

## ALGEMEEN REGLEMENT AUTOCROSS

Afkortingen

FIA -Fédération Internationale de l'Automobile

KNAF -Knac Nationale Autosport Federatie

Code -Code Sportif International

BSAC -Bestuur Sectie Auto Cross

### Art. 1 DEFINITIE

1. Onder een autocross wordt verstaan een snelheidswedstrijd welke wordt gehouden op een permanent of semi-permanent circuit of op een tijdelijk afgezette baan, met dien verstande dat het wegdek geheel onverhard dient te zijn en daarom niet van bestrating mag zijn voorzien.
2. Indien noodzakelijk mag de crossbaan zo worden aangelegd, dat in afwijking van artikel 1.1 een verharde weg of baan wordt gekruist. Het BSAC beslist in dit geval na advies van de veiligheidsfunctionaris.
3. Bij uitzondering mogen autocrosswedstrijden op andersoortige banen worden verreden. De aanvraag dient daartoe door de betreffende organisatie gericht te worden aan het BSAC, die ontheffing kan verlenen na overleg met een eventueel andere betrokken Sectie. Uiterlijk één week van tevoren dient het Federatiebureau ervan in kennis te worden gesteld welke organisatie verantwoordelijk zal zijn voor het totale evenement **middels een bijzonder reglement**.
4. De autocrosswedstrijden waarop dit reglement betrekking heeft, zijn zogenaamde nationale sportwedstrijden georganiseerd door verenigingen aangesloten bij de KNAF. Zij worden georganiseerd onder auspiciën van de KNAF. (Naast dit reglement is voor elke te houden autocross een afzonderlijk reglement geldig, genaamd Bijzonder Reglement. In het Bijzonder Reglement worden in principe zaken nader geregeld waar het Algemeen Reglement niet in voorziet; het Algemeen Reglement is dus verder in principe het wedstrijdreglement voor alle autocrosswedstrijden, die onder auspiciën van de KNAF worden verreden.) Indien daartoe aanleiding is mogen in het Bijzonder Reglement bepalingen worden opgenomen die artikelen uit het Algemeen Reglement vervangen. In een dergelijk geval dient het Bijzonder Reglement te worden goedgekeurd door het BSAC. Zonder een dergelijke goedkeuring blijven de artikelen uit het Algemeen Reglement geldig.
5. Deelnemers aan autocrosswedstrijden moeten in het bezit zijn van een geldige startlicentie, welke wordt afgegeven door de KNAF. Voorwaarden tot het verkrijgen van deze licentie staan in het Licentie Reglement vermeld.

### Art. 2 RIJDERS- INSCHRIJVERS LICENTIE

1. Alleen deelnemers met een geldige KNAF- licentie, **een geldige door de FIA erkende buitenlandse ASN licentie of daglicentie/evenement-registratiebewijs** kunnen aan wedstrijden deelnemen.
2. **Bij clubwedstrijden kan worden deelgenomen aan wedstrijden binnen Nederland. De organisator is verplicht te handelen volgens de richtlijnen van de KNAF.**
3. Jeugdigen vanaf 14 jaar tot 19 jaar kunnen in aanmer-

king komen voor een autocrosslicentie wanneer hij/zij aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. hij/zij moet een rijvaardigheidsproef afleggen;
2. hij/zij moet over voldoende reglementkennis beschikken;

Bovenstaande wordt getoetst door middel van een proef van bekwaamheid, welke wordt afgenomen door personen welke hiervoor door het bestuur van de Sectie Autocross worden aangesteld. Wanneer men de toets van bekwaamheid met goed gevolg heeft afgelegd ontvangt men een certificaat welk dan gelijktijdig met het licentieaanvraagformulier aan de KNAF moet worden gezonden. Hierna zal de licentie worden verstrekt. Men kan ook vooraf de licentie aanvragen bij de KNAF, men ontvangt dan de licentie van het BSAC wanneer men de toets van bekwaamheid met goed gevolg heeft afgelegd.

### Wanneer kun je de proef van bekwaamheid afleggen?

Aan het begin van het seizoen bestaat de mogelijkheid om in elke regio het examen af te leggen, deze data worden ± twee weken voor de 1<sup>e</sup> wedstrijd in de regio's bekend gemaakt op [www.knaf.nl](http://www.knaf.nl). Tevens kan de avond voorafgaand aan een wedstrijd van het Nederlands Kampioenschap het examen afgelegd worden. Andere mogelijkheden zijn er niet!

Iedere junior dient zich aan te melden voor het examen, dit kan bij de werkgroep Juniorklasse via [auto-cross@knaf.nl](mailto:auto-cross@knaf.nl)

**Vanaf 1-1-2010** geldt dat de junior in het jaar dat de junior 18 jaar wordt voor het laatst mag deelnemen in de juniorklasse. Een junior mag maar over 1 licentie beschikken.

Voordat een junior aan het NK mag deelnemen, moet de junior eerst minimaal één jaar op club of regionaal niveau hebben gereden, zie ook het NK reglement.

4. **Het inschrijfgeld voor een evenement wordt bepaald door de organisator.**
5. **Tijdens de wedstrijd mag alleen de ingeschreven deelnemer in het door hem ingeschreven voertuig starten.**
6. De organisatie heeft het recht een deelnemer met opgave van redenen te weigeren.
7. In afwijking van het Reglement Erkenning Nederlandse Kampioenschappen staat het NK Autocross en tevens alle overige autocrosswedstrijden open voor equipes.
  - Een equipe dient uit minimaal twee en maximaal drie rijders te bestaan.
  - Een rijder kan zich slechts bij één equipe laten registreren bij de organisator.
  - De equipe dient vóór aanvang van het betreffende seizoen de equipenaam en de samenstelling van de equipe met vermelding van licentienummers te laten registreren.
  - Per wedstrijd mag slechts één van de geregistreerde rijders van de equipe aan de wedstrijd deelnemen. De deelnemer zal zich bij de documentcontrole van de betreffende wedstrijd als deelnemer laten regi-

streren. De deelnemer geldt dan als inschrijver voor de equipe.

- Beslissingen van officials, zoals de wedstrijdleader en 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 deelnemer te staan.
- Als toevoeging op alle relevante reglementen wordt opgenomen: "Daar waar rijder/deelnemer/coureur/licentiehouders staat, dient ook "equipe" gelezen te worden."

### Art. 3 DIVERSE BEPALINGEN VOOR DE DEELNEMERS ALGEMEEN

1. Alle licentiehouders/deelnemers dienen de reglementen te kennen en na te leven en dienen kennis te nemen van de mededelingen op het publicatiebord.
2. Het is de deelnemers niet toegestaan met opzet iemand aan te rijden of op welke wijze dan ook te hinderen, met opzet tegen de aangegeven rijrichting in te rijden en passeren onmogelijk te maken door koppelvorming of zigzag te gaan rijden. Dit alles behoudens verschoonbare gevallen dit ter beoordeling van de wedstrijdleader aan te tonen door de op hun gedrag aangesproken deelnemers. Dit op straffe van artikel 31.B.
3. Wanneer een deelnemer met vier wielen buiten de baan is gekomen, is de deelnemer verplicht ogenblikkelijk te stoppen. Dit op straffe van artikel 31.B. Een deelnemer is met vier wielen buiten de baan als de 2 wielen aan de baanzijde de in artikel 5.1. bedoelde dam hebben overschreden. De rijder krijgt dan het aantal punten alsof de deelnemer is uitgevallen.
4. Wanneer een deelnemer niet meer aan de start kan verschijnen vanwege bijv. schade of motorpech, dient deze dit onmiddellijk persoonlijk te melden aan een van de officials als genoemd in artikel 10.6: de jury.
5. Wanneer een deelnemer zich met zijn deelnemend voertuig tijdens de manche en finales in een andere dan normale positie (bijv. koprol of zijkant) bevindt, is de deelnemer verplicht in zijn voertuig te blijven en de aanwijzingen van de baancommissaris op te volgen.
6. Indien een deelnemer na de start tijdens de manche en finales zijn deelnemend voertuig heeft verlaten, is het niet toegestaan opnieuw aan deze manche deel te nemen, met uitzondering van een complete herstart. Dat op straffe van artikel 31.B. **Tenzij de wedstrijdleader anders besluit.**
7. Zolang een deelnemer zich tijdens de wedstrijd met zijn deelnemend voertuig op het circuit bevindt, is de deelnemer verplicht zijn veiligheidsgordel en nekband om en zijn helm op te houden, dat op straffe van artikel 31.C.
8. Indien een deelnemer zich niet houdt aan het bepaalde in het Reglement kan de deelnemer gestraft worden door middel van uitsluiting d.w.z. het vanaf dat moment niet meer mogen deelnemen aan de lopende wedstrijd, met als eventueel gevolg een schorsing, dit ter beoordeling van het Federatie Bestuur

(Zie art. 159 van de Code Sportif).

9. **De rijder is verplicht zich jegens andere rijders en officials sportief en fair te gedragen.** Een deelnemer is te allen tijde aansprakelijk voor het gedrag van zijn supporters. Dat op straffe van artikel 31.A.
10. **De rijder dient bij elke, op grond van reglementen verordonneerde, samenkomst zoals briefing, prijsuitreiking, oproep etc. aanwezig te zijn, alsmede wanneer de wedstrijdleader daartoe een opdracht geeft.**
11. **De deelnemer dient zich gedurende de tijd dat tegen zijn deelnemend voertuig en/of vanwege zijn deelname protesten of ter zaken van de wedstrijd een rapport van officials kan worden ingediend, zich voor de wedstrijdleiding en/of sportcommissarissen beschikbaar te houden. Ingeval de deelnemer zich niet na 15 minuten na de eerste oproep op de bestemde plaats meldt, kan iedere actie, met eventueel ingrijpende gevolgen, zonder zijn/haar aanwezigheid worden gerealiseerd.**
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 31.b.**
13. **De deelnemer 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 ferme.**

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

14. Het gebruik van alcohol en drugs voor of tijdens de wedstrijd is verboden.
15. De organisatie behoudt zich het recht voor dit te (laten) controleren. **De wedstrijdleader of sportcommissarissen kan een deelnemer voor of tijdens een evenement uitsluiten voor 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 door een hiervoor aangestelde Judge of Fact. In verband met mogelijke meetafwijkingen bij lage meetwaarden zal als maximaal afgelezen grenswaarde worden uitgegaan van het in de WADA Dopinglijst Hoofdstuk III "Stoffen Verboden in Bepaalde Sporten" P1 Alcohol waarin de vastgestelde maximale alcohol promillage 0,10 g/l (bloedwaarde) bedraagt.**
16. **Bij een positieve uitslag zal de deelnemer uit de uitslag/wedstrijd worden genomen en mag de wedstrijd niet als schrapresultaat worden gebruikt. Bij herhaling is de deelnemer voor de rest van het seizoen uitgesloten en vervallen zijn/haar reeds behaalde wedstrijdpunten. Tevens kan er een verzoek bij het College voor Autosport Rechtspraak ingediend worden om de verstrekte licentie in te trekken.**

### START (ALGEMENE OMSCHRIJVINGEN)/ START-PROCEDURE/HERSTART

17. **Tijdstip gereed voor de start:**

Voorafgaand aan de startprocedure moeten de deelnemende voertuigen in startopstelling worden opgesteld. Het is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de deelnemer om ervoor te zorgen dat zijn deelnemend voertuig tijdig op de juiste plaats staat, houd daarbij rekening met een eventuele controle op de vooropstelling.

#### 18. Startpositie:

De startplaats wordt bepaald door de deelnemers die zijn ingedeeld in dezelfde manche, van boven naar beneden te nummeren vanaf nr. 1.

#### 19. Startprocedure:

De startprocedure begint op het moment dat de persoon bij de startgrid de (Nederlandse) vlag opsteekt. Bij het onderbreken van de startprocedure als gevolg van een technisch mankement wordt(en) de veroorzaker(s) achter de achterste startrij opnieuw opgesteld. Vanaf de start dient men lijn te houden, zodat men elkaar niet opzettelijk hindert.

#### 20. Valse start:

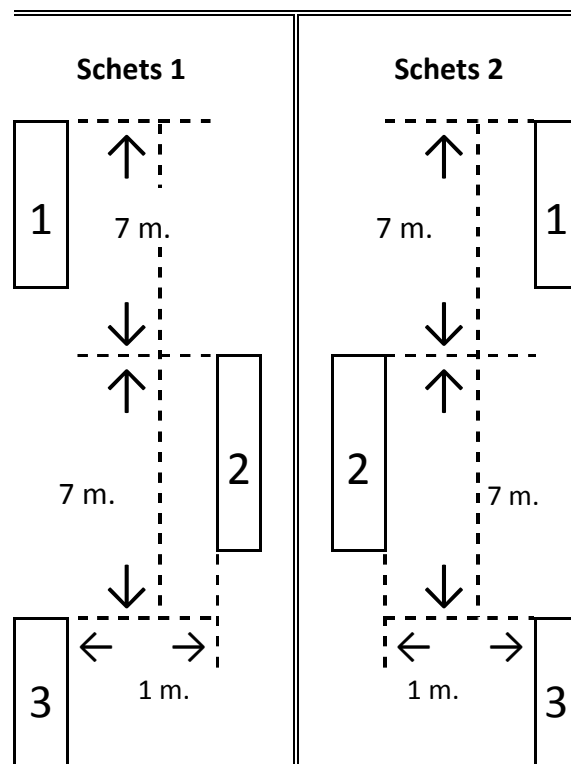
Een start is vals als men vertrekt na het opsteken van de (Nederlandse) vlag en voordat het startlicht is gedoofd. Dit kunnen dus meerdere deelnemers zijn en is ter beoordeling van de starter. De veroorzaker(s) van een valste start krijgt(en) indien hij/zij finisht de punten van de laatste plaats van degene die gefinisht zijn in de betreffende manche of finale. 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 wedstrijdleader. Wanneer er een rode vlag situatie voor de eerste doorkomst ontstaat, blijft de valse start staan voor de vals gestarte deelnemer(s). Dit laatste geldt ook voor een herstart op de baan.

