

INHOUDSOPGAVE	Pagina
Introductie Rallycross	2
Bestuur sectie Rallycross	2
Technische Commissie Rallycross	2
Bij de sectie Rallycross ingedeelde clubs	2
Algemeen reglement Rallycross	3
Gebruikte afkortingen	3
Algemeen Reglement Rallycross	3
Art. 1 Definitie	3
Art. 2 Aard van de wedstrijden	3
Art. 3 Circuit	3
Art. 4 Organisatie	4
Art. 5 Toegelaten auto's	5
Art. 6 Toegelaten deelnemers	9
Art. 7 Inschrijven en afmelden	11
Art. 8 Wedstrijdverloop	11
Art. 9 Kampioenschapswedstrijden	15
Art. 10 Milieureglement	16
Reglement Nederlands Kampioenschap Rallycross 2019	17



INTRODUCTIE

Rallycross is een combinatie van races en rally's verreden op een circuit dat geheel overzichtelijk is voor het publiek. Races, omdat de ondergrond voor het grootste deel geasfalteerd is en omdat een wedstrijd over een vastgesteld aantal ronden gaat. Rally's omdat behalve asfalt, een bepaald percentage van het circuit onverhard dient te zijn. Die wisselende soorten wegdek zijn kenmerkend voor Rallycross. Omdat die onverharde gedeelten er bij droogte of regen steeds anders bij liggen, ontstaat een bijzonder spectaculair beeld van zowel auto's als stuurmanskunst. Bovendien rijden er steeds tot wel acht auto's tegelijkertijd op het circuit. Een wedstrijd is een eendaags evenement met een snel achter elkaar afgewerkt programma. Iedere vijf minuten vindt er een nieuwe start plaats zodat voor publiek en media een vlot verloop van de wedstrijd is gegarandeerd.

Wanneer je aan Rallycross wedstrijden wilt meedoen hoeft je niet eerst een examen te doen. Nadat je medisch bent goedgekeurd, kun je bij de KNAF een licentie aanvragen waarmee je aan het nationale kampioenschap kunt deelnemen. De goedkoopste vorm van Rallycross, wellicht sowieso de goedkoopste manier om in de autosport actief deel te nemen, is de 2 CV-cross (Eenden). Een vorm van Rallycross met uitsluitend waggelende medestrijders. De Eenden mogen in geen enkel opzicht opgevoerd worden. Alleen wat overtollige delen aan de auto mogen verwijderd worden en daarna hoeft slechts een rolkooi ingebouwd te worden voordat aan wedstrijden deelgenomen kan worden. Je zult versteld staan hoe snel en spectaculair dertig even snelle Eenden met zijn allen door de bocht kunnen zonder dat er eentje uit de bocht "vliegt". Heb je last van vlieg angst, dan kun je kiezen uit diverse andere klassen. Om te beginnen is dat de Ford RST klasse, voor beginners van 14 tot 25 jaar. Een fantastische klasse om te leren en ervaring op te doen in gelijkwaardige auto's. Gaat dit je niet snel genoeg dan is er de klasse Super 1600. Uitgangspunt voor deze klasse is dat uitsluitend tweewiel aangedreven auto's mogen meedoen met een motor van maximaal 1600 cc. Turbo's en andere geldverslindende vormen van drukvulling zijn niet toegestaan. Een stap hoger komt dan de SuperNational klasse. Wanneer dit alles niet uitdagend genoeg is, dan kun je je volledig uitleven in de 4 wiel aangedreven Supercars. In deze hoogste klasse doe je pas mee wanneer je over minimaal 500 PK beschikt. Het vergt niet alleen het uiterste van je stuurmanskunst, maar ook van je technische inzicht en financiële middelen. Je ziet, Rallycross biedt voor elk wat wils.

BESTUUR SECTIE RALLYCROSS

Voorzitter:

L. Balmer, Postbus 177, 5520 AD Eersel, 00 32 476457777

Secretaris:

M. Lambrechts (Ad Interim)

Penningmeester:

M. Lambrechts; Heggenroosstraat 22; 5644 EH Eindhoven, 06-53752720

Leden:

Leo van de Windt

TECHNISCHE COMMISSIE RALLYCROSS

Hoofd:

H. Reijmes, Generaal Urquhartlaan 32A, 6861 GG Oosterbeek, 026-3516144

2 CV Cross Vereniging:

Leo van de Windt

BIJ DE SECTIE RALLYCROSS INGEDEELDE CLUBS

0501 Nederlandse Rallycross Vereniging

Postbus 177, 5520 AD Eersel, Eurocircuit 040-2013367, info@eurocircuit.nl

0503 Nederlandse 2 CV Cross Vereniging

www.2cvcross.nl

ALGEMEEN REGLEMENT RALLYCROSS

Dit algemeen reglement is bindend vanaf publicatiedatum op de website van de KNAF sectie Rallycross. Hiermee vervallen alle voorgaande versies.

In alle gevallen waarin het reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding en/of het daartoe bevoegde college van sportcommissarissen.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN:

~~ASJ~~ — Autosport Jaar Boek

ASN	- Nationale Sport Autoriteit KNAF
BSRC	- Bestuur Sectie Rallycross
CSI	- Code Sportif International
FIA	- Fédération International de l'Automobile
KNAF	- KNAC Nationale Autosport Federatie
NK	- Nederlands Kampioenschap

Art. 1 DEFINITIE

Onder een Rallycross wedstrijd wordt verstaan een snelheidswedstrijd gehouden op een permanent circuit met een gedeeltelijk verharde ondergrond.

Art. 2 AARD VAN DE WEDSTRIJDEN

De Rallycross wedstrijden waarop dit reglement betrekking heeft, zullen zogenaamde nationale en/of internationale sportevenementen zijn. Zij worden georganiseerd met goedkeuring van de KNAC Nationale Autosport Federatie (KNAF), door of onder auspiciën van bij de KNAF aangesloten verenigingen, ingedeeld bij de Sectie Rallycross van de KNAF. Naast dit reglement kan voor elke te houden wedstrijd een afzonderlijk bijzonder reglement gelden. Indien in het bijzonder reglement voor die wedstrijd van de bepalingen van het Algemeen Reglement wordt afgeweken, dan zijn de bepalingen van het betreffende bijzonder reglement van die wedstrijd van toepassing. Alle evenementen worden verreden conform de eisen van de FIA, tenzij in het Algemeen en/of bijzonder reglement voor die wedstrijd anders is bepaald.

Art. 3 CIRCUIT

De Rallycross wedstrijden worden verreden op een afgezette baan. De algemene eisen met betrekking tot circuits kunnen door de KNAF of door haar vertegenwoordigers worden aangepast, voorafgaande aan de door de KNAF af te geven baanlicentie, zoals genoemd in navolgend artikel 3.5.

3.1 Eigenschappen

Lengte : minimaal 800 meter, maximaal 2000 meter

Breedte: minimaal 10 meter, maximaal 16 meter

Samenstelling ondergrond

Verharde ondergrond (asfalt, tarmac, etc.): minimaal 35%

Gras, zand, kiezel, losse aarde, etc. minimaal 35%

Hellingen mogen niet steiler zijn dan 7%. Deze bepaling geldt slechts voor circuits welke werden aangelegd na 28 februari 1975. De hellingen van alle voor die genoemde datum bestaande circuits mogen nooit steiler zijn dan 10%

Start

Het rechte eind moet minstens 100 meter zijn vanaf de startlijn tot de eerste bocht.

De startplaats moet bestaan uit tarmac, beton of andere verharde ondergrond en wel over een afstand van tenminste 30 meter vanaf de startlijn.

De breedte van de baan bij de startlijn mag tot voorbij de eerste bocht niet minder worden (minimaal 10 meter). Deze bocht moet een straal hebben van maximaal 25 meter en resulteren in een richtingsverandering van tenminste 45 graden, gemeten vanuit de middenlijn van het circuit.

Finish

De aankomstlijn moet zodanig gekozen zijn dat het onmogelijk is rechtdoor het rennerskwartier in te rijden.

3.2 Baanposten

- a. Alle opeenvolgende baanposten moeten visueel contact met elkaar kunnen hebben; de maximale afstand tussen 2 baanposten mag 200 meter zijn.
- b. Het minimum aantal baancommissarissen op iedere post bedraagt 2.
- c. Om de andere baanpost of op posten maximaal 500 meter van elkaar, moet een draadloos of telefonisch contact met de wedstrijdleiding aanwezig zijn.
- d. Op alle posten dienen tenminste 2 draagbare brandblusapparaten aanwezig te zijn van tenminste 6 kg elk, deze blusmiddelen dienen van een type te zijn dat goedgekeurd is door de ASN.

