

INHOUDSOPGAVE

Introductie Autocross	2
Bestuur Sectie Autocross	3
Bij de Sectie Autocross ingedeelde clubs	3
Algemeen Reglement Autocross	6
Veiligheids- en technisch Reglement	21
Reglement Nederlands Kampioenschap	61

Uitgever:

KNAC Nationale Autosport Federatie
Postbus 274
2300 AG Leiden
Tel. 088 - 0047888
Internet www.knaf.nl
Redactie: Nathalie de Graaf

Bankrelaties:

ING: 66.55.45.967
BIC: INGBNL2A
IBAN: NL57INGB0665545967

De website www.knaf.nl is het officiële orgaan van de KNAF.

Reglementen en reglementwijzigingen worden van kracht op het moment dat deze op de website zijn gepubliceerd.

INTRODUCTIE

De gedachte dat je met een paar simpele verstevigingen een auto ombouwt tot één waarmee je kunt gaan autocrossen is achterhaald. De enorme vermogens die de fabrikanten voor de normale straatversie aanbieden van je favoriete carrosserie is een factor 2 geworden de laatste 20 jaar. En de hierbij behorende snelheden en acceleratie curves ook.

Veiligheid is dan ook niet meer weg te denken in de autosport en zo ook niet meer in de autocross waar elke auto voorzien is van een rolkooi waardoor de rijder beschermd is voor impact van buitenaf.

De constructie van deze belangrijke veiligheidsvoorziening is dan ook vastgelegd in een technisch reglement en laat duidelijk verschillen zien. Een belangrijk verschil is dan ook een rolkooi welke binnen de carrosserie wordt geplaatst en een waarbij de rolkooi eigenlijk het frame is. Voor de variant binnen de carrosserie is het eigenlijk het normale straatbeeld wat we terugzien op de circuits alleen dan zo aangepast dat de auto's volledig geschikt zijn voor de autocross. Het verschil in deze klassen wordt bepaald door de cilinderinhoud en de leeftijd van de bestuurder aangezien ook de juniorklasse hiervan deel uitmaakt. Deze rijders mogen deelnemen zonder rijbewijs, er is uiteraard een leeftijd restrictie, in een voorwiel aangedreven auto van maximaal 1300cc. In de standaard Divisie V klasse is 2000cc de maximaal toegestane cilinderinhoud en mogen maximaal 2 wielen de aandrijving verzorgen. Zijn er technische hoogstandjes zoals vierwielaandrijving en/of turbo's aanwezig daarvoor is de toerwagenklasse in het leven geroepen. Een bijzondere klasse is de keverklasse waar ook de kooi binnen de carrosserie geplaatst is. De gebolde daken van de ouderwetse kever zien we hierin terugkomen, geplaatst op de originele bodemplaat, van deze nostalgische Duitse auto van weleer. De motor is vrij alleen zijn daar de nodige restricties aan zoals een maximale inlaat opening, enkele carburateur en een maximale cilinderinhoud van 1600 cc. De zogenaamde sprinters, waar een belangrijk deel van het frame de rolkooi is, zijn speciaal voor de autocross geproduceerd en onderverdeeld in 3 verschillende klassen. Binnen de Sprint 1600 en de Sprint 2000 klasse is alleen 2 wielaandrijving toegestaan en geeft het getal binnen de klasse de maximale cilinderinhoud aan. Heb je de beschikking over 4 wielaandrijving en andere technische hoogstandjes die in de eerder genoemde sprintklassen niet zijn toegestaan dan is er de Superklasse. In Nederland is er voor deze klassen dan ook een heel scala aan framebouwers te vinden waar je met al je wensen en budget terecht kan om zo een op maat gesneden oplossing te kopen.

Op autocrossgebied is Nederland onderverdeeld in 4 regio's. Binnen deze regio's zijn er heel veel clubs actief die voor hun leden bijna elke weekeinde van maart tot en met oktober club wedstrijden organiseren. Aan het einde van het seizoen worden dan per klasse de punten bij elkaar geteld en kunnen de club kampioenen van dat jaar gehuldigd worden. Wil je op nationaal niveau aantreden is er het open Nederlands Kampioenschap Autocross wat onder auspiciën van de KNAF wordt georganiseerd en uit maximaal 6 wedstrijden bestaat. Het open karakter maakt het mogelijk dat ook buitenlandse deelnemers, die in het bezit moeten zijn van een internationale licentie, ook kunnen deelnemen. Ben je als Nederlander ook in het bezit van een internationale licentie bestaat de mogelijkheid om aan het FIA Europees Kampioenschap deelnemen. In 4 EK klassen, onderverdeeld in Touring Autocross, Junior Buggy, Buggy 1600 en Super Buggy, geldt het FIA technisch reglement waarmee je ook in ons land aan de start mag verschijnen. De afgelopen decennia hebben Nederlandse autocrossers laten zien tot de Europese top te behoren en werd er 6 maal een Nederlander gekroond tot Europees kampioen. Toch moeten we terug naar 2009 om Glenn van Rosmalen terug te vinden als de laatste Europees kampioen van Nederlandse bodem. Maar gezien de enorme aanslag op je vrije tijd met wedstrijden in o.a. Frankrijk, Tsjechië, Duitsland en Hongarije is het niet verwonderlijk dat niet iedereen de mogelijkheden heeft om een volledig EK te rijden.

Kort samengevat zijn er binnen de autocross voor elke budget mogelijkheden genoeg om heel veel plezier aan de sport te beleven. Technisch zijn de mogelijkheden bijna onuitputtelijk en zo kun je je eigen ideeën tot uiting laten komen op bijvoorbeeld motorisch gebied of aandrijf technologie mits je binnen de daarvoor opgestelde technische reglementen blijft. Dat ook de veiligheidseisen van zowel rijders als auto's steeds alle aandacht krijgt zal niemand verbazen want ook binnen de autocross geldt dat de veiligheid in alle opzichten voorop staat.

BESTUUR SECTIE AUTOCROSS

Voorzitter:

Tiny Vronik, autocross@knaf.nl

Secretaris:

Maria Schuurmans, Berkenboog 35, 5386 GB Geffen, 073-5324687, 06-51937527 (tussen 19.00 – 21.00 uur)

Penningmeester:

Willie Blom, De Kempe 5, 7371 BT Loenen, 055-5053709

Leden namens de

Regio Oost:

Willie Blom, De Kempe 5, 7371 BT Loenen, 055-5053709
Gerard Roeterdink, Lochemseweg 35, 7271 WB Borculo, 0655163985

Regio Noord:

Jetze Heeres, Buorren 36, 8525 ED, Langweer, 06-53100621

Regio Zuid:

Maria Schuurmans, Berkenboog 35, 5386 GB Geffen, 073-5324687, 06-51937527 (tussen 19.00 – 21.00 uur)

Regio West:

Tiny Vronik, autocross@knaf.nl

Namens Rijdersbelang:

Roel Brussen, Euroweg 3 7051 EB Varsseveld, tel 06-29404519, info@rijdersbelang.nl

Hoofd TC/Werkgroep TC:

Douwe Bosch, Gert-Jan Kuijpers, Technische vragen kunnen gesteld worden via: autocross@knaf.nl

Werkgroep Juniorklasse:

Contactpersoon: Johnny en Annemieke ten Have, 055-5212062 (tussen 19.00 – 21.00 uur), autocross@knaf.nl

BIJ DE SECTIE AUTOCROSS INGEDEELDE CLUBS

0601 SONAK

Arnoldina Heeres, Vermaningsteeg 7, 8713 KR Hindeloopen, 0514-523006, 06-25291538 (tussen 19.00 – 21.00 uur), sonak@knaf.nl

0699 Rijdersbelang

Hans Verbugt, Veersepad 5, 5995 AD Kessel. 06-22515193, hans@huisentuinboulevard.nl

REGIO OOST:

