

ALGEMEEN REGLEMENT ACNN - 2010

SPORTIEF

Artikel 1.- ALGEMEEN

- Doel

De Stichting ACNN heeft met dit reglement tot doel het organiseren van trainingen en wedstrijden met een lage financiële en emotionele drempel; in het bijzonder om beginnende rijders in de gelegenheid te stellen zich (verder) in de autosport te bekwamen en door te groeien naar hogere nationale en/of internationale klassen, onder het motto "wij kunnen goed met elkaar door de bocht".

Artikel 2. - ORGANISATIE

- Organisatie

Autocompetitie wedstrijden worden georganiseerd door de Stichting ACNN, onder auspiciën van de KNAF. De wedstrijden zijn zgn. breedtesport evenementen en tellen niet mee voor een Nederlands kampioenschap, tenzij expliciet anders is aangegeven.

Artikel 3- Organisatie-commissie (OC)

De organisatiecommissie (OC) bestaat uit tenminste twee personen en vertegenwoordigt de organisator. De OC neemt in basis de functie van een college van sportcommissarissen over. De OC beschikt voor het evenement over alle bevoegdheden om het evenement volgens de geldende regels en de doelstelling van de organisator te houden. De OC is onder meer bevoegd tot het wijzigen van startvelden en samenvoegen van klassen; het nemen van beslissingen waarin de reglementen niet voorzien; spontaan of naar aanleiding van reclamaties van deelnemers opgelegde sancties te matigen.

Zowel de wedstrijdleider, de organisator als alle deelnemers dienen deze commissie te raadplegen en te respecteren. De namen van mogelijk dienstdoende personen in het OC worden vermeld in het bijzonder reglement. De uitspraak van de commissie is bindend en beroep hiertegen is niet mogelijk.

Artikel 4 - TOEPASSELIJKE REGLEMENTEN/DEFINITIES

Op de wedstrijden zijn van toepassing:

- Wedstrijdreglement "C" evenementen.
- dit Algemeen reglement ACNN 2009
- de klasse reglementen
- het Bijzonder reglement dat voor iedere wedstrijd wordt uitgegeven met bijzonderheden over het evenement.

Bekendheid met, en onderwerping aan de reglementen

Door inschrijving en deelname wordt iedere deelnemer geacht de reglementen te kennen en zich aan de toepasselijke reglementen te onderwerpen.

- Wedstrijden

De wedstrijden zijn zgn. breedtesport evenementen en tellen niet mee voor een Nederlands kampioenschap, tenzij expliciet anders is aangegeven.

- Definities

Onder Endurancewedstrijden wordt verstaan een wedstrijd met een duur van minstens 1 uur, waarbij rijderwissels mogelijk of zelfs verplicht zijn.

Onder een Sprintwedstrijd wordt verstaan een wedstrijd waarbij een bepaalde afstand moet worden afgelegd of waarbij een bepaalde tijd (maximaal twee uur) moet worden gereden en rijderwisselingen niet toegestaan zijn.

Artikel 5 - INSCHRIJVING/KEURING

Voor de sprintraces kennen de evenementen geen voorinschrijving. Voor de Endurance races wordt voor het hele seizoen ingeschreven. Vooraf aan de inschrijving op het evenement, zowel voor sprint-als endurance races, dienen alle rijders zich jaarlijks eenmalig voor het seizoen te laten registreren. De registratie kost € 95. -.

Op de dag van het evenement:

Inschrijving

De deelnemer:

- Schrijft zich ter plaatse in
- Toont legitimatie(rijbewijs)
- Toont KNAF racelicentie

- Ondertekent vrijwaring-/aansprakelijkheidsclausule
- Betaalt inschrijfgeld (+1e maal registratiegeld)
- Meldt zich bij de tijdwaarneming voor registratie in het tijdwaarnemingsysteem

Technische keuring

- Vervolgens wordt de wagen geheel wedstrijdklaar aan de bevoegde technische official ter keuring aangeboden.
- Met het aanbieden voor de technische keuring verklaart de deelnemer impliciet dat de wagen in alle opzichten voldoet aan de reglementen, en wat betreft de veiligheid volledig geschikt is om aan het evenement deel te nemen.
- Indien geen afwijkingen zijn vastgesteld volgt toelating tot training/wedstrijd

Artikel 6 – DEELNEMERS/LICENTIES

Deelname staat open voor rijders met een geldige licentie. Voor wedstrijden georganiseerd door het DNRT in Nederland, België en Duitsland volstaat een KNAF Clublicentie. Voor de 24 uur's Race van Oschersleben dient men over voldoende ervaring te beschikken, dit ter beoordeling aan de organisator. Voor de Saker Sportcar Challenge, Supersportklasse, DNRT V 8, de Porsche ADPCR klasse, de Westfields, Caterhams, en soortgelijk is voor alle wedstrijden een EU/ Nationaal licentie vereist. In dit reglement wordt steeds gesproken over deelnemer(s). Bij endurance races wordt hiermee bedoeld: de teams en de bij die teams behorende rijders.

Bij sprint-races wordt hiermee bedoeld: de rijder(s). (Onder de bewoording "team" wordt niet de definitie bedoeld als op pagina 57 van het ASJ 2009, doch een samenstelling van rijders waarbij de eerst genoemde rijder de reglementaire inschrijver is.