3.3 Veiligheidsuitrusting

Deze moet voldoen aan de voorwaarden conform hoofdstuk 5 van de rubriek "Safety criteria for motor racing courses" van de Code Sportif International.

- a. Veiligheidsmaatregelen voor toeschouwers
Tenzij de toeschouwers zich minimaal 3 meter bevinden achter een afscheiding die voldoet aan de eisen zoals vastgelegd in hoofdstuk 3 van de Code Sportif International, welke eist dat een deelnemer door deze afscheiding wordt tegengehouden bij het verlaten van de baan, en/of bovenop een verhoging met een verticale zijde ter hoogte van minimaal 2,50 meter boven het circuitniveau, moeten de toeschouwers op een afstand van tenminste 30 meter vanaf de baanzijde gehouden worden. De toeschouwers mogen zich nimmer bevinden op die gedeelten van het circuit welke hellend aflopen vanaf de circuitzijde.
- b. Goedkeuring
Circuits dienen te worden geïnspecteerd en goedgekeurd door de verantwoordelijke ASN. Indien goedkeuring gegeven wordt, dan dient een baanlicentie te worden uitgegeven.
- c. Het is ten strengste verboden de baan in een andere dan de voorgeschreven richting te berijden. Zulks geldt voor een ieder die zich op het circuit bevindt. De wedstrijdleader kan een éénmalige dispensatie verlenen, bijv. aan een ziekenwagen, om van deze regel af te wijken.
- d. Wanneer gedurende de training of de wedstrijd aan een deelnemende auto enig defect mocht ontstaan, dan is de bestuurder hiervan verplicht onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen om gevaar of hinder voor anderen te voorkomen en vervolgens zijn auto te verlaten. Bestuurders van auto's die defect zijn geraakt dienen dit direct te melden aan het wedstrijdsecretariaat.
- e. Deelnemers en bestuurders, evenals hun helpers en eventuele invités, zijn verplicht onmiddellijk gevolg te geven aan de aanwijzingen van de wedstrijdleiding.

3.4 Rennerskwartier en wedstrijdterrein

Het rennerskwartier is in principe slechts toegankelijk voor de deelnemers met hun helpers op vertoon van hun kaarten. In het rennerskwartier en op het terrein buiten de baan zelf, mogen de deelnemers slechts stapvoets rijden. Overtreding kan diskwalificatie ten gevolg hebben.

3.5 Baanlicenties en de vereisten daarvoor

In de baanlicentie kunnen de eisen worden aangegeven ten aanzien van de volgende punten:

1. baanbeveiliging
2. medische verzorging
3. brandbeveiliging
4. beveiliging publiek
5. aantal tot een rit toe te laten auto's

Art. 4 ORGANISATIE

Voor wedstrijden georganiseerd door of onder auspiciën van een bij de Sectie Rallycross van de KNAF ingedeelde organisatie wordt de wedstrijdleiding/organisatie minimaal door de volgende functionarissen uitgevoerd:

- Wedstrijdleader + Assistent(en)
- Wedstrijdsecretaris
- Baanofficials
- Hoofd-technische commissie
- Hoofd-tijdwaarneming

4.1 Wedstrijdregels

Het veroorzaken van botsingen en het gevaar opleveren voor andere rijders en zich langs de baan bevindende officials, kan, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleiding en de sportcommissarissen bestraft worden als voorgeschreven in de Code Sportif van de FIA.

4.2 Vlagsignalen

Zie Reglement Vlagsignalen in het **KNAF Reglementenboek 2019**, zie ook de bijzonderheden betreffende rallycross.

Geel (bewogen): opgepast, verminder snelheid, baan gedeeltelijk geblokkeerd, inhalen aldaar verboden tot men het obstakel waar de vlag voor gegeven wordt volledig is gepasseerd.

Dubbel geel (bewogen): opgepast, verminder snelheid, baan praktisch geheel geblokkeerd, inhalen aldaar verboden tot men het obstakel waar de vlag voor gegeven wordt volledig is gepasseerd.

Rode vlag:

Bij een rode vlag in een manche zal de betreffende rit indien mogelijk direct herstarten of op een later tijdstip herhaald worden. De beslissing hiervoor ligt bij de wedstrijdleader. Bij de 2CV Cross is dit percentage 50%.

Bij een rode vlag in een semi-finale of finale waarbij ten minste 75% van de raceafstand is afgelegd wordt de uitslag van de race bepaald op een moment voor de rode vlag.

Art. 5 TOEGELATEN AUTO'S

5.1 Klasse-indeling

Rallycross wordt verreden in de volgende klassen:

- 2CV Cross
- RST Junior Cup
- Super 1600
- SuperNationals
- SuperCars
- Formula Rallycross SprintCars
- Formula Rallycross

2CV Cross

- Conform technisch reglement 2CV cross, **artikel 8**.

RST Junior Cup:

- Conform technisch reglement RST, **artikel 7**.

Super 1600:

- Toerwagens groep A + N gehomologeerd tot max. 1600 cc; voorwiel aangedreven; atmosferisch aangezogen motor; conform appendix J groep A (art. 251 t/m 255). Toegestaan zijn de modificaties zoals omschreven in art. 279 artikel 2 en 3 van het technisch reglement **vanaf versie 2014** met uitzondering van het profiel van de banden: dit is vrij. **De voertuigen moeten gesloten modellen zijn met vast dak en niet van het cabriolet-type.**

SuperNationals:

De SuperNationals klasse wordt onderverdeeld in een -2000cc en een +2000cc klasse.

- SuperNationals -2000cc: Toerwagens groep A + N en groep 1,2,3,4 van 1981 met actuele of verlopen homologatie; tweewiel aangedreven; conform appendix J (artikel 251 t/m 255).
- SuperNationals +2000cc tot 5000cc: Toerwagens, GT wagens groep A + N en groep 1,2,3,4 van 1981 met actuele of verlopen homologatie; conform appendix J (artikel 251 t/m 255).
- Auto's niet gehomologeerd door de FIA maar die in serie zijn of waren geproduceerd en verkocht in de EEG door een erkend commercieel netwerk zijn toegelaten. Deze auto's moeten voldoen aan dezelfde regels als beschreven in het FIA Appendix J artikel 251 t/m 255.
- De modificaties beschreven in artikel 5 van het technisch reglement zijn toegestaan.

SuperCars:

- Toerwagens groep A + N gehomologeerd; vierwiel aangedreven; conform appendix J groep A (art. 251 t/m 255). Toegestaan zijn de modificaties zoals omschreven in artikel 2 en 3 van het technisch reglement **vanaf versie 2014** met

uitzondering van het profiel van de banden: dit is vrij. **De voertuigen moeten gesloten modellen zijn met vast dak en niet van het cabriolet-type.**

Formula Rallycross SprintCars:

- Sprintcars (geheel conform Technisch Reglement **artikel 6**)

Formula Rallycross:

- Sprinterklasse uitsluitend 2wd. tot maximaal 2000cc (veiligheids en technisch reglement autocross)
- Superklasse uitsluitend 4 wd. (veiligheids en technisch reglement autocross)
- Auto's in de Sprinter 2000 en Superklasse dienen conform volgende artikelen te zijn:
 - veiligheidsvoorschriften (art. 3)
 - diverse voorschriften (art. 4)
 - veiligheid bestuurder (art. 5)
 - klassenreglement – Sprinter 2000 (art. 12)
 - klassenreglement – Superklasse (art. 13)
- Met uitzondering van het uitlaatgeluid, banden en het profiel van de banden
 - Uitlaat + geluid: zie artikel 5.1.2
 - Banden + profiel Sprinterklasse 2000 2wd
 - De profieldiepte moet minimaal 2 mm. bedragen
 - De hoogte, breedte en velgdiameter is vrij.
 - Banden + profiel
 - Slicks zijn niet toegestaan; conform FIA App.J article 279 1.4.