#### 21. Herstart:

- Na een eventuele herstart door een situatie veroorzaakt in de eerste ronde waarvoor een rode vlag wordt gegeven, voordat alle rijdende deelnemende voertuigen voor de eerste maal de finishlijn zijn gepasseerd, zullen alle deelnemers de baan verlaten en (al of niet na een technische inspectie en reparatie) verschijnen aan de voorstart achter de volgende manche / finale die opgesteld staat, of indien het de laatste manche / finale betreft, max. 10 minuten of zoveel eerder als alle deelnemers weer aan de start staan, na betreffende serie waar de rode vlag is gegeven. De opstelling zal volgens de indeling zijn.
- Bij een eventuele herstart na de eerste ronde, zal de opstelling direct weer geschieden op de baan achter elkaar in verzet\*, volgens de volgorde van de laatste doorkomst. **De leider/koploper mag zijn positie zelf bepalen, volgens schets 1 of schets 2.** De niet meer rijdende deelnemer(s), zal (zullen) echter voor verdere deelname zijn uitgesloten.
- Bij een herstart op de baan, bestaat de mogelijkheid om van stofbril te wisselen let op!! Dit mag alleen via een official.
- Indien bij een herstart op de baan een deelnemend voertuig niet vertrekt, wordt de wedstrijd direct stil-

gelegd en volgt er opnieuw een herstart.

- Alleen diegenen die bij de eerste start ten tijde van de startprocedure opgesteld stonden, mogen deelnemen aan de herstart op de baan of herstart op het startterrein.



#### Art. 4 WEDSTRIJDINDELING EN AANTAL RONDEN

1. De wedstrijd zal verreden worden volgens een schema zoals vastgelegd in het Bijzonder Reglement.
2. In alle gevallen waarin het Algemeen Reglement niet voorziet, beslist het BSAC en in geval het lopende wedstrijdangelegenheden betreft, de Sportcommissarissen of de wedstrijdleader van de betreffende wedstrijd.
3. Indien een licentiehouder meedoet, meehelpt of meewerkt aan een autocross welke niet onder auspiciën van de KNAF wordt georganiseerd, volgt direct een onmiddellijke schorsing. Met een autocross, niet onder auspiciën van de KNAF wordt bedoeld, een autocross die wordt georganiseerd zonder dat de organisatie tenminste beschikt over een geldige KNAF organisatie-licentie. De organiserende vereniging verplicht zich om de wedstrijden volgens de reglementen te laten verlopen op straffe van intrekking van de KNAF-organisatielicentie.

#### Art. 5 CIRCUIT/BAAN

1. Aan de zijden waar publiek staat moet de baan worden gemarkeerd door:
  - Een dubbel geploegde afscheiding van totaal 3m breed, bestaande uit 1 of 2 dammen. De diepte van de dubbel geploegde geul 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.

- Een dam van 3 meter breed en 80 cm hoog of 2 dammen van 1,5 m breed en 80 cm hoog waarvan het hoogste punt minimaal 80 cm moet zijn vanaf baanniveau gemeten (**ploegvoor is hier niet verplicht**) en de schuine helling van de dam moet tenminste 60 graden zijn ten opzichte van het maai-veld.
  - Aan de zijden waar geen publiek staat en rondom het middenterrein moet de baan gemarkeerd worden door een dubbel geploegde afscheiding van totaal 1,5 m breed bestaande uit 1 dam. De diepte van de dubbel geploegde geul moet tussen 30 en 40 cm diep zijn, waartussen één dam zal zijn opgetrokken van 40 tot 50 cm zodat de som van beide samen 80 cm is. De geul aan de zijde waar geen publiek staat mag eventueel weggelaten worden.
2. De zogenaamde veiligheidsstrook tussen de baan en publiek moet op het rechte eind minimaal 13 meter en in de bochten minimaal 15 meter breed zijn, waarna een afscheiding van liefst dranghekken moet worden geplaatst. In de veiligheidsstrook mag zich geen afrastering bevinden. Afhankelijk van de baan, dienen extra maatregelen genomen te worden zodat de deelnemende voertuigen niet bij het publiek kunnen komen. Indien er water langs de baan is dan dient er een hefvoertuig en een baanpost stand-by te zijn.
  3. Op het middenterrein dat tenminste een breedte moet hebben van 23 meter, mogen zich tijdens de wedstrijd alleen brandweerpersoneel en officials bevinden. Het middenterrein dient kort gemaaid te zijn **en overzichtelijk**.
  4. De baanbreedte moet op het rechte eind minimaal 15 meter en in de bochten minimaal 20 meter zijn;
  5. Ten behoeve van de baancommissarissen dienen aarden verhogingen van minimaal 1 meter hoog te zijn aangebracht met een vlakke bovenzijde van voldoende afmeting t.b.v. 1 of meerdere baancommissarissen, de verhogingen dienen vanaf de rijrichting niet schuin oplopend te zijn;
  6. De uitgangen van de baan dienen zo te zijn aangelegd dat het niet mogelijk is om rechtdoor de baan te verlaten;  
De baan- veiligheidsstrook en het middenterreinbreedte worden gemeten vanaf het diepste punt bij de dam aan de baanzijde.

#### Art. 6 MEDISCHE VERZORGING

Zie het Algemeen Reglement Medische voorzieningen in het ASJ Algemeen.

#### Art. 7 BRANDBEVEILIGING

Tijdens de wedstrijd moeten minimaal 2 gediplomeerde brandweerlieden op het (midden)terrein aanwezig zijn. Op en om het circuit dienen brandblussers te zijn opgesteld, **minimaal 1 brandblusser/koolzuurblusser per baanpost** dit in overleg met de wedstrijdleiding. Indien deze brandweerlieden de beschikking hebben over totaal 8 brandblussers/**koolzuurblusser** met **minimaal 6 kg** inhoud elk, is de aanwezigheid van een brandweerauto niet verplicht.

#### Art. 8 VERZEKERING / AANSPRAKELIJKHEID

##### 1. Uitsluiten aansprakelijkheid

Noch de KNAF, noch het BSAC, noch de organisator waaraan door de KNAF een organisatielicentie is toegekend), noch haar officials, noch de promotor, noch terreineigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit of baan zijn tegenover de inschrijvers, deelnemende bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelneming aan evenementen van of onder auspiciën van de KNAF tijdens en/of gedurende wedstrijd, training of oefendagen mocht ontstaan.

##### 2. Vrijwaringsclausule / aansprakelijkheidsclausule

Alvorens de deelnemers aan de training van een wedstrijd kunnen deelnemen, moeten zij de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen. Deze clausule is in de inschrijfformulieren opgenomen. De tekst hiervan luidt als volgt: "De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelneming aan trainingen en/of races zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade - letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen - inhoudt. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. De KNAF, haar sectiebesturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaardden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens de KNAF. De deelnemer verklaart dat hij/zij de KNAF, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan de trainingen en/of races geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daar onder begrepen." De deelnemers die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot de wedstrijd toegelaten.

3. Iedere organiserende vereniging is verplicht voor de te houden autocross een Aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten. De organiserende vereniging dient op het publicatiebord een bewijs van deze verzekering uit te hangen. Ten behoeve van de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren en inzittenden van de deelnemende voertuigen wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering gesloten, welke van kracht is gedurende de wedstrijden. Ten opzichte van een deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittenden van een deelnemend voertuig wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittenden van een deelnemende voertuig. W.A.-schade welke de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaars of inzittenden van de deelnemende voertuig elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit persoonlijk letsel al of niet de dood ten gevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade (bijv. aan een deelnemend voertuig) is derhalve niet onder deze verzekering gedekt. Maximaal is verzekerd:  
€ 2.500.000,00 per gebeurtenis. Indien elders een ver-

zekering is gesloten, welke de hierboven genoemde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering niet was afgesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet bestond. De organisator waaraan door de KNAF een organisatielicentie is toegekend, noch de promotor, noch de circuit- of baaneigenaar, noch de KNAF draagt met betrekking tot de totstandkoming en de nakoming van bovenvermelde verzekering enigerlei verantwoordelijkheid jegens wie dan ook (De originele tekst in de verzekeringspolis is bindend).

4. Alle wedstrijden moeten door de organisator schriftelijk een maand van tevoren worden aangemeld bij de KNAF, liefst eerder. Bij wijziging, niet doorgaan, verplaatsing e.d. van wedstrijden om welke reden dan ook, is de organisator verplicht deze wijziging schriftelijk binnen 24 uur na het evenement of zoveel eerder als bekend dit te melden aan het Federatiebureau. Bij niet voldoen aan de meldingsplicht wordt de verzekeringspremie, die vooraf betaald moet zijn niet teruggegeven.
5. De organisatie kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade bij het op- en eventueel afslepen op het rennerskwartier of elders op het terrein.

#### Art. 9 RENNERSKWARTIER

1. Bij de ingang(en) van het rennerskwartier moet door de organiserende vereniging een bord worden geplaatst met het opschrift "Betreden van het rennerskwartier door onbevoegden is op eigen risico.
2. In het rennerskwartier mag nooit harder dan stapvoets (5km) worden gereden. Dat op straffe van artikel 31.C. Officials uitgezonderd, is het rijden met crossmotoren, quads of trikes verboden.
3. Afval dient in de daarvoor beschikbaar gestelde vuilniszakken te worden gestopt (**en bij voorkeur door de deelnemer zelf te worden meegenomen**). Het is verboden auto-onderdelen, zoals banden, accu's e.d. in het rennerskwartier achter te laten.
4. Alle deelnemende voertuigen dienen in het rennerskwartier op een milieuzeltje te staan, als een deelnemend voertuig zich in het rennerskwartier niet, of niet in zijn geheel op het milieuzeltje bevindt, wordt een boete opgelegd van € 50,00 (artikel 31.D) Bij weigering van het gebruik van het zeltje en/of betaling van de boete treedt artikel 31.A in werking.

#### Art. 10 ORGANISATIE VAN DE AUTOCROSS

##### 1. Sportcommissaris

Het BSAC kan eventueel, na overleg met de Commissie Sportcommissarissen, besluiten dat Sportcommissarissen aanwezig dienen te zijn bij niet NK wedstrijden. Zij worden door de KNAF ingedeeld vanuit de commissie sportcommissarissen. Bij NK wedstrijden zijn altijd Sportcommissarissen aanwezig conform "Reglement Taakstellingen en bevoegdheden Sportcommissarissen" Hun taak staat omschreven in het ASJ in het eerder ge-

noemd reglement en houdt in het kort in dat zij toezicht houden dat het evenement verloopt volgens de vastgelegde reglementen. Tijdens een wedstrijd voor het NK zijn zij de hoogst verantwoordelijke.

##### 2. Wedstrijdleader

De wedstrijdleader is de persoon die door/namens de organisatie is belast met de eindverantwoording over en beslissingsbevoegdheid ten aanzien 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 hen 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 uitsluiting, anders dan niet klasseren voor een wedstrijdonderdeel, **tenzij de wedstrijdleader het op de wedstrijdag zelf kan afhandelen**. De wedstrijdleader dient in dergelijke gevallen de normale procedure van aanhoren te volgen. Beslissingen voor aanvang van het evenement zoals onder artikel 2 van dit reglement worden namens de organisatie genomen door de wedstrijdleader. Alle besluiten van de wedstrijdleader zijn bindend.

##### 3. Assistent Wedstrijdleader

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

##### 4. 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 deelnemers en helpt hen in geval van nood uit het deelnemend voertuig. Hij/zij ziet er op toe dat de deelnemers elkaar niet opzettelijk hinderen en na afloop van iedere manche meldt hij/zij eventuele overtredingen schriftelijk aan de wedstrijdleader, die uiteindelijk beslissingen neemt.

##### 5. 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. Is tevens een starten/feitenrechter.

##### 6. Afvlagger

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

##### 7. 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 dient te zijn en brengt hiervan verslag uit aan het BSAC. HTC brengt tijdens het evenement rapporten/verslagen uit aan de Wedstrijdleder.

#### 8. 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 relevante technische reglementen en leggen hun bevindingen voor aan het Hoofd TC. Hun werkzaamheden worden gecontroleerd door het Hoofd TC.

#### 9. Hoofd Wedstrijdsecretariaat

Deze medewerker draagt zorg voor:

- De inschrijving / controle voorafgaand het seizoen.
- Verstuurt de loopbriefjes naar de organisator.
- Invoeren van de deelnemers (voorafgaand) in het wedstrijdprogramma.
- Bijzonder reglement samenstellen en voor iedere wedstrijd versturen naar de sportcommissarissen/wedstrijdleder en het KNAF Federatiebureau. De deelnemers ontvangen het tijdens het inschrijven.
- Is ondersteuning voor TC, wedstrijdleder en sportcommissarissen.
- Staat de deelnemers die zich bij het secretariaat melden te woord.
- Zorgt ervoor dat het medisch formulier en evt. andere formulieren op de juiste wijze worden aangeleverd.
- Neemt contact op met rijder en/of familie na een ongeval.
- Is eindverantwoordelijke voor het wedstrijdsecretariaat.
- Zorgt voor publicatie van de uitslag op internet (KNAF-site).

#### 10. 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.
- Bij het constateren van klaarblijkelijke onvolkomenheden in een uitslag zal de wedstrijdsecretaris dit melden aan de wedstrijdleder en jury om dit zo spoedig mogelijk te rectificeren om een herziene uitslag te bewerkstelligen.

#### 11. Jury

Deze bestaat gewoonlijk uit vijf leden. Zij noteren de volgorde van doorkomst per deelnemer wanneer ze langs de jurywagen komen. Daarbij is de koploper lei-

dend en wordt een ieder die daar achter doorkomt in diezelfde ronde genoteerd. Indien geen gebruik wordt gemaakt van geautomatiseerde wedstrijdadministratie delen zij de deelnemers (aan de hand van hun verrichte prestaties opnieuw) in voor de (nog komende) manches die dag.

#### 12. Hoofd Jury

Eén door de organisatie of BSAC 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 wedstrijdleder, de speaker en het hoofd wedstrijdsecretariaat als dat nodig is.

#### 13. Finishrechter

Uit de jury wordt iemand aangesteld die tevens finishrechter (Judge of Fact, artikel 149b Code Sportif International) is. Zijn/haar naam dient vermeld te worden in het Bijzonder Reglement.

#### Art. 11 VLAGSIGNALLEN

De vlaggen dienen een minimale afmeting van 50 x 50 centimeter te hebben.

#### 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 aanvullend 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 deelnemend voertuigen stilstaan en in geen geval langer dan 10 seconden. De start kan ook gegeven worden door middel van lichten.

#### Zwart/wit geblokte vlag:

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

#### Witte vlag:

Opgepast, het direct volgende baanvak is gedeeltelijk versperd, inhalen toegestaan. Bij een zich niet wijzigende situatie wordt deze bewogen of onbewogen vlag in principe na twee ronden ingetrokken. Zodra de betreffende stilstaande deelnemende voertuig(en) weer gaan rijden, wordt de witte vlag direct ingetrokken.