0604 ACC Laren

G. Lokate, Fleuweweg 6, 7468 AG Enter, info@accla.nl

0605 Albergse Cross Club

G. van der Aa, Steffensweg 48, 7601 EB Almelo, 0546-456060, 06-10026559, geraldvandraa@hotmail.com

0606 Autosport Bornerbroek

D. Vetketel, Dijksweg 31, 7556 KA Hengelo (ov), 06-52367019, info@autosportbornerbroek.nl

0607 Auto Sport Vereniging Gendringen

M. Maalderink, Boekelaerstraat 11, 5142 VL Waalwijk, 06-11144648, martijnmaalderink@hotmail.com

0609 Halse Auto Cross Club

M. Brussen, Kapelweg 13, 7255 NJ Veldhoek, 0573-461226, hacc-halle@upcmail.nl en info@hacc-halle.nl

0610 Kottense Autocross Club

S. Hesselink, Braak 60, 7161 BC Neede, secretariskacc@gmail.com

0612 ASV Markelo

J.A. Lodeweges, Landuwerweg 7, 7451 SP Holten, 06-28310215, hans-autocross@hotmail.com

0613 CC Beemte Broekland

J. ten Have, Jagersweg 27, 7311 DR Apeldoorn, 055-5212062, 06-53394540, johnnytenhave@planet.nl

0614 Stichting Autocross Langeveen

M. Nijhuis, Sloetsweg 349, 7556 HS Hengelo, 06-27475063, bestuur.sal@gmail.com

0615 Stichting Sport Evenementen Aalten

H. Demkes, Gelkinkweg 16a, 7095 CB, Heurne, 0543-466450, hdemkes@hetnet.nl

0616 LAT '77

E. Hafkamp, Aetsveld 55, 3645 XN Vinkeveen, 06-46374071, bestuurlat77@hotmail.nl

0617 MAC Haarle

B. Wichers-Schreur, Pastoor Langedijksestraat 39, 7448 AV Haarle. 06-14441033 machaarle@live.nl

0618 Stichting De Graafhorst

H. Pater, Graafhorstweg 6, 3774 RB Kootwijkerbroek, 06-51411880, pluk16@hotmail.com

0619 TACO

Celeste Wichers Schreur, Ten Havesweg 3, 7434 RK Lettele, 06-22892169, bestuur@taco-terwolde.nl

0620 Nijkerkse Cross Club

Mevr. I. vd. Brink, Bremlaan 30, 3862 VC Nijkerk, 06-21218671, marienvandenbrink@hetnet.nl

0622 Stichting Racing Team Holkerveen

Erwin Sukkel, Koolhaaspark 28, 3864 PM, Nijkerkerveen, 06-24526111, erwinsukkel@live.nl

623 ACV JAPO

Dorpsweg 11, 6956 AM Spankeren, acvjapo@gmail.com

REGIO WEST:

0626 ACV Rang Pang

Dhr. S. Baars, p/a Beiershof 35, 2411 JR, Bodegraven, 06-30707028, info@rangpang.nl

0629 Stichting Autosport Vecht en Omstreken

N. Groenendaal, Chris Schutweg 11, 3632 JK Loenen a/d Vecht. crossteamnederhorst@gmail.com

REGIO ZUID:

0652 ACC Geffen

Mevr. C. de Haas, J.E.S. Holthausstraat 36 5328 CZ Rossum, Bereikbaar tussen 20.00 en 22.30 uur op 06-53512440, info@accgeffen.nl

0655 ACC Zuid

S. Cuenen , St. Jansstraat 30, 5964 AD Meterik, 077-3983700, verkoop@autobedrijvenmaashorst.nl

REGIO NOORD:

0675 Drentse Autocross Club

F. van der Vegt, Paasloërallee 1a, 8378 JG, Paasloo, 0561-452390, info@drentseautocrossclub.nl;

0676 Autosport Noord

H. Tingen, Drentseweg 35, 8426 EN, Appelscha, 06-23638244, opgaveautocross@live.nl

0680 SA Makkinga

W. Heeroma, Mr. Bergsmastraat 6, 8423 TJ Makkinga, autocross@mopmakkinga.nl

0681 Superklasse Noord

Mevr. A. Heeres, Vermaningsteeg 7, 8713 KR Hindeloopen, 0514-523006, info@superklassenoord.nl

0682 ACTO Luinjeberd

Dhr. P. Niens, Aengwirderweg 125, 8459 BK Luinjeberd, 06-41559292, peterniens@hotmail.com

0683 Autocrossclub De Knipe

L. Talman, Jan Jonkmanweg 9, 8456 HV De Knipe, 0513-435872, saccdeknipe@live.nl

0684 WRO Promotions

T. Witteveen, Simke Kloostermanstraat 10, 9285 PR Buitenpost, 0511-544281/06-25048285, t.witteveen1@kpnplanet.nl

0685 ACVO

Mevr. J. van Rijszen, Jan Kannekenstraat 16, 8607 BC Sneek, 06-34151970, jantje@acvopsterland.nl

0686 SAC Harkema

Dhr. A. van der Bij, Geawei 25, 9284 TA Augustinusga, acharkema@gmail.com

0687 Stichting Auto Cross Noardburgum

H. van der Veen, J.A. Fokkemastraat 16, 9257 WL Noardburgum, sacnoordbergum@hotmail.com

ALGEMEEN REGLEMENT AUTOCROSS

Afkortingen

FIA	-	Fédération Internationale de l'Automobile
KNAF	-	Knac Nationale Autosport Federatie
ASN	-	Nationale Autosport Autoriteit
CSI	-	Code Sportif International
BSAC	-	Bestuur Sectie Auto Cross
ASJ	-	Auto Sport Jaarboek
SONAK	-	Stichting Organisatie Nederlands Autocross Kampioenschap
WL	-	Wedstrijdleader
BC	-	Baan Commissaris
HTC	-	Hoofd Technische Commissie
TC	-	Technische Commissie

DEFINITIE

- 1.1 Onder een autocross wordt verstaan een snelheidswedstrijd welke wordt gehouden op een (semi)permanent circuit of op een tijdelijk afgezette baan, met dien verstande dat het wegdek geheel onverhard moet zijn en daarom niet van bestrating voorzien mag zijn.
- 1.2 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.
- 1.3 Bij uitzondering mogen autocrosswedstrijden op andersoortige banen worden verreden. De aanvraag hiervoor moet door de betreffende organisatie gericht worden aan het BSAC, die ontheffing kan verlenen na overleg met een eventueel andere betrokken Sectie. Uiterlijk één week van tevoren moet het Federatiebureau ervan in kennis worden gesteld welke organisatie verantwoordelijk is voor het totale evenement middels een bijzonder reglement.
- 1.4 De autocrosswedstrijden waarop deze reglementen betrekking heeft, zijn nationale sportwedstrijden georganiseerd door verenigingen aangesloten bij de KNAF. Zij worden georganiseerd onder auspiciën van de KNAF. Naast deze reglementen is voor elke te houden autocross een afzonderlijk reglement geldig, genaamd Bijzonder Reglement. In het Bijzonder Reglement worden zaken nader geregeld waar het Algemeen en Veiligheids- & Technisch Reglement niet in voorziet; het Algemeen en Veiligheids- & Technisch Reglement is het wedstrijdreglement voor alle autocrosswedstrijden, die onder auspiciën van de KNAF worden verreden. Als daartoe aanleiding is mogen in het Bijzonder Reglement bepalingen worden opgenomen die artikelen uit het Algemeen en/of Veiligheids- & Technisch Reglement vervangen. In een dergelijk geval moet het Bijzonder Reglement worden goedgekeurd door het BSAC. Zonder deze goedkeuring blijven de artikelen uit het Algemeen en Veiligheids- & Technisch Reglement geldig.
- 1.5 Elke persoon of groep van personen die een wedstrijd organiseert of er aan deelneemt, wordt geacht:
 - bekend te zijn met de statuten en reglementen van de FIA, de CSI en haar Annexes en de nationale reglementen;
 - zich zonder beperking te onderwerpen aan de reglementen en beslissingen van het sportieve gezag alsmede aan de gevolgen van die beslissingen.

