

Autorensport Reglement

Versie: 1.0 Januari 2020

Status: CLUB SPORT

Dit reglement is geschikt voor Nationale breedtesport wedstrijden die niet meetellen voor een officieel kampioenschap.



Dit autosport reglement is van toepassing op alle wedstrijden met status:

- Internationaal
- Nationaal
- Club Sport
- Geen status

Voorwoord:

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. Onder andere 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 sportief en technisch reglement, het zogenaamde Clubsport reglement.

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.

Tenslotte zijn Circuit Zandvoort en TT Circuit Assen de exploitanten van de twee nationale autorensport-accommodaties en zijn zij ook aangesloten bij de Sectie Autorensport.

Voordat er aan races deelgenomen mag worden, moet er een race licentie worden behaald. Daartoe heeft de sectie een licentiecommissie die beoordeelt of een beginnend coureur een race licentie kan behalen. Sinds 2005 vindt dit beoordelen plaats tijdens de georganiseerde examens; het KNAF licentie-examen. Het bezit van een geldig rijbewijs is niet verplicht om aan het examen mee te mogen doen.

Het licentie-examen bestaat uit een theoretisch deel en een praktisch deel. Voor je eigen veiligheid, maar vooral ook voor die van je medecoureurs en de officials, is het van het grootste belang dat de betekenis van o.a. alle vlagsignalen bij iedereen goed bekend is. Tijdens het praktische gedeelte beoordeelt de examencommissie gedurende een aantal ronden of je over voldoende autobehersing beschikt en of je weet wat de ideale lijnen op het circuit zijn.

Afhankelijk van de behaalde 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 klassen van de ACNN, DNRT of DRDO.

Dit reglement heeft betrekking op breedtesport racen op het circuit. De reglementen over circuit racen op Nationaal kampioenschapsniveau (Nederlands Kampioenschap) en het dragracen zijn beide opgenomen in aparte reglementen.

Knac Nationale Autosport Federatie

Inhoudsopgave

Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement

Artikel 01. AFKORTINGEN	04
Artikel 02. DEFINITIES	04
Artikel 03. ORGANISATOR	05
Artikel 04. TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN	06
Artikel 05. INSCHRIJVINGEN	06
Artikel 06. DEELNEMERS	07
Artikel 07. LICENTIES	07
Artikel 08. SCHADE, VRIJWARING EN VERZEKERING	08
Artikel 09. SPRINT- OF ENDURANCEWEDSTRIJDEN	09
Artikel 10. KLASSIFICATIE	09
Artikel 11. DE AUTO	09
Artikel 12. KEURINGEN	10
Artikel 13. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO	10
Artikel 14. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN KLEDING	12
Artikel 15. OVERTREDINGEN EN STRAFFEN	13
Artikel 16. PROTEST EN BEROEP	14
Artikel 17. VIDEO OPNAMEN EN RECHTEN	14

Deel II: Club Sport - Wedstrijd Reglement

Artikel 18. WEDSTRIJDVERLOOP	15
Artikel 19. ENDURANCE WEDSTRIJD	15
Artikel 20. TRAINING	15
Artikel 21. STARTOPSTELLING	16
Artikel 22. OPWARMRONDE(N)	16
Artikel 23. START	17
Artikel 24. RIJGEDRAG	18
Artikel 25. VLAGSIGNALLEN	19
Artikel 26. SAFETY CAR	19
Artikel 27. CODE ROOD	20
Artikel 28. PITSTOP - ALGEMEEN (WISSELEN RIJDER, REPARATIES)	22
Artikel 29. PITSTOP - TANKEN (ENDURANCE RACES)	22
Artikel 30. EINDE VAN DE RACE	23
Artikel 31. UITLOOPRONDE	23
Artikel 32. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD	23
Artikel 33. KLASSEMENT EN PRIJZEN	24
Artikel 34. SLOTBEPALINGEN	24

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 Technische 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	Het 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 Reglementen Commissie 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 bezit van een licentie van de ASN. <i>[English: Competitor]</i>
Endurance	Onder een Endurance Wedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur, waarbij wissels van Deelnemers (rijderswissels) 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 tijdregistratie. <i>[English: Finish Line]</i>
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	Door de KNAF en BSA gekwalificeerde sportgroep. <i>[English: Organiser]</i>
Organisatie Comité	Een groep personen (oneven aantal), goedgekeurd door de ASN, benoemd door de Organisatoren van een Wedstrijd. <i>[English: Organising Committee]</i>
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'. <i>[English: Driver]</i>
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. <i>[English: Start Line]</i>
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. <i>[English: Competition]</i>

Artikel 3. ORGANISATOR

3.1 De Organisator beschikt over een geldige KNAF organisatielicentie.

3.2 De Organisator beschikt over een door de KNAF vereiste aansprakelijkheidsverzekering.

3.3 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.

3.4 De Organisator is bevoegd op grond van te verwachten prestaties een Auto in een andere klasse te plaatsen dan waarvoor is of wordt ingeschreven.