5.1.1 Aanvulling voor SuperCars / Super1600

Niet meer of nooit gehomoleerde auto's mogen deelnemen mits:

- ~~De auto voorzien is van een technisch paspoort uitgegeven door een Europese ASN.~~
- ~~Tevens moet er een goedkeuring zijn door de Sectie Rallycross van de KNAF.~~

Niet FIA gehomoleerde auto's maar in serie geproduceerd en normaal verkrijgbaar via een erkend commercieel netwerk zijn ook toegelaten. Deze auto's moeten dan wel worden vernoemd op de lijst van toegestane auto's conform art. 279-1.

5.1.2 Geluid

Alle toegelaten auto's moeten (tenzij anders vermeld) aan het hierna volgende voldoen:

Het uitlaatsysteem (inclusief katalysator!) moet voldoen aan de voorschriften zoals vastgelegd in art. 279 versie 2015 art. 1 met de volgende aanvullingen:

- De vloer van de auto mag gewijzigd worden ter bevordering van het ophangstelsel van de uitlaat. Het systeem dient te eindigen in één pijp aan de achterzijde van de auto.
- Alle auto's moeten voorzien zijn van een uitlaatsysteem met een, FIA gehomoleerde, katalysator. (FIA homologatie niet verplicht doch AANBEVOLEN voor Formula Rallycross).
- Maximum aantal te produceren dB's is 85, gemeten met de geluidsdrukmeter geplaatst op stand 'A' en 'Slow' en de microfoon geplaatst op 10 m. afstand in het verlengde van de uitlaatpijp, met de motor draaiende op 4000 tpm.
- Als een deel of het volledige uitlaatsysteem gedurende de race afbreekt, dient deze voor de volgende start weer te zijn gemonteerd.
- T.b.v. de geluidscontrole dient iedere auto voorzien te zijn van een deugdelijk werkende toerenteller.
- Extra luide uitlaat explosies tijdens het evenement zijn verboden, bijvoorbeeld bij systemen om de turbodruk op peil te houden (ALS) en tijdens het overschakelen.

5.1.3 Cilinderdruk vulling

Voor alle auto's met geforceerde cilinderdruk vulling geldt de vermenigvuldigingsfactor van 1,7.

5.1.4 Bandenwarmers

In alle klassen is het gebruik van bandenwarmer(s) en/of additionele banden verwarming verboden en mogen de auto's in de paddock niet warmdraaien met de wielen op "rollen".

5.2 Reclame, nummers en publiciteit

Op elke auto moeten wedstrijdnummers conform artikel 5.2.4 zijn aangebracht. Het voeren van reclame op de deelnemende auto's tijdens een wedstrijd is vrij met inachtneming van het navolgende:

5.2.1 Op afmeting, kleuren en uitvoering van reclame kunnen in een bijzonder reglement voor die wedstrijd restricties

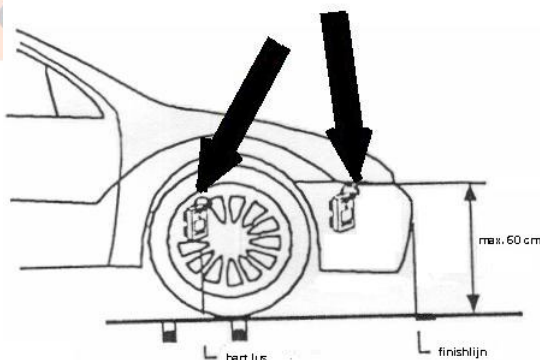
worden gegeven

- 5.2.2 Verboden is het voeren van oneerbare en politieke reclame, alsmede reclame waardoor het publiek wordt misleid of bedrogen en/of het reclamewezen en/of autosport schade wordt berokkend
- 5.2.3 Op de ruiten, met uitzondering van de beide voorportieren mag een reclamestrook van max. 10 cm worden aangebracht. Deze dient aan de bovenzijde bevestigd te worden. Aan de onderzijde van de beide achterzijruiten moet de deelnemer zijn ACHTERNAAM (geen voornaam of bloedgroep) aanbrengen in uitsluitend witte letters (VERPLICHT model letter: HELVETICA medium), direct op de ruit met een hoogte van 7 cm. samen met zijn/haar nationale vlag
- 5.2.4 Iedere deelnemer dient zijn wedstrijdauto te voorzien van startnummers, alvorens hij bij de technische keuring zijn auto ter keuring aanbied, zoals hierna omschreven:
- 5.2.4.1 Portiernummers
Op beide voorportieren moet een sticker van 70x20 cm inclusief een witte rand van 1 cm breed zitten. Elke sticker moet een zwart vlak hebben aan de voorkant van de sticker. Op dit zwarte vlak moet zijn/haar startnummer in fluorescerend geel (kleurnummer PMS 803) staan. Dit nummer moet 16 cm. hoog zijn en de cijfers moeten een dikte hebben van 2 cm. Op het overblijvende deel staat de naam van de klasse en op een gelijk vlak als het zwarte vlak moet het NK logo aangebracht zijn.
Op beide deuren moet de sticker zo geplakt worden dat het startnummer het dichtst bij het voorspatbord staat. De bovenzijde van de sticker moet tussen de 12 en 15 cm onder de onderzijde van de portierruit. Deze ruimte is gereserveerd voor reclame van de organisator.
- 5.2.4.2 Zij ruiten
Op zowel de linker- als rechter-achter zijruit moet, boven de bestuurdersnaam, een fluorescerend oranje (kleurnummer PMS 804) startnummer geplakt worden met een hoogte van 20 cm en een stamdikte van 25 mm
- 5.2.4.3 Voorruit
Aan de bovenkant rechts (van binnen uit gezien) van de voorruit moet direct op het glas een fluorescerend oranje (kleurnummer PMS 804) startnummer geplakt te worden van 14 cm. hoog en een stamdikte van 2 cm.
- 5.2.4.4 Dak
Op een witte ondergrond van 35 x 35 cm. moet een zwart startnummer geplakt worden van 28 cm. hoog en een stamdikte van 5 cm. De bovenkant van de ondergrond moet evenwijdig lopen met de voorzijde van de auto

5.3 Tijdwaarneming

Alle deelnemers moeten hun auto voorzien van een AMB/Mylaps TranX260 of Car transponder (rode transponder). De deelnemer is zelf verantwoordelijk om het transpondernummer te vermelden op het inschrijfformulier en dat deze tijdens alle ritten van een wedstrijd werkt.

De transponder moet verticaal (nummer leesbaar) gemonteerd worden aan de rechter voorzijde van de auto. De bodem van de transponder moet loodrecht naar beneden wijzen. Op maximaal 60 cm hoogte, zonder carbon of metaal tussen de transponder en de grond.



5.4 Veiligheidsvoorschriften voor deelnemende auto's

Ter aanvulling op (of in plaats van, indien van toepassing) de voorschriften van de Annexe 'J' art. 279 artikel 2 en 3 vanaf versie 2014 zijn de navolgende veiligheidsmaatregelen bindend voorgeschreven:

~~5.4.1 Voorruiten dienen van gelaagd glas te zijn vervaardigd; een materiaal van 'hard plastic' (zoals lexan®) met een minimale dikte van 5 mm is eveneens toegestaan.~~

~~5.4.2 Reservewielen mogen niet worden meegevoerd.~~

5.4.3 Het gebruik van zgn. spijkerbanden of banden voorzien van pennen, kettingen en dergelijke is niet toegestaan. Deze zijn slechts toegestaan indien op speciaal verzoek van de organisatoren de ASN goedkeuring verleent, doch dan dient dit in het bijzondere reglement voor die wedstrijd te worden vermeld. Slechts door de ASN

goedgekeurde spijkers dienen te worden gebruikt. Deze kunnen zowel vanuit de band als van buiten uit gemonteerd worden. Het is niet toegestaan 'spijkers' in het vulkaniseerproces op te nemen.

