereedschap door andere personen dan de Deelnemer zelf is in alle gevallen niet toegestaan en wordt gezien als gevaarlijk (rij)gedrag.

24.5 Een Auto die in de grindbak vast zit en door de organisatie uit de grindbak getrokken is mag de training of race voortzetten maar moet voorkomen dat het in de Auto aanwezige grind/zand/gravel op de racelijn terecht komt, door de Auto als het ware uit te schudden op het gras direct naast de Baan. Het vervuilen van de racelijn met grind wordt gezien als onsportief (rij)gedrag en kan worden bestraft.

24.6 Een stilgevallen Auto moet op eigenkracht kunnen starten.

24.7 Van de Deelnemers met snellere Auto's wordt bij inhalen begrip gevraagd voor de langzame Auto's, omgekeerd moeten de Deelnemers van de langzamere Auto's in hun rijgedrag rekening houden met de snellere Auto's.

Artikel 25. VLAGSIGNALLEN.

25.1 Zie (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen.

25.2 In aanvulling op (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen, artikel 2 kan in afwezigheid van sportcommissarissen de zwarte vlag door de Wedstrijdleider worden gehanteerd.

Artikel 26. SAFETY CAR

Behoudens uitzonderingen wordt er tijdens een Wedstrijd geen gebruik gemaakt van een Safety Car. Uitzonderingsgevallen worden aangegeven in het Bijzonder Reglement en zal worden toegelicht op de briefing.

Artikel 27. CODE ROOD

27.1 Indien het noodzakelijk is de wedstrijd tijdelijk te onderbreken of voortijdig te stoppen (hierna ook aangegeven als 'Code Rood'), dan zal na de beslissing van de Wedstrijdleider op de start-/finishlijn en op de baanposten een bewogen rode vlag worden getoond. De uitrit van de pitstraat wordt gelijktijdig gesloten door middel van een rode lamp en/of vlag.

27.2 Tijdens een Code Rood dienen alle Deelnemers onmiddellijk aantoonbaar vaart te minderen en langzaam door te rijden en hierbij uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig direct te stoppen. Inhalen is niet toegestaan.

27.3 Tenzij anders beschreven in het Bijzonder Reglement is de te volgen procedure bij Code Rood als volgt:

27.3.1 tijdens een training/kwalificatie, zijn alle deelnemers verplicht om langzaam de pitstraat in te rijden of de aanwijzingen van de officials op te volgen.

27.3.2 tijdens een race, zijn alle Deelnemers verplicht om langzaam naar de 'rode lijn' te rijden en hier achter elkaar op te stellen, tenzij officials aanwijzingen geven om door te rijden naar de pitstraat of het Parc Fermé. Indien de 'rode lijn' ontbreekt wordt hiervoor de Finishlijn gebruikt.

27.3.3 dienen de Deelnemers rekening te houden met: hulpverleningsvoertuigen op de Baan; een gedeeltelijk of geheel geblokkeerde Baan als gevolg van een ongeval; het feit dat de klassering gelijk is aan de doorkomst in de voorlaatste ronde voordat de race werd onderbroken door Code Rood.

27.4 Het eventueel hervatten van een race is afhankelijk van het aantal door de leidende Deelnemer afgelegde ronden voordat het sein tot onderbreken van de race (Code Rood) is gegeven:

27.4.1 indien de leidende Deelnemer minder dan twee complete ronden heeft afgelegd, zal de race opnieuw gestart kunnen worden.

27.4.1.1 De eerste start wordt nietig verklaard. De lengte van de nieuwe race is gelijk aan de oorspronkelijk geplande raceafstand en de Deelnemers nemen hun oorspronkelijke startpositie in. Deelnemers die gerechtigd zijn om aan de race deel te nemen, zullen dat ook zijn voor de nieuwe race in hun originele Auto en op voorwaarde dat zij geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen Auto's die na de nietig verklaarde eerste start van de Baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de Baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).

27.4.1.2 Het is toegestaan om aan de Auto's te werken, of bij te tanken zodra deze achter de rode lijn/Finish/Startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen. Bijtanken is toegestaan tot op het ogenblik dat het 3 minutenbord getoond wordt. Voor het bijtanken dient gebruik te worden gemaakt van een stalen jerrycan met een inhoud van maximaal 20 liter met vaste vulaansluiting en voorzien van een ontluchtingsklep.

