



# KNAF



Sectie Autocross (BSAC)

# Algemeen Reglement

2026

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>DEFINITIE*</b> .....	<b>3</b>
<b>BEKENDHEID MET EN ONDERWERPEN AAN REGLEMENTEN*</b> .....	<b>3</b>
<b>PROCEDURE OMGAAN MET REGLEMENTSWIJZIGINGEN*</b> .....	<b>4</b>
<b>COMMUNICATIE</b> .....	<b>4</b>
<b>LICENTIES*</b> .....	<b>4</b>
<b>ORGANISATIE AUTOCROSS*</b> .....	<b>6</b>
<b>VERZEKERING / AANSPRAKELIJKHEID*</b> .....	<b>7</b>
<b>MEDISCHE VERZORGING*</b> .....	<b>8</b>
<b>BRANDVEILIGHEID*</b> .....	<b>8</b>
<b>CIRCUIT/BAAN*</b> .....	<b>8</b>
<b>OFFICIALS*</b> .....	<b>13</b>
<b>VLASIGNALEN*</b> .....	<b>15</b>
<b>STRAFFEN, PROTESTEN EN BEROEPEN*</b> .....	<b>15</b>
<b>KEURINGEN TIJDENS/NA AFLOOP VAN EEN WEDSTRIJD (NAKEURING)</b> .....	<b>17</b>
<b>KEURING NA EEN ONGEVAL (HERKEURING)</b> .....	<b>18</b>
<b>UITSLUITING AANSPRAKELIJKHEID/UITSLUITING KOSTENVERGOEDING</b> .....	<b>18</b>
<b>VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN</b> .....	<b>18</b>
<b>PARC FERME</b> .....	<b>18</b>
<b>VERANTWOORDELIJKHEDEN/BEVOEGDHEDEN VAN HET HOOFD TC</b> .....	<b>19</b>
<b>TIJDSTIP GEREED VOOR DE START</b> .....	<b>20</b>
<b>STARTPROCEDURE</b> .....	<b>21</b>
<b>VALSE START</b> .....	<b>22</b>
<b>VOLLEDIG HERSTART</b> .....	<b>22</b>
<b>HERSTART OP DE BAAN</b> .....	<b>23</b>
<b>STARTPROCEDURE HERSTART OP DE BAAN</b> .....	<b>23</b>
<b>DIVERSE BEPALINGEN VOOR DE INSCHRIJVERS/RIJDERS ALGEMEEN</b> .....	<b>24</b>
<b>GEBRUIK ALCOHOL, STIMULERENDE EN/OF VERDOVENDE MIDDELEN*</b> .....	<b>25</b>
<b>PUNTENTELLING</b> .....	<b>25</b>
<b>EX AEQUO REGELING</b> .....	<b>26</b>
<b>SANCTIES</b> .....	<b>26</b>
<b>SLOTBEPALING</b> .....	<b>27</b>

## ALGEMEEN REGLEMENT AUTOCROSS

### Afkortingen

FIA	-	Fédération Internationale de l'Automobile
KNAF	-	KNAC Nationale Autosport Federatie
ASN	-	Nationale Autosport Autoriteit
CSI	-	Code Sportif International
BSAC	-	Bestuur Sectie Auto Cross
KRB	-	KNAF Reglementen Boek
SONAK	-	Stichting Organisatie Nederlands Autocross Kampioenschap
ERB	-	Evenementen Registratie Bewijs
WL	-	Wedstrijdleader
BC	-	Baan Commissaris
HTC	-	Hoofd Technische Commissie
TC	-	Technische Commissie

### DEFINITIE\*

- A1.1** Onder een autocross wordt verstaan een snelheidswedstrijd welke wordt gehouden op een (semi)permanent circuit of op een tijdelijk afgezette baan, met dien verstande dat het wegdek geheel onverhard moet zijn en daarom niet van bestrating voorzien mag zijn.
- A1.2** Indien noodzakelijk mag de crossbaan zo worden aangelegd, dat in afwijking van artikel A1.1 een verharde weg of baan wordt gekruist. Het BSAC beslist in dit geval na advies van de veiligheidsfunctionaris.
- A1.3** Bij uitzondering mogen autocrosswedstrijden op andersoortige banen worden verreden. De aanvraag hiervoor moet door de betreffende organisatie gericht worden aan het BSAC, die ontheffing kan verlenen na overleg met een eventueel andere betrokken Sectie. Uiterlijk één week van tevoren moet het Federatiebureau ervan in kennis worden gesteld welke organisatie verantwoordelijk is voor het totale evenement middels een bijzonder reglement.
- A1.4** Alle evenementen die door de aangesloten KNAF clubs georganiseerd worden zijn nationale autosportwedstrijden. Deze wedstrijden worden georganiseerd volgens de geldende Autocross- en Algemene reglementen en worden verreden onder auspiciën van de KNAF. Naast genoemde reglementen kan er voor elke wedstrijd een afzonderlijk reglement nodig zijn, het zogenaamde Bijzonder Reglement. In dit Bijzonder Reglement moet een club die zaken vermelden waarin wordt afgeweken van de geldende KNAF reglementen. Uiterlijk 4 weken voorafgaand aan het evenement dient de organisator zijn Veiligheidsplan ter goedkeuring naar de KNAF gestuurd te hebben.
- A1.5** Elke persoon of groep van personen die een wedstrijd organiseert of er aan deelneemt, wordt geacht:
- bekend te zijn met de reglementen van de FIA, de CSI en haar Annexes en de nationale reglementen;
  - zich zonder beperking te onderwerpen aan de reglementen en beslissingen van het sportieve gezag alsmede aan de gevolgen van die beslissingen.

### BEKENDHEID MET EN ONDERWERPEN AAN REGLEMENTEN\*

- A2.1** Iedere inschrijver/rijder aan autocrossevenementen, georganiseerd onder auspiciën van de KNAF, erkent het College van Beroep als enig en hoogste sportief-rechterlijke instantie, met uitsluiting van iedere andere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan zijn gezag, vastgelegd volgens de bepalingen hieromtrent in de CSI, evenals de bepalingen omschreven in dit reglement en in de reglementen van de KNAF, benevens aan de alsnog met betrekking tot een wedstrijd vast te stellen voorschriften en/of het Bijzonder Reglement.

## PROCEDURE OMGAAN MET REGLEMENTSWIJZIGINGEN\*

### A2.2 Procedure indienen reglement wijzigingsvoorstel(len) Algemeen/Sportieve Reglement

1. Aangesloten organisatoren kunnen een voorstel voor reglementswijzigingen indienen via [autocross@knaf.nl](mailto:autocross@knaf.nl);
2. Het voorstel moet aangeleverd worden vóór 1 juli van het lopende kalenderjaar;
3. Omschrijf duidelijk met vermelding van het artikelnummer wat het voorstel tot wijziging is;
4. De voorstellen worden getoetst door het BSAC;
5. In het najaarsoverleg worden de voorgestelde reglementswijzigingen met de aangesloten organisatoren doorgenomen. Indien nodig volgt er een stemming;
6. Als de voorgestelde wijziging(en) ingrijpend van aard is (zijn), dan wordt er in het volgende voorjaarsoverleg (vóór 1 juli) een besluit over genomen. Hieruit resulteert dat die reglementswijziging(en) op zijn vroegst 1,5 jaar na indienen wijziging kan (kunnen) ingaan.
7. Algemeen geldt dat uiterlijk 1 december het reglement voor het volgende kalenderjaar gereed kan zijn, voor goedkeuring KNAF.
8. Het BSAC kan te allen tijde wijzigingen doorvoeren die opgelegd worden door de FIA, KNAF of die van algemeen belang zijn.

### A2.3 Procedure indienen reglement wijzigingsvoorstel(len) Klassenreglement

1. Licentiehouders kunnen een voorstel voor reglementswijzigingen die hun klasse aangaan indienen via Rijdersbelang en/of hun klassenvertegenwoordiger(s);
2. Het voorstel moet aangeleverd worden vóór 1 juli van het lopende kalenderjaar;
3. Omschrijf duidelijk met vermelding van het artikelnummer wat het voorstel tot wijziging is;
4. In een overleg worden de voorgestelde reglementswijzigingen met de klasse en een vertegenwoordiger van Rijdersbelang doorgenomen. Indien nodig volgt er een stemming onder de licentiehouders van de betreffende klasse;
5. Voorstellen voor het Klassen/sportieve reglement worden getoetst door het BSAC. Het BSAC besluit of de wijziging wel of niet wordt doorgevoerd;
6. Als de voorgestelde wijziging(en) ingrijpend van aard is (zijn), dan wordt er in het volgende voorjaar (vóór 1 juli) een besluit over genomen. Hieruit resulteert dat die reglementswijziging(en) op zijn vroegst 1,5 jaar na indienen wijziging kan (kunnen) ingaan.
7. Algemeen geldt dat uiterlijk 1 december het reglement voor het volgende kalenderjaar gereed kan zijn voor goedkeuring KNAF.
8. Het BSAC kan te allen tijde wijzigingen doorvoeren die opgelegd worden door de FIA, KNAF of die van algemeen belang zijn.
9. Op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl) kunt u een document raadplegen met een uitgebreide omschrijving voor de procedure voor het vaststellen van reglementswijzigingen.

## COMMUNICATIE

- A2.4** De communicatie zal zoveel als mogelijk plaatsvinden via de e-mail. Het BSAC zal via een nieuwsbrief, die verschijnt wanneer daartoe aanleiding is, communiceren. Uiteraard is het de verantwoordelijkheid van de licentiehouders/club om ervoor te zorgen dat het juiste mailadres bekend is, en blijft bij het BSAC/SONAK en de KNAF.

## LICENTIES\*

- A2.5** De aanvrager(ster) dient lid te zijn van een bij de KNAF aangesloten vereniging en dit te kunnen aantonen. De wettelijke vertegenwoordiger van de (licentie) aanvrager die de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt, dient de (licentie) aanvraag mede te ondertekenen. Wanneer een licentiehouders aan bovenstaande verplichting heeft voldaan, kan de licentie worden meegegeven aan de licentiehouders tijdens de KNAF licentiedagen. In alle andere gevallen wordt de licentie opgestuurd naar de autocross club die aangegeven is.
- A2.6** Alleen rijders/inschrijvers met een geldige KNAF-licentie, een geldige door de FIA erkende buitenlandse ASN- licentie of evenementregistratiebewijs kunnen aan wedstrijden deelnemen.
- A2.7** Voor alle aanvragers van een autocrosslicentie geldt dat zij minimaal in het bezit moeten zijn van een geldig rijbewijs B. Dit geldt ook voor het aanvragen van een ERB. De organisator kan dit steekproefsgewijs controleren.

Voor het aanvragen van een licentie in de Mini Buggy, Juniorklasse en Juniorbuggy geldt dat zij, alvorens zij de licentie ontvangen, een examen moeten afleggen.

Voor het aanvragen van een licentie in de Juniorklasse of Junior Buggy klasse geldt dat zij, wanneer zij niet in het bezit zijn van een geldig rijbewijs, eerst examen moeten doen.

#### **A2.8 Evenementen Registratie Bewijs**

Dit bewijs is slechts geldig voor het evenement waarvan de naam en datum op het Evenement Registratiebewijs zijn vermeld. Het Evenement Registratiebewijs is uitsluitend via de agenda in Mijn KNAF aan te vragen. De club is verantwoordelijk voor de rijbewijscontrole van Evenement Registratiebewijshouders. Een Evenement Registratiebewijs kan voor maximaal 3 evenementen worden aangevraagd. In de Sectie Autocross is het niet toegestaan om met een Evenementen Registratiebewijs aan wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap deel te nemen. Junioren kunnen niet deelnemen aan een wedstrijd op een Evenementen Registratiebewijs.