Artikel 7 - DE AUTO

Op basis van de reglementen van verreden klassen bepaalt de organisator welke auto's tot het evenement worden toegelaten, onder meer: BMW E36 Cup, BMW Diesel Cup, Dutch Mustang Challenge alsmede de ACNN klassen Toer/ Sport/SuperSport.

Geluid

Het maximum toegestane geluid verschilt per circuit maar is in alle gevallen zeer beperkt. Circuits staan met hun geluidsproductie onder strikte controle (van de overheid).

Denk niet dat het wel mee zal vallen. We kunnen ons op dit gebied weinig permitteren. Wie op de openbare weg meer lawaai maakt dan de norm komt daar doorgaans mee weg. Maar op het circuit kan dit niet, mede door het intensieve gebruik van de baan. Zoek niet naar het maximum dat is toegestaan maar het minimum dat je kunt bereiken.

Indien een wagen naar oordeel van de wedstrijdleiding teveel geluid produceert (meer geluid dan een moderne personenwagen op de openbare weg voorzien van een deugdelijk werkend standaard uitlaatsysteem), is de wedstrijdleiding op eigen gezag bevoegd de wagen terstond de training of race te laten beëindigen. Voor een aantal klassen of specifieke auto's kan een specifieke geluidsnorm zijn/worden voorgeschreven.

Reclame

De organisator claimt ruimte voor klasse sponsoring. In ieder geval de voor- en achterraut streamer en maximaal 10% van de verder beschikbare ruimte op de auto. Verdere reclame ruimte is vrijelijk door de deelnemer in te vullen, met inachtneming van het (KNAF) Besluit inzake reclame op automobielen.

Wedstrijdnummer

Volgens ACNN-formaat, wit, op de achterzijruiten en op de voorruit rechtsboven en achterraut links..

Artikel 8 - STRAFFEN

Tenzij voor een betreffende overtreding in het reglement expliciet een strafmaat is aangegeven, is de wedstrijdleader voor het opleggen van een straf vrijelijk bevoegd tot het geven van een waarschuwing, tijdsraf of aftrek van afgelegde wedstrijdronde, Stop & Go Straf. Over het niet klasseren van het betreffende wedstrijdonderdeel beslist het O.C. Tijdsstraffen die tijdens Endurance wedstrijden gegeven worden dienen bij de eerstvolgende pitstop te worden ingelost. Dit door stil te staan op een aangewezen plaats bij de starttoren. Het team is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de straf. Een straf wordt z.s.m. aan de betreffende deelnemer bekend gemaakt. Straffen die opgelegd worden op een andere dag dan de wedstrijddag (bijv. bij technische nacontrole) worden schriftelijk en binnen 14 dagen na bepaling aan de deelnemer meegedeeld.

Bij overtreden van een van de artikelen uit de klassenreglementen wordt een passende straf door de OC of wedstrijdleader opgelegd. De maximale straf is uitsluiting van het team voor het betreffende wedstrijd onderdeel

Artikel 9 - TRANSPONDER

Deelnemers dienen over een transponder van het type TranX 260 te beschikken. De ACNN verhuurt transponders per evenement. Een eigen transponder is ook mogelijk. Als de transponder tijdens de race uitvalt, dan zal de tijdwaarneming proberen de deelnemer zo snel mogelijk te waarschuwen en zo mogelijk met de hand te klokken.

Artikel 10 - RECHTEN

Alle rechten voortvloeiend uit wedstrijden of kampioenschappen zijn voorbehouden aan de organisator. Publicatie van foto's, video en/of film is uitsluitend toegestaan na aantoonbare toestemming van de organisator.

Artikel 11 - AANSPRAKELIJKHEID

Alvorens aan een wedstrijd of een kampioenschap te kunnen deelnemen moeten alle deelnemers een aansprakelijkheidsclausule ondertekenen. In geval de deelnemer minderjarig is, dient zijn of haar ouder/voogd de verklaring ook te ondertekenen. De tekst van de aansprakelijkheidsclausule is onderstaand weergegeven.

Uitsluiten aansprakelijkheid

Noch de KNAF, noch het BSA, noch de Stichting ACNN en/of enige andere organisator waaraan door de KNAF een organisatielicensee is toegekend, noch de promotor en/of circuit eigenaar, noch haar officials, noch de medewerkers van en op het Circuit zijn tegenover de inschrijvers, deelnemende bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelneming van of onder auspiciën van de KNAF, tijdens en/of gedurende de wedstrijd, de training of oefendagen mocht ontstaan.

Vrijwaringclausule/aansprakelijkheidsclausule.

Alvorens de bestuurders aan de training van een wedstrijd deelnemen, moeten zij de zgn. 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, (inbegrepen de Stichting ACNN) en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuit, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld 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 daaronder begrepen."

De deelnemers die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot training en/of race toegelaten.