- ~~5.4.4 Alle deelnemende auto's dienen, zowel vóór als achter, voorzien te zijn van twee sleepogen die niet buiten de contouren van de auto mogen uitsteken. Deze dienen rood of geel van kleur te zijn.~~
- ~~5.4.5 Wanneer om een of andere reden de gasoverbrenging in het ongerede raakt, moet er een deugdelijke constructie zijn, teneinde de motor en/of gasklep onmiddellijk te doen sluiten, een en ander door het aanbrengen van een krachtige veer op de smoorklep as aan de buitenzijde van de carburateur of inspuitregelaar.~~
- ~~5.4.6 Brandstof, olie en koelwatertanks moeten gescheiden zijn van het bestuurderscompartiment d.m.v. vuurbestendige schotten, zodat ingeval van overlopen, lekkage of scheuren van een tank geen vloeistof in het betreffende compartiment kan komen. Hetzelfde geldt voor brandstoftanks ten opzichte van de motorruimte.~~
- ~~5.4.7 Accu's dienen goed en stevig bevestigd te zijn. Indien deze in het bestuurderscompartiment zijn bevestigd, dienen ze te zijn afgedekt door een geïsoleerde en lekkagevrije deksel.~~
- ~~5.4.8 Iedere auto dient te zijn uitgerust met twee rode achterlichten (type: anti-crash) zoals gebruikt onder mistige omstandigheden. Het minimale verlichtingsvlak per achterlicht moet 60 cm² zijn, met een lamp met een verlichtingssterkte van minimaal 15 Watt elk. Genoemde rode achterlichten moeten tegelijk met of in de plaats van originele remlichten dienst doen. Zij mogen niet hoger dan 1,50 meter (vanaf de grond gemeten) worden aangebracht.~~
- ~~5.4.9 De bestuurdersstoel dient grondig te zijn verankerd. Indien deze op rails is gemonteerd of een verstelbare rugleuning heeft, moet een additionele bevestiging worden aangebracht, zodat genoemde stoel onbeweeglijk zal zijn.~~
- ~~5.4.10 Indien de constructie dit toelaat kan hierop voor merkenraces een uitzondering worden gemaakt, dit ter beoordeling aan de betreffende technische commissie.~~
- ~~5.4.11 Een brandblusapparaat met een minimale inhoud van 2 kg wordt aanbevolen.~~
- ~~5.4.12 Iedere deelnemende auto moet zijn uitgerust met een veiligheidsharnas (zgn. 6 puntsbevestiging) geheel conform de specificatie zoals vastgelegd in de Annexe 'J'.~~
- ~~5.4.13 De originele deur aan de bestuurderszijde moet volledig gehandhaafd blijven; de bekleding alsmede het raammechanisme mogen worden verwijderd.~~
- ~~5.4.14 Benzineleidingen moeten beschermd zijn en minimaal 10 cm van de uitlaat verwijderd zijn; de motorkap moet van niet ontvlambaar materiaal zijn.~~
- ~~5.4.15 Alle deelnemende auto's moeten voorzien zijn van een veiligheidskooi, vervaardigd en gemonteerd conform Annexe 'J' art. 253.~~
- ~~5.4.16 Er moeten 2 hoofdstroomschakelaars duidelijk zichtbaar gemonteerd zijn. Waarvan één in het passagierscompartiment onder handbereik van de bestuurder en één aan de buitenzijde onder de voorruit aan de bestuurderszijde. De plaatsing van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek van 12 x 12 x 12 cm, welke bij de organiserende vereniging verkrijgbaar is. In deze driehoek behoort een rode bliksemschicht. De in- en uitstand dienen duidelijk te zijn aangegeven.~~
- 5.4.17 Het is verboden losse, onbevestigde artikelen in de auto te hebben.
- 5.4.18 Een hoofdsteun dient te worden aangebracht en moet met de bestuurdersstoel één geheel te vormen.
- 5.4.19 Motorkappen en kofferdeksels moeten van twee extra (metalen) deugdelijke vergrendelingen zijn voorzien, zodat deze zich tijdens de rit onmogelijk kan openen.
- 5.4.20 Er mogen zowel binnen als buiten op de wagen geen scherpe uitsteeksels of randen zijn.
- 5.4.21 Remleidingen moeten beschermd zijn.
- 5.4.22 Overtreding van deze bepalingen kan met diskwalificatie worden bestraft.

5.5 Brandstof

~~Naast de loodvrije brandstof zoals omschreven en gelimiteerd in de FIA Annexe J art. 252.9 voorschriften mag Gem Fuel gebruikt worden. Deze Gem Fuel dient te voldoen aan de specificaties zoals gepubliceerd door de sectie Rallycross op haar website. En dient te worden betrokken bij een door de sectie Rallycross erkende leverancier.~~

Loodvrije brandstof zoals omschreven en gelimiteerd in de FIA Annexe J art. 252.9 voorschriften

5.6 Technische keuring deelnemende auto's

De deelnemende auto's zullen ter beoordeling of zij aan de dwingende bepalingen van dit reglement voldoen, technisch worden gekeurd op een nader aan te geven plaats en tijd. Bij deze technische keuring dienen het bij de auto behorende identiteitsbewijs (FIA technisch paspoort) en homologatiepapieren te worden overlegd.

Het ter keuring aanbieden van de auto's dient te geschieden door de rijder en wel zodanig dat zowel rijder als auto 'wedstrijdklaar' zijn.

Indien een wagen is goedgekeurd kan er een herkenningsteken aan de auto worden bevestigd, ten teken dat de auto tot de training en wedstrijd kan worden toegelaten.

Het niet voldoen aan, in verband met deze keuring, door de wedstrijdleiding te nemen beslissingen of te geven aanwijzingen heeft diskwalificatie tot gevolg. Diskwalificatie alsmede vervallenverklaring van alle reeds behaalde kampioenschapspunten, zal geschieden indien bij enige nakeuring wordt geconstateerd dat de deelnemende auto niet conform het technisch reglement is (zie art. 9.2).

De wedstrijdleiding kan de deelnemers verplichten om, nadat zij definitieve goedkeuring van de Technische Commissie ontvangen hebben, direct na deze keuring deel te nemen aan de training. Men dient er steeds voor te zorgen, dat de auto in optimale conditie verkeert, wanneer men voor de Technische keuring verschijnt (inclusief de in art. 5.2 omschreven reclame en nummering).

Noch de organiserende vereniging, noch haar bestuursleden en officials, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn verantwoordelijk voor enig in verband met deze keuring ontstane gevolg. Bovendien is de wedstrijdleiding gerechtigd zowel voor, tijdens, als na de wedstrijden bij bepaalde door haar aan te wijzen auto's, ter controle een nakeuring te laten verrichten. In verband waarmee de auto's die deelnemen eventueel niet eerder worden vrijgegeven, dan nadat de hierboven bedoelde aanwijzing c.q. keuring heeft plaatsgevonden. De aangewezen auto's blijven ter beschikking van de wedstrijdleiding op een door hen aangegeven plaats.

Art. 6 TOEGELATEN DEELNEMERS

De in Nederland gehouden Rallycross-wedstrijden staan open voor die rijders en rijdsters, die in het bezit zijn van een Rallycross-licentie, uitgegeven door de KNAF of door een door de FIA daartoe gerechtigde buitenlandse automobiellclub. Voor de deelneming aan de Rallycross wedstrijden tellend voor enig FIA kampioenschap is het daadwerkelijk hebben van een internationale licentie vereist. De organisatoren behouden zich het recht voor, om voor de desbetreffende wedstrijden, rijders met nationale licentie zich hieraan voor deelname te laten kwalificeren.

Alle rijders moeten zich bij aankomst bij het wedstrijdsecretariaat melden en hun licenties tonen.

Om in aanmerking te komen voor een internationale Rallycross-licentie, dienen rijders minimaal aan een van de volgende criteria te voldoen:

1. Tenminste één jaar Rallycross-ervaring als deelnemer opgedaan in minimaal 4 wedstrijden georganiseerd onder auspiciën van de Sectie Rallycross, waarbij laatst opgedane ervaring niet langer dan 4 kalenderjaren geleden heeft plaatsgevonden.
2. Een verzoek voor het verkrijgen van een Internationale licentie indienen bij de Sectie Rallycross van de KNAF. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een voordracht door het bestuur van de betreffende Rallycross-vereniging, waarbij de rijder als lid staat ingeschreven.

6.1 Wettelijke aansprakelijkheid

Noch de KNAF, noch het Bestuur van de Sectie Rallycross, noch de organiserende vereniging, noch haar officials, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn tegenover de deelnemers en bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, welke dan ook, die uit of bij deelneming aan wedstrijden van of onder auspiciën van de KNAF en/of gedurende de training of oefendagen mocht ontstaan. Ten behoeve van de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren of inzittenden van auto's, wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering afgesloten, welke van kracht is gedurende de ritten en de eventueel daaraan vooraf gaande beoordelingsronden, keuring, ravitaillering, training en selecties. Ten opzichte van een deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een auto wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een auto. W.A.-schade, welke de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren en/of inzittenden van de deelnemende auto's elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit lichamelijk letsel al of niet de dood ten gevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade, is derhalve niet onder deze begrepen.

