

Autosport

Datum publicatie 26-01-2026

Autosport

Reglement

Status: Nationaal

Dit reglement is geschikt voor officiële Nederlandse Kampioenschappen en Nationale wedstrijden die meetellen voor een kampioenschap of series zonder enige kampioenschapsstatus.

Versie goedgekeurd door KNAF onder permitnummer 0300.26.014

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

- Internationaal
- Nationaal
- Club Sport
- Geen status

INFO@KNAF.NL
WWW.KNAF.NL
+31 (0)88 00 47 888

DUWBOOT 85, 3991 CG HOUTEN
IBAN: NL57 INGB 0665 5459 67
KVK: 40410073

Voorwoord

De Sectie Autorensport vertegenwoordigt de meest bekende tak van autosport in ons land. Er zijn diverse organisatoren die races met het Nationaal reglement als basis organiseren.

Het Circuit Zandvoort en TT Circuit Assen zijn de exploitanten van de twee nationale en internationale 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) 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 medecoueurs en de officials, is het van het grootste belang dat de betekenis van o.a. alle vlagsignalen, 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.

Het behalen van een race licentie in Nederland kan alleen bij de door de KNAF goedgekeurde race scholen.

Dit reglement heeft betrekking op races met de status Nationaal waaronder officiële Nederlandse Kampioenschappen worden gerekend op de hierboven genoemde twee nationale autosport accommodaties. Informatie en het reglement over racen op Club Sport niveau zijn opgenomen in een apart reglement.

Voor vragen over Autorensport of dit reglement, neem contact op met de sectie.

Inhoud

Voorwoord	2
Deel I: Nationaal Autorensport Reglement - Reglement Nederlandse Kampioenschappen..	5
Artikel 01 – Organisatie.....	5
Artikel 02 – Nederlands Kampioen	5
Artikel 03 – Deelname aan Nederlandse Kampioenschappen.....	5
Artikel 04 – Prijzen	5
Artikel 05 – Wedstrijden.....	5
Artikel 06 – Puntentelling.....	5
Artikel 07 – Minimaal Aantal Rijders	6
Artikel 08 – Ex-Aequo Regeling	6
Artikel 09 – Nederlandse Kampioenschappen en Klasseindeling.....	6
Artikel 10 – Slotbepaling.....	6
Deel II: Autorensport Reglement Nationaal– Sportief en Technisch Reglement.....	7
Artikel 01 – Afkortingen.....	7
Artikel 02 – Definities.....	7
Artikel 03 – Organisator	9
Artikel 04 – Toepasselijke Reglementen	9
Artikel 05 – Inschrijvingen.....	9
Artikel 06 – Inschrijver/ Rijder	10
Artikel 07 – Licenties.....	11
Artikel 08 – Schade, Vrijwaring en Verzekering	12
Artikel 09 – Sprint- of Endurancewedstrijden	13
Artikel 10 – Klassificatie	13
Artikel 11 – De Auto	13
Artikel 12 – Keuringen en Veiligheidsvoorschriften Auto	14
Artikel 13 – Veiligheidsvoorschriften Rijdersuitrusting	15
Artikel 14 – Overtreding en Straffen.....	16
Artikel 15 – Protest en Beroep.....	17
Artikel 16 – Video Opnamen en Rechten.....	17
Deel III: Nationaal Autorensport Reglement – Wedstrijd Reglement	18
Artikel 17 – Wedstrijdverloop	18
Artikel 18 – Endurance wedstrijden	18
Artikel 19 – Training	18

Artikel 20 – Startopstelling	19
Artikel 21 – Opwarmronde(n)	19
Artikel 22 – Start	20
Artikel 23 – Rijgedrag	21
Artikel 24 – Vlagsignalen.....	22
Artikel 25 – Safety Car / Code 60.....	22
Artikel 26 – Code Rood.....	24
Artikel 27 – Pitstop – Algemeen (Wisselen Rijder, Reparaties)	27
Artikel 28 – Pitstop – Tanken	27
Artikel 29 – Einde van de Race	28
Artikel 30 – Uitloopronde	28
Artikel 31 – Controle na de Wedstrijd	28
Artikel 32 – Klassement en Prijzen.....	29
Artikel 33 – Slotbepalingen	29

Deel I: Nationaal Autorensport Reglement - Reglement Nederlandse Kampioenschappen

Artikel 01 – Organisatie

- 1.1 De Nederlandse Kampioenschappen Autorensport, hierna te noemen NK, zijn kampioenschappen voor Inschrijvers/Rijders die door de KNAF per klasse zijn ingesteld. Hiervoor komen uitsluitend in aanmerking klassen die worden verreden onder de status: Nationaal.
- 1.2 De afkorting NK is enkel en alleen voorbehouden aan gebruik als Nederlands Kampioenschap, Nederlandse Kampioenschappen of als Nederlands Kampioen.
- 1.3 De bevoegdheid tot het toekennen van de status Nederlands Kampioenschap berust bij het KNAF-bestuur en wordt beheerd door het BSA.
- 1.4 De organisator van een klasse dient de resultaten van Wedstrijden van deze klasse binnen 48 uur te melden aan de KNAF.
- 1.5 Wedstrijden die meetellen voor een Nederlands Kampioenschap kunnen ook meetellen voor andere kampioenschappen.
- 1.6 Voor zover voor het kampioenschap niet alle Wedstrijden meetellen, die voor de klasse in het wedstrijdjaar worden verreden, dan wordt dit in het klasse reglement en/of op de officiële website van de KNAF bekend gemaakt.

Artikel 02 – Nederlands Kampioen

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

Artikel 03 – Deelname aan Nederlandse Kampioenschappen

- 3.1 Alle NK's staan ook open voor buitenlandse Inschrijvers/Rijders (National Event with Autorised Foreign Participation), tenzij in de klasse reglementen anders is aangegeven. Op alle Nederlandse Kampioenschappen zijn de bepalingen van dit Nationaal reglement van toepassing tenzij anders vermeld in de klasse reglementen.
- 3.2 In de klasse reglementen kan voorgeschreven worden dat voor een bepaald kampioenschap onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld het voldoen van een bepaalde vergoeding voor het gehele kampioenschap, ingeschreven dient te worden.

Artikel 04 – Prijzen

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

Artikel 05 – Wedstrijden

Voor de NK's kunnen wedstrijden worden verreden in Nederland en in een ander land, grenzend aan Nederland (zie CSI-artikel 2.4.4.c.). Voor een Nederlands Kampioenschap meetellende, in het buitenland plaatsvindende, wedstrijd zal ten minste één KNAF Sportcommissaris aanwezig zijn.

Artikel 06 – Puntentelling

- 6.1 De puntentelling zal worden vermeld in de diverse klasse (divisie) reglementen.

Artikel 07 – Minimaal Aantal Rijders

- 7.1 Wil er voor een klasse (divisie) een Nederlands Kampioenschap worden toegekend, dan dienen er voor iedere race meetellend voor dat kampioenschap minimaal zeven (7) Rijders per klasse (divisie) van start gegaan zijn. Wordt hieraan niet voldaan, dan kunnen de Rijders worden ingedeeld in een andere klasse (divisie), voor zover dat mogelijk is.
- 7.2 Het kampioenschap dient uit minimaal vier Wedstrijden te bestaan.
- 7.3 De Organisator van een Evenement kan per deelnemende klasse (divisie) een minimum aantal Rijders verlangen, alvorens deze klasse (divisie) een aparte Wedstrijd te laten verrijden.