VEILIGHEID

Artikel 1 - VEILIGHEID

De hierna genoemde veiligheidsuitrusting is verplicht. De deelnemer is vrij om extra voorzieningen aan te brengen zolang die de werking van de verplichte uitrusting niet vermindert. Tenzij anders aangegeven zijn op voor de deelnemende wagens aan de Zomeravondcompetitie de voorschriften van toepassing, die voor FIA Klassen Groep N, A, B, ST, zijn gepubliceerd in het KNAF Autosportjaarboek (ASJ).

Bijzondere aandachtspunten : Onder verantwoordelijkheid van de deelnemer dient de wagen zowel wat betreft constructie, als de staat van onderhoud, voor deelname technisch veilig te zijn. De wedstrijdleiding, is bevoegd om een auto die niet voldoende veilig is, toegang tot deelname te weigeren.

Artikel 2 – PERSOONLIJKE UITRUSTING

Een goedgekeurde helm is verplicht, op nationaal niveau tenminste keurmerk: Snell Foundation SA2000 (USA) of BS 6658 A/FR (wit op RODE achtergrond) Een brandvrije overall met FIA label en in goede staat verkerend, brandwerende sokken, ondergoed, een balaclava en brandvrije handschoenen en schoenen zijn verplicht. Alle kleding moet minimaal voldoen aan FIA 1986 norm. Deelname zonder genoemde verplichte uitrusting is niet toegestaan. In een eenheidsklasse kan alleen een " merk" overall van dat betreffende merk worden gedragen. Uitingen van andere autofabrikanten dienen te worden verwijderd of afgeplakt.

De TC of wedstrijdleiding kan verlangen dat de persoonlijke uitrusting van een deelnemer voor of tijdens de wedstrijd getoond wordt. Badges die door de organisator verplicht gesteld worden voor een bepaalde klasse, dienen op de overalls aangebracht te zijn d.m.v. het borduren op de alleen buitenlaag van de overall. De badges worden aangeleverd door de organisator.

Artikel 3 - ROLKOOI

De rolkooi (zie ASJ 2009, pp. 491 e.v.) dient in alle opzichten (model, uitvoering, afsteuning met afsteuningsplaten) tenminste te voldoen aan de voorschriften gepubliceerd in FIA Code Sportif annex J, onder artikel 253 voor de FIA klassen Groep N/A/B/(ST), corresponderend met het (bouw)jaar van de ingeschreven toerwagens. Voor zgn Vrije Formule wagens (Fia Groep E), zie voorschriften FIA Code Sportif art. 277. Voor wagens met een bouwjaar van vóór 1993 geldt als minimum de FIA voorschriften die in 1993 voor de groepen N/A/B van toepassing waren, die bij de organisatie op te vragen zijn.

Uitvoeringen rolkooi

- a. Geconstrueerd overeenkomstig de vereisten genoemd in ASJ 2009, pp. 492 e.v onder artikel 8.3.1. e.v. (zelfbouw)
- b. Gehomologeerd of gecertificeerd door de ASN (KNAF, DMSB, RACB etc)
- c. Gehomologeerd door de FIA

Bevestiging rolkooi

Definities

Voetplaat: Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis die het mogelijk maakt deze aan de carrosserie/chassis te bouten of te lassen, gewoonlijk aan een versterkingsplaat. Versterkingsplaat: Metalen plaat, bevestigd aan de carrosserie/chassis onder de voetplaat van de rolbeugel om de belasting beter te verdelen op de carrosserie/chassis. Bevestigingspunten van de voor-hoofd-,zijrolbeugels of halve zijrolbeugels. Ieder bevestigingspunt moet voorzien zijn van een versterkingsplaat met een dikte van tenminste 3 mm.

Iedere voetplaat moet bevestigd worden met tenminste 3 bouten op de stalen versterkingsplaat met een dikte van tenminste 3 mm en een oppervlakte van minimaal 120 cm² die aan de carrosserie gelast is. De voetplaat mag ook aan de versterkingsplaat worden gelast. Met uitzondering van de beugel(s) die achter de hoofdbeugel (dit is de beugel dwars door de auto direct achter de voorstoel) zijn afgesteund, dient de voetplaat van iedere beugel op een stalen versterkingsplaat te worden bevestigd met tenminste 3 bouten van M8 grootte, kwaliteit 8.8 of hoger. Meer bouten mogen worden gebruikt. De voetplaten mogen ook direct op de versterkingsplaten worden gelast.

Ter informatie: KNAF ERKENDE ROLKOOIFABRIKANTEN

Zie KNAF ASJ 2009 en/of KNAF Website.

Artikel 4 – STOEL EN STOELBEVESTIGING

Een deugdelijke stoel met hoofdsteun FIA keurmerk 8855/1992 of 8855/1999 verplicht.

De geldigheid van homologatie is voor wagens in "C"- evenementen met 5 jaar verlengd (geldigheid van homologatie van 5 naar 10 jaar). De stoel moet deugdelijk bevestigd zijn (zie daarvoor ASJ 2009, pp. 498 via minimaal 4 bevestigingspunten, met bouten diameter min. 8 mm, kwaliteit 8.8 (ISO norm) of hoger, en onderplaten van min. 40 cm² voor elk bevestigingspunt (min. dikte voor staal 3 mm, voor aluminium 5 mm). Voor oudere wagens kan dit betekenen dat op de bodem, over meer dan de gehele breedte van de stoel een schetsplaat moet worden bevestigd. De zitting van de stoel mag niet meer dan 3 cm indrukbaar zijn.