#### Rode vlag:

Onmiddellijk stoppen. Wanneer deze vlag wordt getoond dient men onmiddellijk op te houden met racen en uiterst langzaam uit te rijden en voorbereid te zijn om te stoppen. De rijders dienen te allen tijde de aanwijzingen van de officials op te volgen.

#### Zwarte vlag:

Uitsluiting van betreffende rijder voor de manche: de rijder dient direct de baan te verlaten, hij/zij krijgt geen punten in die manche. In de finales wordt de zwarte vlag na afloop van de betreffende finales gegeven, de betreffende deel-

nemer krijgt de punten van de laatste plaats.

#### **Zwarte vlag met oranje schijf:**

Deze vlag wordt gebruikt om aan een bepaalde rijder aan te geven dat zijn deelnemend voertuig een ernstig mechanisch gebrek heeft of in brand staat waardoor hij/zij zichzelf in gevaar kan brengen. Om gevaar voor de overige deelnemers te voorkomen dient de buitenkant van de baan gevolgd te worden.

#### **Blauwe vlag:**

U dient uw lijn te houden en er rekening mee te houden dat u wordt ingehaald door een snellere deelnemer. Het gebruik van deze vlag is vrij en zal dus incidenteel, indien de aard van het circuit dit mogelijk maakt, gebruikt worden.

### **Art. 12 TECHNISCHE KEURING / VOORKEURING / TIJDENS / NA AFLOOP / NA ONGEVAL**

#### **1. ALGEMEEN**

- 1.1** De deelnemer 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 wedstrijdklaar is;
  - Het deelnemend voertuig een geluidsmeting kan ondergaan;
  - Het deelnemend voertuig zowel uiterlijk als met betrekking tot veiligheid, een en ander naar oordeel van de TC, in een onberispelijke staat verkeert;
  - De voorgeschreven persoonlijke rijderuitrusting kan worden getoond.
- 1.2** Het aanbieden van een deelnemend voertuig en persoonlijke rijderuitrusting voor een technische keuring wordt beschouwd als een impliciete verklaring dat het deelnemend voertuig en persoonlijke rijdersuitrusting aan de reglementen voldoet.
- 1.3** De deelnemer 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 heeft voldaan betekent dit een overtreding van het technische reglement.
- 1.4** De deelnemer dient op verzoek van de TC bij de technische keuring behulpzaam te zijn voor demontage oftewel op aanwijzing van de TC en onder zijn toezicht een door de TC gevraagd onderdeel oftewel deel van het deelnemend voertuig zelf te demonteer of dit door zijn monteurs te laten doen. De deelnemer dient de aanwijzingen van de officials steeds stipt op te volgen.
- 1.5** De deelnemer is ervoor verantwoordelijk dat het deelnemend voertuig in het Parc Fermé wordt geplaatst. Zie ook artikel 12.7 van dit reglement.
- 1.6** De deelnemer dient de aanwijzingen van de TC in het Parc Fermé te allen tijde op te volgen.
- 1.7** Op ieder ogenblik van de wedstrijd dan wel vooraf of

na afloop kan de wedstrijdleiding/het college van sportcommissarissen de TC opdracht geven een deelnemend voertuig een nakeuring te laten ondergaan, zelfs indien daarvoor en deelnemend voertuig uit de wedstrijd moet worden gehaald.

#### **2. VERANTWOORDELIJKHEDEN/BEVOEGDHEDEN VAN HET HTC**

- 2.1** 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).
- 2.2** 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.
- 2.3** Het HTC is ervoor verantwoordelijk dat:
  - Een keuring zorgvuldig wordt uitgevoerd en voor de deelnemer 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 over het niet voldoen aan de reglementen zo mogelijk wordt ondersteund door het vermelden van de betreffende reglementen en artikelverwijzingen;
  - Rapporten zo spoedig mogelijk na training/wedstrijd aan de wedstrijdleiding ter hand worden gesteld;
  - Rapporten door het HTC en de Technisch Commissaris van de betreffende klasse worden ondertekend.
- 2.4** Onmiddellijk na afloop van de protesttermijn (= 30 minuten na officiële publicatie van de uitslag) dient het HTC of de voor de klasse aangewezen TC zich door contact met het wedstrijdsecretariaat te 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 wedstrijdleader anders besluiten.
- 2.5** 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 dient de verzegeling en/of inname altijd aan de sportcommissarissen te 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.

- 2.6** Bij afwezigheid van het HTC kan het BSAC of organiserende vereniging een vervanger aanstellen.

### **3. UITSLUITING AANSPRAKELIJKHEID/UITSLUITING KOSTENVERGOEDING**

- 3.1** De deelnemer van wie het deelnemend voertuig of onderdeel van het deelnemend voertuig, al dan niet 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.
- 3.2** Noch de KNAF, noch het BSAC, noch de promotor, noch de organisator noch zijn officials zijn verantwoordelijk voor enige schade of gevolgen in verband met een keuring ontstaan.

### **4. VOORKEURING / VEILIGHEIDSKEURING**

- 4.1** 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. De deelnemer die niet op tijd met zijn deelnemend voertuig bij de Technische Keuring aanwezig is, zal door het HTC gerapporteerd worden aan de wedstrijdleiding en kan worden bestraft met een boete van € 50,-. De Technische Voorkeuring heeft onder meer tot doel een controle uit te voeren op:
- veiligheid (onder meer kleding, bijzondere voorzieningen aan het deelnemend voertuig zoals rollbar, stoel en -bevestiging, hoofdstroomschakelaar, veiligheidsgordel en -bevestiging, werking remlichten, wagenconstructies zoals uni-balls, bevestiging draagarmen, stuuroverbrenging, lekkage remvloeistof, sleepogen, etc.);
  - homologatie, om vast te stellen of het deelnemend voertuig in de juiste klasse is ingeschreven;
- 4.2** Het deelnemend voertuig dient schoon en in goede conditie, wedstrijdklaar en met de benodigde papieren, zoals originele homologatiepapieren en/of geldig wagenpaspoort, bij de TC te worden aangeboden, 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 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.
- 4.3** De wedstrijdleader en/of sportcommissarissen kunnen een deelnemend voertuig vooraf van deelneming uitsluiten indien de constructie of de conditie van het deelnemend voertuig naar oordeel van de TC gevaar kan opleveren.

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

- 5.1** Een technische keuring na afloop van wedstrijd kan onmiddellijk plaatsvinden, of op een door het HTC te bepalen later tijdstip en plaats.
- 5.2** Een technische nakeuring is vooral gericht op conformiteit aan de reglementen (controle op homologatie etc.).
- 5.3** Het deelnemend voertuig wat 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 gelijk gesteld 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 mededeling aan de Wedstrijdleiding dat de keuring geheel is beëindigd.
- 5.4** Het HTC is verplicht om ten behoeve van de wedstrijdleiding/sportcommissarissen deelnemende voertuigen tot nader order onder Parc Fermé-bepalingen vast te houden.
- 5.5** De deelnemer kan worden opgedragen ervoor te zorgen dat de TC binnen een door de wedstrijdleader en/of sportcommissarissen vast te stellen termijn over voldoende materiaal beschikt, zoals documentatie, vergelijkende onderdelen (waaronder ook een complete motor of desgewenst compleet deelnemend voertuig kan worden verstaan) en mankracht beschikbaar te stellen, zodanig dat beoordeeld kan worden of een deelnemend voertuig aan de reglementen voldoet. De deelnemer kan slechts onder bijzondere omstandigheden aanspraak maken om bij het onderzoek aanwezig te zijn, een en ander ter beoordeling van de TC.
- 5.6** De deelnemer dient op de wedstrijddag in staat te zijn om met maximaal twee monteurs alle demontage werkzaamheden te verrichten. Hij/zij kan hiertoe van de TC opdracht ontvangen.
- 5.7** De deelnemer dient op aanwijzing van de TC demontagewerkzaamheden te verrichten en de aanwezigingen van de TC-officials stipt op te volgen.
- 5.8** De deelnemer die protest heeft aangetekend, is niet bevoegd om bij het onderzoek door de TC, naar aanleiding van dit protest, aanwezig te zijn.
- 5.9** Bij een technische nacontrole van de TC, is de methode en gebruikte gereedschappen en apparatuur maatgevend.
- 5.10** Keuringen zullen door de TC of door derden worden uitgevoerd.
- 5.11** 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.
- 5.12** Indien een deelnemer weigert om zijn deelnemend voertuig ter nakeuring aan te bieden of weigert om



medewerking te verlenen aan de TC, volgt altijd automatisch niet klasseren in de bewuste wedstrijd. Daarnaast wordt de deelnemer voor de rest van het kampioenschap uitgesloten.

## 6. KEURING NA EEN ONGEVAL (HERKEURING)

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

## 7. PARC FERME

- 7.1** Onder verantwoordelijkheid van de betrokken deelnemers dienen, tenzij anders vermeld, de hoogst geklasseerde deelnemend voertuigen in iedere klasse direct na het beëindigen van de wedstrijd, dan wel - indien van toepassing- na de prijsuitreiking, op straffe van uitsluiting, onmiddellijk via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé te worden geplaatst. Tevens dienen de overige door de wedstrijdleiding en/of sportcommissarissen aangewezen deelnemende voertuigen onmiddellijk na afloop van de wedstrijd, op straffe van uitsluiting, onder verantwoordelijkheid van de rijder, via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé te worden geplaatst.
- 7.2** De deelnemer 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 anderszins Parc Fermé-bepalingen overtreedt, zal van de wedstrijd worden uitgesloten door de wedstrijdleider en/of sportcommissarissen. De deelnemer verliest tevens het recht van protest tegen enige andere deelnemer.
- 7.3** De deelnemer wiens deelnemend voertuig in het Parc Fermé is geplaatst, dient op straffe van verlies van rechten, zich op eerste oproep op de aangegeven plaats beschikbaar te stellen voor het ontvangen van de nodige informatie.
- 7.5** Uitsluitend op last van de daartoe aangewezen officials kan de deelnemer toestemming verleend worden het Parc Fermé te betreden. Verrichtingen aan het deelnemend voertuig door de deelnemer in het Parc

Fermé kunnen slechts plaats vinden met uitdrukkelijke toestemming en onder toezicht van de bevoegde official.

- 7.6** Het Parc Fermé dient voldoende ruim te zijn en afgesloten voor onbevoegde personen.
- 7.7** 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). Het Parc Fermé is voor een betreffende deelnemer pas opgeheven nadat de deelnemer van het HTC toestemming heeft verkregen het deelnemend voertuig weer in bezit te nemen.
- 7.8** Het Parc Fermé kan worden uitgebreid naar een nader te bepalen locatie.

## 8. VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN

- 8.1** Om onderdelen dan wel 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.
- 8.2** Het risico voor het in het ongereede raken van verzegelingen rust op de deelnemer.
- 8.3** Het zonder toestemming van de bevoegde official beschadigen of verbreken, manipuleren of op een andere wijze in het ongereede doen raken van verzegelingen wordt bestraft met niet klasseren.

## Art. 13 KAMPIOENSCHAPSWEDSTRIJDEN

Het BSAC bepaalt jaarlijks welke wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap worden verreden. Tijdens deze kampioenschapwedstrijden is het de aangesloten leden/ clubs niet toegestaan om clubwedstrijden en/of trainingen te organiseren.

De organiserende verenigingen zijn gerechtigd clubkampioenschappen in te stellen.

## Art. 14 UITSLAG

Het officiële klassement van de wedstrijd zal op nader te bepalen plaats en tijd worden bekend gemaakt.

## Art. 15 STRAFFEN, PROTESTEN EN BEROEPEN

In dit reglement worden regels genoemd waaraan de rijders, inschrijvers, monteurs en helpers zich dienen te houden. Op overtreding van een aantal regels staan in dit reglement straffen genoemd of wordt verwezen naar de CSI, het ASJ, het Sportief Reglement, het Technisch Reglement, het Aanvullend Reglement en/of het Bijzonder Reglement. Bij de behandeling van straffen geldt de volgende werkwijze: in principe zal de WL (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 rijder op te leggen. Het is niet toegestaan dat de wedstrijdleider een andere straf oplegt dan het reglement voorschrijft. Indien het reglement de overtre-

ding niet vermeldt of geen straf voorschrijft, dan mag de wedstrijdleader geen straf opleggen: de wedstrijdleader zal de door hem geconstateerde overtreding ter verdere afhandeling indien nodig voorleggen aan de Sportcommissarissen. Een straf wordt na verbaal aangezegd te zijn, opgelegd middels een rapport / brief. De rijder kan tegen een beslissing van de wedstrijdleader protest aantekenen conform de methode welke omschreven staat in het algemene gedeelte van het ASJ, Reglement Protesten en/of het Reglement Technische Protesten. Voor het indienen van een beroep wordt eveneens verwezen naar het algemene gedeelte van het ASJ, 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 rijder medegedeeld.

#### Art. 16 ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

1. Naast de sanctiebepalingen op te leggen door de Sportcommissaris of wedstrijdleader en het mogelijk vervallen van wedstrijdpunten, is het BSAC bevoegd bij geconstateerde overtreding van de (technische) reglementen na een onderzoek na afloop van de wedstrijd, de betreffende deelnemer maximaal 96 strafpunten toe te kennen.
2. Bij herhaling van een overtreding van de technische reglementen kan de inschrijving van een rijder voor het hele seizoen worden geweigerd.
3. **Wanneer een deelnemer weigert mee te werken aan een technische (na) controle vervallen eerder behaalde punten en wordt de inschrijving van deelnemer voor de rest van het kampioenschap uitgesloten. De overige deelnemers schuiven op in de uitslag.**

#### Art. 17 PUNTENTELLING

1. De punten in de series 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.
2. Wie niet aan de start verschijnt krijgt 0 punten.
3. Wie met zijn deelnemend voertuig op eigen kracht aan de start verschijnt, krijgt tenminste de punten van de laatste plaats (dus 15<sup>e</sup> bij een manche-indeling van 15 deelnemers, of 12<sup>e</sup> bij een manche-indeling van 12 deelnemers). Alle uitvallers vóór de eerste doorkomst worden dus laatste.
4. Vanaf de eerste doorkomst (=volledige ronde gereden) volgt klassering van bovenaf overeenkomstig het aantal gereden ronden en vervolgens overeenkomstig de volgorde van doorkomst.
5. Zijn in de dezelfde ronde meerdere deelnemers uitgevallen, dan wordt hun onderlinge resultaat bepaald aan de hand van de volgorde waarin zij voor het laatst de finishlijn passeerden.
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 deelnemers. Alle bestraffingen in de manches, A en B finale vinden na afloop van die betreffende manche plaats door de (assistent) wedstrijdleader.