Artikel 08 – Ex-Aequo Regeling

- 8.1 Indien meer Rijders in een klasse (divisie) een gelijk puntentotaal hebben behaald, dan wordt de als hoogste geklasseerde Ridder als volgt bepaald:
- het hoogste aantal eerste plaatsen;
 - bij gelijkblijvende klassering, het hoogste aantal tweede plaatsen;
 - bij gelijkblijvende klassering, het hoogste aantal derde plaatsen etc.
- 8.2 Bij nog altijd gelijkblijvende klassering telt voor de als hoogst geklasseerde Ridder vervolgens het beste resultaat in de laatstgehouden Kampioenschapswedstrijd en vervolgens het resultaat in de voorlaatste wedstrijd etc.

Artikel 09 – Nederlandse Kampioenschappen en Klasseindeling

- 9.1 De klassen (divisies) waarvoor door de KNAF een Nederlands Kampioenschap is ingesteld worden bekendgemaakt op de officiële website van de KNAF, bij voorkeur uiterlijk op 31 december van het voorgaande wedstrijdjaar.
- 9.2 In verband met sponsoring kunnen benamingen van raceklassen worden gewijzigd.

Artikel 10 – Slotbepaling

- 10.1 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de Autorensport niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSA in overleg met de Organisator van de klasse.
- 10.2 Reglementen van Nationale series (divisies) blijven in basis van toepassing in het kalenderjaar waar deze serie is gestart. De reglementen van series (divisies) blijven ook geldig als deze series doorlopen in het nieuwe kalenderjaar tot er een nieuwe serie/seizoen wordt gestart.
- 10.3 Aanvullingen en/of wijzigingen die in geval van 'force majeure' tijdens een Evenement uitgebracht worden, dienen door de Sportcommissarissen te worden goedgekeurd en deze een definitieve status verkrijgen na accorderen door het BSA en publicatie op de KNAF-website.
- 10.4 De reglementen kunnen tussentijds door officiële Series Bulletins worden aangevuld en/of gewijzigd na accorderen door het BSA en publicatie op de KNAF-website.

Deel II: Autorensport Reglement Nationaal– Sportief en Technisch Reglement

Artikel 01 – Afkortingen

ASN	Nationale Autosport Autoriteit (in Nederland: KNAF)
BSA	Bestuur Sectie Autorensport
CAR	Commissie Autosport Rechtspraak
CSI	Code Sportif International met bijbehorende bijlagen van de FIA
FCY	Full Course Yellow
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
HTC	Hoofd Technisch Commissaris of Hoofd Technische Commissie
KNAF	KNAC Nationale Autosport Federatie
KRB	KNAF Reglementen Boek
OC	Organisatiecomité
RD	Race Director
TC	Technisch Commissaris of Technische Commissie
WL	Wedstrijdleader

Artikel 02 – 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 Rijder in het voertuig (andere termen inclusief maar niet beperkt tot Auto, truck en 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.
BSA Reglementen Commissie	Commissie van BSA-bestuur dat alle Autorensport reglementen namens het BSA-bestuur, controleert, van commentaar voorziet, aanpast en uiteindelijk valideert namens BSA-bestuur, waarna de KNAF het reglement van een permit/approval voorziet.
Event Bulletin	Een officieel document dat een aanvulling geeft op een goedgekeurd reglement voor het betreffende Evenement (Event), goedgekeurd door de Sportcommissarissen.
Series Bulletin	Een officieel document dat een aanvulling geeft op een goedgekeurd reglement van een serie of klasse (divisie), geldig vanaf uitgifte voor de gehele duur van de serie; gecontroleerd door BSA-reglementen commissie en voorzien van een permit door de 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(s) aangeduid met het woord race.
Inschrijver	Een Inschrijver is de persoon of rechtspersoon van wie de inschrijving geaccepteerd is om aan de Wedstrijd deel te nemen als inschrijver en/of als Rijder. Inschrijver is in het bezit van een Inschrijvers licentie van de ASN (<i>English: Competitor</i>).
Endurance	Onder een Endurance Wedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd met een duur van minstens één (1) uur, waarbij wissels van Rijder (s) mogelijk of zelfs verplicht zijn.

Evenement	Een Evenement is het totaal aan wedstrijden van de deelnemende klassen (divisie) en wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat mede de trainingen en races zelf. Het eindigt na afloop van een van de volgende twee termijnen afhankelijk van welke het laatste eindigt: a) termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling daarvan; b) het einde van de sportieve controle en de technisch nakeuring.
Finishlijn	Laatste controlelijn met tijdregistratie (<i>English: Finish Line</i>).
Force Majeure	Onvoorspelbare, niet te voorzien en te voorkomen gebeurtenis.
Inschrijving	Een inschrijving (<i>English: Entry</i>) is een contract tussen de Inschrijver (<i>English: Competitor</i>) en de Organisator betreffende de deelname van de voornoemde Inschrijver in een bepaald Evenement. 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 Rijders meeneemt voorafgaande aan een rollende start.
Organisator	Door de KNAF en BSA gekwalificeerde sportgroep (<i>English: Organiser</i>).
Organisatiecomité	Een groep personen (oneven aantal), goedgekeurd door de ASN en benoemd door de Organisator van een Wedstrijd.
Parc Fermé	Plaats waar de Ridder(s) 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 Rijderslicentie, afgegeven door zijn eigen ASN. Ridder wordt in de reglementen ook aangegeven met de term 'Deelnemer' (<i>English: Driver</i>).
Sportcommissaris	Een Sportcommissaris beslist gedurende een Evenement over sportiviteit, veiligheid en handhaven van de geldende reglementen.
Sprint	Onder een Sprintwedstrijd wordt verstaan een Wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd en/of waarbij een bepaalde tijd moet worden gereden. In beide gevallen zal de tijd minder zijn dan één (1) uur.
Start	Het moment waarop het sein tot vertrek wordt gegeven aan een Ridder of aan een groep Rijders die gelijktijdig starten (<i>English: Start Line</i>).
Startlijn	De eerste controlelijn, met of zonder tijdregistratie.
Supplementary Regulations	Officieel document uitgegeven door de Organisator van een wedstrijd waarin alle aanvullende details worden vermeld, gecontroleerd door de BSA Reglementen Commissie en KNAF en gepubliceerd op de KNAF-website en door de KNAF voorzien van een permit/approval.
Tracklimits	De witte lijn aan de linker- en rechterzijde van de Baan.

Wedstrijd Een enkele autosportactiviteit met zijn eigen resultaat. Het is een totaal van vrije training(en), kwalificatie training(en) en race(s), inclusief opstellen, opwarm-, formatie- en uitloop-ronde(n), maar moet afgerond zijn aan het einde van het Evenement (*English: Competition*).

Artikel 03 – Organisator

- 3.1 De Organisator moet beschikken over een geldige KNAF-organisatielicentie.
- 3.2 De Organisator moet beschikken over een door de KNAF vereiste aansprakelijkheidsverzekering.
- 3.3 De Organisator is bevoegd om op grond van de te verwachten prestaties een Auto in een andere klasse te plaatsen dan waarvoor is of wordt ingeschreven. Indien dit zal gebeuren als het Evenement is begonnen zal dit moeten worden voorgelegd aan de Wedstrijdleader/Race Director en worden gevalideerd door de Sportcommissarissen.

