

# Autorensport Reglement

*Versie: 1.0 (December 2022)*

## **Status: CLUB SPORT**

*Dit reglement is geschikt voor Nationale breedtesport wedstrijden  
die niet meetellen voor een 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 onderstaand sportief en technisch reglement, het zogenaamde Autorensport Reglement Clubsport.

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 (Rijder/Deelnemer) 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 en reglementen en gedrag op de baan 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.

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

**Knac Nationale Autosport Federatie**

## Inhoud

Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement .....	5
Artikel 1. AFKORTINGEN .....	5
Artikel 2. DEFINITIES .....	5
Artikel 3. ORGANISATOR .....	7
Artikel 4. TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN .....	7
Artikel 5. INSCHRIJVINGEN .....	7
Artikel 6. DEELNEMERS .....	8
Artikel 7. LICENTIES.....	9
Artikel 8. AANSPRAKELIJKHEID, SCHADE, VRIJWARING EN VERZEKERING .....	9
Artikel 9. SPRINT- OF ENDURANCEWEDSTRIJDEN.....	10
Artikel 10. KLASSIFICATIE .....	10
Artikel 11. DE AUTO .....	11
Artikel 12. KEURINGEN EN VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO .....	12
Artikel 13. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN RIJDERSUITRUSTING.....	14
Artikel 14. OVERTREDINGEN EN STRAFFEN .....	15
Artikel 15. PROTEST EN BEROEP .....	16
Artikel 16. VIDEO OPNAMEN EN RECHTEN .....	16
Deel II: Club Sport - Wedstrijd Reglement.....	18
Artikel 17. WEDSTRIJDVERLOOP .....	18
Artikel 18. ENDURANCE WEDSTRIJD.....	18
Artikel 19. TRAINING.....	18
Artikel 20. STARTOPSTELLING .....	19
Artikel 21. OPWARMRONDE(N) .....	19
Artikel 22. START .....	20
Artikel 23. RIJGEDRAG.....	21
Artikel 24. VLAGSIGNALLEN. ....	23
Artikel 25. SAFETY CAR.....	23
Artikel 26. CODE ROOD .....	23
Artikel 27. PITSTOP - ALGEMEEN (WISSELEN RIJDER, REPARATIES).....	26
Artikel 28. PITSTOP - TANKEN (ENDURANCE RACES).....	27
Artikel 29. EINDE VAN DE RACE .....	27
Artikel 30. UITLOOPRONDE .....	28

Artikel 31. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD .....	28
Artikel 32. KLASSEMENT EN PRIJZEN .....	28
Artikel 33. SLOTBEPALINGEN .....	29



# Deel I: Club Sport - Sportief en Technisch Reglement

## Artikel 1. AFKORTINGEN

ASN	Nationale Autosport Autoriteit (in Nederland: KNAF)
BSA	Bestuur Sectie Autorensport
CSI	Code Sportif International met bijbehorende bijlagen van de FIA
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HTC	Hoofd Technische Commissaris of Hoofd Technische Commissie
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
KRB	KNAF Reglementen Boek
OC	Organisatiecomité
OCC	Organisatie Commissie
TC	Technische Commissie
WL	Wedstrijdleader

## 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, KNAF en gepubliceerd op de KNAF-website.
BSA Reglementen Commissie	Commissie van BSA-bestuur dat alle autorensport 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, goedgekeurd door het OCC.
Series Bulletin	Een officieel document dat een aanvulling geeft op een goedgekeurd reglement van een serie of klassen/divisies geldig vanaf uitgifte voor de gehele duur van de serie; goedgekeurd door BSA-reglementen commissie 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 kortheidshalve 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 Deelnemer (Rijder). Deelnemer is in bezit van een licentie van de ASN.
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/divisies en wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en eindigt bij de definitieve uitslag.
Finishlijn	Laatste controlelijn met tijdregistratie.
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.
KRB	KNAF Reglementen Boek dat jaarlijks wordt uitgegeven door de KNAF waarin o.a. overkoepelende reglementen in zijn opgenomen.
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.
Organisatie Comité	Een groep personen (oneven aantal), goedgekeurd door de ASN, benoemd door de Organisator van een Wedstrijd.
Organisatie Commissie	Een groep personen (oneven aantal) goedgekeurd door de Organisatie en benoemd in het Bijzonder reglement die eventuele geschillen beoordeelt.
Parc Fermé	Plaats waar de Deelnemers (Rijder) 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 geldige Rijders licentie, afgegeven door zijn eigen ASN. Rijder(s) wordt in de reglementen ook aangegeven met de term 'Deelnemer'.
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 startsignaal tot vertrek wordt gegeven aan een Deelnemer of aan een groep Deelnemers die gelijktijdig starten.
Startlijn	De eerste controlelijn, met of zonder tijdregistratie.
Track limits	De witte lijn aan de linker- en rechterzijde van de Baan
Wedstrijd	Een enkele autosportactiviteit met zijn eigen resultaat. Het kan een totaal zijn 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.