7. Wanneer er een rode vlag procedure is zonder herstart geldt de laatste doorkomst. De veroorzaker van de rode vlag krijgt punten als was de deelnemer in de ronde voor de laatste doorkomst voor de rode vlag procedure uitgevallen.
8. Indien minder dan 75% van het aantal **volledige doorkomsten** is verreden, volgt een herstart.
9. Wanneer een rijder met vier wielen buiten de baan komt treedt artikel 3.3. van het Algemeen Reglement in werking;
10. Indien er in de A/B finale meerdere rijders niet aan de start verschijnen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na drie manches.
11. Indien er in de A/B finale meerdere rijders in de eerste ronde uitvallen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na de drie manches, echter na toepassing van het geen gesteld onder punt 7.
12. In geval van een wijziging van de uitslag van een protest / **technische nakeuring** of beslissing van de WL/SC, schuiven de overigen op **in de uitslag. In geval van een wijziging naar aanleiding van een ingediend technisch protest schuiven de overigen niet op.**
13. Wanneer na drie manches meerdere rijders een gelijk aantal punten hebben, wordt de positie bepaald aan de hand van de hoogste klassering (zie artikel 18). 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).

#### Art. 18 EX AEQUO REGELING

Indien meerdere deelnemers 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 "schrapwedstrijd"
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**

#### Art. 19. ROLKOOIREGLEMENT

1. De deelnemende voertuigen moeten zijn voorzien van een deugdelijk bevestigde, dubbele rolbeugel, incl. diagonale schoor overeenkomstig Annexe J, artikel 253, tekening 3 t/m 6 (samen met hun verbindingen rolkooi genoemd) zoals omschreven in de Annexe J, Hoofdstuk 8. Minimale eisen t.a.v. de rolbeugel: koudgetrokken, naadloze koolstofstalen buis van minimaal 38 x 2,5 mm. of 40 x 2 mm. Daksteunen en overige versterkingen kunnen worden aangebracht zoals afgebeeld in de

Annexe J tekening 253 7 t/m 17. Voor de Standaardklasse en Toerwagenklasse geldt eveneens Annexe J Artikel 253 punt 8.2.2.2 en punt 8.2.2.3 Indien de breedte van het dak meer dan 50 cm bedraagt, dient een extra pijp in de lengterichting of diagonaal ter versteviging te worden aangebracht. Wanneer de hartlijnen van de voorste dwarsverbinding van de rolkooi meer dan 100 cm. verwijderd zijn van de dwarsverbinding boven/schuin achter de rijder, dient een extra versteviging in de vorm van een kruis vanuit de hoeken gelast te worden. In dat geval hoeft er geen versteviging in de lengterichting gemonteerd te worden. Het materiaal en de dikte van deze verstevigingen dient hetzelfde te zijn als van de rolbeugel. Dit artikel geldt voor rolkooien geproduceerd vóór 1 januari 2008 en is geldig tot 1 januari 2014.

Vanaf 1 januari 2008 geldt artikel 279.5 van het FIA reglement voor alle rolkooien, die men zelf construeert. In artikel 19.2 staan de minimale eisen voor de rolkooien, echter het complete FIA reglement is van toepassing. De specifieke eisen per klasse blijven gehandhaafd (bv. keverklasse en toerwagenklasse).

## 2. (ARTIKEL 253.8 VEILIGHEIDSKOOI)

### 253.8.1 Algemeen

Buizen mogen geen vloeistoffen of enige ander stof bevatten, en moeten recht zijn. De veiligheidskooi mag het in- of uitstappen van bestuurder niet overmatig hinderen.

### 253.8.2 Definities

#### 253.8.2.1 - Veiligheidskooi:

Een raamwerk bestaande uit meerdere buizen, geïnstalleerd in de cockpit en geplaatst dicht langs de carrosserie, ontworpen om de vervorming van de carrosserie te verminderen bij een botsing.

#### 253.8.2.2 - Rolbeugel:

Buisvormig raamwerk welke een beugel vormt met twee bevestigingspunten.

#### 253.8.2.3 - Hoofdrolbeugel (tekening 253-1):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht dwars door het deelnemend voertuig direct achter de voorzittingen.

#### 253.8.2.4 - Voorrolbeugel (tekening 253-1):

Gelijk aan de hoofdrolbeugel, maar de vorm en plaats volgt de voorruit-stijlen en bovenrand van de voorruit.

#### 253.8.2.5 - Zijrolbeugel (tekening 253-2):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker- en/of rechterzijde van het deelnemend voertuig waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal is geplaatst direct achter de voorstoelen.

#### 253.8.2.6 - Halve zijrolbeugel (tekening 253-3):

Gelijk aan zijrol-beugel maar zonder de achterste stijl.

#### 253.8.2.7 - Lengte verbindingstang:

Buis in vrijwel de lengterichting welke de bovenzijden van de voorrolbeugel en de hoofdrolbeugel verbindt.

#### 253.8.2.8 Dwars verbindingstang:

Buis in vrijwel de dwarsrichting welke de bovenzijden van de halve zijrolbeugels of de zijrolbeugels verbindt.

#### 253.8.2.9 Diagonale stang:

Buis tussen: één van de bovenste hoeken van de hoofdrolbeugel, of één van de einden van een dwars verbindingstang in het geval van een zijrolbeugel, en het onderste bevestigingspunt aan de tegenoverliggende zijde van rolbeugel.

#### 253.8.2.11 - Kooi versteviging:

Stang toegevoegd aan de veiligheidskooi om de sterkte te verbeteren.

#### 253.8.2.12- Voetplaat:

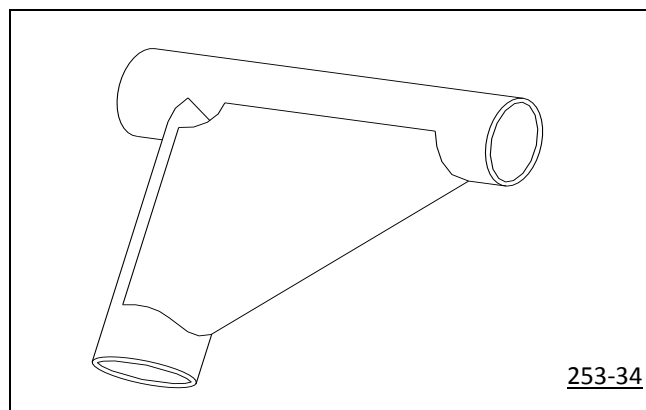
Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis waardoor deze aan de carrosserie/chassis gelast en/of gebout kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat.

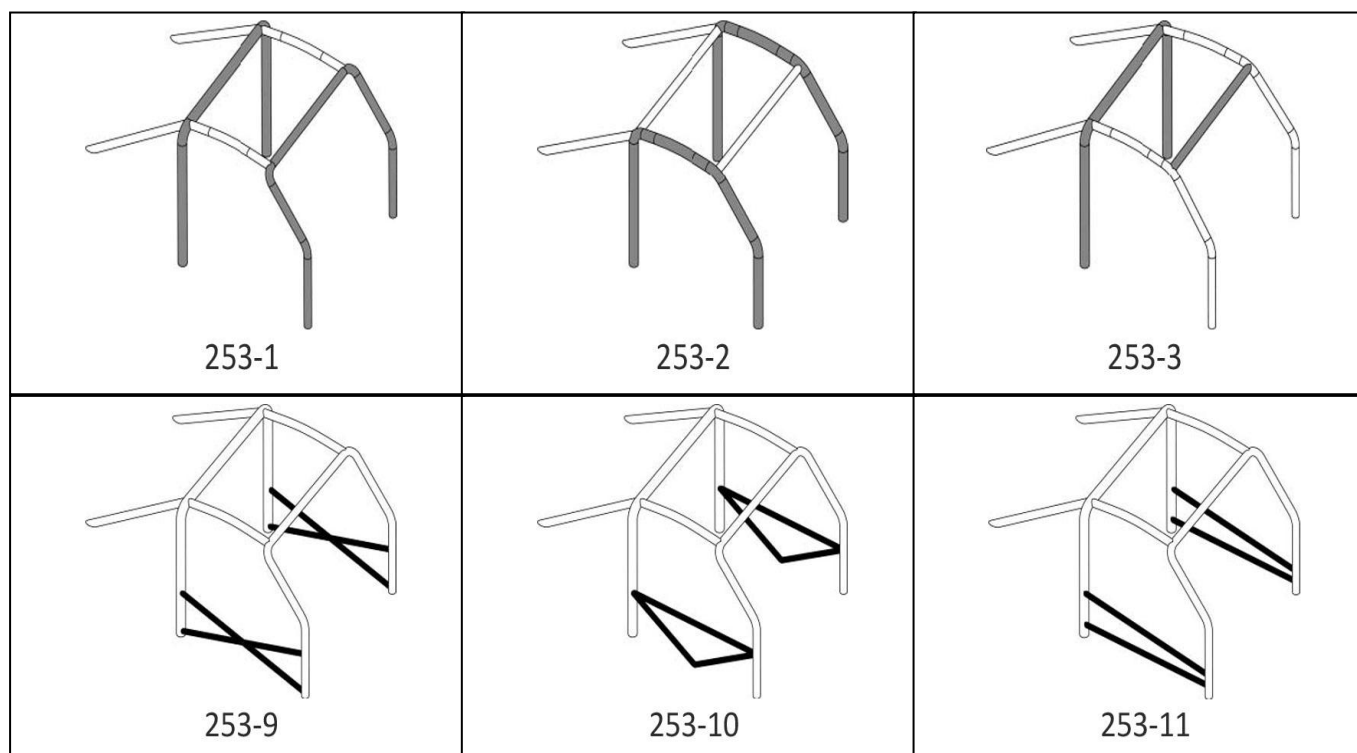
#### 253.8.2.13 - Versterkingsplaat:

Metalen plaat, bevestigd aan de carrosserie/chassis onder de voetplaat van de rolbeugel om de belasting beter te verdelen in de carrosserie/chassis.

#### 253.8.2.14 - Inzetstuk:

Versteviging voor een bocht of een verbinding gemaakt van gebogen metaal plaat met een U-vorm (tekening 253-34) waarvan de dikte niet minder dan 1.0 mm mag zijn. De einden van deze versteviging moeten liggen op een afstand vanaf de top van de hoek tussen 2x en 4x de diameter van de dikste van de te verbinden buizen.





### 253.8.3 Specificaties

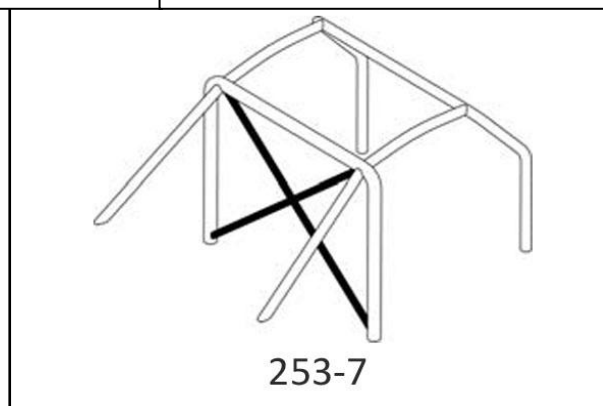
#### 253.8.3.1 Basis rolkooi

De basis rolkooi moet worden samengesteld volgens een van de volgende methoden:

- 1 hoofdrolbeugel + 1 voorrolbeugel + 2 lengte verbindingsstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-1) of
- 2 zijrolbeugels + 2 dwars verbindingsstangen + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-2) of
- 1 hoofdrolbeugel + 2 halve zijrolbeugels + 1 dwars verbindingsstang + 2 achterafsteuningen + 6 voetplaten (tekening 253-3).
- Het verticale deel van de hoofdrolbeugel moet zich zo dicht mogelijk langs de binnencontour van de carrosserie bevinden. De voorste stijl van een voorrolbeugel of van een zijrolbeugel moet de voorruitstijlen volgen en mag slechts een bocht hebben met het onderste verticale deel. De verbindingen van de dwars verbindingsstangen aan de zijrolbeugels, de verbindingen van de lengte verbindingsstangen aan de voor- en hoofdrolbeugels, alsook de verbindingen van de halve zijrolbeugels aan de hoofdrolbeugel moeten zijn geplaatst ter hoogte van het dak. De achterafsteuningen moeten worden aangebracht ter hoogte van het dak en nabij de bovenste bochten aan de buitenzijde van de hoofdrolbeugel, aan beide zijden van het deelnemend voertuig. Deze moeten een hoek maken van minimaal 30° met de verticaal, moeten naar achteren lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk langs de binnenschermen van de carrosserie.

#### 253.8.3.2 Ontwerp:

Nadat de basis rolkooi is gedefinieerd, moet deze worden gecompleteerd met verplichte stangen en versterkingen (zie artikel 253-8.3.2.1).