3.5 Een Organisator of de Wedstrijdleider kan een Parc Fermé instellen.

Artikel 4. TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN

4.1 Dit Clubsport reglement is van toepassing op alle Wedstrijden met de status: *Clubsport*.

4.2 Evenementen worden georganiseerd en gehouden overeenkomstig de bepalingen van:

4.2.1 de CSI en alle bijbehorende bijlagen;

4.2.2 het KNAF Reglementen Boek (KRB);

4.2.3 dit Sportief en Technisch Club Sport Reglement;

4.2.4 het reglement van de betreffende klasse;

4.2.5 de voor het betreffende seizoen gepubliceerde bulletins – Series bulletin;

4.2.6 de voor het betreffende evenement gepubliceerde bulletins – Event bulletin;

4.2.7 het gepubliceerde Bijzonder Reglement van het Evenement;

4.2.8 alle zaken genoemd en/of toegelicht in de Rijders Briefing en briefing notes.

4.3 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.

4.4 Alles wat niet uitdrukkelijk wordt toegelaten of is beschreven door de reglementen is niet toegestaan.

4.5 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 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 (artikel 7 van dit reglement);

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 Rijders briefing worden gehouden waarin de Deelnemers de laatste bijzonderheden over het evenement wordt medegedeeld. Het bijwonen van de Rijders 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 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 wielophanging, onderstel en/of remsysteem van 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 Wedstrijdleader 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 Autorensport.
- 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 laatsten 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 het Evenement toegelaten.

8.8 Het is verplicht het risico als genoemd in artikel 8.1 (van dit reglement) 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, baanafscheidingshekken 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 (rijderswissels) mogelijk of zelfs verplicht zijn. (Zie ook artikel 19 van dit reglement).

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 Wedstrijdleader of het OC.

10.3 De uiteindelijk gepubliceerde en getekende eindklassering ('Final' 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 achterrautstreamer 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 achtname van hetgeen vermeld in KNAF Reglement "Reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden".

11.5 Het wedstrijdnummer is wit van kleur, op de achterzijruit (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 Wedstrijdleader 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 de wedstrijd worden ontzegd. De feitelijke bepaling of een Auto wel of niet 'te veel' geluid maakt is een beslissing van de Wedstrijdleader.
- 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.

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 aan de Auto niet conform op de veiligheidsvoorschriften (artikel 13) geldende reglementen is volgt geen toelating tot training of race. 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 Wedstrijdleader (in overleg met de HTC) over de technische staat van de Auto. Nadere informatie kan de Deelnemer vragen aan HTC en aan autosport gerelateerde specialzaken. 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 veiligheids gordels 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/Sleeplussen: 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 bodemplaat van de Auto aangebracht worden in blokken lood van maximaal 10 kg per stuk, bevestigd met minimaal twee (2) bouten, kwaliteit 10.9 of hoger. Op de plaats van de bouten moet de bodem versterkt zijn met stalen platen, dikte 2mm en een oppervlakte van minimaal 40 cm².

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*) en in goede staat verkerend*

- 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*)

**begrip 'in goede staat' en/of conform norm 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 Wedstrijdleader (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 Wedstrijdleader zijn:
 - 15.2.1 Waarschuwing;
 - 15.2.2 het schrappen van een vrije training of 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 tijdstraf;
 - 15.2.6 strafonden, het plaatsen terugzetten van Deelnemer in de klassering van een wedstrijd;
 - 15.2.7 drive-through straf;
 - 15.2.8 stop and go en een stop and go met een vastgestelde tijdstraf.
- 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 (dag)klassement.

15.4 Indien een deelnemer een controle door de HTC of TC weigert vervallen alle op het Evenement behaalde punten voor het (dag)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 tijdsraffen 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 Wedstrijdleider op basis van eigen waarneming of op basis van beelden uit Race Control. Enkel en alleen op verzoek van de Wedstrijdleider zelf kunnen aanvullende beelden (foto of video opname) van Deelnemers gebruikt worden voor beoordeling door Wedstrijdleider.

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 Wedstrijdleider 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 opnames 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 Wedstrijdleider 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 Wedstrijd bestaat uit minimaal één (tijd)training en één (1) race. In bijzondere en op nader beschreven voorwaarden conform artikel 21.2 (van dit reglement) 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 rijderswissel 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 wisselen. Een Deelnemer 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.
- 20.3 De Wedstrijdleader kan een Deelnemer dispensatie verlenen voor een tijdtraining 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 aangegeven 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 Wedstrijdleider - 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 Wedstrijdleider 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.

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 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 tijdindicaties 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: 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 volgende 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 tijdstraf.

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 blijkt geeft van gevaarlijk rijgedrag of het maken van een ernstige rijfout of blijkt 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:

Onsportief voordeel halen uit een onduidelijke situatie 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 (dit ter beoordeling van de TC).

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 stilgeval Auto moet op eigen kracht 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 om de training of Race (tijdelijk) te onderbreken of voortijdig te stoppen omdat het circuit geheel of gedeeltelijk is geblokkeerd, het door weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden te gevaarlijk is om de training of Race voort te zetten, dan wordt in opdracht van de Wedstrijdleider op de start-/finishlijn en op de baanposten de bewogen rode vlag getoond. De beslissing om de training dan wel Race te stoppen kan alleen worden genomen door de Wedstrijdleider.