## 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 De Organisatie Commissie (OCC) bestaat uit tenminste drie personen (altijd een oneven aantal) en vertegenwoordigt de Organisator. Het OCC is onder meer bevoegd tot het wijzigen van startvelden, samenvoegen van klassen/divisies en het nemen van beslissingen waarin de reglementen niet voorzien. De namen van de personen in het OCC worden vermeld in het Bijzonder Reglement. De uitspraak van het OCC is bindend ten aanzien van bovenstaande beslissingen op het Evenement.
- 3.4 De Organisator is bevoegd met goedkeuring van het OCC op grond van te verwachten prestaties een Auto in een andere klasse/divisie te plaatsen dan waarvoor is of wordt ingeschreven.
- 3.5 Een Organisator of de Wedstrijdleader 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 geldende 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 klassen/divisies;
  - 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 Rijdersbriefing 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 zowel de Club Sport series als dit Autorensport Clubsport reglement blijven ook geldig als deze doorlopen in het nieuwe kalenderjaar tot er een nieuwe versie wordt uitgegeven.

## Artikel 5. INSCHRIJVINGEN

- 5.1 Sprintraces kennen normaal 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 lidmaatschapsgeld 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(s) (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 redenen in overeenstemming met CSI een inschrijving te weigeren.

## Artikel 6. DEELNEMERS

- 6.1 Tijdens het Evenement zal een Rijdersbriefing worden gehouden waarin de Deelnemers de laatste bijzonderheden over het Evenement wordt medegedeeld. Het bijwonen van de Rijdersbriefing door de Deelnemers is verplicht.
- 6.2 Elke persoon die aan een Wedstrijd deelneemt, waaronder wordt verstaan inschrijver, Deelnemer (Rijder) en helper(s), wordt geacht:
  - 6.2.1 bekend te zijn met de CSI en de bijbehorende bijlagen, de geldende Nationale reglementen en zich tegenover andere Deelnemers, inschrijvers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt;
  - 6.2.2 zich zonder beperkingen aan die reglementen en aan de beslissingen van het sportief gezag te onderwerpen, en de hieruit volgende uitvoering en gevolgen.
- 6.3 Bij een Endurance wedstrijd dragen de Deelnemers van een team die verplichtingen gezamenlijk.
- 6.4 De Deelnemer is verantwoordelijk voor alle gedragingen of tekortkomingen van zijn/haar helpers/teamleden/gasten en kan als zodanig worden bestraft.
- 6.5 De Deelnemer, helper, gasten en teamleden zijn verplicht om de instructies van officials direct op te volgen.
- 6.6 De Deelnemer is verplicht zich tegenover andere Deelnemers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt. Zie ook het KRB, hoofdstuk 21.
- 6.7 De Deelnemer is ervoor verantwoordelijk dat de ingeschreven Auto gedurende officiële training(en) en race(s) in alle opzichten aan de geldende reglementen blijft voldoen.
- 6.8 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 Wedstrijdleider om de Baan weer op te gaan.
- 6.9 Deelnemers moeten de Baan te allen tijde gebruiken, op uitzondering van instructies van officials en een defect aan de Auto.
- 6.10 De Deelnemer mag de baan/pitstraat alleen verlaten om naar de paddock te gaan met toestemming van de Wedstrijdleider.



## 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 of digitale inschrijving 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. Als de (eerder) ingevulde gegevens onjuist blijken te zijn is de inschrijving ongeldig (zie CSI 3.13).
- 7.5 Voor bijzonderheden over licenties zie het (KRB) KNAF Reglement Licenties, deel Autorensport.

## Artikel 8. AANSPRAKELIJKHEID, SCHADE, VRIJWARING EN VERZEKERING

- 8.1 Alle betrokkenen bij autorensportactiviteiten dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van dergelijke activiteiten. Dit geldt voor henzelf en voor derden en van het feit dat zij door deze laatsten aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de door hen geleden schade, als 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 bepalingen in dit reglement en meer bepaald met onderstaande vrijwaringen voor deze aansprakelijkheid voor schade.
- 8.3 Noch de KNAF, noch haar officials, noch het BSA, noch de organisatoren, 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 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(en) of demo(s) aan Auto's en/of Deelnemers in competitie, training(en) of demo(s).
- 8.5 Ten overvloede moeten de Deelnemers de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen alvorens de Deelnemers aan het Evenement 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 een Evenement 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 aansprakelijkheidsverzekering 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 Als een door de KNAF geïnitieerde collectieve verzekering voorhanden is, is deelname hieraan verplicht.
- 8.11 Als 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(en) of demo(s) aan Auto's en/of Deelnemers in competitie, training(en) of demo(s). En aanspraken wegens schade aan bestrating of wegdek en aan inrichtingen van permanente circuits zoals wegdek, tribunes, baanafscheidingen, hekken en dergelijke.
- 8.14 De originele tekst in de verzekeringspolis is bindend.

## Artikel 9. SPRINT- OF ENDURANCEWEDSTRIJDEN

- 9.1 Onder een Endurance wedstrijd wordt verstaan een in een tijdschema geplande Wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur. Deze informatie wordt beschreven in artikel 18 van dit reglement, het klassenreglement, het Bijzonder Reglement en het officiële tijdschema.
- 9.2 Onder een Sprintwedstrijd wordt verstaan een in het tijdschema geplande Wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd en/of waarbij een bepaalde tijd en/of ronden moet worden gereden met een maximale duur van 1 uur. Deze informatie wordt beschreven in het klassenreglement, het Bijzonder Reglement en het officiële tijdschema.

## Artikel 10. KLASSIFICATIE

- 10.1 Uitslagen, klasseringen van training(en), race(s) en actuele informatie over het Evenement worden gepubliceerd op het publicatiebord en/of digitaal voor de Deelnemers. De plaats van het publicatiebord staat vermeld in het Bijzonder Reglement.
- 10.2 Klassering kan na de Finish van de Deelnemers nog wijzigen na doorvoeren van klasseringsstraffen door de Wedstrijdleider of het OCC.
- 10.3 De uiteindelijk gepubliceerde en door de WL getekende eindklassering is de basis voor eventueel in de klassen/divisies te verdelen punten. Opmerking: Club Sport kent geen kampioenschap.