#### **A2.9 Clublicentie**

Een aanvraag voor een licentie kan in principe te allen tijde worden toegekend tenzij er overwegende bezwaren (eerder ingetrokken zijn van een licentie, een openstaande boete bij de KNAF, tuchtzaak, alcohol misbruik) zijn. Dit ter beoordeling van het Bestuur Sectie Auto Cross (BSAC). Met een clublicentie kan worden deelgenomen aan alle clubwedstrijden en NK's die in Nederland plaatsvinden.

#### **A2.10 (Aspirant) Official licentie**

Voor een official licentie komen diegenen in aanmerking die een functie hebben als omschreven in het KNAF Reglementenboek van de sectie. Tevens moeten zij tijdig de e-learning training / herhaling van de Sectie Autocross hebben gevolgd.

#### **A2.11 Licenties voor junioren:**

##### **Mini Buggy licentie**

Bepalingen m.b.t. de licentie voor de Mini Buggy Klasse

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf 6 jaar. In het jaar dat de junior 12 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de Mini Buggy klasse.

##### **Juniorklasse licentie**

Bepalingen m.b.t. de licentie voor de Juniorklasse

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf het kalenderjaar waarin zij 13 jaar worden. In het jaar dat de junior 18 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de Juniorklasse.
- Het is toegestaan om op vertoon van een geldig rijbewijs (B) en een geldige Juniorklasse licentie in een andere klasse dan de Juniorklasse deel te nemen.

##### **Junior Buggy licentie**

Bepalingen m.b.t. de licentie voor de Junior Buggy

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf het kalenderjaar waarin zij 13 jaar worden. In het jaar dat de junior 21 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de Junior Buggy klasse.
- Het is toegestaan om op vertoon van een geldig rijbewijs (B) en een geldige Junior Buggy licentie in een andere klasse deel te nemen.

##### **Junior Cross Car**

Bepalingen m.b.t. de licentie voor de Junior Cross Car

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf het kalenderjaar waarin zij 11 jaar worden. In het jaar dat de junior 15 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de Junior Cross Car.

**Rijders met een KNAF Rallycross Cross Car Junior licentie worden eveneens toegelaten**

**Examen: Voor alle jeugdigen geldt (als ze nog niet in het bezit zijn van een geldig rijbewijs) dat zij voor het verkrijgen van hun eerste licentie een examen moeten afleggen, dat bestaat uit:**

- **Praktijk:** het afleggen van een rijvaardigheidsproef;
- **Theorie:** Het afleggen van een examen waaruit blijkt dat de aanvrager over voldoende reglementenkennis beschikt;
- Bovenstaande wordt getoetst door middel van een examen, dit examen wordt afgenomen door personen die hiervoor door het BSAC worden aangesteld. Wanneer men het examen

met goed gevolg heeft afgelegd ontvangt men een certificaat. Hierna zal de licentie worden verstrekt.

- Uitzondering: Indien een 17-jarige junior in het bezit is van een geldig rijbewijs B, voor de eerste keer een licentie aanvraagt, is alleen een theorie examen nodig.
- Elke junior moet, vóór het aanmelden voor het examen, de licentie aanvragen bij de KNAF.

#### **Wanneer kan men het examen afleggen?**

Op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl) wordt de informatie- ongeveer 1 maand voor de 1e wedstrijd- vermeld.

#### **A2.12 EU/Nationaal licentie Autocross**

Met een EU-licentie kan worden deelgenomen aan alle wedstrijden die in binnen- en buitenland plaatsvinden. Met uitzondering van FIA kampioenschappen.

Voorwaarden:

- In het bezit van geldig rijbewijs
- Minimaal 18 jaar

**Zie voor de voorwaarden met betrekking tot de internationale licenties het KNAF Reglementenboek, hoofdstuk 3.**

#### **ORGANISATIE AUTOCROSS\***

- A3.1** Het BSAC bepaalt jaarlijks welke wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap worden verreden. Tijdens deze kampioenschapswedstrijden is het de aangesloten leden/clubs niet toegestaan om clubwedstrijden en/of trainingen te organiseren.
- A3.2** Het inschrijfgeld voor een evenement wordt bepaald door de organisator.
- A3.3** De organisator mag een inschrijver/rijder weigeren, mits hij daarbij een reden opgeeft.
- A3.4** De wedstrijd zal verreden worden volgens een schema zoals vastgelegd in het Bijzonder Reglement of zoals bij de briefing is verteld.
- A3.5** In alle gevallen waarin het Algemeen Reglement niet voorziet, beslist het BSAC. In geval het lopende wedstrijaangelegenheden betreft beslissen de Sportcommissarissen of de wedstrijdleider van de betreffende wedstrijd.
- A3.6** Als een licentiehouder meedoet, meehelpt of meewerkt aan een autocross welke niet onder auspiciën van de KNAF wordt georganiseerd, dat wil zeggen indien de autocross niet is vermeld op de KNAF website, kan er een onmiddellijke schorsing volgen.
- A3.7** Bij de ingang(en) van het rennerskwartier moet door de organiserende vereniging een bord worden geplaatst met het opschrift "Betreden van het rennerskwartier is op eigen risico".
- A3.8** In het rennerskwartier mag nooit harder dan stapvoets (5km p/u) worden gereden. Dit op straffe van artikel A19.3. Alleen Voertuigen zoals nodig voor vervoer van het deelnemend voertuig zijn toegestaan in het rennerskwartier. Alle andere gemotoriseerde voertuigen, zoals crossmotoren, quads, trikes e.d. zijn niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn:
- de voertuigen die gebruikt worden door de organisatie;
  - elektrische steps voor vervoer van maximaal 1 persoon, bestuurd door een persoon met een minimale leeftijd van 16 jaar. Ook hiervoor geldt nooit harder dan stapvoets (5km p/u). De elektrische steps zijn niet toegestaan in de publiekszone. De organisatie kan niet aansprakelijk worden gesteld voor letselschade of andere schade veroorzaakt door het gebruik van voertuigen.
- A3.9** Afval moet in de daarvoor beschikbaar gestelde vuilniszakken worden gestopt (en bij voorkeur door de inschrijver/rijder zelf worden meegenomen). Het is verboden auto-onderdelen, zoals banden, accu's e.d. in het rennerskwartier achter te laten.
- A3.10** Alle deelnemende voertuigen moeten in het rennerskwartier op een milieuzeltje (minimale afmeting van het zeil moet zijn 3 x 5 meter) staan. Als een deelnemend voertuig zich in het rennerskwartier niet (in zijn geheel) op het milieuzeltje bevindt, wordt een boete opgelegd van € 50,00 (artikel A19.4) Als het zeltje niet wordt gebruikt of de boete niet wordt betaald, geldt de straf uit artikel A19.1.
- A3.11** In afwijking van het Reglement Erkenning Nederlandse Kampioenschappen staan alle autocrosswedstrijden open voor equipes.

- Een equipe bestaat uit minimaal twee en maximaal drie rijders.
- Een rijder kan zich slechts bij één equipe laten registreren bij de organisator.
- De equipe moet vóór aanvang van het betreffende seizoen de equipenaam en de samenstelling van de equipe met vermelding van licentienummers laten registreren bij de organisator.
- Per wedstrijd mag slechts één van de geregistreerde rijders van de equipe aan de wedstrijd deelnemen. De rijder zal zich bij de documentcontrole van de betreffende wedstrijd als rijder laten registreren. De geregistreerde rijder geldt dan als inschrijver voor de equipe.
- Beslissingen van officials, zoals de wedstrijdleader en/of sportcommissarissen, evenals de gevolgen daarvan, genomen tijdens een wedstrijd zullen per wedstrijd voor de betreffende equipe worden afgehandeld en komen op naam van zowel de equipe als de rijder te staan.
- Als toevoeging op alle relevante reglementen wordt opgenomen: “Daar waar rijder/inschrijver/coureur/ licentiehouders staat, moet ook “equipe” gelezen worden.”

## **VERZEKERING / AANSPRAKELIJKHEID\***

### **A4.1 Uitsluiten aansprakelijkheid**

**A4.1.1** Rijders aan trainingen, wedstrijden en/of andere (onderdelen) van evenementen dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van die activiteiten. Als direct of indirect gevolg van de activiteiten kunnen rijders/inschrijvers (i) zelf schade lijden en (ii) aansprakelijk worden gesteld voor schade die zij jegens anderen veroorzaken.

**A4.1.2** De mogelijke aansprakelijkheid van diverse betrokken partijen wordt uitgesloten c.q. beperkt zoals uiteengezet in het als Bijlage 1 bij dit reglement gevoegde KNAF modelformulier “uitsluiting van aansprakelijkheid”. Het gebruik van door de KNAF geautoriseerde Engelse, Duitse of Franse vertalingen is toegestaan. Dit formulier dient in originele, ongewijzigde vorm te worden gebruikt. De in het formulier weergegeven regeling wordt automatisch van kracht door inschrijving voor evenementen waarop dit reglement van toepassing is. Om administratieve redenen zal de organisator iedere inschrijver het formulier laten ondertekenen. Zonder ondertekend formulier zal de inschrijver niet tot een evenement worden toegelaten.

**A4.1.3** De organisator van een evenement is verplicht te voldoen aan het bepaalde in het KNAF Reglement Verzekeringen.

**A4.2** Wordt een wedstrijd om wat voor reden dan ook afgelast, worden in géén geval eventueel gemaakte kosten en/of anderszins vergoed. In geen geval kunnen de KNAF, organisator, promotor en/of medewerkers aansprakelijk gesteld worden voor het afgelasten of uitstellen van wedstrijden en/of de gevolgen daarvan.

**A4.3** De organisator is niet aansprakelijk voor schade die ontstaat bij het op- of afslepen van voertuigen op het terrein.

## MEDISCHE VERZORGING\*

- A5.1** Zie het Algemeen Reglement Medische voorzieningen in het KNAF Reglementenboek. **Advies organisator:** stuur een kopie van het Medisch reglement mee bij de aanvraag voor een ambulance en vraag om een schriftelijke bevestiging dat de ambulance aan het gestelde in het reglement voldoet.

## BRANDVEILIGHEID\*

- A6.1** Tijdens de wedstrijd moeten minimaal 2 gediplomeerde brandweerlieden op het (midden)terrein aanwezig zijn.
- Op en om het circuit moeten goedgekeurde brandblussers zijn opgesteld, minimaal 1 sproeischuimblusser - per baanpost dit in overleg met de wedstrijdleiding.
  - Als de brandweerlieden de beschikking hebben over totaal 8 goedgekeurde sproeischuimblussers met minimaal 6 kg inhoud elk, is de aanwezigheid van een brandweerauto niet verplicht.
- A6.2** Iedere rijder/inschrijver moet op zijn plek in het rennerskwartier (d.w.z. onder handbereik) beschikken over een brandblusser met een minimale inhoud van 4 kg en voorzien zijn van een geldig goedkeuringslabel.