27.4.2 indien de leidende Deelnemer twee (2) complete ronden of meer heeft afgelegd, maar minder dan 75% van de geplande raceafstand (afgerond naar boven) – of een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand of racetijd – zal de race, wanneer mogelijk, in twee delen worden verreden.

27.4.2.1 Het eerste deel wordt geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de Finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft. Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de Deelnemers bij het beëindigen van deze ronde (daarna nog afgelegde raceafstand of racetijd worden voor wat betreft de vaststelling van de klassering van zowel het eerste deel als van de gehele race als niet verreden beschouwd).

27.4.2.2 De lengte of tijd van het tweede deel zal bepaald worden door drie ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het eerste deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande raceafstand of racetijd.

27.4.2.3 De startopstelling van het tweede deel is overeenkomstig de klasseringsvolgorde van het eerste deel; zie artikel 27.4.2.1.

27.4.2.4 In deel twee mogen slechts die Auto's starten die aan het eerste deel hebben deelgenomen en die geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de startlijn (daarbij inbegrepen Auto's die, nadat de leider in de race voor de voorlaatste keer voor het stoppen van de race de Finishlijn overschreden heeft vervolgens van de Baan zijn geraakt en met hulp van officials weer op de Baan zijn gebracht, op voorwaarde dat zij deze hulp niet hebben aangewend om de motor te starten).

27.4.2.5 Reserveauto's zijn niet toegestaan.

27.4.2.6 Het is toegestaan om aan de Auto's te werken, zodra deze achter de startlijn of in de pitstraat staan, op voorwaarde dat deze de herstart van de race niet verhinderen en beëindigd zijn op het moment dat het 3 minutenbord getoond wordt.

27.4.2.7 Bijtanken of weghalen van brandstof uit de Auto is niet toegestaan.

27.4.2.8 Eindklassering vindt plaats aan de hand van het totaal, in elk van beide delen van de race, door elk van de Deelnemers afgelegde aantal raceronden of racetijd en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over beide delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.

27.4.3 indien de leidende Deelnemer 75% of meer van de oorspronkelijk geplande raceafstand of racetijd (afgerond naar boven) heeft afgelegd – of tenminste een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander percentage of deel van de raceafstand of racetijd – wordt de race geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de race de Finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft. Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de Deelnemers bij het beëindigen van deze ronde.

27.5 Ingeval van 27.4.1. of 27.4.2. geldt het volgende:

Zodra de situatie op de Baan het toe laat:

27.5.1 zal de uitgang van de pitstraat geopend worden om Deelnemers die nog in de pits staan naar de startgrid te laten gaan.

27.5.2 zal het bord '3 minuten' getoond worden, waarna de uitgang van de pitstraat gesloten wordt en de normale (her)startprocedure begint.

27.5.3 elke Auto die zijn positie op de grid niet heeft ingenomen voor het tonen van het bord '3 minuten', zal naar de pits geleid worden om vervolgens uit einde pits te starten.

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

27.6.1 indien het totaal aantal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door de leider(s) afgelegde raceronden of racetijd – telkens met inbegrip van de ronde voorafgaand aan die waarin Code Rood werd gegeven – tenminste gelijk is aan 75% van de geplande raceafstand of racetijd – of een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander (minimum) percentage of deel van de raceafstand of racetijd – de race als geëindigd wordt beschouwd;

27.6.2 de lengte van elk volgend deel van de race zal worden bepaald door drie (3) ronden alsmede het aantal, voor de klassering meetellende, ronden verreden in het voorafgaande deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande afstand van het voorafgaande deel;

27.6.3 indien het aldus berekende, nog te rijden aantal ronden lager is dan twee (2), de race als geëindigd wordt beschouwd;

27.6.4 de eindklassering plaatsvindt aan de hand van het totaal, in elk van de voor de eindklassering meetellende delen van de race, door elk van de Deelnemers afgelegde aantal raceronden en, bij een gelijk aantal ronden, aan de hand van de totale, over elk van de delen van de race door de officiële tijdwaarneming vastgestelde, wedstrijdtijd.

Artikel 28. PITSTOP - ALGEMEEN (WISSELEN RIJDER, REPARATIES)

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

Bestrafing: Te hoge snelheid in de pitstraat wordt bestraft. De tijdstraf is minimaal 2 seconden per te hard gereden km.