Indien elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven bedoelde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering niet was gesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet afgesloten was. De organisatie draagt met betrekking tot de totstandkoming en de nakoming van bovengemelde verzekering generlei verantwoordelijkheid jegens wie dan ook.

6.2 Clausule i.v.m. aansprakelijkheid

De clausule welke de rijders moeten ondertekenen volgens dit artikel luidt:

AUTOSPORT IS GEVAARLIJK

1. Ondergetekende is zich bewust van de risico's welke verbonden zijn aan Rallycross en zal uiterste zorgvuldigheid betrachten ter voorkoming van schade, letsel of erger.
2. Ondergetekende aanvaardt voor eigen rekening en risico de mogelijke gevolgen van het Rallycrossen.

3. Ondergetekende zal de organisatie en de officials niet aansprakelijk stellen.

Aldus in 2-voud opgemaakt en ondertekend te(plaats en datum).

De deelnemers die deze zgn. aansprakelijkheidsclausule niet tekenen, zullen niet tot de training en/of wedstrijden worden toegelaten.

6.3 Verwisseling van bestuurders

Na ontvangst van de inschrijving is verwisseling van de ingeschreven bestuurder niet toegestaan. Ook tijdens trainings-, selectie- en/of ritten mag slechts één persoon in de auto plaatsnemen, en wel hij of zij die als bestuurder overeenkomstig de bepalingen van dit Reglement heeft of is ingeschreven.

6.4 Weigering van bestuurders

De wedstrijdleiding is gerechtigd een bestuurder van het deelnemen en/of verdere deelneming aan de training en/of wedstrijd te weigeren met opgave van redenen. Tijdens de wedstrijd kunnen officials de bestuurders beoordelen op hun geschiktheid om aan de wedstrijd deel te nemen.

6.5 Weigering van bestuurders

De wedstrijdleiding kan besluiten slechts een beperkt aantal rijders in een bepaalde klasse toe te laten tot de ritten. Hiertoe kan zij voor of tijdens de training een selectie toepassen ter bepaling welke deelnemers uiteindelijk tot de ritten zullen worden toegelaten, ook al hebben de bij die selectie afvallende deelnemers een definitieve acceptatie ontvangen.

6.6 Veiligheid voor de rijder

Iedere deelnemer moet:

- 6.6.1 Een helm dragen met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8858 (technical list Nr 41) of 8859 (technical list Nr 49)
- 6.6.2 Gebruik maken van een HANS systeem met FIA goedkeuring volgens FIA Standaard 8858 (technical list Nr 29)
- 6.6.3 Een brandvertragende overall dragen met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8856-2000 (technical list Nr 27)
- 6.6.4 Brandvertragende schoenen dragen met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8856-2000 (technical list Nr 27)
- 6.6.5 Brandvertragend ondergoed aan hebben met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8856-2000 (technical list Nr 27)
- 6.6.6 Brandvertragende sokken dragen met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8856-2000 (technical list Nr 27)
- 6.6.7 Brandvertragende Balaclava met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 8856-2000 (technical list Nr 27) dragen
- 6.6.8 Brandvertragende handschoenen aan hebben met FIA goedkeuring volgens FIA standaard 88562000 (technical list Nr 27)
- 6.6.9 Een bril of vizier dragen in die gevallen, dat zijn auto van een voorruit is voorzien, waarin zich een opening bevindt
- 6.6.10 Goed in zijn stoel verankerd zijn d.m.v. zijn veiligheidsharnas met FIA-keurmerk
- 6.6.11 De zijruit aan de bestuurderszijde gesloten houden
- 6.6.12 Een geldig medisch certificaat hebben of uit een land komen, waar het hebben van een licentie automatisch een medische goedkeuring inhoudt

6.7 Alcohol, drugs, stimulerende en verdovende middelen

- 6.7.1 indien het vermoeden bestaat dat een deelnemer aan een Rallycross wedstrijd voor of tijdens de wedstrijd of bij de training hiervan drugs, stimulerende middelen en/of verdovende middelen heeft gebruikt, waardoor de mogelijkheid aanwezig is dat hij niet bekwaam kan worden geacht, heeft de wedstrijdleiding (organisatie) het recht betrokkene medisch te laten controleren en op grond van de uitkomst daarvan hem van deelneming aan training en/of wedstrijd uit te sluiten
- 6.7.2 het gebruik van alcohol door de deelnemers is tijdens de wedstrijddag ten strengste verboden. De wedstrijdleiding heeft het recht deelnemers, onder toezicht van een arts, te controleren en op grond van de uitkomst daarvan hem/haar van deelneming uit te sluiten van deelneming
- 6.7.3 het is de bestuurders ten strengste verboden gedurende de training en de wedstrijden te roken, wanneer zij de auto besturen

6.8 Bekendheid met en onderwerping aan de reglementen

Iedere deelnemer aan en iedere bestuurder in een wedstrijd, georganiseerd door of onder auspiciën van een bij de KNAF aangesloten organisatie erkent de wedstrijdleiding en het college van sportcommissarissen als enige sportief rechterlijke instantie met uitsluiting van iedere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan haar gezag, vastgelegd volgens de bepalingen, omschreven in dit Reglement, benevens aan de alsnog met betrekking tot deze wedstrijden vast te stellen voorschriften en/of bijzonder reglement voor die wedstrijd. In geval van dispuut of onduidelijkheid en/of mogelijkheid tot tweërllei uitleg van enig gestelde in het Algemeen Rallycross Reglement en/of het bijzonder reglement voor die wedstrijd zal door deelnemers en wedstrijdleiding gehandeld dienen te worden niet volgens de letter doch volgens de geest van voornoemde reglementen.

Art. 7 INSCHRIJVEN EN AFMELDEN

7.1 Inschrijven

De inschrijving wordt 5 weken voor het evenement geopend en uiterlijk 2 dagen voor het evenement gesloten (tenzij anders vermeld op het betreffende inschrijfformulier). Bij de administratieve controle op de wedstrijddag dient het verschuldigde inschrijfgeld contant te worden voldaan. Op het inschrijfformulier voor de betreffende wedstrijd staat het inschrijfgeld vermeld dat voor elke wedstrijd zal worden geheven. Indien men aldus heeft ingeschreven voor een wedstrijd en ZONDER afmelding niet aan de start van de wedstrijd verschijnt, dient men bij de eerstvolgende deelname aan een wedstrijd alsnog het inschrijfgeld van de niet afgemelde wedstrijd te voldoen. Er mag slechts één deelnemer per auto worden ingeschreven en elke deelnemer mag per wedstrijddag slechts in één auto in één divisieklasse deelnemen. Onder wedstrijddag wordt verstaan alle trainingen, zowel vrije als verplichte en de te verrijden ritten. Het organisatiecomité mag een inschrijving, met opgaaf van redenen, weigeren (art. 74 3.14 Code Sportif International (CSI)).

7.2 Inschrijftermijn

De inschrijftermijn en verschuldigde inschrijfgelden zullen in het bijzonder reglement van de betreffende wedstrijd medegedeeld worden.

7.3 Afmelden

De wijze van afmelding zal vermeld worden in het bijzonder reglement van de betreffende wedstrijd

7.4 Onjuiste verklaringen

Elke onjuiste verklaring, al dan niet opzettelijk gedaan, in enig formulier zoals in artikel 7.1 genoemd, heeft nietigheid van het betrokken formulier ten gevolge. Hij of zij, die in enig formulier een onjuiste verklaring heeft gedaan, kan schuldig worden verklaard aan misdragingen en gestraft worden volgens de bepalingen van de geldige reglementen en volgens de bepalingen van de CSI.

Art. 8 WEDSTRIJDVERLOOP

Een wedstrijd begint met de administratieve controle en technische keuring gevolgd door de trainingen. Daarna worden de manches, verdeeld in ritten, verreden. Als afsluiting van de wedstrijddag zijn er de semi-finales en de finales. Na de administratieve controle wordt een deelnemerslijst gepubliceerd per klasse.

Een training of rit wordt beëindigd, zodra de eerste deelnemer in deze training of rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd naar hun rijtijd.