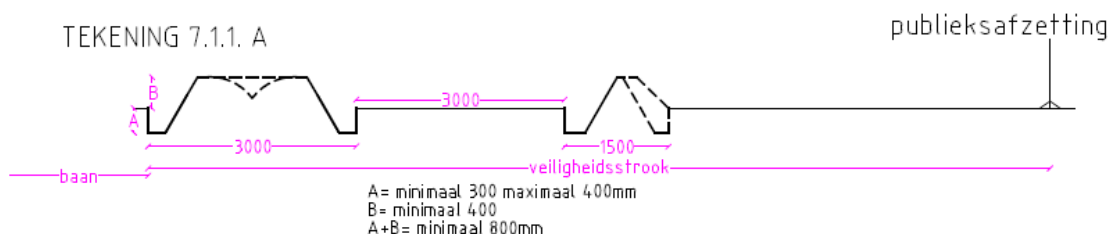
## CIRCUIT/BAAN\*

### A7.1.1. Aan de zijden van de baan waar publiek staat moet de baan gemarkeerd worden door:

#### Tekening 7.1.1.A

Een geploegde afscheiding bestaande uit 2 of 3 dammen:

- De eerste dubbel geploegde afscheiding is totaal 3 m breed bestaande uit 1 of 2 dammen.
- De diepte van de geploegde geulen moet tussen 30 en 40 cm diep zijn, waartussen 1 of 2 dammen zullen zijn opgetrokken van 40 tot 50 cm zó dat de som van beide samen 80 cm is
- De tweede geploegde afscheiding van totaal 1,5 m breed met 1 opgetrokken dam.
- De diepte van de geploegde geul aan de baanzijde moet tussen 30 en 40 cm diep zijn en de hoogte van de daarna opgetrokken dam moet 40 tot 50 cm zijn zó dat de som van beide samen 80 cm is.
- Tussen de eerste en tweede afscheiding moet minimaal 3 m ruimte zijn. Zie tekening 7.1.1 A



OF

#### Tekening 7.1.1.B

Een dam van 2,5 meter breed en 80 cm hoog of 2 dammen van 1,5 m breed en 80 cm hoog vanaf het maaiveld aan de voet van de dam(men) aan de baanzijde gemeten.

- Een ploegvoor / greppel aan de baanzijde is hier niet toegestaan.
- De schuine helling van de dam moet tenminste 60 graden zijn ten opzicht van het baanniveau. Zie tekening 7.1.1.B.
- Dammen en wallen die langer dan 3 weken geen dienst doen moeten aan de baanzijde weer opnieuw opgezet worden met een minimale hoek van 70 graden.

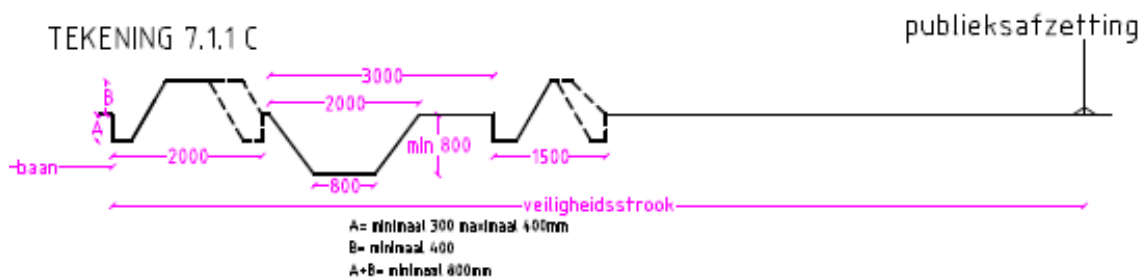


Als er een sloot aangrenzend langs de baan ligt die dienst doet als greppel moet de veiligheid als volgt zijn:

#### Tekening 7.1.1.C

Een dubbel geploegde afscheiding bestaande uit 2 dammen:

- De eerste afscheiding is een geploegde afscheiding van totaal 2 m breed met daartussen 1 opgetrokken dam.
- De diepte van de geploegde geul moet tussen 30 en 40 cm diep zijn, waartussen 1 dam zal zijn opgetrokken van 40 tot 50 cm zó dat de som van beide samen 80 cm is.
- De geul aan de zijde van de sloot mag dan vervallen.
- De tweede geploegde afscheiding van totaal 1,5 m breed met 1 opgetrokken dam. De diepte van de geploegde geul aan de baanzijde moet tussen 30 en 40 cm diep zijn en de hoogte van de daarna opgetrokken dam moet 40 tot 50 cm zijn zó dat de som van beide samen 80 cm is.
- Tussen de eerste en tweede afscheiding moet minimaal 3 m ruimte zijn. Zie tekening 7.1.1.C.



OF

#### Tekening 7.1.1.D

Een dam van 2 meter breed en 80 cm hoog vanaf het maaiveld aan de voet van de dam(men) aan de baanzijde gemeten. Een ploegvoor / greppel aan de baanzijde is hier niet toegestaan. De schuine helling van de dam moet tenminste 60 graden zijn ten opzicht van het baanniveau / maaiveld. Zie tekening 7.1.1.D.

- De sloot moet aan de bovenzijde minimaal 2 m breed zijn;
- De sloot moet op een diepte van 80 cm, vanaf maaiveld gemeten, tenminste 80 cm breed zijn;
- Er moet voor de gestrande rijder om de 50 m een gemarkeerde oversteekmogelijkheid zijn.
- De sloot moet droog zijn.



### A7.1.2. Aan de zijde van de baan waar geen publiek staat en rondom het middenterrein moet de baan gemarkeerd worden door:

#### Tekening 7.1.2.A

Een geploegde afscheiding van totaal 1,5 m breed met 1 opgetrokken dam.

- De diepte van de geploegde geul aan de baanzijde moet tussen 30 en 40 cm diep zijn en de hoogte van de daarna opgetrokken dam moet 40 tot 50 cm zijn zó dat de som van beide samen 80 cm is.
- De geul aan de niet baan zijde mag dan vervallen. Zie tekening 7.1.2.A.

#### DIT GELDT OOK VOOR HET STARTVELD

OF

#### Tekening 7.1.2.B

Een dam van 1,5 meter breed en 80 cm hoog vanaf het laagste punt vanaf het baanniveau aan de voet van de dam aan de baanzijde gemeten. Een ploegvoor is hier niet verplicht. De schuine helling van de dam moet tenminste 60 graden zijn ten opzicht van het baanniveau / maaiveld. Zie tekening 7.1.2.B.

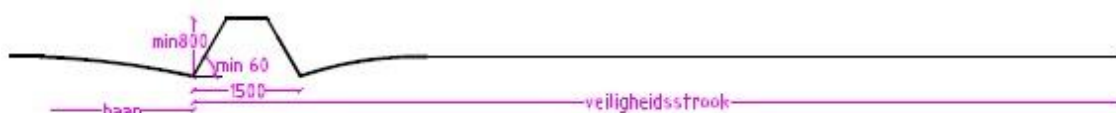
#### DIT GELDT OOK VOOR HET STARTVELD

Dammen en wallen die langer dan 3 weken geen dienst doen moeten aan de baanzijde weer opnieuw opgezet worden met een minimale hoek van 70 graden.

TEKENING 7.1.2 A



TEKENING 7.1.2 B



### A7.1.3 Veiligheidsstrook

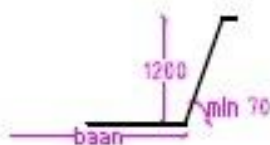
De veiligheidsstrook aan de zijde waar publiek staat moet minimaal 15 m breed zijn, gemeten vanaf baanzijde, als er geen publiek staat 10 meter gemeten vanaf de baanzijde.

- Waar publiek staat moet een afscheiding van drang- of bouwhekken worden geplaatst;
- **Vanaf de publieksafzetting mogen in de eerste 4 meter geen obstakels (bouwwerken/steigers) staan waardoor mensen niet naar achter kunnen lopen.**
- Tussen publieksafzetting en obstakels / eerste rij voertuigen dient een vrije zone van minimaal 6 m te zijn.
- In de veiligheidsstrook mogen zich binnen 10 m van de baan geen obstakels / afrasteringen bevinden;
- Als er binnen de veiligheidsstrook buiten 10 m (een) obstakel(s) staat(n) dan moet de publieksafzetting tenminste op de lengte van het obstakel staan. De lengte van het obstakel wordt gemeten vanaf maaiveld.
- Als er water/sloot langs de baan is binnen de veiligheidsstrook dan moet er een hefvoertuig op de helft van de baan staan (bocht uit). Dit bemande voertuig moet buiten de veiligheidszone staan en moet te allen tijde tussen het publiek en de sloot kunnen rijden. Tevens moet er aan deze zijde van de baan een baanpost stand-by zijn.

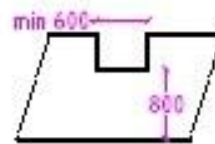
#### A7.1.4. Aan de zijde waar geen publiek staat maar waar wel obstakels binnen 10 m vanaf de baan staan moet(en):

- De veiligheidsdam 1,20 hoog zijn. Deze veiligheidsdam moet een hoek van 70 graden vormen ten opzichte van de baan, zie tekening 7.1.4;
- Er doorsteken van minimaal 60 cm breed en 80 cm hoog, vanaf baanniveau gemeten, in de dam worden aangebracht. Er mag ook een trap gemaakt worden die minimaal 60 cm breed en 80 cm hoog is, met traptreden om de 40 cm. Gemeten vanaf baanniveau, zie tekening 7.1.4;
- De doorsteken of traptreden in de bochten om de 25 m gemaakt worden, op het rechte eind om de 50 m;
- Achter de doorsteken of traptreden een vrije ruimte van 3 m diep zijn waar de rijder een veilige positie in kan nemen;
- De doorsteken vanuit elke positie op de baan zichtbaar zijn.
- 

TEKENING 7.1.4



Doorsnede veiligheidsdam



Vooraanzicht doorsteek

#### A7.2. Middenterrein

- Het middenterrein moet minimaal 23 m breed zijn;
- Als de afzetting van het middenterrein voldoet aan de zelfde eis als waar het publiek staat, mag het middenterrein bij uitzondering 15 meter breed zijn;
- Op het middenterrein mogen tijdens de wedstrijd alleen officials en brandweerlieden aanwezig zijn;
- Het middenterrein en de baan moeten kort gemaaid en overzichtelijk zijn;
- Vanaf de baan gemeten mag/mogen binnen 15 m geen obstakel(s) op het middenterrein staan;
- Dit/deze obstakel(s) mag/mogen nooit het zicht van de officials belemmeren.

#### A7.3. Baanafmetingen en andere bepalingen

- De baanbreedte moet op het rechte eind minimaal 15 m breed zijn;
- De baanbreedte moet in de bochten minimaal 20 m breed zijn;
- De breedte van de baan, de veiligheidsstrook en het middenterrein worden gemeten vanaf het diepste punt bij de dam aan de baanzijde.
- De afscheiding tussen baan en veiligheidsstrook is daar waar de veiligheid maatregel/dam begint, zoals staat omschreven in 7.1.1 t/m 7.1.5

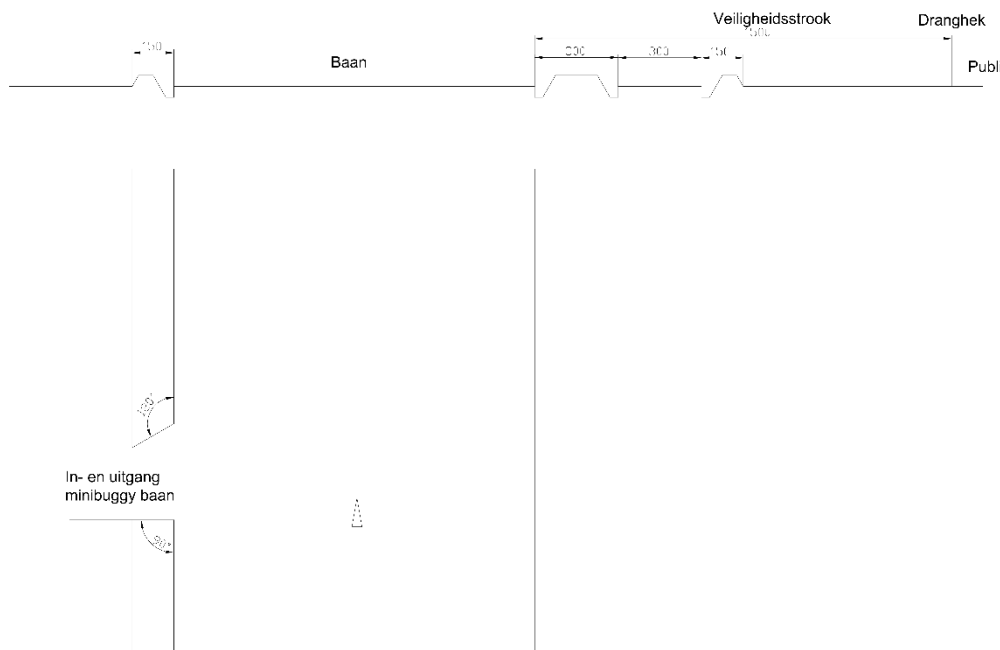
#### A7.4. Baanofficials

- Voor baancommissarissen moeten aarden verhogingen van minimaal 1 m hoog zijn aangebracht met een vlakke bovenzijde. De vlakke bovenzijde moet van voldoende afmeting zijn om ruimte te bieden aan tenminste 1 of meerdere baancommissarissen;
- De verhogingen moeten aan de achterzijde schuin wegllopen, maar vanuit de rijrichting mogen ze niet schuin oplopen;
- De verhogingen moeten minimaal 3 meter uit de bocht zijn aangelegd.