Artikel 04 – Toepasselijke Reglementen

- 4.1 Dit Nationaal reglement is van toepassing op alle Wedstrijden met de status: Nationaal.
- 4.2 Evenementen worden georganiseerd en gehouden overeenkomstig de bepalingen van:
 - 4.2.1 de CSI en alle bijbehorende bijlagen;
 - 4.2.2 het KNAF Reglementen Boek (KRB);
 - 4.2.3 deel I: Nationaal Autorensport Reglement – Reglement Nederlandse Kampioenschappen;
 - 4.2.4 deel II: Nationaal Autorensport Reglement – Sportief en Technisch;
 - 4.2.5 deel III: Wedstrijd Reglement;
 - 4.2.6 het reglement van de betreffende klasse;
 - 4.2.7 de voor het betreffende seizoen gepubliceerde bulletins – Series bulletin;
 - 4.2.8 de voor het betreffende Evenement gepubliceerde bulletins – Event bulletin;
 - 4.2.9 de gepubliceerde Supplementary Regulations van het Evenement;
 - 4.2.10 alle zaken genoemd en/of toegelicht in de Rijders Briefing en briefing notes.
- 4.3 Door inschrijving en/of deelname wordt iedere Inschrijver/**Rijder** geacht alle reglementen te kennen en verklaart de Inschrijver/**Rijder** 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 Nationale series (**divisies**) blijven in basis van toepassing in het kalenderjaar waar deze serie is gestart. De reglementen van zowel de Nationale series (**divisies**) als dit Autorensport Nationaal reglement blijven ook geldig als deze doorlopen in het nieuwe kalenderjaar tot er een nieuwe versie wordt uitgegeven.

Artikel 05 – Inschrijvingen

- 5.1 Een inschrijving is een overeenkomst tussen een Inschrijver en Organisator.

- 5.1.1** Inschrijver/**Rijder** overlegt een geldige legitimatie, een geldig rijbewijs is toegestaan;
- 5.1.2** Inschrijver overlegt een voor het Evenement geldige en geschikte licentie (zie artikel 7 van dit reglement);
- 5.1.3** Inschrijver/**Rijder** neemt kennis van, en ondertekent de vrijwaring-/aansprakelijkheidsclausule;
- 5.1.4** Inschrijver betaalt het verschuldigde inschrijfgeld en indien van toepassing zijnde registratiegeld.
- 5.2** Een Inschrijver is de persoon of rechtspersoon, die voor deelneming inschrijft en verantwoordelijk is voor alles wat op de inschrijving betrekking heeft.
- 5.3** Als de Inschrijver niet in staat is om zelf op het Evenement aanwezig te zijn, dan moet de Inschrijver aan een vervanger een schriftelijke machtiging tot vertegenwoordiging afgeven.
- 5.4** Voor elke Auto moet afzonderlijk een inschrijfformulier worden ingevuld en inschrijfgeld worden betaald.
- 5.5** Elke onjuiste verklaring op het inschrijfformulier en/of formulieren die op de inschrijving betrekking hebben, al dan niet opzettelijk gedaan, kan mogelijk leiden tot niet acceptatie van de inschrijving door de Organisator, en/of bestraffing door de Sportcommissarissen (zie ook CSI 3.13.1).
- 5.6** De inschrijving en betaling, of bewijs van betaling, moeten voor het sluiten van de inschrijving door de organisator zijn ontvangen.
- 5.7** De Organisator zal de Inschrijver/**Rijder** vooraf de Supplementary Regulations verstrekken met alle belangrijke informatie over het Evenement.
- 5.8** Equipe inschrijvingen: Als een Auto door meer Rijders wordt gedeeld, samen vormend een equipe van tenminste twee (2) Rijders, dient het inschrijfformulier door de Inschrijver en alle tot de equipe behorende Rijders te zijn ondertekend. De Rijder als eerste genoemd op het inschrijfformulier zal als Inschrijver worden beschouwd van de equipe.
- 5.9** Blokinschrijvingen: Als een Cup/Serie organisator/promotor een inschrijving ‘en bloc’ wil doen is dit mogelijk op voorwaarde dat de Cup/Serie Organisator/promotor de blokinschrijving laat vergezellen van een door de afzonderlijke Inschrijvers/**Rijders** ondertekend inschrijfformulier waarop de Inschrijver/**Rijder** aangeeft bij welke Wedstrijden door hem wordt deelgenomen vergezeld van een kopie van de Rijderslicentie en/of inschrijfflicentie (teamlicentie). De Cup/Serie Organisator/promotor draagt geheel de verantwoording voor de financiële verplichtingen naar de Organisator.
- 5.10** Voorwaardelijke inschrijving: Inschrijvingen kunnen voorwaardelijk worden geaccepteerd, bijvoorbeeld onder de voorwaarde van het behalen van een minimum of een maximum aantal Inschrijvers/**Rijders**. Inschrijving onder bijzondere voorwaarden zal de Inschrijver niet later dan drie (3) werkdagen na het sluiten van de inschrijving worden medegedeeld.
- 5.11** Weigeren inschrijving: De Organisator mag inschrijvingen weigeren met opgaaf van redenen voor deze weigering (zie CSI 3.14.2).

Artikel 06 – Inschrijver/Rijder****

- 6.1** De Inschrijver/**Rijder** is verantwoordelijk voor alle handelingen en nalatigheden van iedere persoon die deelneemt in, of een dienst levert in verband met een Evenement, in het bijzonder hun personeel, direct of indirect, **Rijders**, monteurs, adviseurs, dienstverleners of passagiers, net zoals elk persoon waarvoor de Inschrijver/**Rijder** toegang heeft verleend tot gereserveerde gebieden (zie ook CSI 9.15).
- 6.2** De Inschrijver/**Rijder** is verantwoordelijk voor alle gedragingen of tekortkomingen van zijn/haar helpers/teamleden/gasten en kan als zodanig worden bestraft. Zie ook hoofdstuk 21 van het KRB.

- 6.3** Elke persoon die aan een Evenement deelneemt, waaronder wordt verstaan Inschrijver, **Rijder** en helper(s), wordt geacht:
- 6.3.1** bekend te zijn met de CSI en de bijbehorende bijlagen, de geldende Nationale reglementen en zich tegenover andere **Rijders**, Inschrijvers, officials en publiek te gedragen zoals een goed sporter betaamt;
 - 6.3.2** zich zonder beperkingen aan die reglementen en aan de beslissingen van het sportief gezag te onderwerpen, en de hieruit volgende uitvoering en gevolgen.
- 6.4** Voorafgaand aan de Wedstrijd zal een Rijders- en eventueel een teammanagersbriefing worden gehouden waarin de Inschrijvers/**Rijders** de laatste bijzonderheden over het Evenement wordt medegedeeld. Het bijwonen van de bovengenoemde **Rijders** Briefing door de Inschrijvers/**Rijders** is verplicht.
- 6.5** De **Inschrijver** draagt met acceptatie van de inschrijving, gedurende het gehele Evenement de verantwoordelijkheid voor naleving van alle verplichtingen die uit de inschrijving voortkomen.
- 6.6** De Inschrijvers/**Rijders**, helpers, gasten en teamleden zijn verplicht om de instructies van officials direct op te volgen.
- 6.7** De **Inschrijver** is ervoor verantwoordelijk dat de ingeschreven Auto, bij aanbieden ter (voor)keuring en gedurende de wedstrijd(en) in alle opzichten aan de geldende reglementen blijft voldoen.
- 6.8** De Inschrijver/**Rijder** dient na schade aan of aanpassing 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 de Wedstrijdleader om de Baan (wederom) op te gaan.
- 6.9** **Rijders** moeten de Baan te allen tijde gebruiken, op uitzondering na van instructies van officials.
- 6.10** De **Rijder** mag de baan/pitstraat alleen verlaten om naar de paddock te gaan met toestemming van de Wedstrijdleader.