Artikel 5 - VEILIGHEIDSRIEMEN

Verplicht is een 5- of 6 puntsgordel, FIA keurmerk 8854.98 of 8853.98 of hoger. Voor een goede werking dienen de veiligheidsgordels volgens de voorschriften, (ASJ 2009 pp. 489), gemonteerd te zijn! Veiligheidsgordels met losse stiksels, of die gerafeld zijn dan wel vanwege een zware aanrijding beschadigd zijn, zijn onbruikbaar en dienen voor de eigen veiligheid van de gebruiker vervangen te worden. (mits in goede staat mag de gebruiksduurbepaling buiten beschouwing gelaten worden). De rijder dient als hij/zij plaats neemt in de auto eerst de heupriem strak af te stellen en daarna de schouder riemen. Een zgn. HANS wordt aanbevolen, voor zover noodzakelijk met aangepaste schoudergordels.

Artikel 6 - SLEEPOGEN

De wagen moet voorzien zijn van een sterk sleepoog aan voor en achterzijde. Deze mogen niet uitsteken buiten de carrosserie. Het sleepoog dient duidelijk zichtbaar door geel, rood of oranje geschilderd te zijn. De binnen diameter moet minimaal 50 mm zijn.

Artikel 7 – RAAMNET EN OF ARMRIEM

Een armriem, bevestigd aan de linker onderarm en aan de knop van de veiligheidsgordel of aan de heupgordel (die voorkomt dat de linker arm buiten de auto kan komen bij een ernstige crash), is verplicht. Het verbinden van de riem met een volledig en snel sluitende klimhaak voor de bergsport is daarbij toegestaan. Bij het gebruik van een correct gemonteerd raamnet (zie ASJ 2009, pp 497) mag de armband achterwegen gelaten worden.

Artikel 8 - BRANDBLUSSEER

Een handblusser conform artikel 7.3 van het ASJ 2009, pp 490 is verplicht en dient uiterst stevig gemonteerd te zijn. Blussystemen volgens artikel 7.2 van het ASJ 2009 pp 490 zijn ook toegestaan.

Artikel 9 – LEIDINGEN EN KABELS

Deze dienen van deugdelijk materiaal en in goede staat te zijn. Onder meer: leidingen die brandstof of hydraulische vloeistof bevatten mogen door het inzittenden compartiment lopen, maar zonder enige koppeling, uitgezonderd bij de brandschotten, overeenkomstig de FIA voorschriften en bij het remcircuit. (ASJ 2009). Leidingen die koelwater of smeerolie bevatten moeten zich buiten het inzittende compartiment bevinden, of met een ijzeren lekvrij omhulsel van het inzittenden compartiment zijn afgeschermd.

Artikel 10 - DIVERSEN

Buitenspiegels De wagen moet voorzien zijn van een binnen spiegel, linker en rechter buitenspiegel.

Remlichten De remlichten moeten zonder vertraging werken en mogen uitsluitend aangestuurd worden door het remsysteem.

Vergrendelingen De motorkap mag tijdens training/race niet los kunnen komen. Hoodpins op de voor- en achterklep zijn verplicht waarbij dan het originele sluitwerk verwijderd dient te zijn.

Ruiten De voorruit moet van gelaagd glas zijn.

Accu De accu dient deugdelijk bevestigd te zijn en de pluspool dient geïsoleerd te zijn. Als de accu in het rijder compartiment staat, dan moet deze in een vloeistofdichte bak geplaatst zijn.

Brandschotten Een vuurbestendig en vloeistofdicht brandschot tussen de motorruimte en het inzittenden compartiment is verplicht. Voor de kofferruimte geldt in alle gevallen dat een vuurbestendige en vloeistofdichte afscherming zich dient te bevinden tussen de brandstoftank, de brandstofpomp en het inzittenden compartiment. Dit geldt ook voor brandstofleidingen die niet voldoen aan de FIA voorschriften (ASJ 2009).

Rolkooi schuim Delen van de rolkooi waar de rijder bij een crash mee in aanraking kan komen, dienen te worden voorzien van speciaal schuimrubber voor rolkooien. Isolatieschuim is onvoldoende.

Spoorverbreeders Maximaal 15 mm per kant en aan beide zijnde voorzien van een exacte pasrand.

Wielen/banden Deze mogen niet buiten de carrosserie uitsteken. Het gebruik van bandenwarmers of het verwarmen van banden op een andere manier is niet toegestaan.

Artikel 11 - BRANDSTOF

Indien het bijzonder reglement dat vermeldt, kan de organisator voorschrijven dat uitsluitend brandstof getankt wordt die door de organisator geleverd wordt. Zo nodig wordt op een centrale plaats getankt. In andere gevallen is uitsluitend reguliere handelsbenzine toegestaan. Het is niet toegestaan om welk product dan ook aan de brandstof toe te voegen. Op verzoek van de wedstrijdleiding of de OC kunnen, op ieder tijdstip van de wedstrijd, brandstofmonsters genomen worden ter controle op de naleving van dit artikel

WEDSTRIJDEN

Artikel 1 - WEDSTRIJDVERLOOP

Het wedstrijdverloop, de verschillende wedstrijdonderdelen en het tijdschema worden vermeld in het bijzonder reglement. De prijsuitreiking mag plaats vinden voor het verlopen van de protesttijd, maar dan volgens de voorlopige uitslag.