#### A7.5 Mini Buggy baan

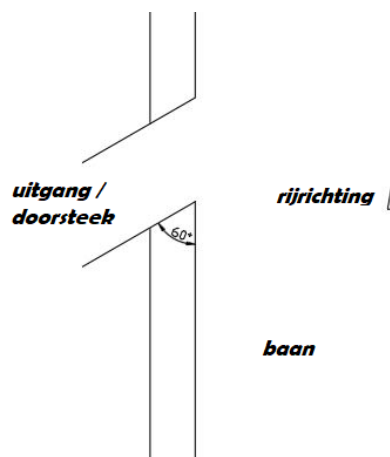
- Minimale breedte van de Mini Buggy baan is 8 meter.
- De minimale baanlengte is 280 meter.

- De wal die de in- en uitgang van de Mini Buggybaan markeert moet de eerste 3 meter hetzelfde zijn als de wal van de baan.
- De maximale breedte van de in- en uitgang van de mini buggy baan is 10 meter.
- Er moet minimaal een geul tussen de 10 en 20 cm diep zijn aangebracht waar achter een dam wordt opgetrokken tussen de 20 en 30 cm zodat de som van beiden minimaal 40 cm is. Of een dam van 40 cm hoog met aan de baanzijde een hoek van 60 graden.
- De in- en uitgang van de Mini Buggybaan mag haaks t.o.v. de baan zijn. De in- en uitgang moet voorzien zijn van afgeronde hoeken.



#### A7.6 Doorsteken en uitgangen

- Voor alle doorsteken door de veiligheidsdammen geldt onderstaande tekening.
- Vanaf de baan moet de uitgang aan weerszijden minimaal de eerste 3 meter aan de veiligheid voldoen gelijk aan daar waar de doorsteek is gemaakt.
- De uitgang(en) van de baan moet(en) zo zijn aangelegd dat het niet mogelijk is om rechtdoor de baan te verlaten;



## OFFICIALS\*

### A8.1 Sportcommissarissen

Het BSAC kan, eventueel na overleg met de Commissie Sportcommissarissen, besluiten dat Sportcommissarissen aanwezig moeten zijn bij niet NK wedstrijden. Zij worden door de KNAF ingedeeld vanuit de commissie sportcommissarissen. Bij NK wedstrijden zijn altijd Sportcommissarissen aanwezig. Hun taken en bevoegdheden staan omschreven in het KNAF Reglementenboek, "Reglement Taakstellingen en bevoegdheden Sportcommissarissen" en houdt in het kort in dat zij toezicht houden dat het evenement verloopt volgens de vastgelegde reglementen.

### A8.2 Wedstrijdleader

De wedstrijdleader is de persoon die namens de organisatie is belast met de eindverantwoording en beslissingsbevoegdheid van het evenement. De wedstrijdleader heeft tot taak de wedstrijd te leiden en overtredingen te (laten) constateren en behandelen. Alle officials (behalve de KNAF sportcommissarissen) vallen onder zijn verantwoording. Voor aanvang van de wedstrijd bespreekt hij/zij met de baancommissarissen het reglement en geeft hun een plaats. Indien er geen sportcommissarissen bij het evenement aanwezig zijn, heeft de wedstrijdleader als hoogst verantwoordelijke official de bevoegdheden van de sportcommissarissen, met uitzondering van het opleggen van geldboetes en het uitspreken van diskwalificatie, anders dan niet klasseren voor een wedstrijdonderdeel, tenzij de wedstrijdleader het op de wedstrijddag zelf kan afhandelen. De wedstrijdleader moet in dergelijke gevallen de normale procedure van aanhoren volgen. Beslissingen voor aanvang van het evenement worden namens de organisatie genomen door de wedstrijdleader. Alle besluiten van de wedstrijdleader zijn bindend.

### A8.3 Assistent Wedstrijdleader

Idem als wedstrijdleader. Adviseert aan wedstrijdleader en signaleert, neemt zelf geen directe beslissingen.

### A8.4 Hoofd Baancommissaris

Hij/zij is verantwoordelijk voor:

- Verdeling baancommissarissen;
- Verdeling/registratie portofoons;
- Verdeling/registratie klemborden;
- Signalering/doorgeven rode vlag situatie;
- Evaluatie voor en na afloop wedstrijd;
- Aanspreekpunt voor de baancommissarissen;
- Contactpersoon namens baancommissarissen met Wedstrijdleader/Wedstrijdsecretariaat
- Contactpersoon namens baancommissarissen met organisator

### A8.5 Baancommissaris

Hij/zij bevindt zich op het middenterrein of aan de buitenzijde van de baan en is voorzien van een witte, rode en blauwe vlag. De baancommissaris geeft aanwijzingen aan gestrande rijders en helpt hen in geval van nood uit het deelnemend voertuig. Hij/zij ziet erop toe dat de rijders elkaar niet opzettelijk hinderen en na afloop van iedere manche meldt hij/zij eventuele overtredingen schriftelijk aan de wedstrijdleader, die uiteindelijk beslissingen neemt.

### A8.6 Hoofd Startopstelling

Dit is de persoon die de startprocedure door middel van de (Nederlandse) vlag in werking stelt.

### A8.7 Officials startopstelling

Personen die de rijders op de startgrid op hun startplaats zetten.

### A8.8 Starter

De starter wordt aangesteld door de organisatie van een evenement. Hij/zij spreekt van tevoren met de wedstrijdleader door wat er van hem verwacht wordt. Hij/zij is op de hoogte van de gangbare startprocedure, en is tevens een Judge of Fact.

### A8.9 Afvlagger

De afvlagger heeft als taak het aantal gereden ronden bij te houden. Bij de laatste ronde gebruikt hij/zij de finishvlag.

### A8.10 Hoofd Technisch Commissie

Het hoofd van de Technische Commissie staat aan het hoofd van een aantal TC'ers. Hij/zij stuurt de groep aan, zorgt dat er voldoende TC'ers zijn. Het hoofd TC van de NK-wedstrijden woont de

vergaderingen bij waar hij/zij vanuit zijn functie bij moet zijn en brengt hiervan verslag uit aan het BSAC. HTC brengt tijdens het evenement rapporten/verslagen uit aan de Wedstrijdleader.

#### **A8.11 Technische Commissie**

Deze bestaat uit leden met een behoorlijke technische kennis autotechniek. Zij beoordelen onder meer in eerste instantie het al dan niet voldoen van het deelnemend voertuig aan de relevantie technische reglementen en leggen hun bevindingen voor aan het Hoofd TC. Hun werkzaamheden worden gecontroleerd door het Hoofd TC.

#### **A8.12 Hoofd Wedstrijdsecretariaat**

Deze medewerker draagt zorg voor:

- De inschrijving / controle voorafgaand het seizoen/wedstrijd;
- Het invoeren van de rijders (voorafgaand) in het wedstrijdprogramma;
- Het Bijzonder reglement samenstellen en voor iedere wedstrijd versturen naar de sportcommissarissen/ wedstrijdleader en het KNAF Federatiebureau, inschrijvers/rijders.
- Ondersteuning voor TC, wedstrijdleader en sportcommissarissen;
- Staat in direct contact met de WL, TC en BC;
- Staat de rijders die zich bij het secretariaat melden te woord;
- Dat het medisch formulier en evt. andere formulieren op de juiste wijze worden aangeleverd;
- Neemt contact op met de rijder en/of familie na een ongeval;
- Is eindverantwoordelijke voor het wedstrijdsecretariaat;
- Zorgt voor publicatie van de uitslag.

#### **A8.13 Wedstrijdsecretaris:**

Deze medewerker:

- Neemt de loopbriefjes in.
- Controleert de licentie.
- Verwerkt loopbriefjes in wedstrijdprogramma.
- Noteert de uitslag in punten in het computerprogramma.
- Zorgt voor de tussenstand, vóór de finales.
- Zorgt voor de eindstand, na de finales.
- Zorgt voor de uitslagen ten behoeve van de organisator.
- Meldt onjuistheden in een uitslag aan de wedstrijdleader en (hoofd) jury om dit zo spoedig mogelijk te rectificeren om een herziene uitslag te bewerkstelligen.

#### **A8.14 Hoofd Jury:**

Eén door de organisatie aangestelde persoon vervult de functie van hoofdjury. Hij/zij controleert de uitslag aan de hand van de jurylijsten, welke bij hem/haar worden aangeleverd. Deze persoon onderhoudt contact met de wedstrijdleader, de speaker en het hoofd wedstrijdsecretariaat als dat nodig is.

#### **A8.15 Jury**

De jury bestaat gewoonlijk uit vijf personen, met een minimum van drie personen.

- Zij noteren de volgorde van doorkomst per deelnemend voertuig wanneer deze langs de jurywagen komen. Daarbij is de koploper leidend en wordt iedere rijder die daarachter doorkomt in dezelfde ronde genoteerd.
- **Indien geen gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerd tijdwaarnemings- of transpondersysteem, is de jury verantwoordelijk voor het handmatig noteren van de doorkomsten en het bepalen van de uitslag.**

**Bij gebruik van een geautomatiseerd transpondersysteem blijft de jury verantwoordelijk voor controle en validatie van de resultaten, maar het handmatig noteren van de doorkomsten is niet verplicht, hierbij vervalt ook het minimum van 3 personen**

#### **A8.16 Finishrechter**

Uit de jury wordt iemand aangesteld die tevens finishrechter (Judge of Fact) is. Deze persoon zit ter hoogte van de finishlijn en beoordeelt in welke volgorde men finisht. Zijn/haar naam moet vermeld worden in het Bijzonder Reglement.

#### **A8.17 Medewerker transpondersysteem**

Deze persoon:

- is belast met het invoeren van de juiste gegevens van de rijders/inschrijvers op de wedstriiddag. Zoals startnummer en transponder nummer.
- Bewaakt gedurende de wedstrijd het systeem.

- Corrigeert de registratie na situaties die zich voordoen en waarvoor volgens het reglement een volledige herstart of een herstart op de baan moet plaatsvinden.
- Welke handelingen dit zijn wordt nader omschreven in de werksomschrijving van het systeem (Orbits).
- Opereert in nauw overleg met de jury (hoofd jury)

## **VLAGSIGNALLEN\***

De vlaggen moeten een minimale afmeting van 50 x 50 centimeter hebben.