Er worden minimaal 3 trainingsronden gereden (ZONDER "Jokerlap"). Er zullen maximaal 6 ronden per rit worden verreden, waarvan 1x de "Jokerlap". Het niet nemen van de "Jokerlap" betekent 30 strafseconden. Gebeurt dit in een finale dan wordt die deelnemer terug gezet naar de laatste plaats in die finale. Bij het uitrijden van de "Jokerlap" hebben de auto's op het reguliere circuit voorrang. Het definitieve aantal wedstrijdronde dient uiterlijk tijdens de rijdersbriefing medegedeeld te worden. Voor merkraces en/of klassen en/of wedstrijddelen, kan hierop in het bijzonder reglement voor die wedstrijd een uitzondering gemaakt worden. De wedstrijdleiding is gerechtigd, indien het wedstrijdverloop daartoe aanleiding geeft, klassen en/of groepen te wijzigen en/of samen te voegen.

8.1 Tijdschema en/of bijzonder reglement

Het tijdschema en/of bijzonder reglement van de betreffende wedstrijd wordt de inschrijvers, per mail, minimaal 1 week voor het evenement toegezonden.

8.2 Start

Er worden 3 of 4 manches gereden met een **startgrid formatie van 5 posities op 1 rij, 3-2-3 versprongen startopstelling of een 4-3-4 versprongen startopstelling.**

Ten laatste tijdens de rijdersbriefing wordt de startopstelling bekend gemaakt. De wedstrijdleiding behoudt het recht hiervan af te wijken. Het startsein wordt gegeven door middel van een lichtsignaal of een rood-wit-blauwe vlag. De start vindt plaats zodra het groene lichtsignaal aan gaat of de vlag wordt neergelaten.

8.2.1 Startprocedure 5 posities op 1 rij.

De startopstelling van de eerste manche wordt bepaald door loting. De startopstelling voor de tweede manche wordt bepaald door het resultaat van de eerste manche. Die van de derde manche door het resultaat van de tweede manche. De 5 snelste rijders starten als laatste, steeds voorafgegaan door de 5 langzamere deelnemers. Bij een overblijvend aantal deelnemers tussen de 6 en 9 starten de deelnemers als volgt:

9 deelnemers: de langzaamste 4 deelnemers in de eerste rit, volgende 5 deelnemers in de tweede rit

8 deelnemers: de langzaamste 4 deelnemers in de eerste rit, volgende 4 deelnemers in de tweede rit

7 deelnemers: de langzaamste 3 deelnemers in de eerste rit, volgende 4 deelnemers in de tweede rit

6 deelnemers: de langzaamste 3 deelnemers in de eerste rit, volgende 3 deelnemers in de tweede rit

8.2.2 Startprocedure 3-2-3.

De startopstelling 3-2-3 is een versprongen startgrid formatie met vooraf bekende startopstellingen.

8.2.3 Startprocedure 4-3-4.

De startopstelling 4-3-4 is een versprongen startgrid formatie met vooraf bekende startopstellingen.

8.3 Valse start

Een valse start wordt veroorzaakt indien een deelnemer vertrekt van zijn startplaats voordat het startsein is gegeven.

De veroorzaker van een valse start wordt gewaarschuwd door het bord "Jumpstart" aan hem/haar te tonen.

Er zullen officials worden aangesteld die tot taak hebben valse starts en straffen vast te stellen.

8.3.1 Een deelnemer die vertrekt voordat het startsein wordt gegeven van een manche, zal éénmaal opnieuw mogen starten in die manche en zal 2x de jokerlap moeten nemen. Een herhaalde valse start in dezelfde manche van de zelfde deelnemer resulteert in diskwalificatie voor die betreffende manche en elke herhaalde start hiervan.

8.3.2 Een deelnemer die vertrekt voordat het startsein wordt gegeven van een finale, zal éénmaal opnieuw mogen starten in die finale en zal 2x de jokerlap moeten nemen. Na een herhaalde valse start in enige finale mag betreffende deelnemer niet meer starten in die finale en elke herhaalde start hiervan. Wat betreft het dag-klassement krijgt deze deelnemer de laatste plaats in die finale nog voor de niet-starters.

8.4 Onderbreking van de rit

Onderbreking van de rit, zogenaamde 're-runs', zullen slechts worden toegestaan, indien de betreffende rit door de wedstrijdleiding op reglementaire wijze is gestaakt. Alle andere voorvallen zullen worden beschouwd als 'force majeure' (overmacht). De wedstrijdleiding bepaalt welke deelnemers toegelaten worden tot de re-run.

8.5 Training

In de acceptatiebrief/bijzonder reglement voor die wedstrijd staan de tijden vermeld, waarop de deelnemers moeten trainen. Een rijder welke nog nooit eerder op het betreffende circuit gereden heeft, is verplicht ook als er in het programma geen verplichte training wordt aangegeven, minimaal 3 ronden te trainen. Deelnemers die niet trainen op de aangegeven tijd, kunnen indien het een door de wedstrijdleiding verplichte training betreft, uitgesloten worden van verdere deelname.

De bestuurders mogen uitsluitend aan de training deelnemen met auto's reeds van correcte wedstrijdnummers voorzien, technisch goedgekeurd en die hij/zij tijdens de resterende wedstrijddag gebruikt.

De auto's worden één voor één gestart, waarbij het totaal aantal toegelaten auto's door de wedstrijdleiding wordt vastgesteld.

8.6 Manches

Per manche wordt een puntenklassement opgemaakt, waarbij de snelste tijd 1 punt, de daarop volgende tijd 2 punten etc. krijgt toebedeeld. Deelnemers die uitvallen tijdens de manche krijgen **80 punten ~~de punten van het aantal deelnemers zoals gepubliceerd op de deelnemerslijst + 1~~**, de niet-starters **90 punten ~~de punten van het aantal deelnemers zoals gepubliceerd op de deelnemerslijst + 2~~** en bij diskwalificatie **worden er 95 punten ~~de punten van het aantal deelnemers zoals gepubliceerd op de deelnemerslijst + 3~~ toegekend**. Resultaten uit twee van de drie verreden

manches van een rijder worden bij elkaar opgeteld ter bepaling van zijn plaats in een van de finales. **Alleen deelnemers die twee manches hebben uitgereden en een tijd gekregen hebben worden toegelaten tot de finale. Onder een resultaat wordt verstaan finishtijd of plaats.** Indien er gelijkheid in aantal punten tussen deelnemers bestaat zullen de punten van de niet meetellende manche bepalend zijn. Indien er nog gelijkheid blijft, zal de beste tijd van gelijk welke manche beslissend zijn. **Mocht dat geen beslissing brengen dan worden de tijden van de twee snelste manches bij elkaar geteld en vervolgens de tijden van drie manches.**

2CV Cross

Voor de 2CV cross is er een afwijkende puntentelling van toepassing waarbij alle punten van de manches bij elkaar opgeteld worden voor het dagklassement. Er worden geen finales gereden. De puntenverdeling van alle manches is als volgt:

1 ^e plaats	30 punten
2 ^e plaats	27 punten
3 ^e plaats	24 punten
4 ^e plaats	22 punten
5 ^e plaats	20 punten
6 ^e plaats	18 punten
7 ^e plaats	16 punten
8 ^e plaats	14 punten
9 ^e plaats	12 punten
10 ^e plaats	10 punten
11 ^e plaats	8 punten
12 ^e plaats	6 punten
13 ^e t/m 24 ^e plaats	5 punten
Uitval	0 punten

Als een deelnemer wel aanwezig is geweest maar door uitval geen enkel punt heeft gescoord wordt in de einduitslag voor die wedstrijddag 1 punt toegekend.

Het totaal van het aantal behaalde punten op een wedstrijddag bepaalt het dagklassement. Dit dagklassement bepaalt de verdeling van de prijzen, beschikbaar voor die dag. Bij meerdere gelijk geëindigde deelnemers, telt het aantal behaalde overwinningen in de manches, daarna 2e plaatsen enz. Als dit geen uitkomst biedt wordt gekeken naar de 1e manche waarvan de punten het hoogst zijn. Bijv. 30/24/22 staat hoger dan 24/30/22. Dit geldt voor zowel het dagklassement als het totale kampioenschap.

Bij overmacht door weersomstandigheden/tijdschema zullen die manches tellen, die op de betreffende wedstrijddag verreden zijn. Een weekend telt als een wedstrijddag.