## Artikel 11. DE AUTO

- 11.1 Deelname staat open voor de Auto die aan de reglementen voldoet van de klassen/divisies 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 klassen/divisies 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 achterzijruiten (200 mm hoog) en op de voorruit rechtsboven en achterraut linksboven (100 mm hoog). Als het afwijkt staat de afwijking beschreven in het reglement van de betreffende klassen/divisies.
- 11.6 De volgende artikelen gelden met betrekking tot geluid:
- 11.6.1 Het maximum toegestane geluid dat de Auto produceert verschilt per circuit maar is in alle gevallen beperkt. Circuits staan met hun geluidsproductie onder strikte controle van de overheid. De van overheidswege opgelegde beperkingen op geluid prevaleren altijd boven de technische beperkingen.
- 11.6.2 De Wedstrijdleider is bevoegd op ieder ogenblik een Deelnemer met zijn Auto uit de Wedstrijd te halen die naar zijn/haar oordeel te veel geluid maakt. De betreffende Auto die mogelijk te veel geluid maakt kan deelname aan de Wedstrijd worden ontzegd. De feitelijke bepaling of een Auto wel of niet 'te veel' geluid maakt is een beslissing van de Wedstrijdleider.
- 11.6.3 In de klassenreglementen en het Bijzonder Reglement kunnen over het maximaal toegestane geluidsniveau nadere bepalingen worden opgenomen. Zie ook het KRB, hoofdstuk 10 "Milieureglement".
- 11.6.4 Een hoger aantal Deelnemers kan voor de individuele Deelnemer een extra beperking van het geluid met zich meebrengen.
- 11.6.5 Waar technisch haalbaar zullen organiserende verenigingen hun leden en/of klassen verzoeken zoveel mogelijk gebruik te maken van katalysatoren en de daarbij behorende loodvrije benzine. Deelnemers zullen in die gevallen verplicht worden de door de organisator en/of voor de klasse voorgeschreven katalysator te gebruiken en te zorgen voor blijvend optimaal functioneren van deze katalysator. Tussentijdse veranderingen aan katalysatoren die de werking en/of doorstroming beïnvloeden, van welke aard dan ook, zijn ten strengste verboden.
- Een katalysator zal verplicht worden per 01-01-2024 voor alle autorensport klassen m.u.v. klassen met deelnemende Auto's van bouwjaar 1992 of ouder of historische Auto's die aan Appendix K moeten voldoen.**
- 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, zullen de Officials proberen de Deelnemer zo snel mogelijk te waarschuwen. De Organisator kan voor haar Evenementen transponders per Evenement verhuren. Het is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de Deelnemer om een correct geplaatste en goed werkende transponder in de Auto te hebben.

## Artikel 12. KEURINGEN EN VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN AUTO

- 12.1 Na inschrijving moet de Auto geheel conform de reglementen voor keuring worden aangeboden alsmede moet de complete 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 Als de Auto niet voldoet aan de geldende veiligheidsreglementen (zie artikel 12.7 en verder van dit hoofdstuk) volgt geen toelating tot training(en) of race(s). De bewijslast voor het voldoen aan de veiligheidsreglementen ligt bij de Deelnemer.
- 12.4 Bij een Evenement moet elke Auto vooraf (voor de start van de training(en)) 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 (zie ook 14.4 van dit reglement).
- 12.6 Bij metingen door de (H)TC is de meting met meetgereedschappen/apparatuur/software welke de (H)TC gebruikt voor de uitkomst bindend.
- 12.7 Onder verantwoordelijkheid van de Deelnemer dient de Auto wat betreft veiligheidsuitrusting, constructie en de staat van onderhoud en algehele staat, 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 speciaalzaken. De Auto dient te voldoen aan onderstaande voorschriften. In het technisch reglement van de betreffende klassen/divisies kunnen nadere of aanvullende voorschriften worden weergegeven.
- 12.8 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*).

### 12.8.1 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.

Auto's welke bij de KNAF geregistreerd zijn als voertuig met zelfbouwrolkooi worden geaccepteerd als het KNAF Registratie Bewijs getoond kan worden en de rolkooi voldoet aan de FIA Appendix J 253.8 van 2016. Voor de homologatiedatum zoals benoemd in de FIA Appendix J 253.8 van 2016 wordt de datum van eerste competitie aangehouden bij de beoordeling van conformiteit. Een KNAF Registratie Bewijs is **GEEN** conformiteitsbewijs. Een KNAF Registratie Bewijs is alleen geldig bij KNAF erkende Evenementen.

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.

### 12.8.2 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.

## 12.9 Stoel en stoelbevestiging voor Auto's CATEGORIE I

### 12.9.1 Stoel zijnde (minimaal):

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

# FIA 8862/2009, gebruiksduur tot 10 jaar toegestaan vanaf de productiedatum \*

# FIA 8855/2021, gebruiksduur tot 10 jaar toegestaan vanaf de productiedatum \*

(\* Uitsluitend voor KNAF gesanctioneerde evenementen)

12.9.2 Bevestiging stoel. De stoel moet bevestigd zijn (zie ook KRB), door minimaal vier (4) bevestigingspunten, met bouten diameter min. 8 mm, kwaliteit 8.8 (ISO-norm) of hoger, en onderplaten van min. 400 mm<sup>2</sup> 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 30 mm indrukbaar zijn. Begrip 'indrukbaar' is ter beoordeling van de HTC.