### **A9.1 Start vlag:**

Normaal gesproken de nationale vlag. Indien dit niet het geval is, moet de kleur van de vlag, die geen verwarring met reeds bestaande vlaggen mag geven, gespecificeerd zijn in het Bijzonder Reglement. Het startsignaal moet worden gegeven door het laten vallen van de vlag, die voor evenementen met een staande start, pas boven het hoofd geheven mag worden nadat alle deelnemende voertuigen stilstaan en in geen geval langer dan 10 seconden. De start kan ook gegeven worden door middel van lichten.

### **A9.2 Finish vlag - Zwart/wit geblokte vlag:**

Deze vlag wordt bewogen gegeven en geeft het einde van een wedstrijd aan.

### **A9.3 Witte vlag:**

Opgepast, het direct volgende baanvak is gedeeltelijk versperd, inhalen toegestaan. Bij een niet gewijzigde situatie wordt deze bewogen of onbewogen vlag na twee ronden ingetrokken. Zodra de betreffende stilstaande deelnemende voertuig(en) weer gaan rijden, wordt de witte vlag direct ingetrokken. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen.

### **A9.4 Rode Vlag**

Wanneer deze vlag wordt getoond moet men onmiddellijk ophouden met racen en uiterst langzaam uit rijden en voorbereid zijn om te stoppen. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen.

### **A9.5 Zwarte vlag**

Diskwalificatie van betreffende rijder voor de manche/finale: Wie zwart krijgt, krijgt in de manches 0 punten en in de Kleine en Grote Finale de punten van de laatst mogelijke plaats van de aan de start verschenen rijders. Alle bestraffingen in de manches, Kleine en Grote finale vinden tijdens of na afloop van die betreffende manche plaats door de wedstrijdleider.

### **A9.6 Zwarte vlag met oranje schijf:**

Deze vlag wordt gebruikt om aan te geven dat een rijder een wagen met een ernstig mechanisch gebrek heeft of in brand staat waardoor men zichzelf en anderen in gevaar kan brengen. De rijder moet via de kortst mogelijke route de baan verlaten, dit op straffe van artikel A19.2.

### **A9.7 Blauwe vlag:**

U moet uw lijn houden en er rekening mee houden dat u wordt ingehaald door een snellere rijder. Het gebruik van deze vlag is vrij en zal dus incidenteel, indien de aard van het circuit dit mogelijk maakt, gebruikt worden. Negeren van een blauwe vlag kan bestraft worden conform artikel A19.3.

## **STRAFFEN, PROTESTEN EN BEROEPEN\***

**A10.1** In dit reglement worden regels genoemd waaraan de rijders, inschrijvers, monteurs en helpers zich moeten houden. Op overtreding van een aantal regels staan in dit reglement straffen genoemd of wordt verwezen naar de CSI, het KNAF Reglementenboek, het Sportief Reglement, het Technisch Reglement, het Aanvullend Reglement en/of het Bijzonder Reglement. Bij de behandeling van straffen geldt de volgende werkwijze:

- De WL zal (eventueel middels rapporten van officials) een overtreding vaststellen.
- De wedstrijdleider heeft de bevoegdheid om de straffen die in dit reglement genoemd zijn zonder overleg met de Sportcommissarissen (of bij afwezigheid van de Sportcommissarissen) aan de inschrijver/rijder op te leggen.
- Het is niet toegestaan dat de wedstrijdleider een andere straf oplegt dan die welke het reglement voorschrijft.
- 
- Een straf wordt na verbaal aangezegd te zijn, opgelegd middels een rapport / brief en of mededeling op publicatiebord

- De inschrijver kan tegen een beslissing van de wedstrijdleader protest aantekenen conform de methode welke omschreven staat in het KNAF Reglementenboek, Reglement Protesten en/of het Reglement Technische Protesten.
- Voor het indienen van een beroep wordt eveneens verwezen naar het KNAF Reglementenboek, Handleiding voor het instellen van Beroepen en verder alsmede de CSI.
- Straffen die opgelegd worden op andere dagen dan wedstrijddagen (bijv. bij een technische nacontrole) worden schriftelijk en uiterlijk vijf werkdagen na constatering aan de betreffende inschrijver meegedeeld.

**A10.2** Het indienen van een technisch protest tegen een inschrijver houdt automatisch het volgende in:

- keuring dan wel herkeuring van het deelnemend voertuig waartegen het protest is ingediend
- keuring dan wel herkeuring van het voertuig van de inschrijver die het protest indient. Dit voertuig zal op dezelfde punten worden gecontroleerd als die waar tegen het protest is ingediend.

#### **ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN\***

**A11.1** Naast de sanctiebepalingen op te leggen door de Sportcommissarissen of wedstrijdleader en het mogelijk vervallen van wedstrijdpunten, is de organisator bevoegd bij geconstateerde overtreding van de (technische) reglementen na een onderzoek na afloop van de wedstrijd, de betreffende inschrijver/rijder maximaal 96 strafpunten toe te kennen.

**A11.2** Bij herhaling van een overtreding van de technische reglementen kan de inschrijver/rijder voor het hele seizoen worden geweigerd.

**A11.3** Wanneer een inschrijver/rijder weigert mee te werken aan een technische (na) controle en/of niet of niet binnen de gestelde termijn terug is voor de technische (na)controle, volgt automatisch niet klasseren in de bewuste wedstrijd. De overige inschrijvers/rijders schuiven op in de uitslag. Daarnaast vervallen eerder behaalde punten van het desbetreffend kampioenschap en wordt de inschrijver/rijder voor de rest van het desbetreffend kampioenschap uitgesloten.

#### **TECHNISCHE KEURING / VOORKEURING / VEILIGHEIDSKEURING**

**A12.1\*** De deelnemende voertuigen zullen door de Technische Commissie worden gekeurd op een in het Bijzonder Reglement aangegeven plaats en op een tijd die vermeld staat in het tijdschema. Als de inschrijver/rijder te laat bij de technische keuring komt, meldt het Hoofd Technische Commissie dit aan de wedstrijdleiding en wordt bestraft met een boete van € 50,- (artikel A19.4). De Technische Voorkeuring heeft onder meer tot doel een controle uit te voeren op:

- Veiligheid (onder andere: kleding, bijzondere voorzieningen aan het deelnemend voertuig zoals rollbar, stoel en -bevestiging, hoofdstroomschakelaar, veiligheidsgordel en -bevestiging, werking remlichten, wagenconstructies zoals uniballs, bevestiging draagarmen, stuurverbinding, lekkage remvloeistof, sleepogen, etc.);
- Wagenpaspoort en hierbij horende wagenregistratienummer;

**A12.2** Het deelnemend voertuig moet schoon, in goede conditie, wedstrijd klaar en met de benodigde papieren, zoals geldig wagenpaspoort, bij de TC worden aangeboden, dit op straffe van niet toelaten tot de wedstrijd. Indien het deelnemend voertuig niet door de TC wordt goedgekeurd, stelt de TC een rapport op en het HTC informeert de wedstrijdleiding. De inschrijver/rijder heeft wel het recht op een tweede keuring. Als een deelnemend voertuig bij de herkeuring alsnog wordt goedgekeurd, zal het HTC dit melden aan de wedstrijdleiding.

**A12.3** De wedstrijdleader en/of sportcommissarissen kunnen een deelnemend voertuig van deelneming uitsluiten indien de constructie of de conditie van het deelnemend voertuig naar oordeel van de TC gevaar kan opleveren.

**A12.4\*** De inschrijver is verantwoordelijk dat:

- Het deelnemend voertuig op het aangegeven tijdstip / tijdsbestek bij de TC wordt aangeboden of aanwezig is;
- Het deelnemend voertuig met inbegrip van de aangebrachte wijzigingen voldoet aan de voor de ingeschreven klasse geldende reglementen;

- Het deelnemend voertuig volledig wedstrijd klaar is;
  - Het deelnemend voertuig een geluidsmeting kan ondergaan;
  - Het deelnemend voertuig zowel uiterlijk als met betrekking tot veiligheid, naar oordeel van de TC, in een onberispelijke staat verkeert;
  - De voorgeschreven persoonlijke rijdersuitrusting (conform artikel D2) kan worden getoond.
- A12.5** Het aanbieden van een deelnemend voertuig en persoonlijke rijdersuitrusting voor een technische keuring wordt beschouwd als een impliciete verklaring dat het deelnemend voertuig en persoonlijke rijdersuitrusting aan de reglementen voldoen.
- A12.6** De inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat het ingeschreven deelnemend voertuig gedurende de wedstrijd in alle opzichten aan de reglementen voldoet. Indien een deelnemend voertuig niet aan bovenstaande voldoet, betekent dit een overtreding van het technische reglement.
- A12.7** De inschrijver moet op verzoek van de TC bij de technische keuring behulpzaam zijn indien de TC vraagt een (onder)deel van het deelnemend voertuig zelf te demonteren of dit door zijn monteurs te laten doen. De aan de inschrijver gevraagde demontage werkzaamheden moeten aanvangen binnen de door de TC gestelde tijdslimiet. Als hier geen gehoor aan gegeven wordt rapporteert de TC dit aan de wedstrijdleider. De inschrijver moet de aanwijzingen van de officials steeds stipt opvolgen.
- A12.8** De rijder is ervoor verantwoordelijk dat het deelnemend voertuig in het Parc Fermé wordt geplaatst. Zie ook artikel A13.1 t/m A13.9.
- A12.9** De inschrijver moet de aanwijzingen van de TC in het Parc Fermé altijd opvolgen.
- A12.10** Op ieder ogenblik van de wedstrijd dan wel vooraf of na afloop kan de wedstrijdleiding/de sportcommissarissen, de TC opdracht geven een deelnemend voertuig een nakeuring te laten ondergaan, zelfs indien daarvoor een deelnemend voertuig uit de wedstrijd moet worden gehaald.
- A12.11** Het in het bezit hebben en/of nuttigen van alcohol in het Parc Fermé is niet toegestaan.

#### **KEURINGEN TIJDENS/NA AFLOOP VAN EEN WEDSTRIJD (NAKEURING)**

- A12.12** Een technische keuring kan tijdens en/of na afloop van een wedstrijd plaatsvinden, of op een door het HTC te bepalen later tijdstip en plaats.
- A12.13** Een technische nakeuring is vooral gericht op conformiteit aan de reglementen (controle op wagenpaspoort en certificering etc.).
- A12.14** Het deelnemend voertuig dat op de dag van de wedstrijd of op een later tijdstip een nakeuring moet ondergaan, mag na afloop van de wedstrijd tot het tijdstip van de nakeuring, ongeacht of bepaalde onderdelen al dan niet zijn verzegeld, behoudens uitdrukkelijke toestemming van de TC, op geen enkele manier worden gewijzigd voordat het deelnemend voertuig wordt vrijgegeven. Overtreding wordt gelijkgesteld met het niet voldoen aan de technische reglementen. Een deelnemend voertuig dat op een tijdstip na de zgn. protesttijd een nakeuring moet ondergaan, is pas vrijgegeven na een daartoe door het HTC uitdrukkelijk gedane schriftelijke of mondelinge mededeling aan de Wedstrijdleiding dat de keuring geheel is beëindigd.
- A12.15** Het HTC is verplicht om namens de wedstrijdleiding/sportcommissarissen deelnemende voertuigen tot nader order onder Parc Fermé-bepalingen vast te houden.
- A12.16** De inschrijver kan worden opgedragen ervoor te zorgen dat de TC binnen een door de wedstrijdleider en/of sportcommissarissen vast te stellen termijn over voldoende materiaal beschikt, zoals documentatie, vergelijkende onderdelen (waaronder ook een complete motor of desgewenst compleet voertuig kan worden verstaan) en mankracht beschikbaar te stellen, zodanig dat beoordeeld kan worden of een deelnemend voertuig aan de reglementen voldoet. De inschrijver of zijn vertegenwoordiger moet bij het onderzoek aanwezig zijn.
- A12.17** De inschrijver moet op de wedstrijddag in staat zijn om met maximaal twee monteurs alle demontage werkzaamheden te verrichten. Hij/zij kan hiertoe van de TC opdracht ontvangen.
- A12.18** De inschrijver moet op aanwijzing van de TC demontage werkzaamheden verrichten en de aanwijzingen van de TC-officials stipt opvolgen.
- A12.19** De inschrijver die protest heeft aangetekend, is niet bevoegd om bij het onderzoek door de TC, naar aanleiding van dit protest, aanwezig te zijn.
- A12.20** Bij een technische nacontrole van de TC, is de toegepaste methode van de TC en de door de TC gebruikte gereedschappen en apparatuur maatgevend.
- A12.21** Keuringen zullen door de TC of door derden (onder toezicht van de TC) worden uitgevoerd.