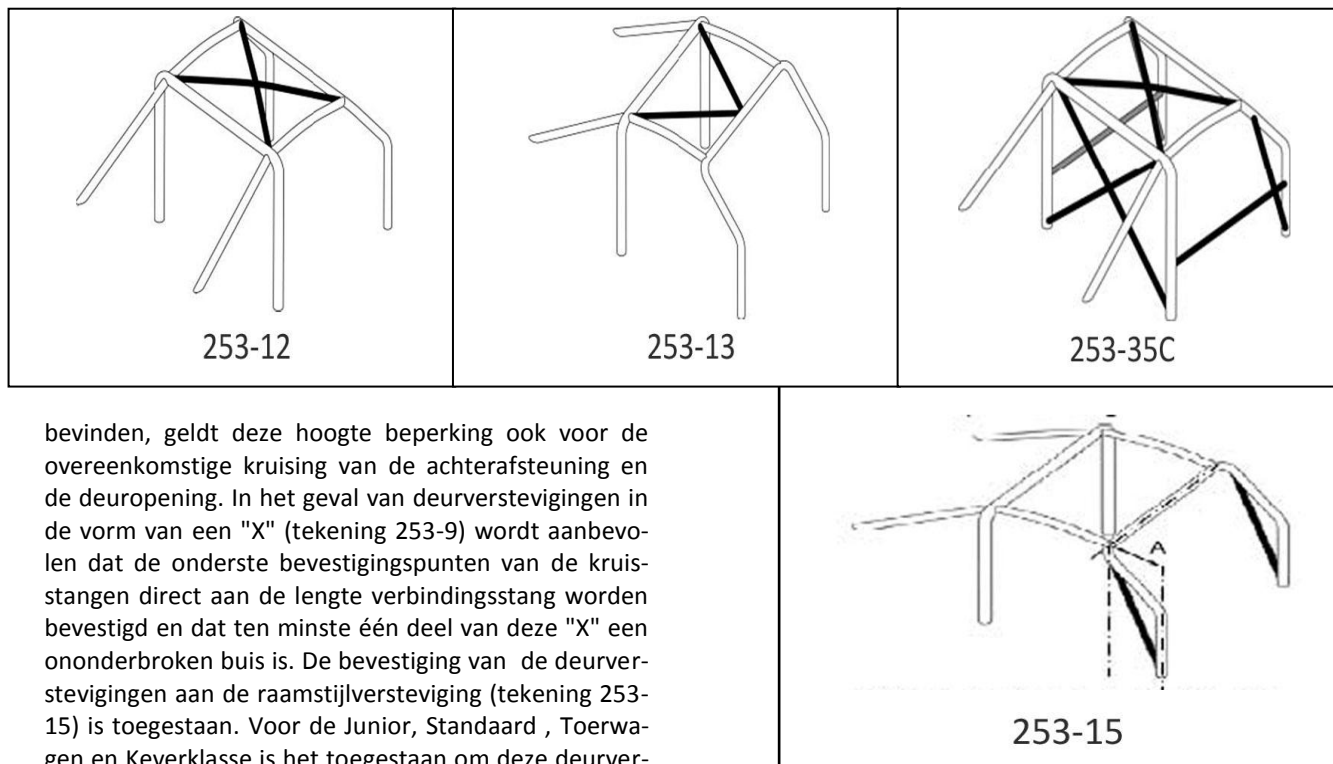
#### 253.8.3.2.1 Verplichte stangen en versterkingen:

##### 253.8.3.2.1.1 Diagonale stang:

De kooi moet zijn uitgerust met 2 diagonale stangen in de hoofdrolbeugel zoals gedefinieerd door tekening 253-7. Stangen moeten recht zijn. De onderzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de voetplaat samenkomen met de hoofdrolbeugel. (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De bovenzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding met de achterafsteuning samenkomen met de hoofdrolbeugel, of niet verder dan 100 mm van zijn verbinding met de hoofdrolbeugel samenkomen met de achterafsteuning (zie tekening 253-52 voor de meetmethode).

##### 253.8.3.2.1.2 Deurversterkingen:

Twee lengte stangen moet worden bevestigd aan beide zijden van het deelnemend voertuig overeenkomstig tekeningen 253-9, 253-10 of 253-11. De zijdelingse bescherming moet zich zo hoog mogelijk bevinden, maar het bovenste bevestigingspunt mag niet hoger worden geplaatst dan de halve hoogte van de deuropening, gemeten vanaf de onderzijde. Wanneer deze bovenste bevestigingspunten zich voor of achter de deuropening



bevinden, geldt deze hoogte beperking ook voor de overeenkomstige kruising van de achterafsteuning en de deuropening. In het geval van deurverstevingen in de vorm van een "X" (tekening 253-9) wordt aanbevolen dat de onderste bevestigingspunten van de kruisstangen direct aan de lengte verbindingstang worden bevestigd en dat ten minste één deel van deze "X" een ononderbroken buis is. De bevestiging van de deurverstevingen aan de raamstijlversteving (tekening 253-15) is toegestaan. Voor de Junior, Standaard, Toerwagen en Keveerklasse is het toegestaan om deze deurverstevingen alleen aan de rijderszijde aan te brengen.

#### 253.8.3.2.1.3 Dak versteving:

Het bovenste gedeelte van de veiligheidskooi moet overeenstemmen met een van de tekeningen 253-12 of 253-13 of 253-14. De verstevingen mogen de bolling van het dak volgen. Uitsluitend in geval van tekening 253-12, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingstang aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden. De uiteinden van de verstevingen moeten zich minder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de rolbeugels en de verbindingstangen bevinden (geldt niet voor de top van de V gevormd door verstevingen in tekeningen 253-13)

#### 253.8.3.2.1.4 Raamstijl versteving:

Deze moet worden aangebracht aan beide zijden van de voorrolbeugel wanneer maat "A" groter is dan 200 mm (tekening 253-15). Deze versteving mag worden gebogen op voorwaarde dat deze versteving recht is in zijaanzicht en dat de buighoek niet groter is dan 20°. De bovenzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de voorrolbeugel (zijrolbeugel) en de lengte (dwars) verbindingstang bevinden (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De onderzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de (voorste) voetplaat van de voorrolbeugel (zijrolbeugel) bevinden.

#### 253.8.3.2.1.5 Versteving van bochten en verbindingen:

De verbindingen tussen:

- De diagonale verstevingen van de hoofdrolbeugel,
- De dakverstevingen
- De deurverstevingen (configuratie van tekening 253-9),
- De deurverstevingen en de raamstijlversteving (tekening 253-15), moeten worden versterkt door minimaal 2 inzetstukken in overeenstemming met artikel 253-8.2.13.

#### 253.8.2.3 Minimum configuratie van de veiligheidskooi:

De minimum configuratie van een rolkooi moet voldoen aan tekening 253-35C.

#### 253.8.3.2.5 Aanvullende beperkingen:

De veiligheidskooi mag in de lengterichting niet verder reiken dan de bevestigingspunten van de voorwielophanging en achterwielophanging elementen welke de verticale lasten dragen (veren en schokbrekers). Aanvullende verstevingen welke deze grenzen overschrijden zijn toegestaan tussen de veiligheidskooi en de bevestigingspunten van de achter stabilisatorstang aan de carrosserie. Elk van deze bevestigingspunten mag door middel van een enkele buis, met de afmeting 30 x 1.5 mm, met de veiligheidskooi worden verbonden. De aanwezige verstevingen van de rolkooi in de deuropening moet voldoen aan de volgende criteria (tekening 253-49):

Maat A moet minimaal 300 mm zijn.

Maat B mag maximaal 250 mm zijn.

Maat C mag maximaal 300 mm zijn.

Maat E mag niet groter zijn dan de halve hoogte van de deuropening (H).

#### 253.8.3.2.6 Bevestiging van rolkooien aan de carrosserie/chassis:

Minimum bevestigingspunten zijn:

- 1 voor iedere stijl van de voorrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de zijrolbeugel of halve zijrolbeugels;
- 1 voor iedere stijl van de hoofdrolbeugel;
- 1 voor iedere stijl van de achterafsteuning.

Daar waar nodig, mag de zekeringkast worden verplaatst om een rolkooi te kunnen plaatsen.

Bevestigingspunten van de voor- hoofd- zijrolbeugels of halve zijrolbeugels:

Iedere bevestigingsplaat moet een verstevigingsplaat bevatten met een dikte van tenminste 3 mm. Iedere bevestigingsplaat moeten worden bevestigd met tenminste 3 bouten op een stalen verstevigingsplaat van tenminste 3 mm dikte, met een oppervlakte van minimaal 120 cm<sup>2</sup>, welke aan de carrosserie is vastgelast. Het contactvlak tussen de verstevigingsplaat en de carrosserie moet 120 cm<sup>2</sup> zijn.

Voorbeelden hiervan worden getoond in tekeningen 253-50 tot 253-56. Voor tekeningen 253-50 en 253-52 hoeft de voetplaat niet noodzakelijkerwijs aan de carrosserie vastgelast te worden.

De te gebruiken bouten moeten tenminste M8 diameter en minimaal ISO klasse 8.8 of beter zijn. Moeren moeten zelfborgend zijn of voorzien van borgringen.

#### Bevestigingspunten van de achterafsteuning:

Iedere achterafsteuning moet worden bevestigd met tenminste 2 M8-bouten, met verstevigingsplaten met

een oppervlakte van tenminste 60 cm<sup>2</sup> (tekening 253-57) of vastgezet met een enkele bout belast op dubbel-afschuiving, op voorwaarde dat deze van voldoende afmeting en sterkte is (zie tekening 253-58), en op voorwaarde dat in de achterafsteuning een bus gelast is.

#### Dit zijn minimum vereisten.

In aanvulling op deze eisen mogen meer bouten worden gebruikt of de stijlen van de rolbeugel mogen direct op de verstevigingsplaten worden gelast.

**Keverklasse:** de stijlen van de rolbeugel mogen direct op de hoek of kokerprofiel (art 25.1) worden gelast.

**Sprinters:** de stijlen van de rolbeugel moeten op de onderste dwarsverbindingbuis aan het chassis gelast worden een integraal deel uitmaken van het chassis.

### 253.8.3.3 Materiaal specificaties

Alleen buizen met een ronde doorsnede zijn toegestaan. Specificaties voor de te gebruiken buis:

254	Materiaal	255	Minimale treksterkte	256	Minimum Afmetingen in (mm)	257	Gebruik
	Koudgetrokken naadloos ongelegeerd (zie hieronder) koolstof staal met een maximum van 0.3% koolstof		350 N/mm <sup>2</sup>	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") of 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")		Hoofdrrolbeugel of zijrolbeugel overeenkomstig de constructie	
				38 x 2.5 (1.5" x 0.095") of 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")		Halve zijrolbeugels en andere delen van de veiligheidskooi	

Noot: Voor ongelegeerd staal is het maximum gehalte aan toevoegingen voor mangaan 1,7% en voor andere elementen 0,6%. Bij het kiezen van de staalkwaliteit moet gelet worden op goede trekeigenschappen en voldoende lasbaarheid.

Het buigen van de buizen moet koud gebeuren en de radius van de hartlijn van de bocht moet tenminste 3 maal de buisdiameter bedragen. Wanneer de buis tijdens het buigen ovaal wordt, moet de verhouding van de kleinste diameter tot de grootste diameter 0,9 of groter zijn. De oppervlakte ter hoogte van de bochten moet glad en vlak zijn, zonder scheuren of plooiën.

### 258.8.3.4 Aanwijzingen voor het lassen:

Deze moeten worden uitgevoerd over de gehele omtrek van de buis.

Alle lassen moeten van een zo goed mogelijke kwaliteit zijn, volledig doorgelast en bij voorkeur door gebruik van gasbeschermd booglassen. Ofschoon een goed uitzijnde las niet direct een garantie is voor de kwaliteit, zijn slecht uitzijnde lassen nooit een teken van goed vakmanschap. Indien warmtebehandeld staal wordt gebruikt moeten de speciale instructies van de fabrikanten gevolgd worden (speciale elektroden, gasbeschermd lassen).

### Art. 20. AANVULLENDE EISEN WAARAAN ALLE VOERTUIGEN MOETEN VOLDOEN

1. Alle deelnemende voertuigen moeten minimaal voorzien zijn van 'n vierpunts veiligheidsgordel met geldig FIA keurmerk, zie Annexe J art 253.6.1. De gordel moet op vier afzonderlijke punten worden vastgezet volgens voorschrift en tekeningen in FIA zie annexe J art. 253.6.2 en de gordel moet geometrisch gemonteerd zijn zoals tekening 253.61.
2. Het uitlaatgeluid mag ten hoogste 100dB(A) bedragen, gemeten met de geluidsdrummeter geplaatst op de stand A en "Slow" onder een hoek van 45 graden en op 50 cm. afstand van de uitlaatopening terwijl de motor 4500 tpm draait. Deelnemende voertuigen waarbij tijdens de technische keuring voorafgaande aan de wedstrijd het geluid is gemeten en akkoord bevonden, worden, wanneer bij nacontrole de bovenstaande norm wordt overschreden, uit de uitslag genomen. Teneinde goede controle mogelijk te maken dient het laatste deel van de uitlaat horizontaal te lopen.
3. De deelnemend voertuigen moeten voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkel wiel uitschakelbaar zijn. Een eventuele remdrukverdelers mag zich niet in het bestuurderscom-