## 12.10 Veiligheidsriemen:

12.10.1 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 homologatie label\*.

(\* Uitsluitend voor KNAF gesanctioneerde evenementen)

12.10.2 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*.

Vanaf het jaar 2025 zal het gebruik van een Frontal Head Restraint systeem verplicht zijn.

12.11 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 50 mm zijn. De sleepogen mogen niet uitsteken buiten de contouren van de Auto. Het sleepoog moet sterk genoeg zijn om de Auto af te slepen.

12.12 Een goedgekeurd raamnet conform FIA Appendix J 253.11 (Groep N, A) of arm restraint (conform SFI 3.3\*): 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, mag de arm restraint (conform SFI 3.3.) achterwege gelaten worden. (\* Uitsluitend voor KNAF gesanctioneerde evenementen)

12.13 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.

- 12.14 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 120 mm is. Dit bedieningsmechanisme aan de buitenzijde betreft alleen gesloten Auto's. Toepassing: verplicht in alle Auto's, die aan snelheidswedstrijden op circuits deelnemen.
- 12.15 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.
- 12.16 Spiegels: De Auto moet voorzien zijn van een binnenspiegel, en linker- en rechterbuitenspiegel.
- 12.17 Remlichten: De remlichten moeten zonder vertraging werken.
- 12.18 Regenlicht: Een FIA regenlicht is verplicht zie Annexe J artikel 259.8.4.4 (zie FIA Technische lijst nr. 19).
- 12.19 Vergrendeling: De motorkap mag tijdens training/race niet los kunnen komen. Bodypins of veren zijn verplicht. Originele vergrendeling dient verwijderd te worden.
- 12.20 Ruiten: De voorruit van de Auto moet van gelaagd glas zijn. Overige ruiten zie klassenreglement.
- 12.21 Accu: De accu dient deugdelijk bevestigd te zijn en de pluspool moet geïsoleerd zijn. Bij het gebruik van een Lithium accu mag deze NIET in het inzittenden compartiment geplaatst te worden.
- 12.22 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. Zie ook CSI Annexe J artikel 253.15 en 277 (jaargang 2014). Bij een veiligheidstank in het interieur dient CSI Annexe J artikel 253 te worden gevolgd.
- 12.23 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 (Appendix J 253-68 FIA Standaard 8857-2001 type A Technical list nr. 23.)
- 12.24 Benzinetank: Origineel\* of FT3 1999, FT3,5 of FT5 tank met FIA-keurmerk met certificaat. De originele tank wordt sterk aanbevolen (\*Uitsluitend voor KNAF gesanctioneerde evenementen).
- 12.25 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 2 mm en een oppervlakte van minimaal 400 mm<sup>2</sup>.
- 12.26 Verplichtingen rondom verlichting zal in de klasse reglementen worden opgenomen.

## Artikel 13. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN RIJDERSUITRUSTING

13.1 Deelname zonder alle onderstaande (Rijders)uitrusting, die in overeenstemming met de voorschriften moet zijn, is niet toegestaan. Gebruik van veiligheidsvoorzieningen met een FIA-norm (zie FIA technieklijst 27) zijn verplicht, waarbij de meest actuele FIA-norm wordt aanbevolen. FIA-labels mogen niet worden verwijderd, als 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.

13.2 Onder (Rijders)uitrusting van artikel 13.1 wordt verstaan:

- 13.2.1 Overall, minimaal met FIA label (*conform norm 8856-2000*) en in goede staat verkerend\*\*
- 13.2.2 Ondergoed in alle gevallen-zowel lange mouwen als lange pijpen (*conform norm 8856-2000*)\*
- 13.2.3 Sokken (*conform norm 8856-2000*)\*
- 13.2.4 Handschoenen (*conform norm 8856-2000*)\*
- 13.2.5 Balaclava (*conform norm 8856-2000*)\*
- 13.2.6 Schoenen (*conform norm 8856-2000*)\*
- 13.2.7 Helm conform artikel 13.4 van dit reglement, met eventueel FHR-systeem (Frontal Head Restraint). Een FHR-systeem is niet verplicht maar wordt sterk aanbevolen.

Vanaf het jaar 2025 zal het gebruik van een Frontal Head Restraint systeem verplicht zijn.

- 13.2.8 Een arm restraint (*conform SFI 3.3\**) (\*Uitsluitend voor KNAF gesanctioneerde evenementen)

Vanaf 2025 dient de arm restraint voorzien te zijn van een SFI 3.3 label

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

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

- 13.4 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:

De volgende keurmerken zijn toegestaan: Snell SA 2010, SA 2015, FIA 8858-2002, 8859-2015, 8860-2010 en 8860-2018.

**De norm SA 2010 en SA 2015 komen per 01-01-2024 te vervallen.**

Voor alle klassen/divisies zonder vast dak is het verplicht om een 'full face' helm te dragen.

## Artikel 14. OVERTREDINGEN EN STRAFFEN

- 14.1 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 OCC.