- A12.22** Een rapport van de TC zal aan de wedstrijdleiding overhandigd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de wedstrijdleiding om deze rapporten door te geven aan de sportcommissarissen.
- A12.23** De deelnemende voertuigen mogen alleen worden opgehaald uit het Parc Fermé op vertoon van de licentie van de inschrijver/rijder of op vertoon van de monteurspas.

### **KEURING NA EEN ONGEVAL (HERKEURING)**

- A12.24** Technische onderzoeken door de TC zijn ondergeschikt aan onderzoeken op last van justitie. In geval een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden, moet via de wedstrijdleiding ten spoedigste de politie worden ingelicht en de TC moet zo mogelijk een schaderapport opstellen. Indien vastgesteld wordt dat de oorzaak een technisch defect is, dan moet hiervan in het rapport melding worden gemaakt. Het rapport moet tevens de naam van de bestuurder, merk en type deelnemend voertuig, startnummer, klasse en chassisnummer vermelden. Het deelnemend voertuig moet voldoende worden bewaakt en afgeschermd tegen buitenstaanders.
- A12.25** In geval van herstel van schade na de training aan de wielophanging, het onderstel en het remsysteem moet het deelnemend voertuig op de wedstrijddag één uur voor het begin van de eerste wedstrijd bij de TC ter keuring worden aangeboden. Zo mogelijk moet de inschrijver het HTC zo spoedig mogelijk vooraf inlichten.

### **UITSLUITING AANSPRAKELIJKHEID/UITSLUITING KOSTENVERGOEDING**

- A12.26** De inschrijver van wie het onderdeel van het deelnemend voertuig eventueel naar aanleiding van een protest, een technisch onderzoek moet ondergaan, kan geen kosten of schadevergoeding vorderen van het BSAC, de organisator, de promotor, de sportcommissarissen, de technische commissaris(en) en evenmin van de partij die een protest heeft ingediend.
- A12.27** Noch de KNAF, noch het BSAC, noch de promotor, noch de organisator noch zijn officials zijn verantwoordelijk voor enige schade of gevolgen welke in verband met een keuring ontstaan.

### **VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN**

- A12.28** Om (specificaties van) onderdelen ongeschonden en in de staat waarin gestart/gefinisht is, te 'bewaren', kunnen onderdelen worden verzegeld, onder andere door middel van het aanbrengen van bijzondere lak, zegeldraad met loodjes, genummerde of digitale-zegels en/of andere vormen van verzegeling.
- A12.29** Het risico voor het in het ongereede raken van verzegelingen ligt bij de inschrijver.
- A12.30** Het zonder toestemming van de bevoegde official beschadigen, verbreken, manipuleren of op een andere wijze in het ongereede doen raken van verzegelingen wordt bestraft met niet klasseren.

### **PARC FERME**

- A13.1** Onder verantwoordelijkheid van de betrokken rijders moeten de hoogst geklasseerde deelnemende voertuigen in iedere klasse, tenzij anders vermeld, direct na het beëindigen van de wedstrijd, of indien van toepassing na de prijsuitreiking, op straffe van diskwalificatie, onmiddellijk via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé worden geplaatst. Tevens moeten de overige door de wedstrijdleiding en/of sportcommissarissen aangewezen deelnemende voertuigen onmiddellijk na afloop van de wedstrijd, op straffe van diskwalificatie, onder verantwoordelijkheid van de rijder, via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé worden geplaatst.
- A13.2** De rijder die aan het voorgaande niet voldoet en/of het deelnemend voertuig voortijdig uit het Parc Fermé verwijdert en/of niet toegestane werkzaamheden in het Parc Fermé uitvoert en/of niet binnen de afgesproken tijd – door de TC opgedragen werkzaamheden uitvoert, en/of anderszins Parc Fermé-bepalingen overtreedt, zal worden gediskwalificeerd door de wedstrijdleader en/of sportcommissarissen. De inschrijver verliest tevens het recht van protest tegen enige andere inschrijver.
- A13.3** Het Parc Fermé, mag uitsluitend door de bevoegde officials worden betreden. Afstelling, controle, aanpassing of reparatie is verboden tenzij er toestemming is gegeven door de bevoegde officials.

- A13.4** De inschrijver wiens deelnemend voertuig in het Parc Fermé is geplaatst, moet op straffe van verlies van rechten, zich op eerste oproep op de aangegeven plaats beschikbaar stellen voor het ontvangen van de nodige informatie.
- A13.5** Uitsluitend op last van de daartoe aangewezen officials kan de inschrijver toestemming verleend worden het Parc Fermé te betreden. Verrichtingen aan het deelnemend voertuig door de inschrijver in het Parc Fermé kunnen slechts plaats vinden met uitdrukkelijke toestemming en onder toezicht van de bevoegde official.
- A13.6** Het Parc Fermé moet voldoende ruim zijn en afgesloten voor onbevoegde personen.
- A13.7** De tijdsduur van het Parc Fermé voor het betreffende deelnemend voertuig is tenminste de tijd dat tegen het deelnemend voertuig een protest kan worden ingediend (een half uur na de publicatie van de uitslag). Voertuigen mogen niet eerder uit het Parc Fermé verwijderd worden dan nadat de wedstrijdleider/sportcommissarissen hier toestemming voor hebben verleend.
- A13.8** Het Parc Fermé kan worden uitgebreid met een nader te bepalen locatie.
- A13.9** Na de start en/of herstart (op de baan) bij de kleine of grote finale staat het traject vanaf de finishlijn of plaats van uitvallen tot de ingang van het Parc Fermé onder de regels van het Parc Fermé.

## **VERANTWOORDELIJKHEDEN/BEVOEGDHEDEN VAN HET HOOFD TC**

- A14.1** Het Hoofd Technische Commissie (HTC) is/zijn die perso(o)n(en) die als zodanig staa(t)(n) aangegeven in het Bijzonder Reglement en/of op het publicatiebord word(t)(en) gepubliceerd, en een door de KNAF verstrekte HTC licentie bezit(ten).
- A14.2** Op alle officiële wedstrijddagen moet een HTC aanwezig zijn. Het HTC maakt na afloop van ieder evenement, maar nog voor de laatste officialvergadering, een verslag waarin de deelnemende voertuigen vermeld staan die een bijzondere keuring hebben ondergaan, de punten waarop de keuring betrekking had en de bevindingen van het onderzoek. In een toelichting kan de aard van het onderzoek worden aangegeven.
- A14.3** Het HTC is ervoor verantwoordelijk dat:
  - Een keuring zorgvuldig wordt uitgevoerd en voor de inschrijver niet meer dan de minimaal benodigde tijd in beslag neemt;
  - Voor elke verzegeling en/of ingenomen deelnemend voertuig/motor/onderdeel een zogenaamd verzegelings- of innameformulier wordt ingevuld en door alle partijen (zie verzegelings- of innameformulier) wordt ondertekend;
  - Een constatering van het niet voldoen aan de reglementen zo mogelijk wordt ondersteund door het vermelden van de betreffende reglementen en artikelverwijzingen;
  - Rapporten zo spoedig mogelijk na de training/wedstrijd aan de wedstrijdleiding ter hand worden gesteld;
  - Rapporten door het HTC en de Technisch Commissaris van de betreffende klasse worden ondertekend.
- A14.4** Onmiddellijk na afloop van de protesttermijn (= 30 minuten na officiële publicatie van de uitslag) moet het HTC of de voor de klasse aangewezen TC zich door contact met het wedstrijdsecretariaat vergewissen dat er geen protest tegen een der deelnemende voertuigen loopt. Daarna kan door het HTC toestemming worden verleend de deelnemende voertuigen uit het Parc Fermé te laten vertrekken, tenzij de sportcommissarissen of de wedstrijdleider anders besluiten.
- A14.5** Een na een wedstrijd verzegeld en/of ingenomen deelnemend voertuig/motor/onderdeel moet binnen 14 dagen gekeurd worden, maar in elk geval vóór het volgende evenement. Van deze regel kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken na goedkeuring van de sportcommissarissen. Het HTC moet de verzegeling en/of inname altijd aan de sportcommissarissen melden, zodat de uitslag voorlopig kan blijven. Tevens moet het HTC het resultaat van de keuring aan sportcommissarissen (voorzitter) en wedstrijdsecretariaat melden, zodat de uitslag definitief gemaakt kan worden.
- A14.6** Bij afwezigheid van het HTC kan de organisator een vervanger aanstellen.

## START (ALGEMENE OMSCHRIJVINGEN)/START-PROCEDURE/HERSTARTAANTAL RONDEN/DOORKOMST

**A15.1** Tijdens de rijdersbriefing wordt het aantal te rijden ronden / doorkomsten per manche/finale bekend gemaakt.

- Het totaal aantal te rijden ronden / doorkomsten moet altijd een heel getal zijn.
- Een doorkomst wordt geregistreerd als een rijder de finishlijn/transponderlus passeert.
- De leider in de manche/finale is bepalend voor het vaststellen van het aantal gereden ronden
- Als de start plaats vindt aan de zijde van de baan waar de jurywagen niet staat, is de 1<sup>e</sup> ronde afgelegd als een rijder voor de eerste keer de finishlijn/transponderlus passeert.
- Als de start plaats vindt aan de zijde van de baan waar de jurywagen staat, is de 1<sup>e</sup> ronde afgelegd als een rijder voor de tweede keer de finishlijn/transponderlus passeert.

## TIJDSTIP GEREED VOOR DE START

**A15.2** Voorafgaand aan de startprocedure moeten de deelnemende voertuigen in startopstelling worden opgesteld.

- Het is de verantwoordelijkheid van de inschrijver om ervoor te zorgen dat zijn deelnemend voertuig met rijder tijdig (voordat de startprocedure begint) op de juiste plaats staat. Houd daarbij rekening met een eventuele controle op de vooropstelling.
- Op het startveld mag niet gesleuteld worden.
- Op het startveld mogen alleen officials en deelnemende voertuigen bevinden.

**A15.3 Startpositie:**

### Manches

- De startplaats wordt bepaald door de rijders die zijn ingedeeld in dezelfde manche, van boven naar beneden te nummeren vanaf nr. 1.
- In de manches kan er in groepen van 12 of 15 rijders worden gestart.
- De organisator bepaalt aan de hand van de inschrijving de aantallen.
- De rijder mag niet afwijken van de aangewezen startplaats op de startgrid, tenzij de rijder op eigen verzoek achter de achterste startrij opgesteld wil worden. De startopstelling is dan op zijn/haar oorspronkelijke positie.
- Niet ingenomen startplaatsen blijven open.