Artikel 2 - VEILIGHEIDSKEURING

Bij een wedstrijd moet elke auto vooraf door de T.C. op veiligheid gekeurd zijn. Auto's die door de T.C. niet goedgekeurd zijn, mogen aan geen enkel onderdeel van de wedstrijd deelnemen.

Straf: Overtreding van dit artikel heeft uitsluiting voor de betreffende deelnemer tot gevolg.

Artikel 3 - TIJDWAARNEMING

De tijdwaarneming van tijdtraining en de wedstrijd gebeurt met elektronische tijdwaarnemingapparatuur, met behulp van bijpassende transponders. Indien de tijdwaarneming tijdens de race uitvalt, kan de race met code "60" geneutraliseerd worden of met code rood gestaakt. Na code rood zal Artikel 20 van het wedstrijd reglement "C" van toepassing zijn.

Tijdens een endurance wedstrijd zal elk uur een actuele tussenstand worden gepubliceerd. Indien de tijdwaarneming tijdens de tijdtraining uitvalt (of er is geen tijdtraining) dan wordt de startopstelling bepaald door de stand van het kampioenschap of door loting. De OC of het bijzonder reglement bepaald welke methode toegepast wordt

Artikel 4 – RIJTIJD

4.1 Bij endurance races gelden minimale en maximale rijtijden. Deze zijn niet van toepassing bij sprintraces.

4.2 De rijtijd per deelnemer ligt tussen de 20 en 80 minuten. Binnen deze periode is een wissel verplicht.

4.3 Een team van 1 deelnemer moet ook "wisselen", d.w.z. dat de deelnemer bij zijn of haar pit moet stoppen, uitstappen, geheel los van de auto, waarna hij/zij mag instappen en verder mag rijden. De maximale totale rijtijd van een 1 mans team bedraagt 4 uur.

4.4 De rijtijd begint bij de eerste passage over de Start-Finish of Pit-uit lus en stopt bij de passage over de Pit-in lus. Na de finishvlag stopt de tijd bij de passage over de start-finish of de pit-in lus.

Straf: Overtreding van dit artikel heeft aftrek van 1 ronde voor die deelnemer tot gevolg. In het bijzonder reglement kan afgeweken worden op delen van dit artikel.

Artikel 5 – BRIEFING

Er vindt geen briefing plaats tenzij expliciet aangegeven in het Bijzonder reglement, of op het mededelingen bord, of bij oproep vanuit de wedstrijdleader. Bij een briefing is bijwoning verplicht.

Artikel 6 – TRAINING

Deelname aan de training is verplicht. De wedstrijdleader kan de rijder voor deze verplichting dispensatie verlenen.

Artikel 7 - STARTOPSTELLING

- 7.1 De opstelling wordt bepaald volgens de uitslag van de tijdtraining of anders indien aangegeven in het klassen- of in bijzonder reglement en indien van toepassing zoals in art 3 genoemd is.
- 7.2 Voor-opstellen gebeurt in het rennerskwartier waarna men in die formatie naar de startgrid begeleid wordt. Nadat de laatste deelnemer uit de voor-opstelling de baan op gereden is, wordt de toegang tot de baan gesloten. Deelnemers die dan nog niet op de baan zijn, kunnen niet meer naar de startgrid rijden.
- 7.3 Deelnemers die op het moment van de start niet zijn opgesteld op de startgrid, kunnen uitsluitend vanuit de pitstraat starten op aanwijzing van een daarvoor aanwezige official. Dit zal in elk geval niet eerder zijn dan nadat het gestarte veld van deelnemers de pituitgang gepasseerd is.

Artikel 8 - OPWARMRONDE(N)

- 8.1 Bij endurance races zal gewoonlijk eerst een formatieronde gereden worden. Nadat de deelnemers opgesteld zijn op de startgrid wordt door de starter met de groene vlag het sein gegeven dat de deelnemers aan hun opwarmronde kunnen beginnen. Indien de organisatie dat nodig acht, kan een safety-car voor het veld uit rijden.
- 8.2 Bij sprintraces wordt alleen een opwarmronde gereden.
- 8.3 Tijdens de opwarmronde is het niet toegestaan andere deelnemers in te halen, tenzij een deelnemer de opwarmronde afbreekt of van de baan raakt.
- 8.4 Tijdens de opwarmronde voorafgaand aan een rollende start is het niet toegestaan de afstand tot de voorgaande deelnemer groter te laten worden dan 20 meter.