BEKENDHEID MET EN ONDERWERPEN AAN REGLEMENTEN

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

PROCEDURE OMGAAN MET REGLEMENTSWIJZIGINGEN

- 2.2 **Licentiehouders kunnen via Rijdersbelang en/of hun klassevertegenwoordiger voorstellen die hun klasse aangaan indienen.** Clubs kunnen wijzigingen indienen via autocross @knaf.nl. Omschrijf duidelijk met artikelnummer wat het voorstel tot wijziging is. De sluitingsdatum voor het indienen van voorstellen is 1 juli van het lopende kalenderjaar. De technische voorstellen zullen getoetst worden door de technische commissie en die **commissie** brengt dan advies uit aan het BSAC. Voorstellen voor het sportieve reglement worden getoetst door het BSAC. **In het najaarsoverleg worden de wijzigingen met de clubs doorgenomen.** Het reglement voor het volgende kalenderjaar kan dan uiterlijk gereed zijn op 1 december.
- 2.3 **Ingediende en aangenomen voorstellen door clubs/licentiehouders staan voor drie jaar vast. Deze kunnen alleen tussentijds gewijzigd worden door de KNAF/BSAC.**

COMMUNICATIE

- 2.4 De communicatie zal zoveel als mogelijk plaatsvinden via de e-mail. Het bestuur doet alles voor de sectie op vrijwillige basis en dus in eigen tijd, daarom wil zij zo efficiënt mogelijk “werken”. Het BSAC zal via een nieuwsbrief, die verschijnt wanneer daartoe aanleiding is, communiceren. Uiteraard is het de verantwoording van de licentiehouders/club om ervoor te zorgen dat het juiste mailadres bekend is, en blijft bij het BSAC/SONAK en de KNAF.

LICENTIES

2.5 Alleen rijders/inschrijvers met een geldige KNAF-licentie, een geldige door de FIA erkende buitenlandse ASN- licentie of evenementregistratiebewijs kunnen aan wedstrijden deelnemen.

2.6 **Evenementenregistratiebewijs**

Dit bewijs is slechts geldig voor het evenement waarvan de naam en datum op het evenementregistratiebewijs zijn vermeldt. De aanvrager dient het daartoe door de KNAF vervaardigde originele en uniek genummerde aanvraagformulier, in te vullen en te ondertekenen. Binnen de Sectie Autocross is het niet toegestaan om met een evenementenregistratiebewijs aan wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap deel te nemen. Junioren kunnen niet deelnemen aan een wedstrijd op een evenementregistratiebewijs. Organisatoren moeten binnen 5 dagen na afloop van hun evenement de ingevulde evenementen registratiebewijzen opsturen naar het federatiekantoor van de KNAF.

2.7 **Clublicentie**

Een aanvraag voor een clublicentie kan altijd worden toegekend tenzij er overwegende bezwaren (eerder ingetrokken licentie, een openstaande boete bij de KNAF, tuchtzaak, alcohol misbruik) zijn. Dit ter beoordeling van het BSAC.

2.8 **EU/Nationaal Licentie**

Voor een EU/Nationaal licentie komen diegenen in aanmerking die tenminste in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag minimaal één jaar een KNAF clublicentie hebben gehad.

2.9 **Internationale licentie**

Voor een Internationale licentie komen diegenen in aanmerking die tenminste in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag minimaal één jaar een KNAF clublicentie hebben gehad.

2.10 **Official licentie**

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

2.11 **Juniorlicentie**

Bepalingen m.b.t. licentie voor junioren

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf het kalenderjaar waarin zij 13 jaar worden. In het jaar dat de junior 18 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de juniorklasse.
 1. hij/zij moet een rijvaardigheidsproef afleggen;
 2. hij/zij moet over voldoende reglementenkennis beschikken;
- Bovenstaande wordt getoetst door middel van een proef van bekwaamheid, deze wordt afgenomen door personen die hiervoor door het BSAC worden aangesteld. Wanneer men de proef van bekwaamheid met goed gevolg heeft afgelegd ontvangt men een certificaat. Hierna zal de licentie worden verstrekt. Men moet vooraf de licentie aanvragen bij de KNAF. Men ontvangt dan de licentie van het BSAC wanneer men de proef van bekwaamheid met goed gevolg heeft afgelegd.
- Een junior mag maar over 1 licentie (**m.u.v. een Junior Buggy licentie**) binnen de sectie Autocross beschikken.

Wanneer kan men 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^e wedstrijd in de regio's bekend gemaakt op www.knaf.nl. Tevens kan de avond voorafgaand aan een NK-wedstrijd het examen afgelegd worden. Andere mogelijkheden zijn er niet!
- Iedere junior moet zich minimaal één week tevoren aanmelden voor het examen. Dit kan bij de werkgroep Juniorklasse via autocross@knaf.nl

2.12 **Junior Buggy licentie**

Bepalingen m.b.t. licentie voor juniorbuggy

- Jeugdigen komen in aanmerking voor een autocrosslicentie vanaf het kalenderjaar waarin zij 13 jaar worden. In het jaar dat de junior 21 jaar wordt mag voor het laatst worden deelgenomen in de juniorbuggy klasse. Voor jeugdigen die nog niet in het bezit zijn van een rijbewijs gelden dezelfde regels als voor de Juniorlicentie (zie Art. 2.11)

ORGANISATIE AUTOCROSS

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

3.2 Bij clubwedstrijden kan worden deelgenomen aan wedstrijden binnen Nederland. De organisator is verplicht te handelen volgens de richtlijnen van de KNAF.

3.3 Het inschrijfgeld voor een evenement wordt bepaald door de organisator.

3.4 Tijdens de wedstrijd mag alleen de ingeschreven rijder in het door hem ingeschreven voertuig starten (dit op straffe van artikel 19.1).

3.5 De organisator heeft het recht een rijder met opgave van redenen te weigeren.

3.6 De wedstrijd zal verreden worden volgens een schema zoals vastgelegd in het Bijzonder Reglement of zoals bij de briefing is verteld.

3.7 In alle gevallen waarin het Algemeen Reglement niet voorziet, beslist het BSAC. In geval het lopende

wedstrijdaangelegenheden betreft beslissen de Sportcommissarissen of de wedstrijdleider van de betreffende wedstrijd.