- partiment bevinden. Bij controle moeten alle 4 de wielen blokkeren.
4. De gasklep moet gesloten worden door een veer.
  5. Sierlijsten, wieloppoppen, koplampen, clignoteurs, ruiten, achterlichten, **stuurslotinrichting** en al het glas moeten verwijderd zijn, evenals onnodige brandbare onderdelen zoals bekleding.
  6. Het gebruik van tractorbanden, kettingen, dubbel-lucht en voorwerpen op of in de banden is niet toegestaan.
  7. Aan de bestuurderszijde(n) en aan de voorzijde moet een perspex raam of een andere doorzichtige constructie van bijv. deugdelijk 3 mm. gaaswerk met max. openingen van 4 cm zodanig gemonteerd zijn of een raamnet zodat nimmer een hand of arm naar buiten gestoken kan worden. Zulks op straffe van artikel 31.C. Het afplakken van voorgaande is toegestaan tot 25% en mag nimmer het gezichtsveld belemmeren. Deze constructie moet zowel van binnen als van buitenaf te openen zijn. De instapopening aan bestuurderszijde dient volledig afgesloten te zijn d.m.v. een passend raamnet of gaaswerk. Getint perspex waardoorheen de bestuurder onzichtbaar is, is niet toegestaan
  8. Het motorcompartiment moet middels een metalen gesloten wand van minimaal 1 mm dikte volledig van het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) afgescheiden worden. Zaken als koelers en/of accu's, benzinetanks of andere reservoirs, evenals benzinepompen en/of filters, mogen zich nimmer in het bestuurderscompartiment bevinden en dienen er middels een metalen schot van te worden afgeschermd. Maximale opening tussen metalen schot en binnencontouren auto is 5 cm. Iedere directe of indirecte ontluchting dient voorzien te zijn van een opvangtankje. Er moet een extra beveiliging aanwezig zijn op alle leidingen om risico's van beschadiging (stenen, corrosie, breuk van mechanische delen enz.) tegen te gaan. Bovendien moeten de brandstofleidingen die zich in het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) bevinden van metaal zijn vervaardigd of een metalen beschermlaag hebben.
  9. Het startnummer met zwarte cijfers van tenminste 20 cm. hoogte, moet duidelijk aan beide zijden op een witte, ondoorzichtige ondergrond met afmetingen van 20 cm (hoogte) en 8 cm (breedte) per cijfer. Het startnummer dient te zijn aangebracht aan de achterzijde van de hoofdrolbeugel achter de bestuurdersstoel voor de sprintklassen zoals getekend in tekening BSAC-290-5 en in de overige klassen achter de hoofdbeugel achter de bestuurdersstoel op het dak. Het startnummer moet onmiddellijk voor de start van de wedstrijden aan beide zijden duidelijk zichtbaar zijn aangebracht op een van ronde hoeken voorziene enkele plaat die nimmer gevaar kan opleveren voor anderen of de deelnemer zelf. Tevens moet aan de voorzijde van het deelnemend voertuig het startnummer worden aangebracht ter grootte van minimaal 10 x 5 cm.
  10. Onnodig uitstekende delen, zowel binnen als buiten het deelnemend voertuig zullen moeten worden verwijderd. De evt. afscherming van zowel voor-, zij- en achterkant mag nooit buiten de wielen steken en moet worden voorzien van ronde hoeken met een afrondingsstraal van ca. 10cm.
  11. Het is verboden om losse delen of ballast in de cabine of op het deelnemend voertuig mee te voeren tijdens de manches / finales.
  12. De bestuurdersstoel moet stevig vastgezet zijn (zie tekening BSAC-290-6 bevestiging minimaal A+B) en voorzien zijn van een hoofdsteen. Indien de bestuurdersstoel voorzien is van een verstelbare hoofdsteen moet de verstelling vastgezet zijn. Indien een kunststof kuipstoel is gemonteerd, mag deze geen verstelbare rugleuning hebben en moet deze middels een metalen raamwerk, dat de gehele stoel inclusief hoofdsteen omsluit, op de bodem, op minimaal vier punten bevestigd worden (zie tekening BSAC-290-6 bevestiging minimaal A+B). De rugleuning moet van boven op deugdelijke wijze aan het frame gemonteerd zijn. Voor elke rugleuning geldt dat deze ondersteund moet worden aan de rolkooi op 75% hoogte van de rugleuning gemeten van de onderkant stoel (materiaal minimaal volgens tekening BSAC-290-6). De hoofdsteen van alle stoelen moet gemonteerd worden volgens tekening BSAC-290-6-C. Een stoel met een geldige FIA keur moet op vier plaatsen gemonteerd worden (zie tekening BSAC-290-6 bevestiging minimaal A + B)
  13. De hoofdstroomschakelaar moet duidelijk worden aangegeven door middel van een sticker met daarop een bliksemschicht en zowel van binnen als van buiten bediend kunnen worden. De buitenbediening zal op het lage gedeelte van het voorraam binnen de contouren van het deelnemend voertuig gemonteerd zijn en de sticker zal binnen een straal van 5 cm. van de bediening gemonteerd zijn. (zie tekening BSAC-290-7)
  14. De brandstoftank moet op een afdoend beveiligde plaats zijn opgesteld en moet vast zijn met het deelnemend voertuig. De tank mag zich niet in het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) bevinden, en moet daarvan gescheiden zijn door een brandscherm. De maximale inhoud mag de 20 liter niet te boven gaan. De benzinetank moet FIA goedgekeurd zijn of in metaal te worden uitgevoerd en voorzien zijn van een degelijke sluiting en ontluchting naar beneden. De ontluchtungsleiding dient voorzien te zijn van een terugslagklep. Uit milieuoverwegingen mag als koelmiddel alleen water of het milieuvriendelijke Mono Propyleen Glycol gebruikt worden.
  15. Als brandstof voor de deelnemende voertuigen mag alleen de in Nederland langs de openbare weg verkrijgbare handelsbenzine of diesel voor motorvoertuigen worden gebruikt. De organisator heeft het recht deelnemers te verplichten gebruik te maken van door de organisator beschikbaar gestelde brandstof. Per evenement zal de methode van controleren

nader bekend gemaakt worden. Tegen de door de TC gehanteerde methode van benzinecontrole is geen protest mogelijk.

16. Deelnemende voertuigen met de aandrijving op meer dan twee wielen worden uitsluitend in de Toerwagen- en Superklasse toegestaan. Indien de tussenas of ketting zich in het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) bevindt, dient deze door een metalen afdekplaat van 3 mm dikte afgeschermd te worden. Bovendien moet deze tussenas aan weerszijden van alle kruiskoppelingen middels een nauw sluitende cirkel of U-vormig profiel met minimale afmetingen van 15 x 5 mm., deugdelijk aan het chassis of het frame bevestigd zijn.
17. Bij alle deelnemende voertuigen moet het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) van een dichte metalen bodem en dak voorzien zijn welke d.m.v. schetsplaatjes deugdelijk aan bodem- en dakconstructie gemonteerd te zijn. Minimale dikte staal: 0,8 mm., aluminium 1,8 mm. In de bodem zullen maximaal 2 gaten met een doorsnede van 6 cm. aanwezig mogen zijn. Eigenbouw auto's moeten 2 dwarsverbindingen van 30/30 of  $\varnothing$  30 hebben waarop de stoel bevestigd is. Daarnaast dient voor en achter de stoel nog een extra dwarsverbinding gemonteerd te zijn waarop de bodemplaat is bevestigd.
18. In alle klassen is een normaal functionerende achteruitversnelling verplicht.
19. De deelnemende voertuigen dienen aan voor- en achterzijde voorzien te zijn van een sleepoog met een minimale binnendiameter van 6 cm.
20. Een stoflicht met zowel links als rechts hiervan een remlicht is verplicht voor alle klassen. Deze lichten (type mistlamp) met elk een oppervlakte van tenminste 60 cm<sup>2</sup> waarbij de zijkanten niet worden meegerekend, moeten op een hoogte geplaatst zijn van minimaal 115 cm en maximaal 150 cm boven de grond en voorzien zijn van minimaal een 21W lamp of een lampunit met minimaal 40 LED's. Als er een spoiler gemonteerd is, moeten de stoflampen en remlichten onder in de spoiler of op het achterrek gemonteerd zijn. Zodra het deelnemend voertuig zich op de baan bevindt, moet het stoflicht branden. Dat op straffe van artikel 31.C. Dit stoflicht moet ook blijven branden wanneer de deelnemer om welke reden dan ook, op de baan uitvalt. Dit stoflicht dient daarom buiten de hoofdstroomschakelaar om, aan en uitgezet kunnen worden. Het zicht op de remlichten en het stoflicht mag nimmer belemmerd worden door spoilers, carburateurs of carrosseriedelen e.d.
21. Deelnemende voertuigen en/of deelnemers die voldoen aan de terzake relevante FIA reglementen, zijn automatisch vrijgesteld van alle punten binnen het KNAF reglement die in strijd zijn met de FIA regelgeving. Uitzondering hierop vormen de ruiten die te allen tijde verwijderd moeten worden. Het betreffende deelnemend voertuig dient desondanks aan het door de FIA bepaalde minimum gewicht te voldoen. Op verzoek van de daartoe bevoegde officials is de deel-

nemer verplicht het voorgaande aan te tonen door middel van overleggen FIA wagenpaspoort. **Uitzondering hierop vormen de banden (banden vrij) en de ruiten, indien de ruiten van glas zijn dienen deze te allen tijde te worden verwijderd.**

22. Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, sedan en coupé.
23. De stuurkolom moet zijn voorzien van een schuifstuk of vervormbaar onderdeel welke in geval van een botsing de lengteverandering van 50 mm op kan nemen en moet afkomstig zijn van een in serie geproduceerd voertuig. Uitzonderd zijn de deelnemende voertuigen welke zijn voorzien van 2 of meer kruiskoppelingen in de stuurkolom of door middel van een kettingoverbrenging in twee aan elkaar parallel lopende assen in de stuurkolom die hetzelfde doel bewerkstelligen.
24. De TC controleert bij de keuring of het hekje goed bevestigd en gesloten is bij de start. Bij de eerste keer open tijdens de wedstrijd ontvangt de deelnemer een officiële waarschuwing (conform artikel 31.c.). **Bij herhaling volgt een straf conform artikel 31.a.**

#### Art. 21 VEILIGHEID BESTUURDER

Voor elke bestuurder gelden de volgende verplichtingen:

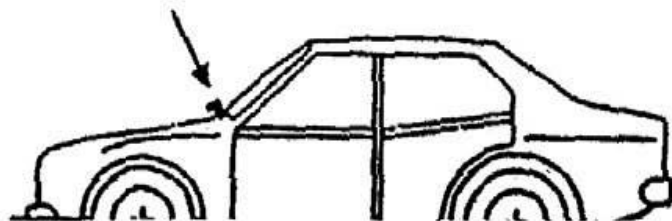
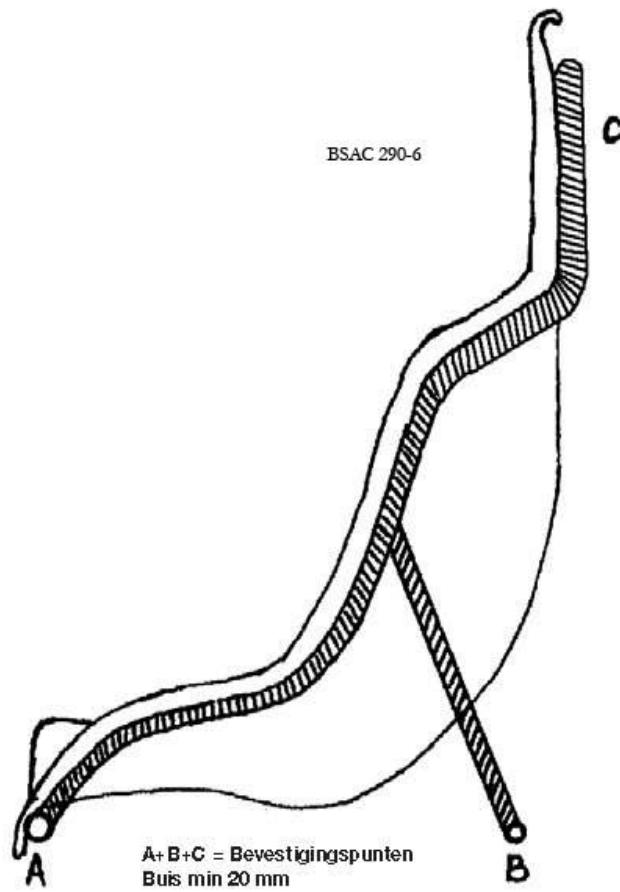
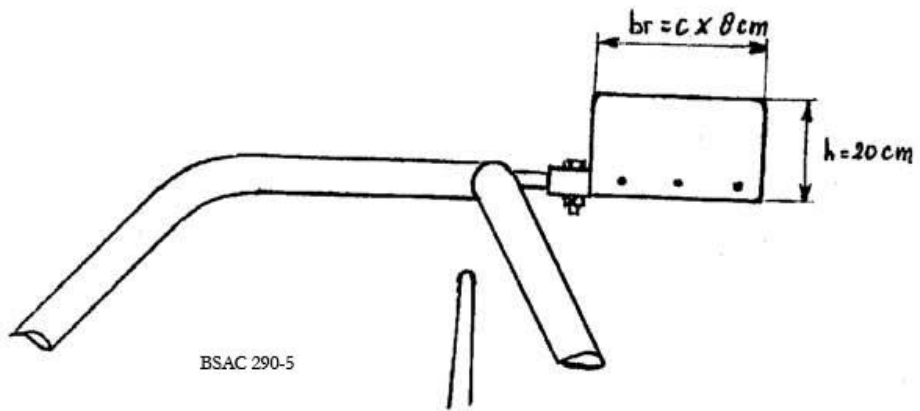
1. De deelnemer moet een goed vastgemaakte helm dragen die is voorzien van het ECE 2205 keurmerk of hoger, of een FIA-goedgekeurde helm.
2. **Tijdens NK wedstrijden moeten alle deelnemers een goedgekeurde FIA (FIA lijst 27 standaard 8856-2000) overall dragen.**
3. **De deelnemer dient op regionaal / clubniveau een overall te dragen met aantoonbaar minimaal de norm EN 531 (wordt in de toekomst vervangen door EN ISO11612) of Proban met vermelding van EN 531 (wordt in de toekomst vervangen door EN ISO11612) of Nomex II of III.**
4. **Sterk aanbevolen ondergoed volgens FIA 8856-2000 Standaard.**
5. **Aandachtspunt voor de aanschaf van schoenen en handschoenen, dat deze ook van brandwerend / -vertragend materiaal zijn gemaakt.**
6. De deelnemer moet een gezichtsscherm of stofbril dragen voor het geval een gat in de afscherming geslagen wordt.
7. De deelnemer moet een nekband **dragen met aantoonbaar label Nomex III.**

#### Art. 22 KLASSE-INDELING

Ten aanzien van de toepassing van een turbo, compressor en roterende zuigermotor geldt een vermenigvuldigingsfactor van 1.4.

Ten aanzien van de reglementair voorgeschreven maximum cilinderinhoud is een tolerantie toegestaan van (+) 1,5 %. Dit geldt voor alle klassen.





BSAC 290-7

- Onder Standaardklasse wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen voldoet, dat moet de deelnemer **op de wedstrijddag** zelf aan tonen.
- **Toegelaten worden alleen die deelnemende voertuigen die direct en zonder aanpassingen voldoen aan het Standaard- en Juniorklasse reglement.**
- Bij gehomologeerde delen of onderdelen zijn niet toegestaan.
- Alle niet speciaal in dit reglement genoemde delen of onderdelen dienen standaard en onbewerkt te blijven.
- Indien in deze klasse wordt deelgenomen met een deelnemend voertuig dat niet aan dit reglement voldoet, kan de deelnemer verplicht worden gedurende de rest van het lopende seizoen in de Toerwagenklasse uit te komen.
- Naast de bepalingen in Artikel 20 is het onderstaande van toepassing:

### 1. MOTOR

- a. De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2000 cc bedragen.
- b. De originele motor moet op de originele plaats aangebracht worden middels de originele bevestigingen. Het is toegestaan de motorophanging te verstevigen.
- c. Deelnemende voertuigen met motoren voorzien van enige vorm van drukvulling zijn niet toegestaan.
- d. Op het motorvermogen is een tolerantie van 10% toegestaan.
- e. Het originele motornummer/code en het versnellingsbaknummer/code moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf. Deze nummers mogen op geen enkele wijze gewijzigd en/of verwijderd worden.
- f. De oliehuishouding van de motor moet standaard zijn, maar mag aangevuld worden met een oliekoeler (dus geen dry sump smering o.i.d.).
- g. Het uitlaatsysteem mag ingekort of verlengd worden met dien verstande dat de dempers en het uitlaatspruitstuk origineel en behouden dienen te blijven.
- h. Het luchtfilter is vrij, binnen het motorcompartiment.
- i. De startmotor moet te allen tijde aanwezig zijn en op elk moment in werking gesteld kunnen worden.