- 14.2. Straffen (CSI, artikel 12.3, Penalties) die binnen dit reglement kunnen worden opgelegd door de Wedstrijdleader zijn:

- 14.2.1 Waarschuwing;

- 14.2.2 het schrappen van een vrije training of kwalificatieronde(n) van Deelnemer(s);

- 14.2.3 naar achter plaatsen van Deelnemers op de startopstelling;

- 14.2.4 verplichting voor de Deelnemer om de race te starten vanuit de pitstraat;

- 14.2.5 tijdstraf;

- 14.2.6 aftrek van één (1) of meer ronden, één (1) of meer plaatsen terugzetten van Deelnemer in de klassering van een wedstrijd;

- 14.2.7 drive-through straf;

14.2.8 stop and go en een stop and go met of zonder een vastgestelde tijdstraf.

14.3. Straffen die kunnen worden opgelegd door het OCC:

14.3.1 niet klasseren van Deelnemer.

14.3.2 diskwalificatie van Deelnemer.

14.3.3 verlies van - *een nader door OCC te bepalen* - aantal punten voor het (dag)klassement.

14.3.4 verplichting om een of ander openbaar werk te verrichten;

14.4 Als een deelnemer een controle door de HTC of TC weigert vervallen alle op het Evenement behaalde punten voor het (dag)klassement.

14.5 Endurance wedstrijd:

14.5.1 Een tijdstraf 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 tijdstraffen zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement.

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

14.6 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.

14.7 De wedstrijdleider kan overtredingen bestraffen die worden gemaakt op de huisregels dan wel reglementen van een circuit.

## Artikel 15. PROTEST EN BEROEP

Het indienen van een protest tegen de beslissing van de Wedstrijdleider niet mogelijk, uitsluitend een beroep. Voor beroep zie CSI-artikel 15 "Appeals".

## Artikel 16. VIDEO OPNAMEN EN RECHTEN

16.1 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.

16.2 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.

16.3 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.

16.4 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).



16.5 Het gebruik van een drone is zonder schriftelijke toestemming 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 17. WEDSTRIJDVERLOOP

- 17.1 Het wedstrijdverloop, de verschillende wedstrijdonderdelen worden vermeld in het Bijzonder Reglement en in het gepubliceerde officiële tijdschema.
- 17.2 Een Wedstrijd bestaat uit minimaal één (tijd)training en één (1) race. In bijzondere en op nader beschreven voorwaarden conform artikel 20.2 van dit reglement kan de (tijd)training door OCC vervangen worden door een loting.

### Artikel 18. ENDURANCE WEDSTRIJD

- 18.1 Bij Endurancewedstrijden gelden minimale en maximale rijtijden (soms ook stinttijd genoemd).
- 18.2 De rijtijd (stinttijd) per Deelnemer ligt tussen minimaal 20 minuten en maximaal 80 minuten. Binnen deze periode is een Rijderswissel verplicht.
- 18.3 De rijtijd (stinttijd) begint bij de eerste passage over de Startlijn of pit-uit lus en eindigt bij de passage pit in lus of over de Finish.
- 18.4 Rijderswissel: Alle teams moeten bij een verplichte pitstop en of te voldoen aan de verplichte rijtijd van Deelnemer wisselen. Een Deelnemer mag slechts in één ingeschreven auto deelnemen.
- 18.5 Als voor een Wedstrijd een aantal verplichte Rijderswissels 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.
- 18.6 Indien later gewisseld wordt door een Deelnemer als bedoeld in artikel 18.5 van dit reglement, wordt dat gezien als niet wisselen.
- 18.7 Na de laatste verplichte Rijderswissel dient de Deelnemer ook de minimum stinttijd te volbrengen voordat de finishvlag valt.

Knac Nationale Autosport Federatie

### Artikel 19. TRAINING

- 19.1 Deelname aan vrije training is niet verplicht.
- 19.2 Deelname aan de tijdtraining is verplicht.
- 19.3 De Wedstrijdleider kan een Deelnemer dispensatie verlenen voor een tijdtraining als hiervoor aan de Wedstrijdleider een goede verklaring is gegeven. De Wedstrijdleider kan de Deelnemer hiervoor evenwel een straf opleggen.
- 19.4 Voor deelname aan de race moet de ingeschreven Rijder tenminste één (1) getimedede ronde in de officiële kwalificatie hebben afgelegd.
- 19.5 Wanneer twee of meer Rijders een gelijke kwalificatietijd hebben behaald, zal de volgorde op de startopstelling bepaald worden door de volgorde waarin deze tijden behaald zijn; de Deelnemer die als eerste de tijd heeft neergezet start voor de Deelnemer die als tweede dezelfde tijd heeft neergezet enz.

## Artikel 20. STARTOPSTELLING

- 20.1 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.
- 20.2 Als door uitval van tijdwaarneming het niet mogelijk is conform artikel 20.1 van dit reglement een startopstelling te bepalen zal deze worden opgesteld door loting. Het OCC neemt hierin een beslissing en zal de loting verzorgen.
- 20.3 Tenzij anders aangeven vindt de vooropstelling (pre-grid) in de paddock plaats waarna in die formatie naar de startgrid wordt gereden.
- 20.4 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.
- 20.5 Deelnemers die op het moment van de start niet zijn opgesteld op de startgrid kunnen - na toestemming van de Wedstrijdleader - uitsluitend vanuit de pitstraat starten op aanwijzing van een official of de lamp uitgang pitstraat. 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. Als de Wedstrijdleader van oordeel is dat de 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.
- 20.6 Het vooropstellen (pre-grid) wordt in het Bijzonder Reglement en/of tijdens de Rijdersbriefing verder uitgelegd.