Artikel 07 – Licenties

- 7.1** De Inschrijver/Rijder moet over een geldige door de KNAF afgegeven inschrijf/Rijderslicentie beschikken of een gelijkwaardige licentie afgegeven door een andere ASN. Voor deelname aan wedstrijden in het buitenland kunnen aanvullend ervaringseisen worden gesteld. Deze genoemde eisen worden onder andere beschreven in de Supplementary Regulations.
- 7.2** Minderjarige Rijders dienen altijd ingeschreven te worden door de houder van een Inschrijverslicentie. Voor ouders of voogd geeft de KNAF hiertoe een speciale Inschrijverslicentie (Ouder-Kind Inschrijfbewijs) uit waarop zowel de naam van ouder/voogd als de naam van de minderjarige worden vermeld.
- 7.3** Een buitenlandse Inschrijver/Rijder moet een autorisatie (startpermissie) van zijn/haar ASN overleggen.
- 7.4** Als bij de administratieve controle blijkt dat Inschrijver het inschrijfformulier foutief heeft ingevuld of dat Inschrijver sinds het opsturen van het formulier gewijzigd is, zal de Inschrijver dit, bij de licentiecontrole op het formulier moeten corrigeren. Als de (eerder) ingevulde gegevens onjuist blijken te zijn is de inschrijving ongeldig (zie ook CSI 3.13.1).
- 7.5** Voor bijzonderheden over licenties zie het (KRB) Reglement Licenties.

Artikel 08 – 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 het feit dat zij door deze laatste 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/**Rijders** hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen (de Inschrijvers/**Rijders**) 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 Inschrijvers/**Rijders** jegens elkaar voor aanspraken wegens materiële-, letsel- en gevolgschade veroorzaakt door Auto's en/of Inschrijvers/**Rijders** in competitie, training(en) of demo(s) aan Auto's en/of Inschrijvers/**Rijders** in competitie, training(en) of demo(s).
- 8.5** Ten overvloede moeten de Inschrijvers/**Rijders** de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen alvorens de Inschrijvers/**Rijders** aan het Evenement kunnen deelnemen. Deze clausule is bij de inschrijfformulieren opgenomen.
- 8.6. Aansprakelijkheid en schade**
- 8.6.1.** **Rijders** aan trainingen, races 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** (i) zelf schade lijden en (ii) aansprakelijk worden gesteld voor schade die zij jegens anderen veroorzaken.
- 8.6.2.** 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". 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.
- 8.6.3.** De organisator van een Evenement is verplicht te voldoen aan het bepaalde in het KNAF Reglement Verzekeringen.
- 8.7** De Inschrijvers/**Rijders** 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 Inschrijvers/Rijders in competitie, training(en) of demo(s) aan Auto's en/of Inschrijvers/Rijders 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 09 – 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 klasse reglement, de Supplementary Regulations 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 klasse reglement, de Supplementary Regulations 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 Officiële publicatiebord en/of digitaal publicatiebord (zie ook CSI artikel 11.9.4) voor de Inschrijvers/Rijders. De plaats van het Officiële publicatiebord staat vermeld in de Supplementary Regulations.

10.2 Klasseringen kunnen na de Finish van de Rijders nog wijzigen na doorvoeren van klasseringsstraffen door de Wedstrijdleader/Race Director of straffen opgelegd door het college van Sportcommissarissen.

10.3 De uiteindelijk gepubliceerde en getekende eindklassering ('Final' uitslag) door het College van Sportcommissarissen is de basis voor eventueel in de klasse te verdelen punten.

Artikel 11 – De Auto

11.1 Deelname staat open voor Auto's die aan de reglementen voldoen van de klasse (divisie) 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 KRB 'Reglement reclame op voertuigen bij autosportwedstrijden' en de wedstrijdvoorschriften van de Organisator en ook de klasse reglementen (zie ook CSI artikel 16).

11.3 De regels waaraan een deelnemende Auto moet voldoen staan in het technisch reglement van de betreffende klasse en dit reglement. Voor zover de veiligheidseisen in de klasse (divisie) reglementen hoger zijn dan die genoemd in dit reglement, dan zijn de veiligheidseisen in de klasse (divisie) reglementen van toepassing.

11.4 De volgende artikelen gelden met betrekking tot geluid:

- 11.4.1** Het maximum toegestane geluid dat de Auto produceert verschilt per circuit. Circuits staan met hun geluidsproductie onder strikte controle van de overheid. De van overheidswege opgelegde beperkingen op geluid prevaleren altijd boven de technische beperkingen.
- 11.4.2** De Wedstrijdleader is bevoegd op ieder ogenblik een **Rijder** met zijn Auto uit de Wedstrijd te halen die naar zijn/haar oordeel te veel geluid maakt. De betreffende Auto die mogelijk te veel geluid maakt kan toegang tot de Wedstrijd worden ontzegd. De feitelijke bepaling of een Auto wel of niet 'te veel' geluid maakt is een beslissing van de Wedstrijdleader.
- 11.4.3** In de klasse reglementen en de Supplementary Regulations kunnen over het maximaal toegestane geluidsniveau nadere bepalingen worden opgenomen. Zie ook het KRB, hoofdstuk 10 'Milieureglement'.
- 11.4.4** Een hoger aantal **Rijders** kan voor de individuele **Rijder** een extra beperking van het geluid met zich meebrengen.
- 11.4.5** De deelnemende Auto(s) dienen te allen tijde binnen de maximale geluidswaarde per meetpunt te blijven.
- 11.4.6** De voorschriften van een circuitexploitant, opgelegd door de overheid en de geluidswaarden zoals geregistreerd door de officiële geluidmeetapparatuur van de circuitexploitant zijn te allen tijde bindend.
- 11.4.7** Als tijdens het Evenement de Auto 'te veel' geluid produceert, dient de betreffende **Rijder** onmiddellijk de pitstraat binnen te komen.
- 11.4.8** Een defect geraakte uitlaat wordt beschouwd als een overtreding van het technisch reglement en zal niet als een situatie van overmacht worden beschouwd.
- 11.4.9** De Sportcommissarissen kunnen op verzoek van de Organisator met onmiddellijke ingang aanvullende geluidsvoorschriften op leggen middels een Event Bulletin.
- 11.4.10** De circuitexploitant kan aan de Organisator voor de publicatie van de Supplementary Regulations, andere geluidsnormen opleggen, hetgeen wijzigingen van het bovenstaande met zich mee kan brengen.
- 11.4.11** Een katalysator is verplicht voor alle autorensport klassen m.u.v. klassen met deelnemende Auto's van bouwjaar 1995 of ouder of historische Auto's die aan Appendix K moeten voldoen. Inschrijvers/**Rijders** zullen verplicht worden een 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.
- 11.5** De tijdwaarneming werkt via een in de Auto geplaatste transponder, tenzij in de Supplementary Regulations anders is aangegeven. De Inschrijvers/**Rijders** moeten over een werkende transponder beschikken. Als een transponder tijdens de training of race uitvalt, zal de tijdwaarneming proberen de **Rijder** zo snel mogelijk te waarschuwen. De Organisator kan voor haar Evenementen transponders per Evenement verhuren. Bij afwezigheid van een tijdwaarneming wordt dit bij de aankondiging van het Evenement en in de Supplementary Regulations bekend gemaakt.

Het is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de Inschrijver/**Rijder** 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 **Rijder(s)** tijdens het Evenement zal (zullen) dragen.