- 3.8** Als een licentiehouder meedoet, meehelpt of meewerkt aan een autocross welke niet onder auspiciën van de KNAF wordt georganiseerd, kan er een onmiddellijke schorsing volgen. Met een autocross, niet onder auspiciën van de KNAF wordt bedoeld; een autocross die wordt georganiseerd zonder dat de organisator beschikt over een geldige KNAF-organisatielicentie.
- 3.9** Bij de ingang(en) van het rennerskwartier moet door de organiserende vereniging een bord worden geplaatst met het opschrift "Betreden van het rennerskwartier is op eigen risico".
- 3.10** In het rennerskwartier mag nooit harder dan stapvoets (5km) worden gereden. Dit op straffe van artikel 19.3. Alleen voertuigen zoals nodig voor vervoer van het deelnemend voertuig zijn toegestaan in het rennerskwartier. Alle andere gemotoriseerde voertuigen, zoals crossmotoren, quads, trikes e.d. zijn niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn de voertuigen die gebruikt worden door de organisatie.
- 3.11** Afval moet in de daarvoor beschikbaar gestelde vuilniszakken worden gestopt (en bij voorkeur door de inschrijver zelf worden meegenomen). Het is verboden auto-onderdelen, zoals banden, accu's e.d. in het rennerskwartier achter te laten.
- 3.12** Alle deelnemende voertuigen moeten in het rennerskwartier op een milieuzeltje (minimale afmeting van het zeil moet zijn 3 x 5 meter) staan. Als een deelnemend voertuig zich in het rennerskwartier niet (in zijn geheel) op het milieuzeltje bevindt, wordt een boete opgelegd van € 50,00 (artikel 19.4) Bij weigering van het gebruik van het zeltje en/of betaling van de boete treedt artikel 19.1 in werking.
- 3.13** In afwijking van het Reglement Erkenning Nederlandse Kampioenschappen staan alle autocrosswedstrijden open voor equipes.
- Een equipe bestaat uit minimaal twee en maximaal drie rijders.
 - Een rijder kan zich slechts bij één equipe laten registreren bij de organisator.
 - De equipe moet vóór aanvang van het betreffende seizoen de equipenaam en de samenstelling van de equipe met vermelding van licentienummers laten registreren bij de organisator.
 - Per wedstrijd mag slechts één van de geregistreerde rijders van de equipe aan de wedstrijd deelnemen. De rijder zal zich bij de documentcontrole van de betreffende wedstrijd als rijder laten registreren. De geregistreerde rijder geldt dan als inschrijver voor de equipe.
 - Beslissingen van officials, zoals de wedstrijdleider en/of sportcommissarissen, evenals de gevolgen daarvan, genomen tijdens een wedstrijd zullen per wedstrijd voor de betreffende equipe worden afgehandeld en komen op naam van zowel de equipe als de rijder te staan.
 - Als toevoeging op alle relevante reglementen wordt opgenomen: "Daar waar rijder/deelnemer/coureur/licentiehouder staat, moet ook "equipe" gelezen worden."

VERZEKERING / AANSPRAKELIJKHEID

4.1 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 de terreineigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit / 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.

4.2 Vrijwaringsclausule / aansprakelijkheidsclausule

Inschrijvers/rijders aan een training of een wedstrijd verklaren door het enkele feit van hun deelname (ongeacht of hen wordt verzocht deze verklaring voorafgaand aan training en/of race op hun inschrijfformulier door ondertekening hiervan te bevestigen) dat zij volledig en onvoorwaardelijk instemmen met de navolgende aansprakelijkheidsclausule : *"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 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 daar onder begrepen."*

- 4.3** Iedere organiserende vereniging is verplicht voor de te houden autocross een Aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten. De organiserende vereniging moet een bewijs van deze verzekering op het publicatiebord hangen. Ten gunste 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 voertuigen elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit persoonlijk letsel al dan 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 € 5.000.000,00 verzekerd per gebeurtenis. Als elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven genoemde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken Als 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, Als 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 geen verantwoordelijkheid jegens wie dan ook. De originele tekst in de verzekeringspolis is bindend.

- 4.4 Alle wedstrijden moeten door de organisator uiterlijk een maand van tevoren schriftelijk worden aangemeld bij de KNAF. 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.
- 4.5 Wordt een wedstrijd om wat voor reden dan ook afgelast, worden in géén geval eventueel gemaakte kosten en/of anderszins vergoed. In geen geval kunnen de KNAF, organisator, promotor en/of medewerkers aansprakelijk gesteld worden voor het afgelasten of uitstellen van wedstrijden en/of de gevolgen daarvan.
- 4.6 De organisator kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade bij het op- en eventueel afslepen op het rennerskwartier of elders op het terrein.

MEDISCHE VERZORGING

- 5.1 Zie het Algemeen Reglement Medische voorzieningen in het ASJ Algemeen. **Advies: stuur een kopie van het Medisch reglement mee bij de aanvraag voor een ambulance. En vraag om een schriftelijke bevestiging of de ambulance aan het gestelde in het reglement kan voldoen.**

BRANDBEVEILIGING

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

CIRCUIT/BAAN

- 7.1 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 maaiveld.
 - 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 dan vervallen.
- 7.2 De 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 bouw- of dranghekken) moet worden geplaatst. In de veiligheidsstrook **mag binnen 10 meter** geen afrastering/obstakel aanwezig zijn. **Indien er obstakels staan die niet verwijderd kunnen worden moeten deze afgeschermd zijn.** Afhankelijk van de baan moeten extra maatregelen genomen worden zodat de deelnemende voertuigen niet bij het publiek kunnen komen. Indien er water langs de baan is dan moet er een hefvoertuig en een baanpost stand-by zijn. **Het BSAC overweegt om een minimale veiligheidsstrook waar geen publiek staat vanaf 2017 vast te leggen, dit in overleg met de veiligheidsfunctionaris van de KNAF.**
- 7.3 Op het middenterrein dat tenminste een breedte van 23 meter moet hebben, mogen zich tijdens de wedstrijd alleen brandweerpersonnel en officials bevinden. Het middenterrein en de baan moet kort gemaaid zijn en overzichtelijk. Tevens moet het middenterrein vrij van obstakels te zijn.
- 7.4 De baanbreedte moet op het rechte eind minimaal 15 meter en in de bochten minimaal 20 meter zijn;
- 7.5 Voor de baancommissarissen moeten aarden verhogingen van minimaal 1 meter hoog zijn aangebracht met een vlakke bovenzijde van voldoende afmeting t.b.v. 1 of meerdere baancommissarissen. De verhogingen mogen vanaf de rijrichting niet schuin opelezen; minimaal 3 meter uit de bocht aanleggen.

- 7.6 De uitgangen van de baan moeten zo zijn aangelegd dat het niet mogelijk is om rechtdoor de baan te verlaten. De breedte van de baan, veiligheidsstrook en het middenterrein worden gemeten vanaf het diepste punt bij de dam aan de baanzijde.

OFFICIALS

8.1 Sportcommissarissen

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

8.2 Wedstrijdleader

De wedstrijdleader is de persoon die namens de organisatie is belast met de eindverantwoording en beslissingsbevoegdheid van het evenement. De wedstrijdleader heeft tot taak de wedstrijd te leiden en overtredingen te (laten) constateren en behandelen. Alle officials (behalve de KNAF sportcommissarissen) vallen onder zijn verantwoording. Voor aanvang van de wedstrijd bespreekt hij/zij met de baancommissarissen het reglement en geeft 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 wedstrijddag zelf kan afhandelen. De wedstrijdleader moet in dergelijke gevallen de normale procedure van aanhoren volgen. Beslissingen voor aanvang van het evenement worden namens de organisatie genomen door de wedstrijdleader. Alle besluiten van de wedstrijdleader zijn bindend.

8.3 Assistent Wedstrijdleader

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

8.4 Hoofd Baancommissaris

Hij/zij is verantwoordelijk voor:

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

8.5 Baancommissaris

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

8.6 Hoofd startopstelling.

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

8.7 Officials startopstelling

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

8.8 Starter

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

8.9 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.

8.10 Hoofd Technisch Commissie

Het hoofd van de Technische Commissie staat aan het hoofd van een aantal TC'ers. Hij/zij stuurt de groep aan, zorgt dat er voldoende TC'ers zijn. Het hoofd TC van de NK-wedstrijden woont de vergaderingen bij waar hij/zij vanuit zijn functie bij moet zijn en brengt hiervan verslag uit aan het BSAC. HTC brengt tijdens het evenement rapporten/verslagen uit aan de Wedstrijdleader.