### 2. CARROSSERIE

- a. Motor en versnellingsbak dienen bij de originele carrosserie te horen.
- b. Van spatborden mag niet meer worden weggehaald dan 5 cm. breder dan voor de veerweg van de binnenzijde van de band benodigd is.
- c. Het is toegestaan om de wielophanging te verstevigen.
- d. De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 26.2, met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen. Op heuphoogte aan de bestuurderszijde dient een dwarspijp in de lengterichting van de deur bevestigd te worden wel-

ke van dezelfde kwaliteit en diameter is als de kooiconstructie (zie Annexe J tekening 253-7).

- e. Buiten en binnen bumpers mogen niet verstevigd of verwijderd worden.
- f. Uitwendige bescherming van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige verstevigingen wel. Als de binnen en buitenbumper gedemonteerd zijn, mogen er geen verstevigingen zichtbaar zijn.
- g. Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden met gaas met een maaswijdte zoals is omschreven in art. 20.7.
- h. **Stuurhuis en overbrenging, wielophanging en wiellocatie moeten standaard zijn. Het stuur en de stuurstang naar het stuurhuis zijn vrij met inachtneming van art. 20.23. Geen spoor- of wielverbreeders. Spoorstangen mogen verzaagd worden.**
- i. Er mag een grotere radiator aangebracht worden. Indien radiator verplaatst wordt naar buiten het motorcompartiment, mag deze uitsluitend achter de bestuurdersstoel worden geplaatst maar buiten het bestuurderscompartiment (zie artikel 20.8) en dienen leidingen en koelers afgeschermd te worden middels een gesloten metalen plaat tot minimaal de bovenzijde van de koeler en tevens d.m.v. een horizontale plaat over en ter grootte van de koeler en reservoir. Rekening houdend het hiervoor vermelde, is de plaats en wijze van koeling van de radiator vrij.

### 3. OVERIGE

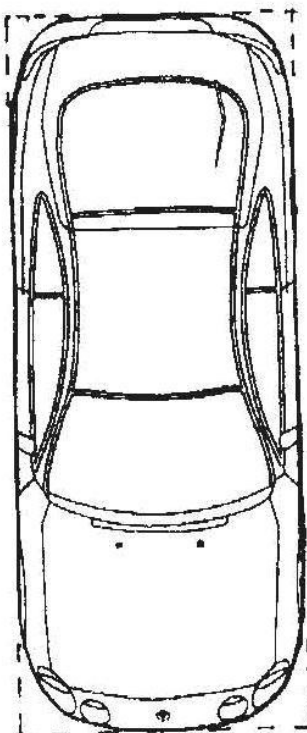
- a. Het is verboden een sperdifferentieel in wat voor vorm dan ook, te gebruiken.
- b. De bestuurdersstoel mag vervangen worden conform art. 20.12.
- c. Men dient 2 passende velgen met bijbehorende maat wegbanden, zoals door de importeur geleverd, te allen tijde ter beschikking te hebben i.v.m. nacontrole op een vermogenstestbank.

### Art. 24 EISEN TOERWAGEN KLASSE ( Dit artikel blijft in principe ongewijzigd tot 2013)

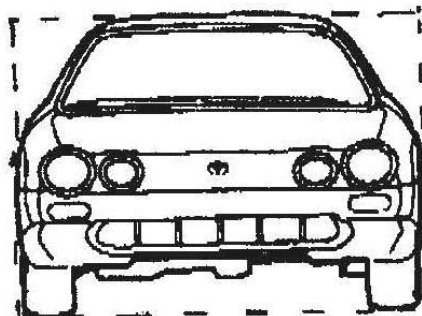
1. a. Toegelaten zijn alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverde auto's, met een minimum registratie van 500 stuks en met een maximaal kentekengewicht van 1500 kg.
- b. De originele carrosserie dient compleet behouden te blijven met uitzondering van de veranderingen die vallen onder artikel 24.12 en tekening BSAC 293.
  - Side Skirts zoals genoemd in artikel 24.5 mogen door middel van een buis van of een koker van 25 x 2 mm aan de binnenzijde worden verstevigd, mits dit aan de buitenzijde niet zichtbaar is.
  - Een eventuele zijbeugel langs de dorpel dient in de spoiler of Side Skirts zoals in artikel 24.5 omschreven weggewerkt te worden en mag van buitenaf niet zichtbaar zijn.
  - De carrosserie mag op geen enkele manier verlengd, ingekort, verbreed of versmald worden.

- Daar waar de carrosserie aangepast moet worden i.v.m. het ombouwen naar vierwielaandrijving, het monteren van een andere motor of versnellingsbak, dient dit te geschieden binnen de afmetingen zoals tekening BSAC-293 laat zien.
  - Voor auto's met een chassis (bijvoorbeeld Kever) behoren de voor en de achteras tot het chassis (bij de Kever bedoelen we de torsieassen). Samen met hun opbouw vormen ze de carrosserie.
- c. De deuren, waaronder tevens begrepen de eventuele derde of vijfde deur, waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 26.2, met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen. Aan de bestuurderszijde dient op heuphoogte een dwarspijp in de lengterichting van de deur bevestigd te worden welke van dezelfde kwaliteit en diameter is als de kooiconstructie (zie tekening BSAC-253-7).
  - d. Het is toegestaan de motor- en wielophanging te verstevigen.
  - e. Uitwendige versteviging van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige versteviging wel.
3. Bumpers dienen compleet behouden te blijven en moeten met de originele steunen op de originele manier bevestigd worden en mogen op geen enkele manier versterkt of aangepast worden.
  4. Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden met gaas met een maaswijdte zoals is omschreven in artikel 20.7.
  5. Het is toegestaan spoilers, side skirts, e.d. aan te brengen; mits deze binnen de contouren (die zijn ontstaan na verbreding bedoelt onder artikel 20.6) van de carrosserie blijven. (Zie tekening BSAC-291 A/B/C).
  6. De koeler en de plaats van de koeler zijn vrij mits deze voldoen aan artikel 20.8. Ten behoeve van de aan- en afvoer van koellucht mogen er in de carrosserie openingen worden gemaakt. De totale oppervlakte van deze openingen mag nimmer meer zijn dan 2400 cm<sup>2</sup>, alleen wanneer dit geen verzwakking van de constructie ten gevolg heeft en er geen delen welke een dragende functie hebben worden verwijderd. Op de motorkap mag t.b.v. afvoer van koellucht een rooster aangebracht worden ter hoogte van de voorruit, welke een maximale hoogte mag hebben van 6 cm vanaf de motorkap gemeten.
  7. De spatborden mogen aangepast worden, dat wil zeggen ieder maximaal 15 cm verbreed en de originele spatbordrand mag maximaal 10 cm verhoogd worden t.b.v. de veerweg. (Zie tekening BSAC-292) Het restant van het spatbord dient van originele afkomst te zijn. Enkel de verbreding mag van een andere samenstelling zijn.
  8. Het volledige interieur is vrij en mag dus verwijderd worden. Dit betreft alleen de gemonteerde interieurdelen, gelaste delen moeten behouden blijven. Onnodige brandbare delen moeten verwijderd worden. De bestuurdersstoel dient zich compleet links of rechts van de lengteas van het deelnemend voertuig te bevinden. Originele stoel bevestigingsrails welke gelast zijn, als ook scherp uitstekende plaatwerkdelen welke een gevaar opleveren voor de bestuurder moeten verwijderd worden.
  9. De motor is vrij mits het merk en het cilinder aantal corresponderen met de carrosserie. Indien de motor verplaatst c.q. gedraaid wordt, moet de motor in zijn originele compartiment blijven conform Annexe J Artikel 251 2 2.3.8. Het monteren van een tweede motor of meer is niet toegestaan. Met motor wordt bedoeld Annexe J Art. 251 2.3.3.
  10. Met motorblok wordt bedoeld de krukaskast en cilinders.
  11. Motorruimte: de ruimte die wordt bepaald door de dichtstbijzijnde structurele wand die de motor omgeeft.
  12. Het originele schutbord dient behouden te blijven en mag alleen toegankelijk gemaakt worden voor doorvoer van slangen, koelbuizen, uitlaat e.d. Ten behoeve van de toegankelijkheid van mechanische componenten mag er in het schutbord een demontabele plaat van het originele schutbord materiaal gemaakt worden van maximaal 55x50cm (zie tekening BSAC-293) mits deze deugdelijk bevestigd is.
  13. De wielophanging is vrij, met dien verstande dat de originele ophangpunten behouden blijven. De bevestigingspunten mogen ook gebruikt worden om een subframe te maken waaraan draagarmen gemonteerd kunnen worden. Het aantal hiervan te gebruiken ophangpunten is vrij. Ter controle hiervan zal te allen tijde de originele ophanging of subframe weer gemonteerd moeten kunnen worden zonder slijpwerkzaamheden. Er mogen geen nieuwe ophangpunten van draagarmen of schokdempers aan de carrosserie gecreëerd worden. Aan het nieuw ontstane subframe mag ter versteviging wel een demontabele bevestiging naar de carrosserie gemaakt worden.
  14. Onder wielophanging wordt alles verstaan wat vanaf de carrosserie of standaard subframe naar het wiel toegaat. Schokbrekers zijn zowel in soort als aantal vrij. Hier geldt dat te allen tijde de originele schokbrekers weer gemonteerd moeten kunnen worden. Men mag dus wel willekeurige ophangpunten aan het nieuw ontstane subframe maken. De wielmaat c.q. bandenmaat is vrij, mits de wielen NIET buiten de contouren (volgens artikel 24.7) van de carrosserie uitsteken in hun normale rechtuit positie.
  15. De gehele aandrijving is vrij.
  16. De uitlaat is vrij, met dien verstande dat deze binnen c.q. onder het deelnemend voertuig blijft en aan de achterzijde of zijkant onder het brandschot van het deelnemend voertuig horizontaal eindigt. De uitlaat mag nimmer via een voorportier het deelnemend voertuig te verlaten. De uitlaat mag niet door de bestuurderscompartiment (is de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) lopen.