### Startopstelling 5 - 5 - 5

1		2		3		4		5	
	6		7		8		9		10
11		12		13		14		15	

### Startopstelling 4-4-4

1		2		3		4	
	5		6		7		8
9		10		11		12	

**Finale**  
**Finale van 10 rijders**

**Startopstelling 4-2-4**

1		2		3		4
	5				6	
7		8		9		10

**Finale van 12 rijders**

**Startopstelling 4-4-4**

1		2		3		4	
	5		6		7		8
9		10		11		12	

**Finale van 15 rijders**

**Startopstelling 5 - 5 - 5**

1		2		3		4		5	
	6		7		8		9		10
11		12		13		14		15	

**STARTPROCEDURE**

**A15.4** De startprocedure begint op het moment dat het hoofd van de startopstelling de (Nederlandse) vlag opsteekt, deze persoon loopt vóór de 1e startrij van de ene naar de andere zijde van de startgrid.

- Daarna gaan de 3 rode lampen van het startlicht één voor één aan. Direct na het doven van de lampen moet er gestart worden. De gehele procedure met de lampen mag de 10 seconden NIET overtreffen. Met andere woorden: tussen het aangaan van het éérste rode licht en het doven van de drie rode lichten mag maximaal 10 seconden liggen.
- Bij het onderbreken van de startprocedure (b.v. als gevolg van een technisch mankement) wordt(en) de veroorzaker(s) achter de achterste startrij opnieuw op hun oorspronkelijke positie opgesteld.
- Mocht er een volledige herstart komen, wordt deze rijder weer opgesteld achter de achterste startrij op zijn oorspronkelijke positie.
- Vanaf start moet men lijn houden zodat men een andere rijder niet hindert of benadeelt.

## FALSE START

### A15.5 FALSE START REGISTRATIE DOOR MIDDEL VAN EEN ELEKTRONISCH REGISTRATIE SYSTEEM:

- Van een valse start is sprake indien een rijder na het beginnen van de startprocedure en voordat het startlicht is gedoofd een andere dan de hem aangewezen c.q. gekozen plaats inneemt, of vanuit die aangewezen plaats/gekozen plaats voorwaarts beweegt.
- Vorenstaande wordt vastgelegd door het elektronisch registratie systeem, dat gekoppeld is aan het startlicht.
- Bij de veroorzaker(s) van een valse start wordt ongeacht of hij/zij finisht een (1) ronde in mindering gebracht in de betreffende manche of finale.
  - Daarna volgt klassering op basis van het aantal afgelegde ronden ongeacht de rijder wel/niet finisht.
  - De veroorzaker van de valse start wordt geklasseerd achter diegene(n) met hetzelfde aantal ronden.
- Een valse start (geregistreerd door het elektronisch registratie systeem) wordt na afloop van de betreffende manche of finale aan de veroorzaker(s) hiervan bekend gemaakt door de wedstrijdleider of diens gemachtigde.
- De beelden van het elektronisch registratie systeem zijn bindend.
- Wanneer er ten gevolge van een rode vlag situatie een volledige herstart ontstaat, blijft de valse start staan voor de vals gestarte rijder(s). De veroorzaker(s) van een valse start ne(e)m(t)(en) zijn/hun oorspronkelijke positie weer in. Dit laatste geldt ook voor een herstart op de baan.

### A15.6 FALSE START WAARNEMING DOOR DE STARTER (Judge of Fact):

- Van een valse start is sprake indien een rijder na het beginnen van de startprocedure en voordat het startlicht is gedoofd een andere dan de hem aangewezen/ c.q. gekozen plaats inneemt, of vanuit die aangewezen plaats/gekozen plaats voorwaarts beweegt. Dit kunnen dus meerdere rijders zijn en is ter beoordeling van de starter.
- Bij de veroorzaker(s) van een valse start wordt ongeacht of hij/zij finisht een (1) ronde in mindering gebracht in de betreffende manche of finale.
  - Daarna volgt klassering op basis van het aantal afgelegde ronden ongeacht de rijder wel/niet finisht.
  - De veroorzaker van de valse start wordt geklasseerd achter diegene(n) met hetzelfde aantal ronden.
- Tegen de beslissing van de starter (startrechter) kan men geen protest aantekenen. De beslissing van de starter wordt direct na de manche of finale aan de veroorzaker(s) bekend gemaakt door de wedstrijdleider of diens gemachtigde.
- Wanneer er ten gevolge van een rode vlag situatie een volledige herstart en/of herstart op de baan ontstaat, blijft de valse start staan voor de vals gestarte rijder(s). Dit laatste geldt ook voor een herstart op de baan

## VOLLEDIG HERSTART

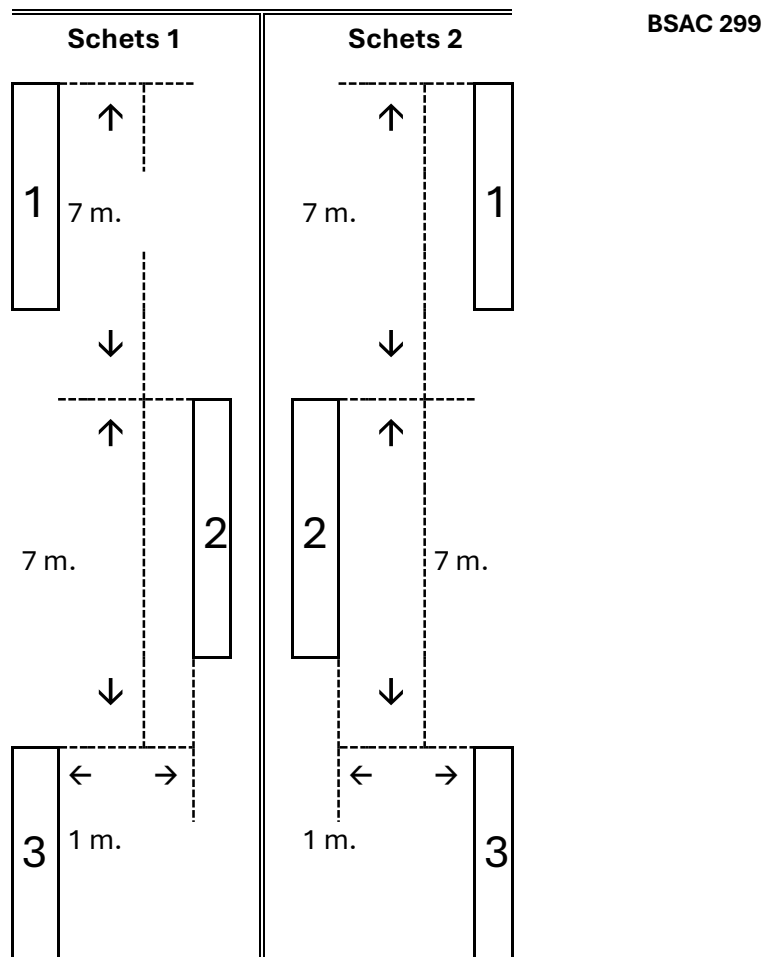
### A15.7 Als er een rode vlag wordt gegeven voordat de leider zijn tweede doorkomst heeft geregistreerd volgt een volledige herstart.

- Alle rijders moeten dan op aanwijzen van de officials de baan verlaten en (al of niet na een technische inspectie en reparatie) aan de voorstart verschijnen achter de eerstvolgende manche / finale die opgesteld staat.
- Alleen diegenen die bij de eerste start ten tijde van de startprocedure opgesteld stonden, mogen deelnemen aan de herstart op het startterrein.
- Indien het de laatste manche / finale betreft, max. 10 minuten (de 10 minuten gaan in op het moment dat het laatste voertuig de baan heeft verlaten) of zoveel eerder als alle rijders weer aan de start staan, na betreffende manche / finale waar de rode vlag is gegeven.
- De opstelling zal volgens de originele indeling zijn.
- De doorkomsten van de 1<sup>e</sup> start komen te vervallen.

## HERSTART OP DE BAAN

**A15.8** Als er een rode vlag wordt gegeven nadat de koploper twee of meer doorkomsten heeft geregistreerd maar minder dan 65% van het totaal aantal te rijden ronden per manche/finale heeft afgelegd volgt een herstart op de baan.

- Bij een herstart op de baan, zal de opstelling direct weer geschieden op de baan achter elkaar in verzet (zie tekening BSAC 299).
- De opstelling zal zijn conform de laatste volledige doorkomst op de finishlijn, de koploper is hierin leidend
- De leider mag zijn positie zelf bepalen, volgens BSAC 299 schets 1 of schets 2.



Rijders welke op moment van, of na de rode vlag het voertuig hebben verlaten, of niet op eigen kracht aan de herstart kunnen komen mogen niet meer deelnemen aan de herstart. De rijder(s) die de rode vlag heeft/hebben veroorzaakt mag/mogen niet meer deelnemen aan de herstart op de baan, tenzij de sportcommissarissen anders besluiten. Tegen de beslissing van de sportcommissarissen welke rijders worden toegestaan te herstarten is geen beroep mogelijk (FIA Appendix L, hoofdstuk 5 (CODE OF DRIVING CONDUCT ON OFFROAD CIRCUITS), artikel 5).

## STARTPROCEDURE HERSTART OP DE BAAN

**A15.9** De startprocedure begint op het moment dat de official de (Nederlandse) vlag opsteekt. Daarna gaan de 3 rode lampen van het startlicht één voor één aan. Direct na het doven van de lampen moet er gestart worden. De gehele procedure met de lampen mag de 10 seconden NIET overtreffen. Met andere woorden: tussen het aangaan van het éérste rode licht en het doven van de drie rode lichten mag maximaal 10 seconden liggen.

Bij het onderbreken van de startprocedure (b.v. als gevolg van een technisch mankement) wordt(en) de veroorzaker(s) achteraan opgesteld op volgorde van hun aangewezen positie. Vanaf de start moet men lijn te houden, zodat men elkaar niet opzettelijk hindert.

- A15.10** Indien bij een herstart op de baan een deelnemend voertuig niet vertrekt, wordt de wedstrijd direct stilgelegd en volgt er opnieuw een herstart. De rijder waarvoor rood wordt gegeven mag niet meer mee starten.
- A15.11** De waarneming van een valse start bij een herstart op de baan, zal geconstateerd worden door de Judge of Fact.

## **DIVERSE BEPALINGEN VOOR DE INSCHRIJVERS/RIJDERS ALGEMEEN**

- A16.1\*** Alle inschrijvers/rijders moeten de reglementen kennen en naleven en moeten kennis nemen van de mededelingen op het (digitaal) publicatiebord.

### **A16.2 Gevaarlijk rijgedrag**

De rijder die blijk geeft van gevaarlijk rijgedrag of van het maken van een ernstige rijfout of blijk geeft van een ernstig gebrek aan autobehersing, kan worden bestraft. Zelfs indien de rijgedragingen onafhankelijk van de wil van de rijder plaatsvinden. Rijders moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan kunnen blijven gebruiken.

#### **Onzorgvuldig/onsportief rijgedrag met, wel of geen, botsing tot gevolg (incident)**

Iedere rijder moet altijd trachten een botsing met een andere rijder te voorkomen. De rijder 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 en/of onsportief rijgedrag ten opzichte van de andere rijders. De rijder die ten koste van een andere rijder een voorzienbaar risicovolle manoeuvre uitvoert en daardoor met een andere rijder in botsing komt, maakt zich eveneens schuldig aan onsportief rijgedrag. Rijders moeten er te allen tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan kunnen blijven gebruiken.

#### **Tegen een andere rijder botsen (incident)**

Het tegen een andere rijder botsen of laten botsen door-rem-/stuurmanoeuvres of het achterwege laten daarvan ter voorkoming van ongevallen, is onder geen voorwaarde toegestaan. Rijders moeten er te allen-tijde voor zorgen dat mederijders ook de baan kunnen blijven gebruiken.