- 12.2** Met het aanbieden voor de technische (voor)keuring verklaart de Inschrijver/**Rijder** dat de Auto en de Rijdersuitrusting in alle opzichten aan de reglementen voldoet en wat de veiligheid betreft volledig geschikt is om aan de betreffende Wedstrijd deel te nemen.
- 12.3** De Auto moet voldoen aan de FIA-veiligheidsvoorschriften die zijn onderverdeeld in voorschriften voor categorieën Auto's (CSI-Appendix J, artikel 251 of CSI Appendix K) of afgeleiden daarvan (CSI-Appendix J artikel 252/253/277 en aan de geldende klasse (**divisie**) reglementen.
- 12.4** De TC is bevoegd verzegelingen aan te brengen. Bij verzegeling of inname van onderdelen is de Inschrijver/**Rijder** verplicht een verklaring van de TC te ondertekenen over de onderdelen die zijn verzegeld en/of ingenomen. Aan de Inschrijver/**Rijder** wordt op verzoek een kopie van de verklaring afgegeven.
- 12.5** De Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleader kunnen een Auto niet toelaten tot het Evenement indien de constructie of de conditie van de Auto gevaar kan opleveren of als de Auto als gevaarlijk wordt beschouwd.
- 12.6** Op ieder ogenblik van de training of race, dan wel vooraf of na afloop, kan de Wedstrijdleader en/of de Sportcommissarissen de HTC opdracht geven een Auto een keuring te laten ondergaan, zelfs indien daarvoor een Auto uit de Wedstrijd moet worden gehaald.
- 12.7** Het niet tijdig met de Auto verschijnen op de technische keuring kan weigering van de keuring tot gevolg hebben en/of bestraffing door de Wedstrijdleader/Race Director en/of Sportcommissarissen.
- 12.8** Op een Evenement moet elke Auto per Wedstrijd vooraf door de (H)TC op veiligheid gekeurd te zijn. Auto's die door de (H)TC niet goedgekeurd zijn, mogen aan geen enkel onderdeel van de Wedstrijd deelnemen. De bewijslast voor het voldoen aan de reglementen ligt bij de Inschrijver/**Rijder**.
- 12.9** Het weigeren van medewerking aan een keuring of nakeuring zal door Wedstrijdleader/Race Director worden voorgelegd aan de Sportcommissarissen.
- 12.10** Bij metingen door de (H)TC is de meting met meetgereedschappen, apparatuur en software welke de (H)TC gebruikt voor de uitkomst bindend.
- 12.11** Een verzegeld en/of ingenomen Auto/motor/onderdeel en/of software moet binnen 14 dagen gekeurd worden, maar in elk geval vóór het volgende Evenement waaraan de onderhavige klasse (**divisie**) deelneemt. Van deze regel kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken na goedkeuring door de Sportcommissarissen. HTC dient de verzegeling en/of inname altijd aan de Wedstrijdleader en Sportcommissarissen te melden, zodat de uitslag voorlopig kan blijven. Ook moet de HTC het resultaat van de keuring aan de voorzitter van de Sportcommissarissen, de Wedstrijdleader/Race Director en het wedstrijdsecretariaat melden.
- 12.12** Ingrijpende technische onderzoeken, zoals bijvoorbeeld demontage van cilinderkoppen, mogen uitsluitend na afloop van de race worden uitgevoerd. Bij wedstrijden bestaande uit twee (2) of meer opeenvolgende races voor één (1) klasse op één (1) dag, kan dit uitsluitend na afloop van de laatste race. De (H)TC is bevoegd hiertoe verzegelingen aan te brengen.
- 12.13** De uiteindelijke lijst met goedgekeurde Auto's moet gevalideerd zijn door de Sportcommissarissen;
- 12.14** Regenlicht: Een FIA regenlicht is verplicht zie Appendix J artikel 259.8.4.4 (zie FIA Technische lijst nr. 19).

Artikel 13 – Veiligheidsvoorschriften Rijdersuitrusting

- 13.1** Deelname zonder goedgekeurde Rijders uitrusting is niet toegestaan. Gebruik van veiligheidsvoorzieningen en persoonlijke uitrusting met een geldige FIA-norm zijn verplicht.

13.2 FIA-labels mogen niet worden verwijderd of beschadigd. Indien de labels zijn verwijderd of niet goed leesbaar meer zijn voor de (H)TC kan dit als niet conform de reglementen worden beschouwd. In de klasse (divisie) reglementen en/of de Supplementary Regulations kunnen aanvullende bepalingen zijn opgenomen.

13.3 Voor deelname aan buitenlandse wedstrijden kunnen afwijkende eisen worden gesteld. Zie FIA Appendix L, Chapter III.

Artikel 14 – Overtreding en Straffen

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

14.1.1 waarschuwing;

14.1.2 schrappen van de kwalificatieronde(n) van Rijder(s);

14.1.3 naar achter plaatsen van Rijder(s) op de startopstelling;

14.1.4 verplichting voor de Rijder(s) om de race te starten vanuit de pitstraat;

14.1.5 tijdstraf of strafonden;

14.1.6 plaatsen terugzetten van Rijder(s) in de klassering van een Wedstrijd;

14.1.7 drive-through straf;

14.1.8 stop and go straf.

14.2 Straffen die alleen kunnen worden opgelegd door het college van Sportcommissarissen zijn:

14.2.1 niet klasseren van Rijder(s);

14.2.2 diskwalificatie van Rijder(s);

14.2.3 geldboete;

14.2.4 verlies van aantal punten voor het klassement;

14.2.5 verplichting om een één of ander openbaar werk te verrichten;

14.2.6 elke andere niet nader omschreven straf.

14.3 Als een Inschrijver/Rijder een controle door de HTC of TC weigert, vervallen alle op het Evenement behaalde punten voor het klassement.

14.4 Een tijdstraf die tijdens een 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 de Supplementary Regulations; 'penalty box' of 'penalty area'. Als een tijdstraf wordt ingelost tijdens een bijzondere situatie, bijvoorbeeld Code Safety Car kunnen extra regels van toepassing zijn, zie hiervoor het klasse (divisie) reglement. Het team is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de straf van de Rijder.

14.5 De Wedstrijdleader/Race Director kan overtredingen bestraffen die worden gemaakt op de huisregels dan wel reglementen van een circuit.

Artikel 15 – Protest en Beroep

Zie **KRB Hoofdstukken 6, 7 en 8.**

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 Evenementen zijn voorbehouden aan de Organisator. Publicatie van foto's, video en/of film is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de Organisator.
- 16.3** De beoordeling van situaties doet de Wedstrijdleader/Race Director op basis van eigen waarneming, waarneming van officials of op basis van beelden uit Race Control. Enkel en alleen op verzoek van de Wedstrijdleader/Race Director of Sportcommissarissen zelf kunnen aanvullende beelden (foto of video opname) van **Rijders** gebruikt worden voor beoordeling door Wedstrijdleader/Race Director en/of Sportcommissarissen.
- 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 **Rijders**. De inzet van camera's is hierin een noodzakelijk belang om het gestelde doel van een sportief en veilig Evenement door de Wedstrijdleader te kunnen waarborgen. Deze belangen zullen nimmer onevenredige inbreuk kunnen zijn voor **Rijders** in relatie tot de gestelde doeleinden (proportionaliteit).
- 16.5** Het gebruik van een drone is in eerste instantie niet toegestaan. In uitzonderlijke gevallen waarin dit wordt toegestaan gelden specifieke aanvullende regels en is de toestemming van zowel de Organisator, het Circuit en de Wedstrijdleader/Race Director noodzakelijk.