28.2 Het hinderen van een andere Deelnemer in de pitstraat is niet toegestaan.

- 28.3 Het maximale aantal mensen dat tijdens een pitstop aan een Auto mag werken is twee, hierin zijn niet inbegrepen de zgn. 'lollypopman' en één persoon die de ruiten schoonmaakt. De Deelnemer (hier de Rijder) 'uit' mag de Deelnemer (hier de Rijder) 'in' helpen met de kleding/gordels.
- 28.4 Wisselen van Deelnemer (hier de Rijder) en alle werkzaamheden aan de Auto mogen alleen worden uitgevoerd in de zgn. 'working lane', voor de pitbox en als de Auto volledig stilstaat.
- 28.5 Bij het wisselen van Deelnemer (hier de Rijder) mag de motor blijven lopen.
- 28.6 Bij alle werkzaamheden moet de motor uit.
- 28.7 Tijdens de werkzaamheden mogen er geen las, dan wel slijpwerkzaamheden worden uitgevoerd in de pitstraat en in pitbox.
- 28.8 Alleen werkzaamheden aan de Auto die langer duren dan 5 minuten, mogen in de pitbox worden uitgevoerd.
- 28.9 Uitsluitend gebruik van hand- of elektrisch gereedschap is toegestaan.
- 28.10 Overtreding artikel 28 kan een tijdstraf voor dat team tot gevolg hebben.

Artikel 29. PITSTOP - TANKEN (ENDURANCE RACES)

- 29.1 Het tanken van brandstof vindt plaats voor de eigen pits van het team en wordt uitgevoerd door eigen mensen.
- 29.2 Tanken is alleen toegestaan door middel van gebruik van 20 liter stalen jerrycans, met een vaste vulslang van max. 50 cm gemeten vanaf de kraan c.q. dop, eventueel voorzien van een ontluchtungskraan. Tanken met trechters is niet toegestaan.
- 29.3 Tijdens het tanken dient één (1) teamlid in brandvertragende kleding een goedgekeurde schuimblusser van minimaal 6 kg actief gereed te houden.
- 29.4 Bij alle Auto's die met draaiende motor getankt worden (dit kunnen enkel turbo Auto's zijn) moeten twee (2) teamleden in brandvertragende kleding en met goedgekeurde schuimblussers van minimaal 6 kg actief gereed te houden. Brandvertragende kleding is minimaal een brandvertragende overall, balaclava en handschoenen. Tevens dient er altijd een lollypopman voor de Auto te staan tijdens het tanken.
- 29.5 De brandblussers van het circuit mogen niet voor dit doel gebruikt worden, teams moeten hiervoor zelf goedgekeurde brandblussers beschikbaar hebben.
- 29.6 Rijderswissel en alle andere werkzaamheden aan Auto zijn niet toegestaan tijdens het tanken.
- 29.7 Tijdens het tanken dienen alle portieren en alle ramen gesloten te zijn.
- 29.8 Er mag slechts met één (1) jerrycan tegelijk brandstof worden bijgevuld.
- 29.9 Brandstofvoorraad in de pitbox dient te zijn opgeslagen in stalen jerrycans of vaten van maximaal 60 liter die in een vloeistofdichte lekbak dienen te worden geplaatst.
- 29.10 Er zal door de organisatie, officials of Wedstrijdleider toezicht gehouden worden op de veiligheidssituatie met betrekking tot gebruik en opslag van de jerrycans en vaten.
- 29.11 Bij iedere pitstop dient een opvangbak of lekbak te worden gebruikt voor het opvangen van eventueel gelekte vloeistoffen.
- 29.12 Overtreding van artikel 29 heeft een tijdstraf van tenminste 10 seconden plus de tijd die men als voordeel behaald heeft tot gevolg, onverlet mogelijk andere straffen.

Artikel 30. EINDE VAN DE RACE

- 30.1 Het einde van de race kan één (1) ronde tevoren door een official aangegeven worden.
- 30.2 De uitslag van een race wordt bepaald door
- 30.2.1 het grootste aantal afgelegde ronden in vast opgegeven racetijd op het moment dat de Finishlijn gepasseerd wordt. Voor Deelnemers die een gelijk aantal ronden afgelegd hebben is de volgorde van doorkomst op de Finishlijn bepalend.
 - 30.2.2 het snelste in tijd een vaste afstand (aantal ronden) over de Baan heeft afgelegd.

30.2.3 Straffen in de vorm van strafonden en/of tijdsstraffen worden vervolgens verwerkt in de uitslag en bepalen zo de uiteindelijke uitslag. De uiteindelijke uitslag is na goedkeuring van de eventuele technische nakeuringen pas definitief. De Deelnemers dienen zich tot het definitief worden van de uitslag beschikbaar te houden voor de Wedstrijdleider.