## Artikel 21. OPWARMRONDE(N)

- 21.1 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 signaal gegeven dat de Deelnemers aan hun opwarmronde kunnen beginnen.
- 21.2 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.
- 21.3 Bij sprintraces wordt alleen een opwarmronde gereden.
- 21.4 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.
- 21.5 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 dus is ingehaald dient achteraan te worden gestart. Inhalen tijdens de opwarmronde is niet toegestaan.

#### 21.6 Proefstart:

Onder een proefstart wordt verstaan volledig tot bijna stilstaan op de Baan tijdens de formatie of opwarmronde en weer van start gaan, hetgeen niet is toegestaan.

Een proefstart kan worden bestraft met een tijdstraf. Een proefstart is alleen toegestaan van uit een daartoe ingerichte locatie beschreven in het Bijzonder Reglement.

#### 21.7 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 22. START

22.1 In het Bijzonder Reglement en/of bij de Rijdersbriefing wordt aangegeven welke startprocedure van kracht is.

22.2 Startsignaal: Er wordt gestart na het doven/uitgaan van het rode licht of door middel van de nationale vlag of elke andere kleur vlag mits deze niet conflicteert met een ander te gebruiken kleur vlag en is vermeld in het Bijzonder Reglement.

22.3 Als, nadat de 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 de uitgang van de pitstraat zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan voor Auto's die in de pitstraat staan alsnog worden gestart.

#### 22.4 Staande start:

22.4.1 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.

22.4.2 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.

22.4.3 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.

22.4.4 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.

#### 22.5 Rollende start:

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

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

22.5.3 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).

- 22.5.4 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’.
- 22.5.5 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).
- 22.5.6 Het startsignaal kan gegeven worden voordat de Auto op pole position de Startlijn heeft bereikt. Vooraf aan het startsignaal worden geen inleidende bordes met tijdindicaties getoond. Op het moment dat het rode licht dooft, is de race gestart.
- 22.5.7 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.
- 22.6 Dubbel starts: In bijzondere gevallen (vermeld in het Bijzonder Reglement) kan een dubbelstart worden uitgevoerd, om twee of meer geheel verschillende klassen/divisies na een staande start tegelijkertijd te kunnen laten racen.
- 22.6.1 Tussen de groepen zal op of naast de Baan een rode vlag worden getoond;
- 22.6.2 op het moment dat het startsignaal is gegeven voor de eerste groep, blijft de tweede en mogelijk volgende groep stilstaan;
- 22.6.3 nadat de eerste groep is gestart zal de official met de rode vlag van de grid afgaan of worden ingetrokken;
- 22.6.4 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;
- 22.6.5 daarna kan elk moment het startsignaal worden gegeven.
- 22.7 Valse start:
- Van een valse start is sprake als een Deelnemer tijdens het branden van het rode licht (of gegeven startvlag) tot het moment dat het startsignaal gegeven is:
- 22.7.1 een onjuiste positie op de grid inneemt;
- 22.7.2 vanuit de juiste positie voorwaarts beweegt;
- 22.7.3 bij een rollende start, niet de juiste plaats heeft behouden.
- 22.7.4 De Deelnemer die zich schuldig maakt aan een valse start, kan gestraft worden met een Drive Through en/of een tijdstraf.

## Artikel 23. RIJGEDRAG

- 23.1 De Deelnemer is verplicht vlag-/lichtsignalen en aanwijzingen van officials op te volgen en zich tegenover andere Deelnemers en officials sportief en veilig te gedragen.
- 23.2 Het OCC, 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:

23.2.1 Gevaarlijk (rij)gedrag.

Iedere Deelnemer die blijk geeft van gevaarlijk rijgedrag of het maken van een ernstige rijfout of blijk geeft van een ernstig gebrek aan autobehersing, kan worden bestraft, zelfs als 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;

23.2.2 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;

23.2.3 Onsportief (rij)gedrag;

23.2.4 Meermaals van richting veranderen op een recht stuk;

23.2.5 Inhalen onder gele vlag situatie;

23.2.6 Inhalen onder rode vlag situatie;

23.2.7 Inhalen tijdens Code 60;

23.2.8 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;

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

23.2.10 Afsnijden van de Baan of rijden buiten de Baan (ook wel niet respecteren van "Track limits").

23.3 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).

23.4 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 ook het aannemen van gereedschap van 'buitenaf' en wordt gezien als gevaarlijk (rij)gedrag.

23.5 Een Auto die in de grindbak vast zit en door de officials terug op de baan wordt gebracht 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 wordt gezien als onsportief (rij)gedrag en kan worden bestraft.

23.6 Een stilgevallen Auto moet op eigen kracht kunnen starten.

23.7 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 24. VLAGSIGNALLEN.

24.1 Zie (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen.

24.2 In aanvulling op (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen, artikel 2 zal in afwezigheid van Sportcommissarissen de zwarte vlag in opdracht van de Wedstrijdleider worden gehanteerd.

## Artikel 25. 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 Rijdersbriefing.

## Artikel 26. CODE ROOD

26.1 Als 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 / Race Director 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 / Race Director.

26.2 Tijdens 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.

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

26.3.1 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.

26.3.2 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,

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

26.3.4 hulpverleningsvoertuigen op de baan (kunnen) zijn;

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

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

### 26.3.7 het feit dat de pitstraat 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. Als er op het betreffende circuit geen 'rode vlag lijn' is, zal de finishlijn worden gebruikt.