27.2 Tijdens een Code Rood dienen alle Auto's 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 uitdrukkelijk verboden.

27.3 Tenzij anders beschreven in het Bijzonder Reglement is de te volgen procedure als volgt. Wanneer Code Rood wordt gegeven:

27.3.1 tijdens een training/kwalificatie, zijn alle Auto's verplicht om langzaam de pitstraat in te rijden. Alle uitgevallen Auto's langs/op de baan kunnen, na goedkeuring van de Wedstrijdleider, naar de pitstraat worden gebracht. Hervatten van de training/kwalificatie is afhankelijk van de situatie.

27.3.2 tijdens een race, zijn alle Auto's verplicht om langzaam naar de 'rode vlag lijn' te rijden en hier achter elkaar op te stellen. De Deelnemers dienen rekening te houden met,

27.3.2.1 het feit dat de klassering gelijk is aan de voorlaatste doorkomst voordat de Race werd onderbroken door middel van Code Rood;

27.3.2.2 hulpverleningsvoertuigen op de baan (kunnen) zijn;

27.3.2.3 een gedeeltelijk of geheel geblokkeerde baan als gevolg van een ongeval;

27.3.2.4 het feit dat de Baan niet begaanbaar is op racesnelheid door weersomstandigheden;

27.3.2.5 het feit dat de pitlane open is.

Alle deelnemers dienen te stoppen bij de 'rode vlag lijn' totdat zij door de officials worden doorgestuurd naar de grid, naar de pitstraat of het Parc Fermé. Indien er op het betreffende circuit geen 'rode vlag lijn' is, zal de startlijn worden gebruikt.

27.4 Het eventueel hervatten van een Race is afhankelijk van het aantal door de leidende Deelnemer afgelegde ronden voordat Code Rood werd gegeven, drie scenario's van 27.4.1 tot 27.4.3:

*Leider heeft
minder dan
twee ronden
afgelegd.*

27.4.1 Indien de leidende Deelnemer minder dan twee complete ronden heeft afgelegd, kan de Race opnieuw gestart worden.

27.4.1.1 De eerste (vorige) start wordt nietig verklaard.

27.4.1.2 De lengte van de nieuwe Race is gelijk aan de oorspronkelijk geplande raceafstand of racetijd.

27.4.1.3 Deelnemers die gerechtigd zijn om aan de Race deel te nemen, zullen dat ook zijn voor de nieuwe Race in hun originele auto.

- 27.4.1.4 Alle Auto's 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, mogen deelnemen aan de nieuwe start.
- 27.4.1.5 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 drie (3) minutenbord getoond wordt.
- 27.4.1.6 Bijtanken is toegestaan tot op het ogenblik dat het vijf (5) 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.

Leider heeft meer dan twee ronden afgelegd maar minder dan 75% van de race afstand.

- 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, zal de Race indien dit ook mogelijk is, in twee (2) delen worden verreden.
- 27.4.2.1 Het eerste deel wordt geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leidende Auto 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.
- 27.4.2.2 De lengte van het tweede deel zal bepaald worden door drie (3) ronden alsmede het aantal, ronden verreden in het eerste deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande raceafstand.
- 27.4.2.3 De startopstelling van het tweede deel is overeenkomstig de finishvolgorde van het eerste deel.
- 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 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.
- 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 (drie) 3 minutenbord getoond wordt.

27.4.2.7 Bijtanken of weghalen van brandstof is niet toegestaan.

27.4.2.8 Indien de Race wordt onderbroken wegens regen zal er een bord met 'rain' of 'wet' getoond worden op of nabij de startlijn.

27.4.2.9 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.

*Leider heeft
meer dan 75%
van
raceafstand
afgelegd*

27.4.3 Indien de leidende Deelnemer 75% of meer van de oorspronkelijk geplande raceafstand, afgerond naar boven, heeft afgelegd – of tenminste een in het Bijzonder Reglement aangegeven ander percentage of deel van de raceafstand – wordt de Race geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leider in de Race de start-/finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de Race, overschreden heeft.

De auto's dienen direct na het afvlaggen naar het Parc Fermé te gaan.

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

27.5 Ingeval van uitvoeren van de artikel 27.4.1 of 27.4.2 situatie geldt, zodra de situatie op de baan het toe laat:

27.5.1 zal de uitgang van de pitstraat geopend worden voor tien (10) minuten om Deelnemers die nog in de pitstraat 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 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 de pitstraat te starten.

27.6 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:

27.6.1 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;

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 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 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 tijds straf 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 tijds straf 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 ontluhtingskraan. 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 bijgevoerd.

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 Wedstrijdleader 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 tijdsraf 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.

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 finish 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 Wedstrijdleader.

Artikel 31. UITLOOPRONDE

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

Artikel 32. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD

32.1 De Wedstrijdleader of 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 klassementen opgeteld kunnen worden tot een seizoenklassement (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.

Knac Nationale Autosport Federatie

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

Einde Club Sport reglement.