Artikel 31. UITLOOPRONDE

De uitloopronde dient vlot te worden voltooid. Inhalen na het afvlaggen, het losmaken van helm en veiligheidsgordels en overige kleding is voor het verlaten van de Baan niet toegestaan.

Artikel 32. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD

- 32.1 De Wedstrijdleader of het OC kan, in overleg met of op verzoek van de (H)TC, besluiten één of meer Auto's na de Wedstrijd te controleren of deze na de Wedstrijd (nog) voldoen aan het reglement. Deelnemers die hun Auto niet willen laten controleren of keuren, worden door het OC uit de uitslag van de Wedstrijd genomen.
- 32.2 Een monteur of Deelnemer waarvan de Auto is geselecteerd voor controle of keuring, is verplicht om de werkzaamheden ten behoeve van de controle van de Auto in opdracht van de HTC of de Wedstrijdleader direct uit te voeren. Motoren en andere onderdelen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende Deelnemer worden geretourneerd. Indien bij controle of keuring blijkt dat betreffende Auto niet conform de reglementen is, kan, afgezien van een op te leggen straf, de betreffende Deelnemer extra belast worden met onderzoekskosten van de nakeuring van maximaal EUR 450,-.
- 32.3 De Organisator is bevoegd derden uit te nodigen om bij de keuring van de Auto van één of meer Deelnemers aanwezig te zijn.
- 32.4 De Organisator is bevoegd een Auto (tijdelijk) in beslag te nemen voor een nakeuring op een ander tijdstip en/of andere locatie dan op het circuit.



Artikel 33. KLASSEMENT EN PRIJZEN

33.1 Het Club Sport reglement kent geen officieel Nederlands of Nationaal kampioenschap over het seizoen. Club Sport kent wel een dag klassement waarin de dag klasseringen opgeteld kunnen worden tot een seizoensklassement (als beschreven in 33.2) en kent een endurance klassement (als beschreven in 33.3).

33.2 Dag klassement

33.2.1 Om te bepalen welke Deelnemer op een wedstrijddag winnaar is, wordt per race (heat) aan elke Deelnemer punten toegekend.

33.2.2 De punten per race staan in het klassenreglement.

33.2.3 Indien dit niet in klassenreglement staat geldt de volgende regel: De eerste Deelnemer krijgt evenveel punten als het totale aantal Deelnemers in die race. De tweede Deelnemer krijgt een punt minder, enz. Het totale aantal punten over alle races van die dag geeft de klassering voor die dag; het dag klassement.

33.2.4 Voor het seizoensklassement worden de punten van alle manches opgeteld, tenzij in het klassenreglement een andere telling is aangegeven. Een diskwalificatie/niet klasseren mag niet worden geschrapt en geldt in dat geval als een resultaat van nul (0) punten.

33.3 Endurance klassement

33.3.1 De punten per race staan in het klassenreglement. De stand in de serie wordt bepaald door de resultaten op te tellen.

33.3.2 De Organisator kan aangeven dat één of meer resultaten weggelaten mogen worden. Op deze wijze kunnen één of meer slechte resultaten geschrapt worden.

33.3.3 Een straf diskwalificatie en niet klasseren mag niet worden geschrapt en geldt in dat geval als een resultaat van nul (0) punten.

33.3.4 Bij gelijke klassering wordt met in acht name van alle resultaten als beste geklasseerd: De Deelnemer met het hoogste aantal eerste plaatsen vervolgens de Deelnemer met het hoogste aantal tweede plaatsen, vervolgens de Deelnemer met het hoogste aantal derde plaatsen, en zo teruggrijpend tot de laatste plaats. Indien dan nog geen verschil tussen de Deelnemers ontstaat, dan wint de Deelnemer met de snelste rondetijd tijdens race op de laatste Wedstrijd waar beide Deelnemers aan deelnamen.

Artikel 34. SLOTBEPALINGEN

34.1 In geval van conflicten met betrekking tot de interpretatie van de tekst van dit reglement en/of artikelen en in alle gevallen waarin een artikel of dit reglement niet voorziet zal het OC beslissen tijdens het Evenement.

34.2 Als er na of bij de laatste race van de dag of van het evenement in het Parc Fermé een overtreding geconstateerd wordt kan de straf door het OC met terugwerkende kracht op het gehele Evenement worden opgelegd.

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

34.4 Correspondentie met betrekking tot de inhoud van dit reglement: bsa.reglementen.commissie@gmail.com