26.4 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 te weten 26.4.1, 26.4.2 en 26.4.3:

*Leider heeft  
minder dan  
twee ronden  
afgelegd.*

26.4.1.1 Als de leidende Deelnemer minder dan twee complete ronden heeft afgelegd, kan de race opnieuw gestart worden.

26.4.1.2 De eerste (vorige) start wordt nietig verklaard.

26.4.1.3 De lengte van de nieuwe race is gelijk aan de oorspronkelijk geplande raceafstand of racetijd.

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

26.4.1.5 Alle Auto's op voorwaarde dat zij geheel op eigen kracht en via het circuit teruggekeerd zijn naar de 'rode vlag lijn', 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.

26.4.1.6 Het is toegestaan om aan de Auto's te werken, zodra deze achter de 'rode vlag lijn' 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.

26.4.1.7 Tanken is toegestaan tot op het ogenblik dat het vijf (5) minutenbord getoond wordt. Voor het tanken dient gebruik te worden gemaakt van een stalen jerrycan met een inhoud van maximaal 20 liter met vaste vulaansluiting en voorzien van een ontluichtingsklep.

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

26.4.2.1 Als 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.

26.4.2.2 Het eerste deel wordt geacht te zijn geëindigd op het moment dat de leidende Auto de finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de race, overschreden heeft. Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de Deelnemers bij het beëindigen van deze ronde, daarna nog afgelegde ronden worden voor wat betreft de vaststelling van de klassering van zowel het eerste deel als van de gehele race als niet verreden beschouwd.

26.4.2.3 De lengte van het tweede deel zal bepaald worden door drie (3) ronden (of de tijd van 3 ronden in een tijdsrace) alsmede het aantal, ronden verreden in het eerste deel, af te trekken van de oorspronkelijk geplande raceafstand.



26.4.2.4 De startopstelling van het tweede deel is overeenkomstig de finishvolgorde van het eerste deel.

26.4.2.5 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 'rode vlag lijn', daarbij inbegrepen auto's die, nadat de leider in de race voor de voorlaatste keer voor het stoppen van de race de finishlijn 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.

26.4.2.6 Reserveauto's zijn niet toegestaan.

26.4.2.7 Het is toegestaan om aan de Auto's te werken, zodra deze achter de 'rode vlag lijn' 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.

26.4.2.8 Bijtanken of weghalen van brandstof is niet toegestaan.

26.4.2.9 Als de race wordt onderbroken wegens regen zal er een bord met 'rain' of 'wet' getoond worden op of nabij de startlijn.

26.4.2.10 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*

26.4.3.1 Als 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 finishlijn voor de voorlaatste keer, voor het stoppen van de Race, overschreden heeft.

26.4.3.2 De auto's dienen direct na het afvlaggen naar het Parc Fermé te gaan of in het Bijzonder Reglement aangegeven locatie.

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

26.5 Ingeval van uitvoeren van het artikel 26.4.1.1 of 26.4.2.1 van dit reglement geldt dat zodra de situatie op de Baan het toe laat:

26.5.1 zal de uitgang van de pitstraat geopend worden om Deelnemers die nog in de pitstraat staan naar de startgrid te laten gaan;

26.5.2 zal het bord '3 minuten' getoond worden, waarna de uitgang van de pitstraat gesloten wordt en de normale startprocedure begint;

26.5.3 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.

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

26.6.1 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;

26.6.2 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;

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

26.6.4 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 27. PITSTOP - ALGEMEEN (WISSELEN RIJDER, REPARATIES)

27.1 Tenzij anders vermeld in het Bijzonder Reglement is de maximumsnelheid 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.

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

27.3 Het maximale aantal mensen dat tijdens een pitstop aan een Auto mag werken is twee of anders vermeld in het Bijzonder Reglement, hierin zijn **niet** inbegrepen de zgn. 'lollypopman' en één persoon die de ruiten schoonmaakt. De Deelnemer (Rijder) 'uit' mag de Deelnemer (Rijder) 'in' helpen met de kleding/gordels en drink fles.

27.4 Wisselen van Deelnemer (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.

27.5 Bij het wisselen van Deelnemer mag de motor aan blijven.

27.6 Bij alle werkzaamheden moet de motor uit.

27.7 Tijdens de werkzaamheden mogen er geen las, dan wel slijpwerkzaamheden worden uitgevoerd in de pitstraat en in pitbox.

27.8 Alleen werkzaamheden aan de Auto die langer duren dan 5 minuten, mogen in de pitbox worden uitgevoerd.

27.9 Uitsluitend gebruik van hand- of elektrisch gereedschap is toegestaan.

27.10 Overtreding artikel 27 van dit reglement kan een tijds straf voor die Auto tot gevolg hebben.

27.11 Het is niet toegestaan de witte lijn aan het uiteinde van de pitstraat of de witte lijn aan de ingang van de pitstraat te overschrijden.