8.11 Technische Commissie

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

8.12 Hoofd Wedstrijdsecretariaat

Deze medewerker draagt zorg voor:

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

8.13 Wedstrijdsecretaris:

Deze medewerker:

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

8.14 Hoofd Jury

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

8.15 Jury

Deze bestaat gewoonlijk uit vijf leden. Zij noteren de volgorde van doorkomst per deelnemend voertuig wanneer ze langs de jurywagen komen. Daarbij is de koploper leidend en wordt een ieder die daar achter doorkomt in diezelfde ronde genoteerd. Als er geen gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerde wedstrijdadministratie delen zij de rijders (aan de hand van hun verrichte prestaties opnieuw in voor de (nog komende) manches die dag)

8.16 Finishrechter

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

8.17 Medewerker transpondersysteem

Deze persoon:

- is belast met het invoeren van de juiste gegevens van de rijders/inschrijvers op de wedstriiddag. Zoals startnummer en transponder nummer.
- Bewaakt gedurende de wedstrijd het systeem.
- Corrigeert de registratie na situaties die zich voordoen en waarvoor volgens het reglement een volledige herstart of een herstart op de baan moet plaatsvinden.
- Welke handelingen dit zijn wordt nader omschreven in de werkomschrijving van het systeem (Orbit).
- Opereert in nauw overleg met de jury (hoofd jury)

VLAGSIGNALLEN

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

9.1 Start vlag:

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

9.2 Finish vlag - Zwart/wit geblokte vlag:

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

9.3 Witte vlag:

Opgepast, het direct volgende baanvak is gedeeltelijk versperd, inhalen toegestaan. Bij een niet gewijzigde situatie

wordt deze bewogen of onbewogen vlag na twee ronden ingetrokken. Zodra de betreffende stilstaande deelnemende voertuig(en) weer gaan rijden, wordt de witte vlag direct ingetrokken. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen, dit op straffe van artikel 19.2.

9.4 Rode vlag:

Wanneer deze vlag wordt getoond moet men onmiddellijk ophouden met racen en uiterst langzaam uit rijden en voorbereid zijn om te stoppen. De rijders moeten altijd de aanwijzingen van de officials opvolgen, dit op straffe van artikel 19.2.

9.5 Zwarte vlag

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

9.6 Zwarte vlag met oranje schijf:

Deze vlag wordt gebruikt om aan te geven dat een rijder een wagen met een ernstig mechanisch gebrek heeft of in brand staat waardoor men zichzelf en anderen in gevaar kan brengen. De rijder moet via de kortst mogelijke route de baan verlaten, dit op straffe van artikel 19.2.

9.7 Blauwe vlag:

U moet uw lijn houden en er rekening mee houden dat u wordt ingehaald door een snellere rijder. Het gebruik van deze vlag is vrij en zal dus incidenteel, indien de aard van het circuit dit mogelijk maakt, gebruikt worden. Negeren van een blauwe vlag kan bestraft worden conform artikel 19.3.

STRAFFEN, PROTESTEN EN BEROEPEN

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

- De WL zal (eventueel middels rapporten van officials) een overtreding vaststellen.
- De wedstrijdleader 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/inschrijver op te leggen.
- Het is niet toegestaan dat de wedstrijdleader een andere straf oplegt dan het reglement voorschrijft.
- Indien het reglement de overtreding 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 inschrijver 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/inschrijver meegedeeld.

10.2 Het indienen van een technisch protest tegen een rijder/inschrijver houdt automatisch het volgende in:

1. keuring dan wel herkeuring van het deelnemend voertuig waartegen het protest is ingediend
2. keuring dan wel herkeuring van het deelnemend voertuig van de rijder/inschrijver die het protest indient. Het deelnemend voertuig van de rijder/inschrijver zal op dezelfde punten worden gecontroleerd als waar tegen hij protest heeft ingediend.

ONDERWERPING AAN DE REGLEMENTEN

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

11.2 Bij herhaling van een overtreding van de technische reglementen kan de inschrijving van een rijder voor het hele seizoen worden geweigerd.

11.3 Wanneer een rijder/inschrijver weigert mee te werken aan een technische (na) controle vervallen eerder behaalde (kampioenschaps-) punten en wordt de inschrijving van de rijder voor de rest van het kampioenschap uitgesloten. De overige rijders schuiven op in de uitslag.

TECHNISCHE KEURING / VOORKEURING / VEILIGHEIDSKURING

12.1 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 inschrijver die niet op tijd met zijn deelnemend

voertuig bij de Technische Keuring aanwezig is, zal door het HTC gerapporteerd worden aan de wedstrijdleiding en wordt bestraft met een boete van € 50,- (artikel 19.4). De Technische Voorkeuring heeft onder meer tot doel een controle uit te voeren op:

- Veiligheid (onder andere: kleding, bijzondere voorzieningen aan het deelnemend voertuig zoals rollbar, stoel en -bevestiging, hoofdstroomschakelaar, veiligheidsgordel en -bevestiging, werking remlichten, wagenconstructies zoals uniballs, bevestiging draagarmen, stuurverbinding, lekkage remvloeistof, sleepogen, etc.);
- Wagenpaspoort en hierbij horende wagenregistratienummer, om vast te stellen of het deelnemend voertuig in de juiste klasse is ingeschreven;

- 12.2** Het deelnemend voertuig moet schoon, in goede conditie, wedstrijd klaar en met de benodigde papieren, zoals geldig wagenpaspoort, bij de TC 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 inschrijver 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.
- 12.3** De wedstrijdleader en/of sportcommissarissen kunnen een deelnemend voertuig van deelneming uitsluiten indien de constructie of de conditie van het deelnemend voertuig naar oordeel van de TC gevaar kan opleveren.
- 12.4** De rijder/inschrijver is verantwoordelijk dat:
- Het deelnemend voertuig op het aangegeven tijdstip / tijdsbestek bij de TC wordt aangeboden of aanwezig is;
 - Het deelnemend voertuig met inbegrip van de aangebrachte wijzigingen voldoet aan de voor de ingeschreven klasse geldende reglementen;
 - Het deelnemend voertuig volledig wedstrijd klaar is;
 - Het deelnemend voertuig een geluidsmeting kan ondergaan;
 - Het deelnemend voertuig zowel uiterlijk als met betrekking tot veiligheid, naar oordeel van de TC, in een onberispelijke staat verkeert;
 - De voorgeschreven persoonlijke rijdersuitrusting (conform artikel 5 van het Veiligheids- en Technisch reglement) kan worden getoond.
- 12.5** Het aanbieden van een deelnemend voertuig en persoonlijke rijdersuitrusting voor een technische keuring wordt beschouwd als een impliciete verklaring dat het deelnemend voertuig en persoonlijke rijdersuitrusting aan de reglementen voldoen.
- 12.6** De inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat het ingeschreven deelnemend voertuig gedurende de wedstrijd in alle opzichten aan de reglementen voldoet. Indien een deelnemend voertuig niet aan bovenstaande voldoet betekent dit een overtreding van het technische reglement.
- 12.7** De inschrijver moet op verzoek van de TC bij de technische keuring behulpzaam zijn indien de TC vraagt een (onder)deel van het deelnemend voertuig zelf te demonteren of dit door zijn monteurs te laten doen. De aan de rijder/inschrijver gevraagde demontage werkzaamheden moeten aanvangen binnen de door de TC gestelde tijdslimiet. Als hier geen gehoor aan gegeven wordt rapporteert de TC dit aan de wedstrijdleader. De rijder/inschrijver moet de aanwijzingen van de officials steeds strikt opvolgen.
- 12.8** De inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat het deelnemend voertuig in het Parc Fermé wordt geplaatst. Zie ook artikel 13.1 t/m 13.9 van dit reglement.
- 12.9** De inschrijver moet de aanwijzingen van de TC in het Parc Fermé altijd opvolgen.
- 12.10** Op ieder ogenblik van de wedstrijd dan wel vooraf of na afloop kan de wedstrijdleiding/de sportcommissarissen, de TC opdracht geven een deelnemend voertuig een nakeuring te laten ondergaan, zelfs indien daarvoor en deelnemend voertuig uit de wedstrijd moet worden gehaald.