- A16.3** Wanneer een rijder met vier wielen buiten de baan is gekomen, is hij/zij verplicht ogenblikkelijk te stoppen. De rijder krijgt dan het aantal punten alsof de rijder is uitgevallen. De baan is het gedeelte dat ligt tussen de in artikel A7 en N7 genoemde markeringen aan de binnen- en buitenzijde van de baan. Stopt de rijder niet dat volgt bestraffing op basis van artikel A19.2.
- A16.4** Wanneer een inschrijver zich vooraf geregistreerd heeft voor deelname aan een wedstrijd en om wat voor reden niet deel kan nemen aan de wedstrijd, moet deze zich via de mail afmelden bij de organisator.
- A16.5** Wanneer een rijder zich met zijn deelnemend voertuig tijdens de manche en finales in een andere dan normale positie (bijv. koprol of zijkant) bevindt, is hij/zij verplicht in zijn voertuig te blijven en de aanwijzingen van de baancommissaris op te volgen. Wanneer de rijder tijdens een witte vlag situatie niet op een veilige manier zijn/haar voertuig kan verlaten, kunnen de officials de wedstrijd stilleggen en zal er een herstart op de baan komen, de rijder waarvoor de wedstrijd wordt stilgelegd mag niet meer aan die manche/finale deelnemen.
- A16.6** Indien een rijder na de start tijdens de manches en finales zijn voertuig heeft verlaten, is het niet toegestaan opnieuw aan deze manche of finale deel te nemen, uitgezonderd in geval van een complete herstart. Dit op straffe van artikel A19.2. Tenzij de wedstrijdleider anders besluit.
- A16.7\*** Zolang een rijder zich tijdens de wedstrijd in zijn voertuig op de baan bevindt, is de deelnemer verplicht zijn veiligheidsgordel, nekband / HANS-FHR systeem en helm op te houden.
- A16.8** Indien een inschrijver/rijder zich niet houdt aan het bepaalde in het Reglement kan de inschrijver/rijder gediskwalificeerd worden d.w.z. dat hij/zij vanaf dat moment niet meer mag deelnemen aan de lopende wedstrijd.
- A16.9** De inschrijver/rijder is verplicht zich jegens andere rijders en officials sportief en fair te gedragen. Een inschrijver is altijd aansprakelijk voor het gedrag van zijn supporters. Dit op straffe van artikel A16.8 en A19.1.
- A16.10** De inschrijver/rijder moet bij elke, op grond van reglementen verordonnerde, samenkomst zoals briefing, prijsuitreiking, oproep etc. aanwezig zijn, alsmede wanneer de wedstrijdleider daartoe

een opdracht geeft. Wanneer bij controle blijkt dat de rijder niet bij de briefing aanwezig is of is geweest volgt de straf volgens artikel A19.4.

- A16.11** De inschrijver moet zich gedurende de tijd dat tegen zijn voertuig en/of vanwege zijn deelname protesten of ter zake van de wedstrijd een rapport van officials kan worden ingediend, zich voor de wedstrijdleiding en/of sportcommissarissen beschikbaar houden. Ingeval de inschrijver zich niet binnen 15 minuten na de eerste oproep op de bestemde plaats meldt, zal de kwestie zonder zijn/haar aanwezigheid worden behandeld.
- A16.12\*** Het is niet toegestaan om personen te vervoeren op of in je deelnemend voertuig, ook niet in het rennerskwartier. Dit op straffe van artikel A19.2.
- A16.13** De rijder is verplicht wanneer hij/zij gestrand is zijn deelnemend voertuig (na afloop van de wedstrijd) direct zelf aan te haken voor vervoer naar rennerskwartier of Parc Fermé.
- A16.14\*** Het is niet toegestaan om in het rennerskwartier een proefstart te maken. Indien een rijder een proefstart wil maken, moet hij/zij vooraf overleggen met het secretariaat of jury op welke plek dit kan. Dit op straffe van artikel A19.2.
- A16.15** Deelnemen onder FIA: Wanneer een rijder/inschrijver niet voldoet aan het FIA reglement zullen boetes – opgelegd vanwege bestraffing – vervallen aan de organisator van het evenement.

### **GEBRUIK ALCOHOL, STIMULERENDE EN/OF VERDOVENDE MIDDELEN\***

- A16.16** Het gebruik van alcohol en/of drugs voor of tijdens de wedstrijd is verboden.
- A16.17** De organisator behoudt zich het recht voor dit te (laten) controleren. De wedstrijdleader of sportcommissarissen kunnen een rijder voor of tijdens een evenement diskwalificeren van deelname aan dit evenement op basis van de uitslag van een test op alcoholgebruik met behulp van de door de KNAF ter beschikking gestelde testapparatuur. De controle zal uitgevoerd worden op de in het Annexe C – Alcohol in het KNAF Reglementenboek beschreven wijze.
- A16.18** Bij een positieve uitslag zal de rijder automatisch en onmiddellijk gediskwalificeerd worden (Annexe C – Alcohol in het KNAF Reglementenboek), zullen de sportcommissarissen de sanctie(s) conform Annexe C – Alcohol in het KNAF Reglementenboek toepassen en mag de wedstrijd niet als schrapresultaat worden gebruikt. Bij herhaling van de overtreding is de rijder voor de rest van het seizoen uitgesloten, vervallen zijn/haar reeds behaalde wedstrijdpunten en zullen de sportcommissarissen de sanctie(s) conform Annexe C – Alcohol in het KNAF Reglementenboek toepassen na het vastleggen van de overtreding moet de organisator (via de sportcommissarissen) het Testformulier alcoholtest naar het KNAF kantoor mailen.

### **PUNTELLING**

- A17.1** De punten in de manches worden als volgt verdeeld: 1<sup>e</sup> plaats 20 punten, 2<sup>e</sup> plaats 17 punten, 3<sup>e</sup> plaats 15 punten, 4<sup>e</sup> plaats 14 punten, 5<sup>e</sup> plaats 13 punten etc.
- A17.2** Wie niet aan de start verschijnt, krijgt 0 punten in de manches. Een rijder moet minimaal 1 doorkomst hebben om wedstrijdpunten te krijgen.
- A17.3** Vanaf de eerste doorkomst volgt klassering van bovenaf overeenkomstig het aantal gereden ronden en vervolgens overeenkomstig de volgorde van doorkomst.
- A17.4** Zijn in dezelfde ronde meerdere rijders uitgevallen, dan wordt hun onderlinge resultaat bepaald aan de hand van de volgorde waarin zij voor het laatst de finishlijn passeerden.
- A17.5** Een rijder die niet deelneemt aan de herstart op de baan wordt in de uitslag teruggedraaid achter de rijders die wel aan de herstart op de baan hebben deelgenomen.
- A17.6** Wie zwart krijgt, krijgt in de manches 0 punten en in de Kleine en Grote Finale de punten van de laatst mogelijke plaats van de aan de start verschenen rijders. Alle bestraffingen in de manches, Grote en Kleine finale, vinden tijdens of na afloop van die betreffende manche plaats door de (assistent) wedstrijdleader.
- A17.7** Wanneer er een rode vlag procedure is zonder herstart geldt de laatste doorkomst. De rijder waarvoor de wedstrijd wordt stilgelegd/gestaakt krijgt punten als was de rijder in de ronde voor de laatste doorkomst voor de rode vlag procedure uitgevallen. Mocht er een rode vlag gegeven worden voor een gefinishte rijder blijft zijn klassering gehandhaafd.
- A17.8** Indien minder dan 65% van het aantal volledige ronden is verreden, volgt een herstart.
- A17.9** Indien er in de Grote en Kleine finale meerdere rijders niet aan de start verschijnen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na drie manches.

- A17.10** Indien er in de Grote en Kleine finale meerdere rijders in de eerste ronde uitvallen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na de drie manches.
- A17.11** In geval van een wijziging van de uitslag van een protest, technische nakeuring of beslissing van de WL/SC, schuiven de overige op in de uitslag. In geval van een wijziging naar aanleiding van een ingediend technisch protest schuiven de overige niet op.
- A17.12** Wanneer na drie manches meerdere rijders een gelijk aantal punten hebben, wordt de positie bepaald aan de hand van de hoogste klassering (zie artikel A18). Wanneer deze rijders dezelfde resultaten behaald hebben in de manches, wordt de klassering bepaald door de automatische loting van de computer, indien er niet gewerkt wordt met een computer wordt de klassering bepaald door loting (bv. briefjes trekken).
- A17.13** Indien de auto van een rijder na afloop van een manche technisch wordt afgekeurd, vervallen de behaalde wedstrijdpunten voor die manche en moet voor de volgende manche of (kleine) finale aangetoond worden dat het afgekeurde onderdeel conform het reglement is.
- A17.14** Indien de auto van een rijder na afloop van de finale technisch wordt afgekeurd, wordt deze rijder uit de uitslag gehaald. Behaalde punten komen te vervallen, en moet voor de volgende wedstrijd aangetoond worden dat het afgekeurde onderdeel conform het reglement is.

## EX AEQUO REGELING

- A18** Indien meerdere rijders een gelijk aantal punten in de (eind)klassering hebben behaald, wordt het klassement als volgt bepaald:
1. naar het aantal behaalde eerste plaatsen
  2. naar het aantal behaalde tweede plaatsen
  3. naar het aantal behaalde derde plaatsen
  4. naar het aantal behaalde ..nde plaatsen.
  5. naar het behaalde resultaat in de "schrappwedstrijd"
  6. naar het onderlinge resultaat in de 1<sup>e</sup> wedstrijd
  7. naar het onderlinge resultaat in de 2<sup>e</sup> wedstrijd
  8. naar het onderlinge resultaat in de 3<sup>e</sup> wedstrijd
  9. naar het onderlinge resultaat in de 4<sup>e</sup> wedstrijd
  10. naar het onderlinge resultaat in de 5<sup>e</sup> wedstrijd
  11. naar het onderlinge resultaat in de 6<sup>e</sup> wedstrijd

## SANCTIES

Daar waar in het reglement bij een artikel geen bestraffing staat/wordt vermeld kan/mag de wedstrijdleader al naar gelang de ernst van de overtreding een straf uit Artikel A19 toepassen/opleggen.

- A19.1** Diskwalificatie (zwarte vlag) voor de gehele dag
- A19.2** Zwarte vlag met als gevolg diskwalificatie manche of finale
- A19.3** Officiële waarschuwing, bij herhaling tijdens dezelfde wedstrijd volgt diskwalificatie betreffende manche.
- A19.4** Boete € 50,00
- A19.5** Boete € 250,00
- A19.6** Boete € 500,00
- A19.7** 2 posities terug in de uitslag
- A19.8** Toespreken, bij herhaling tijdens dezelfde wedstrijd volgt automatisch Artikel A19. Tijdens NK wedstrijden wordt Artikel A19.3 niet meer gehanteerd maar Artikel A19.7. Tijdens NK wedstrijden is A19.1 voorbehouden aan de sportcommissarissen.

## **SLOTBEPALING**

- A20.1** In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autocross niet voorziet of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSAC in overleg met de organisator.
- A20.2** De reglementen zijn geldig gedurende het wedstrijdjaar één (1) jaar, maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- A20.3** Aanvullingen/wijzigingen die in geval van overmacht tijdens een evenement uitgebracht (moeten) worden, moeten door de Sportcommissarissen worden goedgekeurd.
- A20.4** Een evenement wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat de trainingen en de wedstrijd zelf. Het evenement eindigt na afloop van een van de volgende termijnen:
- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
  - het einde van de sportieve controle en de technische nakeuring uitgevoerd in overeenstemming met de huidige FIA CSI.