8.7 Semi-finales en finales (niet voor 2CV Cross)

8.7.1 Semi-Finale

De 16 best geklasseerde deelnemers zijn gekwalificeerd voor de semi-finales. Een deelnemer moet hiervoor minstens tweemaal een finishtijd hebben behaald. In een klasse moeten minstens 10 geklasseerde deelnemers zijn om semi-finales te kunnen rijden. De eerste semi-finale wordt samengesteld uit de 8 even geklasseerde deelnemers (2-4-6-8-10-12-14-16), de tweede semi-finale is voor de oneven geklasseerde deelnemers (1-3-5-7-9-11-13-15).

De startopstellingen van de semi-finales en finales bestaan uit acht auto's, verdeeld over drie rijen (3-2-3).

8.7.1.1 Niet starters in de semi finales worden geklasseerd aan de hand van hun kwalificatiepositie na 3 manches. De opengevallen positie(s) wordt(en) opgevuld door de geklasseerde deelnemers door te schuiven en de best geklasseerde deelnemer neemt de eerste leeggekomen positie in.

8.7.1.2 Uitvallers in de semi finale worden geklasseerd naar hun laatste doorkomst over de finishlijn. Indien uitval plaatsvindt in de eerste ronde dan zullen de betrokken deelnemers worden geklasseerd overeenkomstig de volgorde startpositie in die semi finale.

8.7.1.3 Indien het deelnemersaantal in een bepaalde klasse daartoe aanleiding geeft, is de wedstrijdleiding gerechtigd een of meer finaleritten te laten vervallen of toe te voegen. Een en ander dient uiterlijk tijdens rijdersbriefing medegedeeld te worden.

8.7.1.4 Een niet gefinishte deelnemer of een deelnemer met minder afgelegde ronden kan door naar de finale.

8.7.2 Finale

De 4 best geklasseerde deelnemers van elke semi-finale zijn gekwalificeerd voor de finale. De startopstelling van de finale wordt gemaakt aan de hand van de gereden tijden tijdens de semi-finales, waarbij de snelste van de beide winnaars als

beste gekwalificeerd wordt, vervolgens de snelste van de beide als 2^{de} geëindigde deelnemers, etc. De beste gekwalificeerde finalist kiest zijn positie op zijn rij, vervolgens de tweede op dezelfde rij, enz.

8.7.2.1 De gekwalificeerde deelnemers dienen zich onmiddellijk aan te sluiten voor de betreffende finale. Na het afvlaggen wordt niet meer dan 5 minuten de tijd gegeven. Hierna zal met of zonder de gekwalificeerde deelnemers worden gestart. De plaats behaald in de finale zal tevens de plaats in het eindklassement van de dag zijn. Het dag resultaat voor de deelnemers uit de semi-finale die niet gekwalificeerd waren voor de finale (5-6-7-8 uit iedere semi-finale), worden geklasseerd aan de hand van de gereden tijden tijdens de semi-finales, waarbij de snelste van de als 5^{de} geëindigde deelnemers als beste geklasseerd wordt, vervolgens de 6^{de}, etc.

8.7.2.2 ~~Niet starters in de semi-finales worden geklasseerd aan de hand van hun kwalificatiepositie na 3 manches.~~ In de finale worden niet starters als laatste geklasseerd in die finale, bij meerdere niet starters worden ze geklasseerd naar hun startpositie in de betreffende finale. De opengevallen positie(s) wordt(en) opgevuld door de geklasseerde deelnemers door te schuiven en de best geklasseerde deelnemer neemt de eerste leeggekomen positie in.

8.7.2.3 Uitvallers in de finale worden geklasseerd naar hun laatste doorkomst over de finishlijn. Indien uitval plaatsvindt in de eerste ronde dan zullen de betrokken deelnemers worden geklasseerd overeenkomstig de volgorde van hun startpositie in die finale.

8.7.2.4 Indien het deelnemersaantal in een bepaalde klasse daartoe aanleiding geeft, is de wedstrijdleiding gerechtigd een of meer finaleritten te laten vervallen of toe te voegen. Een en ander dient uiterlijk tijdens rijdersbriefing medegedeeld te worden.

8.8 Strafseconden en diskwalificatie

Het met 4 wielen buiten de baan geraken met of zonder tijdsbesparing zal direct met diskwalificatie worden bestraft. Onder de baan wordt verstaan:

- de totale breedte van de verharding inclusief de curbstones voor wat betreft het verharde gedeelte
- de zichtbare scheidingslijn tussen de bodemsoort van de baan en het zijgedeelte (de freesranden behoren dus niet bij de baan) voor wat betreft het onverharde gedeelte.

Dispensatie van dit artikel kan enkel worden gegeven in die gevallen dat door de wedstrijdleiding of de sportcommissarissen is geconstateerd dat er sprake was van een uitwijkmanoeuvre om een ongeval te voorkomen, of dat door force majeure na een crash de auto buiten de baan beland is en vervolgens weer op eigen kracht verder kan rijden.

Op een circuit kunnen langs de baan een aantal penalty markers (pionnen) geplaatst zijn. Het raken/omrijden van deze penalty markers kan, per overtreding, 5 strafseconden tot gevolg hebben.

8.9 Uitslag

De uitslag zal op de wedstrijd dag bekend gemaakt worden. Protesten kunnen eventueel worden ingediend volgens de regels gesteld in art. 8.10.

8.10 Protestregeling

Zie handleiding voor het instellen van beroepen en protesten in het KNAF Autosport Jaarboek.

Met toevoeging van of in plaats van:

- Het indienen van een technisch protest tegen een deelnemer houdt automatisch het volgende in:
 1. herkeuring van de auto waartegen het protest is ingediend.
 2. herkeuring van de auto van de deelnemer die het protest indient.
- Protesten tegen een fout of onregelmatigheid begaan tegen auto's of tegen de uitslag: binnen een half uur na publicatie van de uitslag.

8.11 Verlies recht op beloning

Iedere deelnemer/bestuurder, die ter gelegenheid van een wedstrijd wordt uitgesloten, geschorst of gediskwalificeerd, verliest ieder recht op het verkrijgen van een beloning, hem in de wedstrijd toegekend, inclusief eventuele startpremie(s). Zie tevens art. 9.2.

8.12 Penaltietabel

01	Inschrijving van een auto die volgens Art 5.1 niet toegelaten is	Deelname geweigerd
02	Geen geldige licentie	Deelname geweigerd
03	Niet betalen van inschrijvingsgeld	Deelname geweigerd
04	Auto's en/of deelnemers niet in overeenstemming met veiligheidseisen	Deelname geweigerd
05	Startnummers niet conform art 5.2	Deelname geweigerd
06	Afwezigheid of wijziging van identificatie tekens aangebracht door de technische keuring	Weigering van deelname aan de wedstrijd
07	Te laat op de startgrid komen	Weigering van deelname aan van die manche/finale
08	Eerste valse start in een manche: Tweede valse start van dezelfde deelnemer in een manche: Eerste valse start in enige finale Tweede valse start van dezelfde deelnemer in dezelfde finale	2x jokerlap Diskwalificatie van die manche 2x jokerlap Laatste geklasseerd in deze finale (voor de niet starters)
09	Niet respecteren van de vlagsignalen	Beslissing Sportcommissarissen
10	Niet nemen van de Joker Lap - in een manche - in een semi-finale of finale	30 seconden Laatste geklasseerd in deze finale (voor de niet starters)
11	Elk vrijwillig contact tussen deelnemers/auto's na de finish	Beslissing Sportcommissarissen

Art. 9 KAMPIOENSCHAPSWEDSTRIJDEN

Het bestuur van de Sectie Rallycross bepaalt jaarlijks in overleg met de KNAF welke wedstrijden meetellen voor het NK en of er wel of geen schrapresultaat zal zijn. Er dienen minimaal 4 wedstrijden mee te tellen. Voorwaarden tot deelname aan de kampioenschapswedstrijden worden nader omschreven in het reglement NK-Rallycross 2019.

9.1 Kampioenschappen, prijzen en punten

Volgende kampioenschappen zullen worden verreden:

- 1 Nederlands kampioenschap 2CV Cross
- 2 Nederlands kampioenschap Rallycross RST Junior Cup
- 3 Nederlands kampioenschap Rallycross Super 1600
- 4 Nederlands kampioenschap Rallycross SuperNationals MIN
- 5 Nederlands kampioenschap Rallycross SuperNationals PLUS
- 6 Nederlands kampioenschap Rallycross SuperCars
- 7 Nederlands kampioenschap Formula Rallycross

De rijder met de meeste punten is winnaar van het betreffende Nederlands Kampioenschap Rallycross ongeacht de auto waarin hij/zij rijdt of gereden heeft, waarbij de punten behaald in één van de klassen door één rijder afzonderlijk zullen tellen.