Artikel 9 - START

- 9.1 In het Bijzonder reglement wordt aangegeven welke startprocedure van kracht is.
- 9.2 Startsein: Er wordt gestart d.m.v. de nationale vlag of na het uitgaan van het rode licht.
- 9.3 Staande start: wordt uitgevoerd binnen 5 seconden na het moment dat alle deelnemers (evt. na een opwarmronde) in startopstelling stilstaan achter de startlijn en nadat het 5 seconden bord is getoond. Nadat het startsein gegeven is, mag elke deelnemer onmiddellijk beginnen te racen.
- 9.4 Rollende start : wordt uitgevoerd als na de opwarmronde(n) alle deelnemers in startopstelling op hun juiste plaats en langzaam rijden. Nadat het startsein gegeven is, is de race van start en mogen andere deelnemers worden ingehaald.
- 9.5 Dubbel starts: In bijzondere gevallen kan een dubbelstart worden uitgevoerd, om twee geheel verschillende klassen gelijktijdig te kunnen laten racen. Tussen de beide groepen staat een official met een rode vlag. Op het moment dat het rode licht dooft voor de 1e groep, blijft de 2e groep stilstaan. De official verdwijnt met de rode vlag. De 2e groep blijft nog staan en wordt gestart vanaf deze positie, zonder dat de borden worden getoond wordt het rode licht ontstoken. Daarna kan elk moment het eigenlijke startsignaal worden gegeven door het doven van het rode licht.

Artikel 10. GEDRAG OP DE BAAN

- 10.1 De rijder is verplicht zich jegens andere rijders en officials sportief en fair te gedragen.
- 10.2 De wedstrijdleider en door hem aangewezen waarnemers zijn bevoegd te oordelen over het rijgedrag van een deelnemer. De volgende overtredingen hebben een tijdstraf van ten minste 30 seconden tot gevolg: Gevaarlijk (rij)gedrag, meermaals van richting veranderen op een recht stuk, Inhalen onder geel, inhalen tijdens code-60, opzettelijk hinderen en afsnijden van de baan.
- 10.3 Voordeel halen uit een onduidelijke situatie is niet toegestaan. Voorbeeld : Indien deelnemer A. van het gas af gaat om te gehoorzamen aan een gele vlag-situatie en deelnemer B. achter hem passeert deelnemer A. doordat de situatie voor deelnemer B minder overzichtelijk is (hij/zij zag de vlag niet op tijd), dan is deelnemer B. verplicht zich alsnog terug te laten vallen naar de situatie voor het inhalen. Doet deelnemer B. dat niet, dan wordt deze situatie alsnog beschouwd als bewust inhalen onder geel. Indien deelnemer A niet meewerkt aan het herstel van die situatie dan wordt dat gezien als opzettelijk hinderen.
- 10.4 Bij pech dient de deelnemer zijn auto op een veilige plek naast de baan te zetten waarbij hij de aanwijzingen van de officials dient op te volgen. Indien verder rijden niet mogelijk is, dan dient de deelnemer bij de auto te blijven tot hulp van de organisatie hem bereikt heeft, waarna zij de auto en de deelnemer, indien dat mogelijk is, naar de pit of het rennerskwartier kunnen brengen. Na het uitvoeren van de nodige reparatie mag de deelnemer de race weer vervolgen. Het niet volgen van dit artikel wordt gezien als opzettelijk hinderen.
- 10.5 Reparaties aan de auto uitvoeren naast de baan m.b.v. gereedschap door andere personen dan de rijder zelf is in alle gevallen verboden en wordt gezien als gevaarlijk (rij)gedrag.
- 10.6 Een auto die in de grindbak vast zit en door de organisatie uit de grindbak getrokken is, mag de race voortzetten. De deelnemer moet voorkomen dat het onderin de auto aanwezige grind op de racelijn terecht komt, door de auto a.h.w. uit te schudden op het gras direct naast de baan. Het vervuilen van de racelijn met grind wordt gezien als gevaarlijk rijgedrag.

Artikel 11 – VLAGSIGNALLEN

- 11.1 Vlaggen Zie reglement vlagsignalen
- 11.2 Bijzondere (nationale) paarse vlag Code- 60

Artikel 12 – CODE - 60

Indien de situatie dat vereist, zal op alle posten tegelijkertijd de paarse vlag met het getal 60 uitgehangen worden. Een dergelijke situatie heet "Code 60". Op het moment dat de vlag getoond wordt, moeten alle deelnemers direct van hun gas af. Tijdens de code-60 periode mag op geen enkel moment de snelheid van een auto hoger liggen dan 60 kilometer per uur (wel lager). Inhalen is niet toegestaan. Gedurende code-60 zijn de pitingang en uitgang open. De Code-60 wordt opgeheven door het gelijktijdig tonen van de groene vlag op alle posten. Op het moment dat de vlag getoond wordt, mag elke deelnemer weer beginnen met racen.

Straf: Overtreden van de maximale snelheid heeft een tijdsstraf van ten minste 10 seconden tot gevolg. Tevens mag de wedstrijdleider de tijdsstraf uitbreiden met het dubbele van het opgedane voordeel door te hard te rijden.