KEURINGEN TIJDENS/NA AFLOOP VAN EEN WEDSTRIJD (NAKEURING)

- 12.11** Een technische keuring na afloop van een wedstrijd kan onmiddellijk plaatsvinden, of op een door het HTC te bepalen later tijdstip en plaats.
- 12.12** Een technische nakeuring is vooral gericht op conformiteit aan de reglementen (controle op wagenpaspoort en certificering etc.).
- 12.13** Het deelnemend voertuig dat op de dag van de wedstrijd of op een later tijdstip een nakeuring moet ondergaan, mag na afloop van de wedstrijd tot het tijdstip van de nakeuring, ongeacht of bepaalde onderdelen al dan niet zijn verzegeld, behoudens uitdrukkelijke toestemming van de TC op geen enkele manier worden gewijzigd voordat het deelnemend voertuig wordt vrijgegeven. Overtreding wordt gelijkgesteld met het niet voldoen aan de technische reglementen. Een deelnemend voertuig dat op een tijdstip na de zgn. protesttijd een nakeuring moet ondergaan, is pas vrijgegeven na een daartoe door het HTC uitdrukkelijk gedane schriftelijke of mondelinge mededeling aan de Wedstrijdleiding dat de keuring geheel is beëindigd.
- 12.14** Het HTC is verplicht om namens de wedstrijdleiding/sportcommissarissen deelnemende voertuigen tot nader order onder Parc Fermé-bepalingen vast te houden.
- 12.15** De inschrijver 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 voertuig kan worden verstaan) en mankracht

beschikbaar te stellen, zodanig dat beoordeeld kan worden of een deelnemend voertuig aan de reglementen voldoet. De rijder/inschrijver of zijn vertegenwoordiger moet bij het onderzoek aanwezig zijn.

- 12.16** De inschrijver moet op de wedstrijddag in staat zijn om met maximaal twee monteurs alle demontage werkzaamheden te verrichten. Hij/zij kan hiertoe van de TC opdracht ontvangen.
- 12.17** De inschrijver moet op aanwijzing van de TC demontage werkzaamheden verrichten en de aanwijzingen van de TC-officials stipt opvolgen.
- 12.18** De inschrijver die protest heeft aangetekend, is niet bevoegd om bij het onderzoek door de TC, naar aanleiding van dit protest, aanwezig te zijn.
- 12.19** Bij een technische nacontrole van de TC, is de toegepaste methode van de TC en de door de TC gebruikte gereedschappen en apparatuur maatgevend.
- 12.20** Keuringen zullen door de TC of door derden (onder toezicht van de TC) worden uitgevoerd.
- 12.21** 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.
- 12.22** Indien een inschrijver weigert zijn deelnemend voertuig ter naheuring aan te bieden of weigert medewerking te verlenen aan de TC (binnen de gestelde termijn) volgt altijd automatisch niet klasseren in de bewuste wedstrijd. De overige rijders schuiven op in de uitslag. Daarnaast wordt de inschrijver voor de rest van het kampioenschap uitgesloten.
- 12.23** De deelnemende voertuigen mogen alleen worden opgehaald uit het Parc Fermé op vertoon van de licentie van de inschrijver.

KEURING NA EEN ONGEVAL (HERKEURING)

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

UITSLUITING AANSPRAKELIJKHEID/UITSLUITING KOSTENVERGOEDING

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

VERZEGELINGEN/VERZEGELDE KLASSEN

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

PARC FERME

- 13.1** Onder verantwoordelijkheid van de betrokken rijders moeten, de hoogst geklasseerde deelnemende voertuigen in iedere klasse, tenzij anders vermeld, direct na het beëindigen van de wedstrijd, of indien van toepassing na de prijsuitreiking, op straffe van uitsluiting, onmiddellijk via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé worden geplaatst. Tevens moeten de overige door de wedstrijdleiding en/of sportcommissarissen aangewezen deelnemende voertuigen onmiddellijk na afloop van de wedstrijd, op straffe van uitsluiting, onder verantwoordelijkheid van de rijder, via de kortste of daartoe speciaal aangegeven weg in het Parc Fermé worden geplaatst.
- 13.2** De rijder die aan het voorgaande niet voldoet en/of het deelnemend voertuig voortijdig uit het Parc Fermé verwijdert en/of niet toegestane werkzaamheden in het Parc Fermé uitvoert en/of niet binnen de afgesproken tijd – door de TC opgedragen - werkzaamheden uitvoert, en/of anderszins Parc Fermé-bepalingen overtreedt, zal van de wedstrijd worden uitgesloten door de wedstrijdleader en/of sportcommissarissen. De inschrijver verliest tevens het recht van protest tegen enige andere inschrijver. En de inschrijver wordt voor de rest van het seizoen voor deelname uitgesloten.
- 13.3** Binnen het Parc Fermé, mag uitsluitend door de bevoegde officials worden betreden. Afstelling, controle, aanpassing of reparatie is verboden tenzij is toegestaan door dezelfde bevoegde officials of door de toegepaste reglement.

- 13.4** De rijder wiens deelnemend voertuig in het Parc Fermé is geplaatst, moet op straffe van verlies van rechten, zich op eerste oproep op de aangegeven plaats beschikbaar stellen voor het ontvangen van de nodige informatie.
- 13.5** Uitsluitend op last van de daartoe aangewezen officials kan de inschrijver toestemming verleend worden het Parc Fermé te betreden. Verrichtingen aan het deelnemend voertuig door de rijder/inschrijver in het Parc Fermé kunnen slechts plaats vinden met uitdrukkelijke toestemming en onder toezicht van de bevoegde official.
- 13.6** Het Parc Fermé moet voldoende ruim zijn en afgesloten voor onbevoegde personen.
- 13.7** 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 inschrijver pas opgeheven nadat de inschrijver van het HTC toestemming heeft verkregen het deelnemend voertuig weer in bezit te nemen.
- 13.8** Het Parc Fermé kan worden uitgebreid met een nader te bepalen locatie.
- 13.9** Na de start en/of herstart (op de baan) bij de kleine of grote finale staat het traject vanaf de finishlijn of plaats van uitvallen tot de ingang van het Parc Fermé onder de regels van het Parc Fermé.

VERANTWOORDELIJKHEDEN/BEVOEGDHEDEN VAN HET HOOFD TC

- 14.1** Het Hoofd Technische Commissie (HTC) is/zijn die perso(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).
- 14.2** 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.
- 14.3** Het HTC is ervoor verantwoordelijk dat:
- Een keuring zorgvuldig wordt uitgevoerd en voor de inschrijver niet meer dan de minimaal benodigde tijd in beslag neemt;
 - Voor elke verzegeling en/of ingenomen deelnemend voertuig/motor/onderdeel een zogenaamd verzegelings- of innameformulier wordt ingevuld en door alle partijen (zie verzegelings- of innameformulier) wordt ondertekend;
 - Een constatering 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 de training/wedstrijd aan de wedstrijdleiding ter hand worden gesteld;
 - Rapporten door het HTC en de Technisch Commissaris van de betreffende klasse worden ondertekend.
- 14.4** Onmiddellijk na afloop van de protesttermijn (= 30 minuten na officiële publicatie van de uitslag) moet het HTC of de voor de klasse aangewezen TC zich door contact met het wedstrijdsecretariaat 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.
- 14.5** Een na een wedstrijd verzegeld en/of ingenomen deelnemend voertuig/motor/onderdeel moet binnen 14 dagen gekeurd worden, maar in elk geval vóór het volgende evenement. Van deze regel kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken na goedkeuring van de sportcommissarissen. Het HTC moet de verzegeling en/of inname altijd aan de sportcommissarissen melden, zodat de uitslag voorlopig kan blijven. Tevens moet het HTC het resultaat van de keuring aan sportcommissarissen (voorzitter) en wedstrijdsecretariaat melden, zodat de uitslag definitief gemaakt kan worden.
- 14.6** Bij afwezigheid van het HTC kan de organisator een vervanger aanstellen.