## Artikel 28. PITSTOP - TANKEN (ENDURANCE RACES)

- 28.1 Het tanken van brandstof vindt plaats voor de eigen pits van het team en wordt uitgevoerd door eigen mensen.
- 28.2 Tijdens het gehele Evenement is tanken is alleen toegestaan door middel van gebruik van 20 liter stalen jerrycans, met een vaste vulslang van max. 500 mm gemeten vanaf de kraan c.q. dop, eventueel voorzien van een ontluchtingskraan. Tanken met trechters is niet toegestaan. Ook dient de jerrycan voorzien te zijn van een uitstroombeveiliging.
- 28.3 Tijdens het tanken dient één (1) teamlid in brandvertragende kleding (waardoor alle ledematen worden afgedekt) een goedgekeurde schuimblusser van minimaal 6 liter gereed te houden.
- 28.4 Bij alle Auto's die met draaiende motor getankt worden (dit kunnen enkel turbo Auto's zijn) moeten twee (2) teamleden in brandvertragende kleding (waardoor alle ledematen worden afgedekt) en met goedgekeurde schuimblussers van minimaal 6 liter gereed te houden. Brandvertragende kleding is minimaal een brandvertragende overall (norm 8856-2000), balaclava en handschoenen. Ook dient er altijd een lollypopman voor de Auto te staan tijdens het tanken.
- 28.5 De brandblussers van het circuit mogen niet voor dit doel gebruikt worden, teams moeten hiervoor zelf goedgekeurde brandblussers beschikbaar hebben.
- 28.6 Rijderswissel en alle andere werkzaamheden aan de Auto zijn niet toegestaan tijdens het tanken.
- 28.7 Tijdens het tanken dienen alle portieren en alle ramen gesloten te zijn.
- 28.8 Er mag slechts met één (1) jerrycan tegelijk brandstof worden bijgevuld.
- 28.9 Brandstofvoorraad in de pitbox dient te zijn opgeslagen in stalen jerrycans of vaten van maximaal 60 liter die in een vloeistofdichte lekbak met voldoende inhoud (minimaal 110% van de grootste verpakking/hoeveelheid) dienen te worden geplaatst. Alle delen (vooral vulslangen) dienen binnen de lekbak te vallen en mogen dus niet uitsteken.
- 28.10 Er zal door de organisatie, officials of Wedstrijdleider toezicht gehouden worden op de veiligheids situatie met betrekking tot gebruik en opslag van de jerrycans en vaten.
- 28.11 Bij iedere pitstop dient een opvangbak of lekbak te worden gebruikt voor het opvangen van eventueel gelekte vloeistoffen (minimaal 110% van de grootste verpakking/hoeveelheid incl. alle delen zoals in artikel 28.9 van dit reglement benoemd).
- 28.12 Overtreding van artikel 28 van dit reglement heeft een tijdstraf van tenminste 10 seconden plus de tijd die men als voordeel behaald heeft tot gevolg, onverlet mogelijk andere straffen.

## Artikel 29. EINDE VAN DE RACE

- 29.1 Het einde van de race kan één (1) ronde tevoren door een official of een LED-panel aangegeven worden.
- 29.2 De uitslag van een Race wordt bepaald door:
- 29.2.1 het grootste aantal afgelegde ronden door de Deelnemer 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 (een finishfoto gaat voor een tijd gezet via de transponder).
- 29.2.2 Het snelste in tijd een vaste afstand (aantal ronden) over de Baan heeft afgelegd.
- 29.2.3 Straffen in de vorm van aftrek van ronden en/of tijdstraffen die verwerkt worden in de uitslag en bepalen zo de uiteindelijke uitslag. De uiteindelijke uitslag is na goedkeuring van de eventuele

technische nakeuringen pas definitief. De Deelnemers dienen zich tot het definitief worden van de uitslag beschikbaar te houden voor de Wedstrijdleider.

## Artikel 30. UITLOOPRONDE

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

## Artikel 31. CONTROLE NA DE WEDSTRIJD

Er kan na de race een Parc Fermé zijn ingesteld. Dit kan in het klassenreglement zijn opgenomen of in het Bijzonder Reglement worden vermeld. Tevens kan het ook bij de Rijdersbriefing worden benoemd.

- 31.1 De Wedstrijdleider of OCC kan, in overleg met of op verzoek van de (H)TC, besluiten één of meer Auto's na de Wedstrijd controleren of deze na de Wedstrijd (nog) voldoen aan het reglement. Deelnemers die hun Auto niet willen laten controleren of keuren, worden door het OCC uit de uitslag van de Wedstrijd genomen.
- 31.2 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 Wedstrijdleider direct uit te voeren. Motoren en andere onderdelen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende Deelnemer worden geretourneerd. Als 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,-.
- 31.3 Het OCC is bevoegd derden uit te nodigen om bij de keuring van de Auto van één of meer Deelnemers aanwezig te zijn.
- 31.4 Het OCC 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 32. KLASSEMENT EN PRIJZEN

- 32.1 Het Club Sport reglement kent geen kampioenschap over het seizoen. Club Sport kent wel een dag klassement waarin de dag klassementen opgeteld kunnen worden tot een seizoenklassement (als beschreven in artikel 32.2 van dit reglement) en kent een Endurance klassement (als beschreven in artikel 32.3 van dit reglement).
- 32.2 Dag klassement
  - 32.2.1 Om te bepalen welke Deelnemer op een wedstrijddag winnaar is, wordt per race (heat) aan elke Deelnemer punten toegekend.
  - 32.2.3 Indien dit niet in het 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.
  - 32.2.4 Een diskwalificatie/niet klasseren mag niet worden geschrapt en geldt in dat geval als een resultaat van nul (0) punten.
- 32.3 Endurance klassement
  - 32.3.1 Het OCC kan aangeven dat één of meer resultaten weggelaten mogen worden. Op deze wijze kunnen één of meer slechte resultaten geschrapt worden.

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

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

## Artikel 33. SLOTBEPALINGEN

33.1 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 OCC beslissen tijdens het Evenement.

33.2 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 OCC met terugwerkende kracht op het gehele Evenement worden opgelegd.

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

33.4 Correspondentie met betrekking tot de inhoud van dit reglement: [bsa.reglementen.commissie@gmail.com](mailto:bsa.reglementen.commissie@gmail.com)

*Einde Club Sport reglement.*