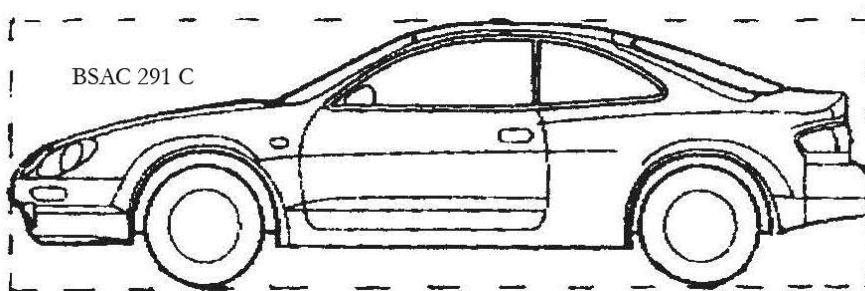
BSAC 291 A



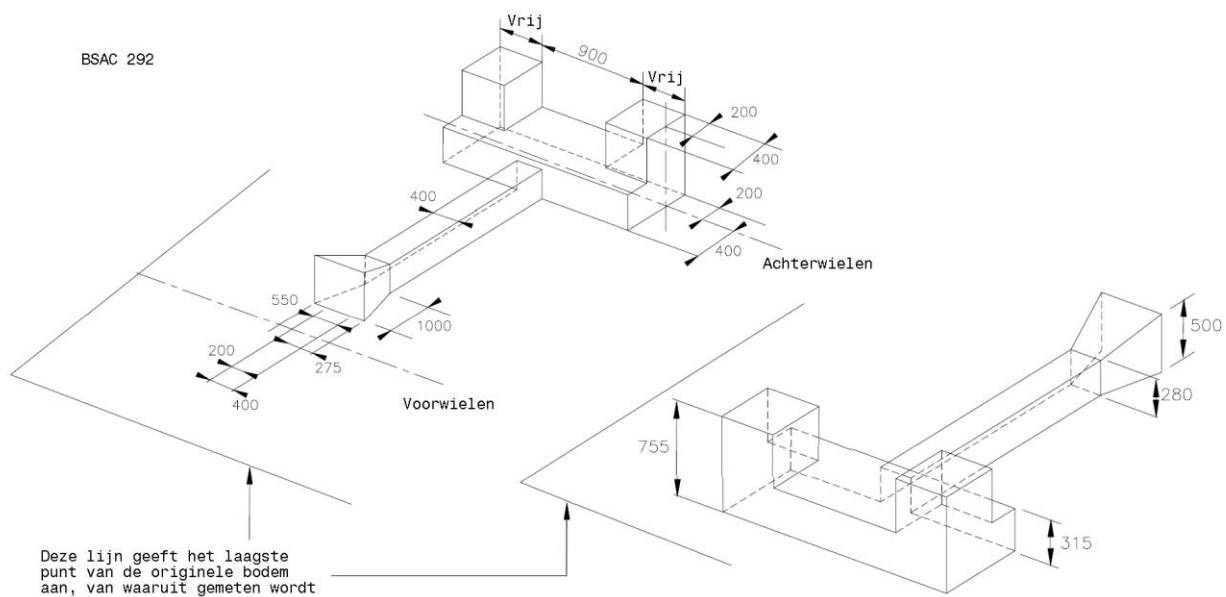
BSAC 291 B

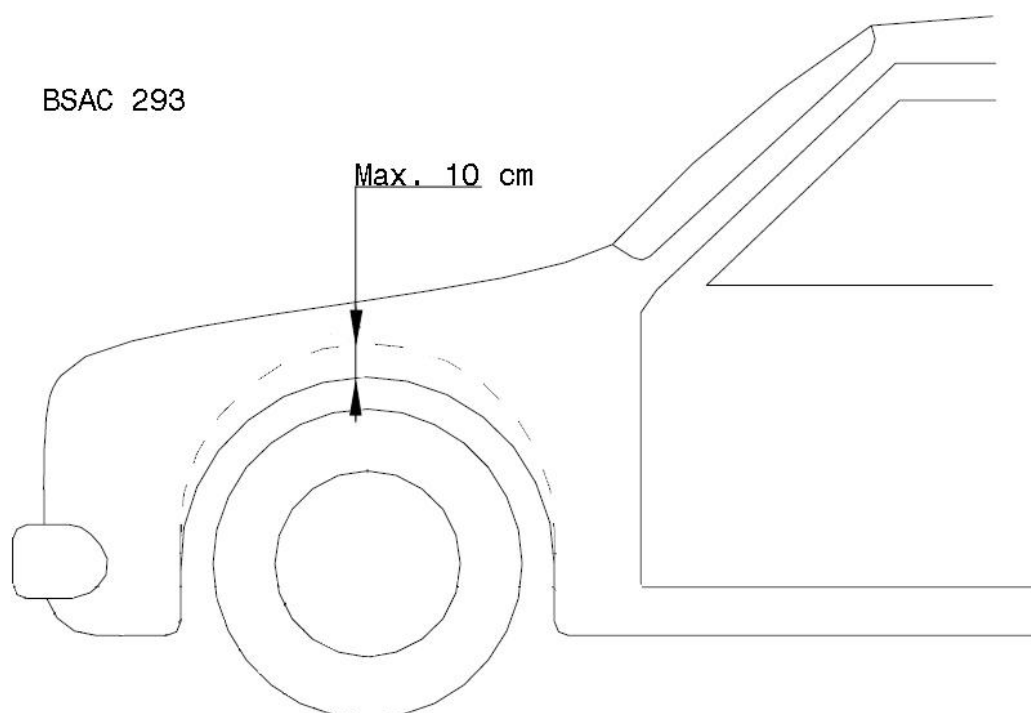


BSAC 291 C



BSAC 292





**Art. 25 EISEN KEVERKLASSE 1600 ( Dit artikel blijft in principe ongewijzigd tot 2012 )**

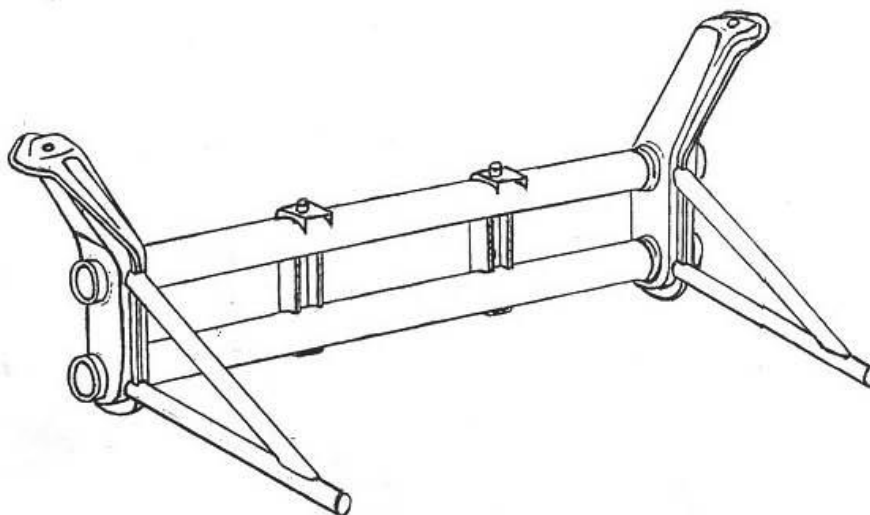
1. In deze klasse zijn alle deelnemende voertuigen voorzien van een originele stalen VW Kever carrosserie met standaard chassis en originele bodemplaat, incl. de bevestigingsgaten waarop de carrosserie gemonteerd is geweest. Op de bodemplaat moet minimaal een stalen hoekprofiel van 50/50/4 mm of een kokerprofiel van 50/50/2 mm dik gemonteerd worden waarop de rolkooi bevestigd moet worden. Ter hoogte van het midden van het deelnemend voertuig dient een dwarspijp, ook wel instapbuis genoemd, in de lengterichting van de deur bevestigd te worden die aan dezelfde materiaaleisen dient te voldoen als de kooiconstructie (zie Annexe J tekening 253.7).
2. Alleen ten behoeve van de motorophanging mag het chassis aangepast worden. Het is toegestaan de voorzijde tot aan de vooras in te korten en ook motor- c.q. radiatorbeschermer is toegestaan, mits het silhouet van het deelnemend voertuig behouden blijft. Indien de portieren worden verwijderd, dient vervangend metaal van minimaal 1,5 mm. dik gebruikt te worden. Het dak en de zij-achterkant dient origineel te blijven. Het achterraamroostertje mag vervallen. De maximale cilinderinhoud is 1600cc, evenals vier cilinders. De motor dient op de originele plaats gemonteerd te zijn.
3. De motor dient afgeschermd te worden door onbrandbaar materiaal, zie artikel 20.8.
4. De koeling is vrij, mag dus aangepast worden.
5. Carburateur: Maximaal één 40 mm. gasklep diameter en doorlaat (geen gasschuif). Benzine-injectie en drukvulling zijn verboden.
6. Het verlagen van de carrosserie is toegestaan. De instapopening aan beide zijden moet een afmeting hebben van 45 cm hoog en 75 cm breed. De hoogte van het bestuurderscompartiment (= de ruimte tussen schutbord en achterste rolbeugel) van vloer tot dak minimaal 95 cm zijn ter hoogte van de bestuurdersplaats, echter de minimale ruimte tussen helm en dakplaat moet 5 cm zijn.
7. De deelnemende voertuigen moeten voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkele wijze uitschakelbaar zijn.
8. De vooras moet geheel origineel blijven (ook het materiaal) met uitzondering van het veerpakket in de vooras waarvan het aantal veren vrij is. Er mag een torsie-asversteller gemonteerd worden. De buitenste steunlagers in de torsie-as t.b.v. de draagarmen mogen door ander materiaal vervangen worden. Draagarmen inclusief kogels dienen origineel te blijven. Fusee moet origineel blijven met uitzondering van het remklauwbevestigingspunt, de spoorstangarm (Pitmanarm) en de fusee-astaplagermaten. De schokdemperbevestigingspunten dienen geheel origineel te blijven, in plaats van het bovenste originele rubber mag een unibalkogel gemonteerd worden, welke in de hartlijn van de originele steun gemonteerd dient te worden. Het stuurhuis en de spoorstangen zijn vrij. De voorwiellagerhuizen en remmen zijn vrij.
9. Ten behoeve van de achterwielophanging moeten de originele ophangpunten gebruikt worden, zo ook de originele draagarmen (deze mogen verstevigd worden). De schokdempersteun aan de draagarm mag verwijderd worden. De originele wielbasis moet behouden blijven (= 240 cm met een tolerantie van + of - 1,5 cm). Bij het pendelas type auto wordt de pendel asbuitenpijp vanaf de geleidingstrechtter tot en met de ankerplaatbevestiging als draagarm gezien. Remschijven en

remklauwen zijn vrij.

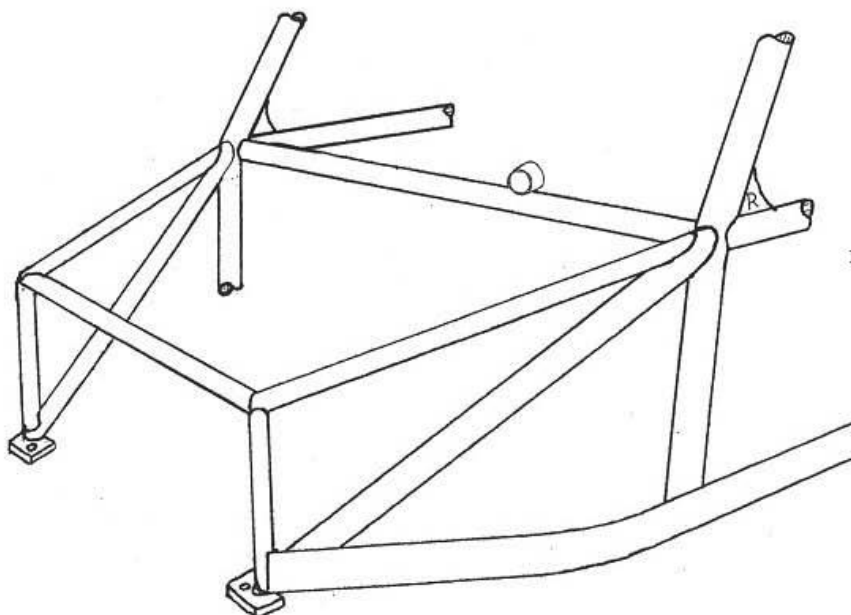
10. De achterafsteuning dient te geschieden volgens Annexe J artikel 253 punt 8.2.2.3. De achterafsteuning mag ook bevestigd worden aan de tussenplaat tussen motor en versnellingsbak. De bevestigingsplaten zoals omschreven in Annexe J artikel 253 punt 8.2.2.3. kunnen hiermede vervallen.
11. De stof- en remlichten dienen op het achterrek gemonteerd te worden.
12. De tunnel van de originele bodemplaat mag t.b.v. het verplaatsen van het schakelmechanisme gewijzigd worden. De torsie-as buitenpijp en de draagarmophangpunten worden als deel van de bodemplaat gezien en dienen daarom origineel (standaard) te zijn. De schokdemperpunten op de torsie-asbuitenpijp

mogen verwijderd worden. De versterkingsdriehoek aan de tunnel tussen vooras en schutbord mag verwijderd.

13. Er dient een versterking aangebracht te worden tussen carrosserie en vooras (volgens tekening BSAC-294), van een buis of koker van een minimale dikte van 20 x 3 (buis) of 20 x 20 x 3 (koker).
14. Aan de bestuurderszijde dient een versterking aangebracht te worden vanaf de rolkooi tot aan de voorzijde waar de benen en voeten van de bestuurder zich bevinden (volgens tekening BSAC-295), van een buis of koker van minimale dikte van 20 x 3 (buis) of 20 x 20 x 3 (koker).
15. Schokdemper en schokdemperbevestigingspunten zijn vrij op de achteras.



BSAC 294



BSAC 295

**Art. 26 EISEN SPRINTERKLASSE 1600 (Dit artikel wordt in principe in 2010 besproken met de licentiehouders)**

1. In deze klasse rijden uitsluitend deelnemende voertuigen met carrosserieën welke niet in serie zijn vervaardigd doch speciaal voor de autocross zijn ontworpen en waarvan het silhouet geen gelijkenis vertoont met een in serie vervaardigde auto (dit. i.t.t. artikel 25.1).
2. De instapopening aan beide zijden moet een afmeting hebben van 45 cm. hoog en 75 cm. breed. De hoogte van het bestuurderscompartiment moet zodanig zijn dat de ruimte tussen de helm van de bestuurder en het dak minimaal 5 cm. is. De breedte onder minimaal 80 cm. en boven minimaal 50 cm. Indien de rolkooi gebouwd wordt zoals in artikel 19.1. Moet de rolkooi zijn vervaardigd van dikwandig buis met een minimale doorsnede van 38 mm. en voorzien van voldoende dwarsverbindingbuizen. Alle constructies ter beveiliging en afscherming dienen van ronde buis te worden vervaardigd van min. 30 tot 33 mm. met een afrondingsstraal van minimaal 10 cm. De instapopening aan twee zijden moet voorzien zijn van gaasafscherming met openingen van maximaal 4 cm. Deze constructie moet zowel van binnen als van buitenuit bediend kunnen worden.
3. De maximale cilinderinhoud is 1600 cc.
4. Deelnemend voertuigen met motoren voorzien van enige vorm van drukvulling zijn niet toegestaan.
5. In deze klasse moet een stalen dakplaat (minimaal 0,8 mm dik) aan de bovenzijde van de rolkooi worden gelast of er moet vanuit de hoeken van de rolkooi een kruis worden gelast van een ronde buis (minimaal 25x2,0 mm staal) waarop de metalen dakplaat mag worden vastgeschroefd.

**Art. 27 EISEN SPRINTERKLASSE 2000 (Dit artikel wordt in principe in 2010 besproken met de licentiehouders)**

1. In deze klasse rijden alle deelnemende voertuigen die niet aan de voorwaarden voldoen, gesteld bij Keverklasse 1600 evenals wagens met carrosserieën welke niet in serie zijn vervaardigd doch speciaal voor de autocross zijn ontworpen.
2. Als Sprinterklasse 1600, (zie artikel 26.2, 26.4 en 26.5). Deelnemende voertuigen welke qua chassis gebaseerd zijn op de Keverklasse 1600, dienen ook aan de veiligheidseisen van deze klasse te voldoen. (zie artikel 25)
3. Maximale cilinderinhoud 2000cc.

**Art. 28 EISEN SUPERKLASSE (Dit artikel wordt in principe in 2010 besproken met de licentiehouders)**

Als Sprinterklasse 2000, echter zonder beperking t.a.v. de cilinderinhoud en het aantal aangedreven wielen. Iedere vorm van drukvulling is toegestaan.

**Art. 29 EISEN STOCKCAR KLASSE**

Deze eisen zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de betreffende autocross club.

**Art. 30 EISEN JUNIORKLASSE (Dit reglement blijft in principe ongewijzigd tot 2011)**

1. De motor mag een maximale cilinderinhoud hebben van 1300cc.
2. Het deelnemend voertuig moet voldoen aan de eisen van de standaardklasse (Artikel 23).
3. Vanaf 2012 dienen de schokbrekers standaard te zijn.
4. **E-keur opgesneden banden en/of E keur rallybanden met een maximale profieldikte van 10mm zijn toegestaan. Niet toegestaan is het gebruik van blok- noppenbanden of tractorbanden. Onder blok- of noppenband wordt verstaan een band waar al dan niet middels vulkaniseren een fabrieksmatig vervaardigd blok- of noppenprofiel op is aangebracht.**

**Art. 31 SANCTIES**

- A. Uitsluiting voor de gehele dag
- B. Uitsluiting manche
- C. Officiële waarschuwing, bij herhaling tijdens dezelfde wedstrijd volgt uitsluiting betreffende manche.
- D. Boete € 50,00
- E. Boete € 250,00

**Art. 32 SLOTBEPALING**

1. In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autocross niet voorzien of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het Bestuur Sectie Auto Cross in overleg met de organisator.
2. De reglementen zijn geldig gedurende één (1) jaar (het wedstrijdjaraar 2010), maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
3. Aanvullingen/wijzigingen die in geval van overmacht tijdens een evenement uitgebracht (moeten) worden, dienen door de Sportcommissarissen te worden goedgekeurd.
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 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.