Voor iedere klasse geldt, dat per kampioenschapswedstrijd minimaal 5 deelnemers op de startlijst vermeld moeten staan. Een deelnemer kan met dezelfde auto niet meer veranderen van klasse na de eerste kampioenschapswedstrijd. De startlijst wordt opgemaakt na de technische keuring en/of training, dit gebeurt voor begin van de 1e manche. Deelnemers in die klasse zullen, indien mogelijk, ondergebracht worden in een andere klasse.

De punten voor het kampioenschap worden uitsluitend toegekend aan de finalisten, **uitgezonderd 2CV cross waarbij alle punten van de gereden manches tellen voor het kampioenschap (puntentelling manches 2CV cross zie artikel 8.6).**

in de finales:

1 ^e	20 punten	5 ^e	12 punten
2 ^e	17 punten	6 ^e	11 punten
3 ^e	15 punten	7 ^e	10 punten

in de semi finales (of na 3 manches):

9 ^e	8 punten	13 ^e	4 punten
10 ^e	7 punten	14 ^e	3 punten
11 ^e	6 punten	15 ^e	2 punten

4^e 13 punten 8^e 9 punten 12^e 5 punten 16^e 1 punt

Indien twee of meer deelnemers in het NK-eindklassement in een klasse eindigen met een gelijk puntenaantal, zal die rijder met de meeste eerste plaatsen winnaar zijn en indien dit geen beslissing brengt, de rijder met de meeste tweede plaatsen, enz.

De prijsuitreiking vormt een onderdeel van de wedstrijd en dient door diegene die meent recht te hebben op een prijs persoonlijk te worden bijgewoond. Prijzen welke niet persoonlijk tijdens de prijsuitreiking in ontvangst worden genomen, vervallen aan de organiserende vereniging. Dit laatste geldt ook voor de jaarlijkse NK prijsuitreiking in november. Prijzen kunnen ook geldprijzen zijn.

9.2 Verlies van NK-punten

Indien een deelnemer bij een technische her- of nakeuring van een NK-wedstrijd wordt gediskwalificeerd, omdat zijn auto niet voldoet aan de technische reglementen, verliest hij alle reeds, in dit jaar, eerder behaalde NK-punten. Mocht deze diskwalificatie plaatsvinden bij de eerste NK-wedstrijd dan krijgt hij geen NK-punten bij de eerstvolgende twee NK-wedstrijden. Deze regel geldt tevens als een deelnemer weigert te voldoen aan de regels voor een her- of nakeuring (zie art. 5.6). Bij een dergelijke diskwalificatie worden de punten voor het NK, in die klasse, herzien en de punten van de overige finalisten opgewaardeerd.

9.3 Voortijdige beëindiging en/of vermindering van wedstrijden

De wedstrijdleiding is gerechtigd onder buitengewone omstandigheden één of meer wedstrijden voortijdig te beëindigen of het aantal ronden te beperken. Het BSRC kan bovendien het aantal wedstrijden verminderen, indien daartoe aanleiding bestaat. In geen geval worden dan de eventuele kosten die gemaakt zijn vergoed.

Art. 10 MILIEUREGLEMENT

10.1 Geluidsniveau

Alle deelnemende auto's dienen te voldoen aan art. 5 van het algemeen Rallycross reglement.

10.2 Afval

Afval moet, zonder sporen achter te laten, door de deelnemer meegenomen worden of op de daartoe bestemde plaatsen worden gedeponereerd. De organisator heeft daarom het gehele circuit, incl. paddock, voorzien van speciale afvaltonnen. Oude banden, accu's en metalen dienen door de deelnemer meegenomen te worden van het circuit en dienen op de daarvoor bestemde plaatsen te worden aangeleverd. Het achterlaten van banden op het circuit wordt bestraft door de organisator met een boete van € 20,- per band.

10.3 Vloeistoffen

Het is ten strengste verboden olie, benzine of koelvloeistof met de grond in aanraking te laten komen. Alvorens in de paddock te werken, dient elke deelnemer er voor zorg te dragen dat het grondgedeelte onder de betreffende auto wordt voorzien van een niet vloeistof doorlatende bekleding van min. 3 x 5 m. Deze bekleding dient na afloop van het evenement meegenomen te worden. Het is verboden op een andere plaats dan op deze ondergrond aan de auto te werken. Lekkages dienen opgeruimd te worden. Olieresten kunnen in de paddock worden gedeponereerd in de speciale oliecontainers. Alle andere vloeistoffen dienen na afloop van het evenement meegenomen te worden.

10.4 Schoonspuiten

Op het circuit is een speciale autowasplaats voorzien van hoge drukreinigers. Deze wasplaats dient geheel conform de algemene milieueisen voor een dergelijke voorziening te zijn ingericht. Het is ten strengste verboden anders dan op deze speciale plaats auto's, op wat voor manier dan ook, te reinigen.

10.5 Naleving en straffen

Voor wat betreft art. 10.1. van dit milieureglement, ligt de controle bij de daarvoor aangewezen technisch commissaris. Overtreding zal in beginsel weigering van deelname en/of diskwalificatie betekenen. Het niet naleven van de overige milieu-artikelen kan door de wedstrijdleiding en/of de sportcommissarissen worden bestraft met geldboetes; weigering van deelname; diskwalificatie en/of intrekken van de licentie. De specifieke straffen dienen in het bijzonder reglement voor die wedstrijd te staan.

Reglement Nederlands Kampioenschap Rallycross

Art 1. Openstelling kampioenschap

Het NK Rallycross 2019 bestaat uit de volgende klassen:

- 2CV Cross
- RST Junior Cup
- Super 1600
- SuperNationals MIN
- SuperNationals PLUS
- SuperCars
- Formula Rallycross SprintCars
- Formula Rallycross Sprinter en Superklasse

Art 2. Inschrijving kampioenschap

Voor het kampioenschap hoeft niet te worden ingeschreven.

Er zal naar worden gestreefd een ieder zoveel mogelijk dezelfde wedstrijdnummers te geven in de te verrijden wedstrijden.

Art 3. Meetellende wedstrijden NK 2019

Voor alle klassen m.u.v. Formula Rallycross klassen:

- 14 april 2019
- 19 mei 2019
- 23 juni 2019
- 10/11 augustus 2019
- 15 september 2019
- 2 beste resultaten van de onderstaande 4 wedstrijd
 - 3 maart 2019 Maasmechelen (BEL)
 - 8 juli 2019 Maasmechelen (BEL)
 - 4 augustus 2019 Maasmechelen (BEL)
 - 8 september 2019 Maasmechelen (BEL)
 - 6 oktober 2019 Maasmechelen (BEL)

Voor de Formula Rallycross Sprintcars en Formula Rallycross Sprinter en Superklasse:

- 14 april 2019
- 19 mei 2019
- 23 juni 2019
- 10/11 augustus 2019
- 15 september 2019

Inschrijven moet apart per wedstrijd gedaan worden.

Art 4. Minimum aantal starters

Bij elke wedstrijd dient het minimum aantal starters in een klasse 5 te zijn om als aparte klasse te rijden. Indien dit minimum niet gehaald wordt kunnen klassen samengevoegd worden maar u krijgt dan GEEN NK punten in de samengevoegde klasse.

Art 5. NK puntentelling.

Aan de hand van de officiële dag einduitslag van elke wedstrijd die door de KNAF is aangewezen als meetellende wedstrijd voor het NK Rallycross 2019 worden de NK punten toegewezen als vermeld in artikel 9 van het Algemeen Reglement Rallycross 2019.

Het kampioenschap zal verreden worden over 5 tellende Nederlandse wedstrijden en 2 tellende Belgische wedstrijden met 1 schrapresultaat.

Art 6. Bekers en prijzen

Voor de eerste drie van elke klasse zijn er bekens.

Art 7. Prijsuitreiking NK

Op de jaarlijkse prijsuitreiking van de NRV in november dienen de prijzen persoonlijk door de winnaars te worden afgehaald. Prijzen welke niet persoonlijk tijdens de prijsuitreiking worden afgehaald vervallen aan de SRC