START (ALGEMENE OMSCHRIJVINGEN)/START-PROCEDURE/HERSTART

15.1 AANTAL RONDEN

Het aantal ronden per manche/finale wordt bekend gemaakt tijdens de rijdersbriefing.

- Is de start aan de overzijde van de baan dan waar de jury wagen staat, dan is de 1^e ronde als men na ¼ ronde de finishlijn is gepasseerd.
- Is de start aan de zijde waar de jury wagen staat, dan is de 1^e ronde, nadat men voor de 2^e maal (1 ¼ ronde) de finishlijn is gepasseerd.

15.2 TIJDSTIP GEREED VOOR DE START:

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

15.3 STARTPOSITIE:

Manches

- De startplaats wordt bepaald door de rijders die zijn ingedeeld in dezelfde manche, van boven naar beneden te nummeren vanaf nr. 1.
- In de manches kan er in groepen van 12 of 15 rijders worden gestart.
- De organisator bepaalt aan de hand van de inschrijving de aantallen.
- De rijder mag niet afwijken van de aangewezen startplaats op de startgrid. Tenzij de rijder op eigen verzoek achter

de achterste startrij opgesteld wil worden. De opstelling is dan op zijn/haar oorspronkelijke positie.
- Niet ingenomen startplaatsen blijven open.

Startopstelling manches 15 rijders

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

Startopstelling manches met 12 rijders

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

Finale

- Finale van 10 rijders
opstelling 4 – 2 – 4
- Finale van 12 rijders
opstelling 4 – 4 – 4
- Finale van 15 rijders
opstelling 5 – 5 – 5

Startopstelling 4-2-4

1		2		3		4
	5				6	
7		8		9		10

15.4 STARTPROCEDURE:

- De startprocedure begint op het moment dat het hoofd van de startopstelling de (Nederlandse) vlag opsteekt, deze persoon loopt vóór de 1^e startrij van de ene naar de andere zijde van de startgrid. Daarna gaan de 3 rode lampen van het startlicht één voor één aan. Direct na het doven van de lampen moet er gestart worden.
- De gehele procedure met de lampen mag de 10 seconden NIET overtreffen. Met andere woorden: tussen het aangaan van het éérste rode licht en het doven van de drie rode lichten mag maximaal 10 seconden liggen.
- Bij het onderbreken van de startprocedure (b.v. als gevolg van een technisch mankement) wordt(en) de veroorzaker(s) achter de achterste startrij opnieuw op hun oorspronkelijke positie opgesteld.
- Mocht er een volledige herstart komen, wordt deze rijder weer opgesteld achter de achterste startrij op zijn oorspronkelijke positie.
- Vanaf de start moet men lijn houden, zodat men elkaar niet opzettelijk hindert.

15.5 VALSE START:

- **VALSE START REGISTRATIE DOOR MIDDEL VAN EEN ELEKTRONISCH REGISTRATIE SYSTEEM:**
Van een valse start is sprake indien een rijder na het beginnen van de startprocedure en voordat het startlicht is gedoofd een andere dan de hem aangewezen c.q. gekozen plaats inneemt, of vanuit die aangewezen plaats/gekozen plaats voorwaarts beweegt. Vorenstaande wordt vastgelegd door het elektronisch registratie systeem, dat gekoppeld is aan het startlicht. 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. Een valse start (geregistreerd door het elektronisch registratie systeem) wordt na afloop van de betreffende manche of finale aan de veroorzaker(s) hiervan bekend gemaakt door de wedstrijdleider of diens gemachtigde. De beelden van het elektronisch registratie systeem zijn bindend. Wanneer er ten gevolge van een rode vlag situatie een volledige herstart ontstaat, blijft de valse start staan voor de vals gestarte rijder(s). De veroorzaker(s) van een valse start ne(e)m(t)(en) zijn/hun oorspronkelijke positie weer in. Dit laatste geldt ook voor een herstart op de baan.
- **VALSE START WAARNEMING DOOR DE STARTER (Judge of Fact):**
Van een valse start is sprake indien een rijder na het beginnen van de startprocedure en voordat het startlicht is gedoofd een andere dan de hem aangewezen/ c.q. gekozen plaats inneemt, of vanuit die aangewezen plaats/gekozen plaats voorwaarts beweegt. Dit kunnen dus meerdere rijders zijn en is ter beoordeling van de starter. 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

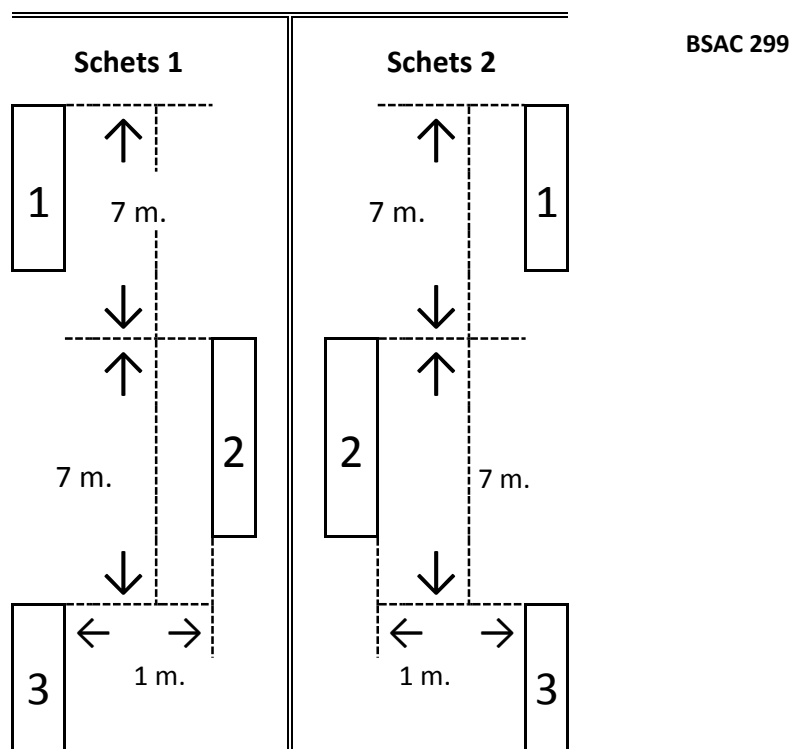
protest aantekenen. De beslissing van de starter wordt direct na de manche of finale aan de veroorzaker(s) bekend gemaakt door de wedstrijdleader of diens gemachtigde. Wanneer er ten gevolge van een rode vlag situatie een volledige herstart en/of herstart op de baan ontstaat, blijft de valse start staan voor de vals gestarte rijder(s). Dit laatste geldt ook voor een herstart op de baan

15.6 HERSTART

- Wordt er een rode vlag gegeven voordat de koploper vóór de 2^e doorkomst de finishlijn passeert, volgt er een volledige herstart. Alle rijders moeten dan op aanwijzen van de officials de baan verlaten en (al of niet na een technische inspectie en reparatie) aan de voorstart verschijnen achter de eerstvolgende manche / finale die opgesteld staat, of indien het de laatste manche / finale betreft, max. 10 minuten (de 10 minuten gaan in op het moment dat het laatste voertuig de baan heeft verlaten) of zoveel eerder als alle rijders weer aan de start staan, na betreffende manche / finale waar de rode vlag is gegeven. De opstelling zal volgens de originele indeling zijn.
- Wordt er een rode vlag gegeven nadat de koploper voor de 2^e keer de finishlijn passeert, volgt er een herstart op de baan.
 - Alleen diegenen die bij de eerste start ten tijde van de startprocedure opgesteld stonden, mogen deelnemen aan de herstart op het startterrein.
 - Bij een herstart nadat de koploper voor de 2^e ronde de finishlijn passeert, zal de opstelling direct weer geschieden op de baan achter elkaar in verzet (zie tekening BSAC 299) volgens de volgorde van de laatste doorkomst op start/finish. De koploper mag zijn positie zelf bepalen, volgens schets 1 of schets 2. De niet meer rijdende rijder(s), zal (zullen) voor verdere deelname uitgesloten zijn.