Artikel 13. SAFETY CAR

Met uitzondering van de opwarmronde wordt er tijdens training/race geen gebruik gemaakt van een zgn. safety car

Artikel 14 – ONDERBREKEN VAN DE RACE

De beslissing om een race d.m.v. van de rode vlag te onderbreken wordt genomen door de wedstrijdleiding. Indien 75 % of meer van de voorgeschreven tijd of afstand uit het bijzonder reglement is verreden, kan besloten worden dat de race als geëindigd beschouwd wordt en is de laatst bekende stand van de laatste volle ronde bepalend voor de uitslag. Indien minder dan 75 % van de voorgeschreven tijd of afstand volgens het bijzonder reglement is verreden moet –uitgezonderd bij overmacht - de race voortgezet worden. De herstart kan een rollende start zijn, waarbij de startopstelling volgens de laatst bekende doorkomst zal zijn met de raceleider op de polepositie en waarbij alle auto's achter elkaar zullen starten. Indien de race onderbroken wordt binnen 6 ronden, dan mag de WL besluiten de race opnieuw te starten volgens de startopstelling voor aanvang van de race. Als de wedstrijd onderbroken wordt wegens een defect aan de tijdmeting, zal het tot dan gereden deel van de wedstrijd als race 1 beschouwd worden en het nog te verrijden deel als race 2. De resultaten van race 1 en race 2 (de tijden) zullen bij elkaar geteld worden, waarna die optelling als einduitslag geldt.

Artikel 15 - PITSTOPS

In de pitstraat mag gereden worden met een maximale snelheid van 20 km per uur. Wisselen van rijder en reparaties of onderhoud aan de auto mogen alleen worden uitgevoerd voor of in de pitbox van de deelnemer als de auto volledig stilstaat. Tijdens werkzaamheden aan de auto (sleutelen en opkrikken) moet de motor uit.

Straf: Overtreding van deze regel heeft een tijdsstraf van 30 seconden voor dat team tot gevolg.

Als de wedstrijd wordt stilgelegd met de rode vlag is het niet toegestaan de pit in te rijden. Auto's die zich op dat moment in de pitstraat bevinden mogen niet verplaatst worden en reparatie of onderhoud aan de auto's zijn gedurende de code rood periode verboden.

Straf: Overtreding van deze regel heeft een tijdsstraf van 1 minuut plus de tijd die men als voordeel behaald heeft tot gevolg.

Artikel 16 – RIJDESWISSELS

Indien voor een wedstrijd een aantal verplichte wissels zijn voorgeschreven, dan geldt daarbij dat laatste wissel moet uitgevoerd zijn voor het vallen van de finish-vlag voor de leider in de race. Later wisselen wordt gezien als niet wisselen.

Straf : Het niet uitvoeren van het verplicht aantal wissels heeft als straf een aftrek van 2 ronden per niet uitgevoerde wissel tot gevolg.

Artikel 17 – STOP & GO STRAF

17.1 De "Stop & Go" straf wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt door het tonen van een bord met vermelding van het startnummer en de tekst "Stop and Go".

17.2 De deelnemer dient direct nadat het bord getoond is, de straf te ondergaan. Herhaald negeren van dit signaal zal het tonen van de zwarte vlag tot gevolg hebben.

17.3 Een "Stop and Go" straf wordt uitgevoerd door het binnenrijden van de pit.

17.4 De deelnemer moet daar op aanwijzing van de officials stoppen, 10 seconden - of een door de WL aangegeven tijd - wachten en na aanwijzing van de official dat deze tijd verstreken is, met de maximaal toegelaten snelheid de pitstraat uit rijden en dient de wedstrijd weer voortgezet te worden. Let op: bij herhaalde Stop & Go straffen voor een deelnemer kan de WL een langere stoptijd als straf toepassen.

17.5 Een rijderwissel, tanken of sleutelen aan de auto is tijdens het compleet uitvoeren van deze straf zoals hierboven omschreven niet toegestaan.

Artikel 18 – ERE-STRAFFEN (endurance races voor 2009 nog niet van toepassing,)

De eerste 6 teams in de stand van een endurance kampioenschap krijgen een ere-straf. Die bestaat uit een wachttijd op een speciale (ere) plaats voor de wedstrijdtoren of in de pitsstraat. Deze zes teams dienen op die plaats stil te staan gedurende de tijd die voor dat kampioenschap bepaald is (zie het klassenreglement). Het team is zelf verantwoordelijk dat de wagen de juiste tijd stil staat. Er is maar één ere-vak en er kan dus maar één auto tegelijk zijn straf vervullen. Tijdens het verblijf in het ere vak dient de rijder in de auto te blijven en mag er niet aan de auto worden gewerkt of gepoetst. In dezelfde stop (ervoor of erna) mag direct een reguliere pitstop voor de pitbox plaatsvinden.

Straf: Niet uitvoeren van de straf : 60 seconden + tijd van de ere-straf. Te kort stilstaan : 60 seconden + de resterende tijd. Rijderswissel of werken aan de auto tijdens de ere-straf : opnieuw uitvoeren van de ere-straf na de pitstop.