Deel III: Nationaal Autorensport Reglement – Wedstrijd Reglement

Artikel 17 – Wedstrijdverloop

17.1 Het wedstrijdverloop, de verschillende wedstrijdonderdelen worden vermeld in de Supplementary Regulations en in het gepubliceerde officiële tijdschema.

17.2 Een Wedstrijd bestaat uit minimaal één (tijd)training en één (1) race. Afwijkende situaties staan beschreven in de Supplementary Regulations. In onvoorziene omstandigheden waardoor van bovenstaande regel moet worden afgeweken kan conform artikel 20.2 van dit reglement de (tijd)training door het college van Sportcommissarissen vervangen worden door een loting.

Artikel 18 – Endurance wedstrijden

18.1 Bij enduranceraces gelden minimale en maximale rijtijden (hierna te noemen stinttijd).

18.2 Rijderswissel:

18.2.1 Alle teams moeten bij een verplichte pitstop van Rijder wisselen.

18.2.2 De stinttijd per Rijder worden aangegeven in de Supplementary Regulations of het klasse (divisie) reglement.

18.2.3 Tussen de minimale en maximale rijtijd is een Rijderswissel verplicht.

18.2.4 De stinttijd per Rijder is maximaal 90 minuten.

18.3 De 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 Een Rijder mag slechts in één ingeschreven team 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 Rijder als bedoeld in artikel 18.5 van dit reglement, wordt dat gezien als niet wisselen en kan worden bestraft.

18.7 Na de laatste verplichte Rijderswissel dient de Rijder ook de minimum stinttijd te volbrengen voordat de finishvlag valt. Wordt hier niet aan voldaan dan kan dit worden bestraft.

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 Rijder dispensatie verlenen voor een tijdtraining als hiervoor aan de Wedstrijdleider vooraf en op schrift een verzoek is gedaan. De Wedstrijdleider/Race Director of Sportcommissarissen kan de Rijder hiervoor 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 Rijder die als eerste de tijd heeft neergezet start voor de Rijder 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 officiële tijdtraining of anderszals dit in het klasse (divisie) reglement of de Supplementary Regulations 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. De beslissing voor loting is voorbehouden aan het college van Sportcommissarissen en zullen deze loting verzorgen.
- 20.3** **Rijders** die op het moment van de start niet zijn opgesteld op de startgrid kunnen - na toestemming van de Wedstrijdleider/Race Director - uitsluitend vanuit de pitstraat starten op aanwijzing van een official. Dit zal in ieder geval niet eerder zijn dan nadat het gestarte veld **Rijders** de pits uitgang is gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen is gezet. Als de Wedstrijdleider/Race Director van oordeel is dat tijd tussen start van de Wedstrijd en deelname van de individuele **Rijder** uit de pitstraat te lang is, kan **Rijder** geweigerd worden om deel te nemen aan de race.
- 20.4** Het vooropstellen (pre-grid) wordt in de Supplementary Regulations en/of tijdens de Rijdersbriefing bekend gemaakt.

Artikel 21 – Opwarmronde(n)

21.1 Opwarmronde tot een staande start:

Wanneer een **Rijder** 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 **Rijders**. 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 **Rijder**.

21.2 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 en de Official Leading Car groter te laten worden dan 20 meter. In geval van twijfel zal de Wedstrijdleider/Race Director bepalen of de onderlinge afstand wel of niet groter is dan 20 meter.

Na het verliezen van één of meer startposities (bijvoorbeeld als gevolg van 'spinnen') dient de **Rijder** achteraan te starten. Inhalen tijdens de opwarmronde is niet toegestaan met uitzondering van artikel 21.3 van dit reglement.

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

21.4 Proefstart:

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

Een proefstart kan worden bestraft. Een proefstart is alleen toegestaan vanuit een daartoe ingerichte locatie beschreven in de Supplementary Regulations.

- 21.5** Het (veelvuldig) vertragen, accelereren en van richting veranderen bij oprijden van startgrid waarbij overige **Rijders** worden gehinderd of de startprocedure wordt verstoord kan worden bestraft.

Artikel 22 – Start

22.1 In de Supplementary Regulations wordt aangegeven welke startprocedure van toepassing is, deze zal ook tijdens de Rijders Briefing waar nodig verder uitgelegd.

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 de Supplementary Regulations.

22.3 Als, nadat de Auto op de grid is opgesteld, de motor stilvalt, dient de **Rijder** de andere **Rijders** 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.

22.4 Na het startsignaal, nadat alle Auto's die start hebben genomen en de uitgang van de pitstraat zijn gepasseerd en het licht einde pitstraat op groen staat, kan alsnog vanuit de pitstraat worden gestart.

22.5 Staande start:

22.5.1 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.

22.5.2 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.

22.5.3 Onder een staande start wordt een start verstaan waarbij de Auto's volledig stilstaan op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.

22.6 Rollende start:

22.6.1 Onder een rollende start wordt een start verstaan waarbij de Auto's al in beweging zijn op het moment dat het startsignaal gegeven wordt en de tijdwaarneming begint.

22.6.2 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 of 20 meter). In geval van twijfel zal de Wedstrijdleider bepalen of de onderlinge afstand wel of niet groter is dan 20 meter.

22.6.3 Bij het tonen van het bord "grid" of "grid formation" dienen de Auto's: met gelijke snelheid, recht achter elkaar, in twee rijen, door de startvakken 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 startsignaal.

22.6.4 Bij het oprijden naar het laatste deel voor de start (meestal rechte stuk of grid) moet een formatie gevormd zijn door de **Rijders**. **Rijders** rijden in twee rijen (recht achter elkaar) op door de startvakken (starthaken).

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

22.6.6 **Rijders** moeten de startvolgorde tot het doven van rode licht (start) zelf respecteren en handhaven. Het niet respecteren van de juiste startpositie wordt bestraft met 'valse start'.

22.6.7 Wanneer besloten wordt de start niet vrij te geven, blijven de rode lampen aan, de gele lampen gaan knipperen en kan het bord “start delayed” getoond worden. 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 Official Leading Car. Vervolgens wordt een extra formatieronde achter de Official Leading Car gereden. Het aftellen van de ronden (of minuten) begint bij de eerste poging van de start.

22.7 Valse start:

Van een valse start is sprake als een **Rijder** tijdens het branden van het rode licht (of geheven startvlag) tot het moment dat het startsignaal gegeven is:

22.7.1 een onjuiste startpositie/startvak op de grid inneemt;

22.7.2 vanuit de juiste startpositie voorwaarts beweegt, ongeacht of Auto voor het startsignaal weer volledig stil staat;

22.7.3 bij een rollende start, niet de juiste startpositie heeft behouden.

22.8 Een **Rijder** die zich schuldig maakt aan een valse start, kan gestraft worden met een Drive Through of een tijdstraf.

Artikel 23 – Rijgedrag

23.1 De **Rijder** is verplicht vlag-/lichtsignalen en aanwijzingen van officials op te volgen en zich tegenover andere **Rijders** en officials sportief en veilig te gedragen.

23.2 Het college van Sportcommissarissen, de Wedstrijdleader/Race Director en door hem aangewezen officials zijn bevoegd te oordelen over het gedrag of rijgedrag van een **Rijder**.