Artikel 19 – TANKEN (endurance races)

Zolang de tankklep of tankdop open is, zijn aan de auto geen werkzaamheden toegestaan, behalve het schoonmaken van de voorruit door 1 man. Portieren en ruiten moeten gesloten zijn. Tanken moet plaatsvinden bij STILSTAANDE motor; met uitzondering van turbo motoren, deze mogen blijven draaien. Tijdens het tanken dient 1 teamlid een schuimblusser (van minimaal 6 kg inhoud), in de aanslag te houden. Alle mensen, betrokken bij het tanken dienen een overall, handschoenen en balaclava, van brandvertragende stof, te dragen. Tanken is uitsluitend toegestaan IN de pitsstraat voor de pitbox. Tanken is uitsluitend toegestaan met stalen 20 liter jerrycans, voorzien van een deugdelijke vulpijp of vulslang van maximaal 50 cm lengte en eventueel een ontluchting. Het gebruik van trechters en constructies waar jerrycans tijdens het tanken in staan is verboden. Morsen van brandstof op de grond is niet toegestaan, eventueel gemorste brandstof dient direct opgeruimd te worden. Het gebruik van een lekbak en afdekking van het wiel is verplicht. Tijdens een periode dat de wedstrijd is stilgelegd met code rood, is tanken niet toegestaan. Overtreding van een van bovenstaande onderdelen heeft een tijdstraf van 10 seconden plus de tijd die men als voordeel behaalt tot gevolg. Aanvulling tanken wagens met turbomotoren met draaiende motor. Bij tanken met lopende motor moet gedurende het tanken een teamlid direct voor de auto staan. Bij het tanken moeten 2 personen met ieder een schuimblusser (p.st. tenminste 6 kg) in gereedheid staan.

Artikel 20 – EINDE VAN DE RACE

Het einde van de race wordt 1 ronde tevoren door de starter aangegeven. De race wordt beëindigd d.m.v. de finishvlag (zwart/wit geblokte vlag). De uitslag van een race wordt bepaald door het grootste aantal afgelegde ronden op het moment dat de finishvlag gepasseerd wordt. Voor deelnemers die een gelijk aantal ronden afgelegd hebben is de volgorde van doorkomst op de finishlijn bepalend. Straffen in de vorm van strafonden en/of tijdstraffen worden vervolgens verwerkt in de uitslag en bepalen zo de uiteindelijke uitslag. De uitslag is officieel na het verstrijken van de protesttijd en goedkeuring door de OC.

Artikel 21 – UITLOOPRONDE

De uitloopronde dient vlot te worden voltooid. Inhalen na het afvlaggen, het losmaken van helm en veiligheidsgordels is voor het verlaten van de baan verboden.

Artikel 22 – CONTROLE NA DE WEDSTRIJD

22.1 De wedstrijdleiding kan, in overleg met de TC besluiten één of meer auto's na de wedstrijd voor controle op naleving van het reglement aanwijzen. Deelnemers die hun auto niet willen laten keuren, worden uit de uitslag van de wedstrijd genomen.

22.2 Een monteur of deelnemer waarvan de auto is aangewezen voor keuring, is verplicht om de werkzaamheden t.b.v. de controle van de auto in opdracht van de T.C. of de wedstrijdleiding direct uit te voeren. Motoren en andere delen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende deelnemer worden geretourneerd. Indien bij controle blijkt dat een auto niet conform de reglementen is, wordt, afgezien van een op te leggen straf, de betreffende deelnemer belast met onderzoekskosten van maximaal € 450.

22.3 De organisator is bevoegd derden uit te nodigen om bij de keuring van de auto van één of meer deelnemers aanwezig te zijn.

22.4 De organisatie is bevoegd een auto in beslag te nemen voor een nakeuring op een ander tijdstip en locatie.

KLASSEMENT EN PRIJZEN.

Artikel 1 – DAGKLASSEMENT

Om te bepalen welke deelnemer op een wedstriiddag winnaar is, wordt per race (heat) aan elke deelnemer punten toegekend. De eerste deelnemer krijgt evenveel punten als het totaal aantal deelnemers in die race. De tweede deelnemer krijgt een punt minder, enz. Voor de laatste race van die dag worden dubbele punten toegekend. Het totale aantal punten over alle races van die dag geeft de klassering voor die dag. Voor het seizoensklassement worden de punten van alle manches opgeteld, tenzij in het klasse reglement een andere telling is aangegeven.

Artikel 2 – ENDURANCE KLASSEMENT

De punten per race staan in het klasse reglement.

De stand in de serie wordt bepaald door de resultaten op te tellen. De organisator kan aangeven dat een of meer resultaten weggelaten mogen worden. Op deze wijze kunnen een of meer slechte resultaten genegeerd worden. Een uitsluiting mag niet worden geschrapt en geldt in dat geval als een resultaat van nul punten. Bij gelijke klassering wordt met in acht name van alle resultaten als beste geklasseerd:

- de deelnemer met het hoogst aantal eerste plaatsen
- vervolgens de deelnemer met het hoogste aantal tweede plaatsen
- vervolgens de deelnemer met het hoogste aantal derde plaatsen en zo
- teruggrijpend tot de laatste plaats
- indien dan nog geen verschil tussen de deelnemers ontstaat, dan wint de deelnemer met de snelste rondetijd tijdens race op de laatste wedstrijd waar beide deelnemers aan deelnamen.

SLOTBEPALINGEN

Aanvullingen en/of wijzingen op dit reglement van 2010 kunnen worden opgenomen in het Bijzonder reglement en/of worden vermeld op het officiële publicatiebord.