De volgende overtredingen van **Rijder** hebben een straf tot gevolg:

23.2.1 Gevaarlijk (rij)gedrag.

Iedere **Rijder** 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 **Rijder** plaatsvinden. **Rijders** moeten er te allen tijde voor zorgen dat de overige **Rijders** de Baan kunnen blijven gebruiken en overige **Rijders** niet onnodig in gevaar gebracht worden;

23.2.2 Onzorgvuldig (rij)gedrag 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 casu quo 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 overige **Rijders** 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 Full Course Yellow (FCY);

23.2.8 Inhalen tijdens Virtual Safety Car (VSC);

23.2.9 Inhalen tijdens Safety Car procedure;

23.2.10 Inhalen tijdens Code 60;

23.2.11 Voordeel halen uit een onduidelijke situatie op de Baan.

Onsportief voordeel halen uit een onduidelijke situatie op de Baan is niet toegestaan en kan worden bestraft met een tijdstraf als de Wedstrijdleader/Racedirector en/of de Sportcommissarissen oordelen dat het behaalde voordeel onsportief is in de betreffende situatie;

23.2.12 (opzettelijk) hinderen van andere Rijder(s);

23.2.13 Afsnijden van de Baan of rijden buiten de Baan (of het niet respecteren van “Tracklimits”).

23.3 Bij uitvallen dient de **Rijder** 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.

Als verder rijden niet mogelijk is dient de **Rijder** op een veilige plaats bij de Auto te blijven tot hulp hem bereikt heeft, waarna de Auto en de **Rijder**, indien dat mogelijk is, naar de pitstraat of de paddock gebracht kunnen worden. Na het uitvoeren van de nodige reparatie mag de **Rijder** 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 **Rijder** zelf is in alle gevallen niet toegestaan 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 stilgeval Auto moet op eigen kracht kunnen starten.

Artikel 24 – Vlagsignalen

24.1 Zie (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen.

24.2 In aanvulling op (KRB) KNAF Reglement Vlagsignalen, artikel 2 kan met toestemming van de Sportcommissarissen de zwarte vlag in opdracht van de Wedstrijdleader/Race Director worden gehanteerd.

Artikel 25 – Safety Car / Code 60

25.1 De Safety Car is herkenbaar aan minimaal één (1) geel of oranje licht en een groen naar achter gericht licht en ook aan een duidelijk opschrift ‘SAFETY CAR’ aan de achterzijde en beide zijkanten. De Safety Car moet gereden worden door een ervaren circuitrijder, vergezeld van een voldoende gekwalificeerde observer die alle deelnemende Auto’s kan herkennen en in permanent radiocontact met race control staat.

25.2 De Safety Car zal worden ingezet om een race te neutraliseren op beslissing van de Wedstrijdleader/Race Director. Er zal uitsluitend gebruik van worden gemaakt wanneer:

25.2.1 **Rijders** of officials in gevaar (gaan) verkeren, maar de omstandigheden het stoppen van de Race niet noodzakelijk maken.

25.2.2 Er wordt gestart onder bijzondere omstandigheden (bijv. slecht weer).

25.2.3 Begeleiden van een rollende start.

25.2.4 Hervatten van een uitgestelde/onderbroken race.

25.3 Zodra opdracht is gegeven de Safety Car tijdens een Race in te zetten, wordt op alle baanposten (inclusief start-/finishlijn) de bewogen gele vlag en/of gele lichten getoond alsmede het bord 'SC', tot het moment dat de Safety Car wordt teruggetrokken.

25.4 Gedurende de race zal de Safety Car vanuit de pitstraat starten met ontstoken gele licht(en) en de baan opgaan, ongeacht de plaats waar de raceleider zich bevindt.

25.5 Alle deelnemende Auto's zullen zich achter de Safety Car in één lijn formeren met een onderlinge afstand van niet meer dan vijf (5) autolengtes. In geval van twijfel zal de Wedstrijdleider bepalen of de onderlinge afstand wel of niet groter is dan vijf (5) autolengtes.

Tijdens deze procedure is onderling inhalen verboden met uitzondering zoals omschreven onder punt 25.7 van dit artikel. Ook het inhalen van de Safety Car is verboden, tenzij vanuit de Safety Car hiertoe opdracht wordt gegeven.

25.6 Elke Auto die onnodig, onrechtmatig of op mogelijk gevaarlijke wijze langzaam rijdt tijdens de Safety Car procedure, kan bestraft worden. Dit geldt voor de Baan, ingang pitstraat en de pitstraat.

25.7 Als de Wedstrijdleider/Race Director hiertoe opdracht geeft, zal de observer in de Safety Car, door het ontsteken van een groen licht, de **Rijders** signaleren, dat zij moeten passeren. Deze Auto's zullen op gereduceerde snelheid en zonder elkaar in te halen hun ronde voortzetten, tot zij de achterkant van de formatie achter de Safety Car hebben bereikt.

25.8 De Safety Car zal tenminste in actie blijven, totdat de raceleider zich achter de Safety Car bevindt. Wanneer de leider zich eenmaal achter de Safety Car bevindt, dient deze de Safety Car te volgen op een afstand van maximaal vijf (5) autolengtes en moeten alle overige Auto's een zo dicht mogelijke formatie vormen waarbij de maximale afstand 5 autolengtes is. In geval van twijfel zal de Wedstrijdleider bepalen of de onderlinge afstand wel of niet groter is dan vijf (5) autolengtes.

25.9 Zolang de Safety Car op de baan rijdt, mogen **Rijders** de pitstraat inrijden; zij mogen daarna alleen de Baan weer oprijden als het groene licht bij de uitgang van de pits aan is. Dit groene licht is altijd aan behalve wanneer de Safety Car en de formatie Auto's daarachter de uitgang van de pitstraat naderen of passeren. Een zich weer op de Baan begevende Auto zal met gereduceerde snelheid zijn weg vervolgen tot hij het einde van de formatie Auto's achter de Safety Car heeft bereikt.

25.10 Zolang de gele of oranje licht(en) van de Safety Car zijn ingeschakeld, zijn alle **Rijders** verplicht de Safety Car te volgen, ook wanneer deze een andere route dan de gebruikelijke rijdt, bijvoorbeeld via een chicane of door de pitstraat. Onder deze omstandigheden mag er wanneer er door de pitstraat wordt gereden worden gestopt bij zijn/haar pitbox.

25.11 Zodra de Wedstrijdleider of Race Director de Safety Car binnenroept, worden de gele of oranje licht(en) gedoofd en zal de Safety Car aan het einde van deze ronde de pitstraat binnenrijden. Zodra de Safety Car de pitstraat binnenrijdt, worden de gele vlaggen en borden 'SC' op de baanposten ingetrokken en de gele lichten op start/finishlijn en/of baanposten gedoofd.

25.12 Als de Safety Car is teruggetrokken, zal vanaf de finish lijn een gezwaaide groene vlag en als mogelijk het groene startlicht worden getoond. Inhalen blijft verboden tot het ogenblik dat de deelnemende Auto's op de finish lijn de groene vlag of het groene startlicht zijn gepasseerd. De groene vlaggen worden ingetrokken nadat de laatste Auto de genoemde lijn is gepasseerd.

25.13 Iedere volledig afgelegde ronde, onder procedure Safety Car, telt als een wedstrijdronde.

25.14 Wanneer de race beëindigd wordt (bijvoorbeeld na het afleggen van de oorspronkelijke raceafstand) terwijl de Safety Car ingezet is, zal de Safety Car aan het einde van de laatste ronde met gedoofde licht(en) de pitstraat inrijden. De Auto's rijden onder normale omstandigheden en zonder onderling inhalen door over de finishlijn. Op de finishlijn wordt de zwart/wit geblokte vlag getoond.

25.15 Onder uitzonderlijke omstandigheden mag een Race vanachter de Safety Car gestart worden. In dit geval zal de Safety Car voor het signaal '1 minuut' de gele of oranje licht(en) aanzetten. Dit is voor de **Rijders** het signaal dat de Race vanachter de Safety Car gestart zal worden. Zodra de groene startlichten ontstoken worden en/of de groene vlag wordt getoond, zal de Safety Car de grid verlaten met alle **Rijders** in startopstellingformatie en de leider (pole position) op een afstand van maximaal vijf (5) autolengtes achter zich. In geval van twijfel zal de Wedstrijdleider bepalen of de onderlinge afstand wel of niet groter is dan vijf autolengtes. Er is geen formatieronde en de race start op het moment dat de leider de startlijn voor de eerste keer passeert. Alle baanposten tonen een gezwaaide gele vlag en het bord 'SC'. Inhalen tijdens deze eerste ronde is alleen toegestaan als een Auto langzamer rijdt en zijn positie in de startopstelling verlaat en de Auto's daarachter niet kunnen vermijden hem te passeren zonder de rest van het veld te vertragen. Alleen in dit geval mogen **Rijders** inhalen om de oorspronkelijke startvolgorde te herstellen. Zodra de laatste Auto achter de Safety Car het einde van de pitstraat is gepasseerd, zal het licht aan het einde van de pitstraat op groen gezet worden; alle Auto's in de pitstraat mogen dan uitrijden om achter de laatste Auto achter de Safety Car aan te sluiten. Een **Rijder** die door vertraging zijn startpositie verlaat, mag geen andere rijdende Auto's inhalen en moet zich aan het eind van de formatie van Auto's achter de Safety Car voegen. Voor het geval dit meer dan één (1) Auto betreft, moeten deze zich aan de staart van het veld formeren, in de volgorde zoals zij de formatie hebben verlaten.

25.16 CODE 60

Zie **het KRB Hoofdstuk 2, artikel 3C**

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 de Supplementary Regulations is de te volgen procedure als volgt:

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/Race Director, 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 **Rijders** dienen rekening te houden met:

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

26.3.2.2 hulpverleningsvoertuigen op de baan (kunnen) zijn;

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

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

26.3.2.5 het feit dat de pitlane open is.

Alle **Rijders** 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 **Rijder** 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 **Rijder** 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 **Rijders** 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 ontluchtingsklep.

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

26.4.2.1 Als de leidende **Rijder** twee (2) complete ronden of meer heeft afgelegd, maar minder dan 75% van de geplande raceafstand (afgerond naar boven) of een in de Supplementary Regulations 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 **Rijders** 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 **Rijders** 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 **Rijder** 75% of meer van de oorspronkelijk geplande raceafstand, afgerond naar boven, heeft afgelegd – of tenminste een in de Supplementary Regulations 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 de Supplementary Regulations aangegeven locatie.

26.4.3.3 Klassering vindt plaats aan de hand van de posities van de **Rijders** 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 **Rijders** 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 de Supplementary Regulations 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 **Rijders** 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 De **Rijder** die van plan is de Baan te verlaten of de pitstraat in te rijden moet tijdig zijn bedoeling kenbaar maken en zorgen dat dit op een veilige manier gebeurt.

27.2 In de Supplementary Regulations staat de maximumsnelheid in de pitstraat vermeld.

27.3 De pitstraat is verdeeld in twee banen, eventueel gescheiden door een veiligheidsstrook. De Baan die het dichtst bij de pit muur/circuit ligt, is de snelle Baan. De Baan die het dichtst bij de pitboxen ligt, is de werkbaan (working lane) en dit is de enige locatie waar werkzaamheden aan de Auto uitgevoerd mogen worden.

27.4 Op de veiligheidsstrook mag niet worden stilgestaan.

27.5 Het hinderen van een andere **Rijder** in de pitstraat is niet toegestaan.

27.6 Het voor- en achterwaarts duwen op de werkbaan is toegestaan. Achteruitrijden met ingeschakelde achteruitversnelling is verboden.

27.7 Inschrijvers/**Rijders** mogen geen lijnen aanbrengen in de pitstraat.

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

27.9 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

28.1 Het tanken van brandstof vindt plaats voor de eigen pitbox van het team en wordt uitgevoerd door eigen teamleden.

28.2 Tijdens het gehele Evenement is tanken 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 ontluichtingskraan. Ook dient de jerrycan voorzien te zijn van een uitstroombeveiliging.

28.3 Er mag slechts met één (1) jerrycan tegelijk brandstof worden bijgevuld.

29.4 Tanken met trechters is niet toegestaan.

28.5 Tijdens het tanken dient één (1) teamlid in minimaal brandvertragende kleding (overall minimaal 8856-2000, balaclava en handschoenen) een eigen goedgekeurde schuimblusser van minimaal 6 liter gereed te houden bij de Auto die wordt bijgetankt. ***Bij het tanken dienen alle persoon(en) belast met de tankwerkzaamheden geheel door brandvertragende kleding te zijn bedekt (brandvertragende kleding aangevuld met brandvertragende balaclava en handschoenen, alles minimaal 8856-2000).***

28.6 De brandblussers van het circuit mogen niet voor dit doel gebruikt worden, teams moeten hiervoor zelf goedgekeurde brandblussers beschikbaar hebben.

28.7 Rijderswissels en alle andere werkzaamheden aan de Auto zijn niet toegestaan tijdens het tanken.

28.8 Tijdens het tanken dienen alle portieren en alle ramen gesloten te zijn.

28.9 Als er een andere procedure is wordt dit aangegeven in de Supplementary Regulations.

Artikel 29 – Einde van de Race

29.1 Het einde van de Race kan één (1) ronde tevoren door een official of een LED-paneel aangegeven worden.

29.2 De uitslag van een Race wordt bepaald door:

29.2.1 het grootste aantal afgelegde ronden door de **Rijder** in vast opgegeven racetijd op het moment dat de Finishlijn gepasseerd wordt. Voor **Rijders** 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 tijdsstraffen die verwerkt worden in de uitslag en bepalen zo de uiteindelijke uitslag. De uiteindelijke uitslag wordt na goedkeuring van de eventuele technische nakeuringen pas definitief (FINAL) getekend door het college van Sportcommissarissen.

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

31.1 De Wedstrijdleider/Race Director en/of de Sportcommissarissen kunnen, in overleg met of op verzoek van de (H)TC, besluiten één (1) of meer Auto's na de Wedstrijd te controleren of deze na de Wedstrijd (nog) voldoen aan het reglement. Inschrijvers/**Rijders** die hun Auto niet willen laten controleren of keuren, worden door het college van Sportcommissarissen bestraft.

31.2 Een monteur of **Rijder** 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, Sportcommissarissen of de Wedstrijdleider/Race Director direct uit te voeren. Motoren en andere onderdelen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende Inschrijver/**Rijder** 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 Inschrijver/**Rijder** extra belast worden met onderzoekskosten van de nakeuring van maximaal EUR 450,-.

31.3 De Wedstrijdleider/Race Director en/of het college van Sportcommissarissen zijn 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

Als er in het klasse (divisie) reglement geen klassement puntentelling is weergegeven zal de puntentelling volgens 'Deel I: Nationaal Autosport Reglement – Reglement Nederlands Kampioenschappen' artikel 6 worden gehanteerd.

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 college van Sportcommissarissen beslissen tijdens het Evenement.

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

33.3 Aanvullingen en/of wijzingen op dit reglement kunnen worden opgenomen in de Supplementary Regulations en/of worden gepubliceerd op het officiële publicatiebord.

33.4 Correspondentie met betrekking tot de inhoud van dit reglement:

bsa.reglementen.commissie@gmail.com