STARTPROCEDURE HERSTART OP DE BAAN:

- 15.7** De startprocedure begint op het moment dat de (assistent) wedstrijdleader de (Nederlandse) vlag opsteekt. Daarna gaan de 3 rode lampen van het startlicht één voor één aan. Direct na het doven van de lampen moet er gestart worden. De gehele procedure met de lampen mag de 10 seconden NIET overtreffen. Met andere woorden: tussen het aangaan van het éérste rode licht en het doven van de drie rode lichten mag maximaal 10 seconden liggen. Bij het onderbreken van de startprocedure (b.v. als gevolg van een technisch mankement) wordt(en) de veroorzaker(s) achteraan opgesteld op volgorde van hun aangewezen positie. Vanaf de start moet men lijn te houden, zodat men elkaar niet opzettelijk hindert.
- 15.8** Indien bij een herstart op de baan een deelnemend voertuig niet vertrekt, wordt de wedstrijd direct stilgelegd en volgt er opnieuw een herstart. De rijder waarvoor rood wordt gegeven mag niet meer mee starten.
- 15.9** De waarneming van een valse start bij een herstart op de baan, zal geconstateerd worden door de Judge of Fact.
- 15.10** Bij een herstart op de baan, bestaat de mogelijkheid om van stofbril te wisselen. Dit mag alleen via een official en alleen in het baanvak waar de herstart plaats heeft.



DIVERSE BEPALINGEN VOOR DE RIJDERS ALGEMEEN

- 16.1** Alle licentiehouders/inschrijvers/rijders moeten de reglementen kennen en naleven en moeten kennis nemen van de mededelingen op het publicatiebord.
- 16.2** Het is de rijder 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 wedstrijdleider aan te tonen door de op hun gedrag aangesproken rijders. Dit op straffe van artikel 19.2.
- 16.3** Wanneer een rijder met vier wielen buiten de baan is gekomen, is de rijder verplicht ogenblikkelijk te stoppen. Dit op straffe van artikel 19.2. Een rijder is met vier wielen buiten de baan als de 2 wielen aan de baanzijde de in artikel 7.1. bedoelde dam hebben overschreden. De rijder krijgt dan het aantal punten alsof de rijder is uitgevallen.
- 16.4** Wanneer een rijder niet meer aan de start kan verschijnen vanwege bijv. schade of motorpech, moet deze dit onmiddellijk persoonlijk melden aan een van de officials als genoemd in artikel 8.14. de jury.
- 16.5** Wanneer een rijder zich met zijn deelnemend voertuig tijdens de manche en finales in een andere dan normale positie (bijv. koprol of zijkant) bevindt, is de rijder verplicht in zijn voertuig te blijven en de aanwijzingen van de baancommissaris op te volgen. Wanneer de rijder tijdens een witte vlag situatie niet op een veilige manier zijn/haar voertuig kan verlaten, kunnen de officials de wedstrijd stilleggen en zal er een herstart op de baan komen, de rijder waarvoor de wedstrijd wordt stilgelegd mag niet meer aan die manche/finale deelnemen.
- 16.6** Indien een rijder na de start tijdens de manches en finales zijn deelnemend voertuig heeft verlaten, is het niet toegestaan opnieuw aan deze manche of finale deel te nemen, met uitzondering van een complete herstart. Dat op straffe van artikel 19.2. Tenzij de wedstrijdleider anders besluit.
- 16.7** Zolang een rijder zich tijdens de wedstrijd met zijn deelnemend voertuig op het circuit bevindt, is de rijder verplicht zijn veiligheidsgordel, nekband / HANS-FHR systeem en helm op te houden, dit op straffe van artikel 19.3.
- 16.8** Indien een rijder/inschrijver zich niet houdt aan het bepaalde in het Reglement kan de rijder/inschrijver 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 KNAF Bestuur
- 16.9** De rijder/inschrijver is verplicht zich jegens andere rijders en officials sportief en fair te gedragen. Een rijder/inschrijver is altijd aansprakelijk voor het gedrag van zijn supporters. Dit op straffe van artikel 16.8 en 19.1.
- 16.10** De rijder/inschrijver moet bij elke, op grond van reglementen verordonneerde, samenkomst zoals briefing, prijsuitreiking, oproep etc. aanwezig zijn, alsmede wanneer de wedstrijdleider daartoe een opdracht geeft. Wanneer bij controle blijkt dat de rijder/inschrijver niet bij de briefing aanwezig is of is geweest volgt de straf volgens artikel 19.4.
- 16.11** De rijder/inschrijver moet 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 houden. Ingeval de rijder/inschrijver 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.
- 16.12** Het is niet toegestaan om personen te vervoeren op of in je deelnemend voertuig, ook niet in het rennerskwartier. Dit op straffe van artikel 19.2.
- 16.13** De rijder is verplicht wanneer hij/zij gestrand is zijn deelnemend voertuig (na afloop van de wedstrijd) direct zelf aan te haken voor vervoer naar rennerskwartier of Parc Fermé.
- 16.14** Het is niet toegestaan om in het rennerskwartier een proefstart te maken. Indien een rijder een proefstart wil maken, dit vooraf overleggen met het secretariaat of jury op welke plek dit kan. Dit op straffe van artikel 19.2.
- 16.15** Deelnemen onder FIA: Wanneer een rijder/inschrijver niet voldoet aan het FIA reglement zullen boetes – opgelegd vanwege bestraffing – vervallen aan de organisator van het evenement.

GEBRUIK ALCOHOL, STIMULERENDE EN/OF VERDOVENDE MIDDELEN

- 16.16** Het gebruik van alcohol en drugs voor of tijdens de wedstrijd is verboden.
- 16.17** De organisator behoudt zich het recht voor dit te (laten) controleren. De wedstrijdleider of sportcommissarissen kunnen een rijder voor of tijdens een evenement uitsluiten van deelname aan dit evenement op basis van de uitslag van een test op alcoholgebruik met behulp van de door de KNAF ter beschikking gestelde testapparatuur. De controle zal uitgevoerd worden 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.
- 16.18** Bij een positieve uitslag zal de rijder uit de uitslag/wedstrijd worden genomen (artikel 19.1) en mag de wedstrijd niet als schrapresultaat worden gebruikt. Bij herhaling is de rijder voor de rest van het seizoen uitgesloten en vervallen zijn/haar reeds behaalde wedstrijdpunten. Na het vastleggen van de overtreding moet de organisator het rapportformulier alcoholtest naar het federatiebureau van de KNAF mailen/faxen. Waarna het federatiebureau dit document zal koppelen aan het lidmaatschapsrecord van de betreffende licentiehouders. Tevens kan er een verzoek bij het College voor Autosport Rechtspraak ingediend worden om de verstrekte licentie in te trekken.

PUNTELLING

- 17.1 De punten in de manches worden als volgt verdeeld: 1^e plaats 20 punten, 2^e plaats 17 punten, 3^e plaats 15 punten, 4^e plaats 14 punten, 5^e plaats 13 punten etc.
- 17.2 Wie niet aan de start verschijnt krijgt 0 punten in de manches. Een rijder moet minimaal 1 doorkomst hebben om wedstrijdpunten te krijgen.
- 17.3 Vanaf de eerste doorkomst volgt klassering van bovenaf overeenkomstig het aantal gereden ronden en vervolgens overeenkomstig de volgorde van doorkomst.
- 17.4 Zijn in dezelfde ronde meerdere rijders uitgevallen, dan wordt hun onderlinge resultaat bepaald aan de hand van de volgorde waarin zij voor het laatst de finishlijn passeerden.
- 17.5 Een rijder die niet deelneemt aan de herstart op de baan wordt in de uitslag teruggeplaatst achter de rijders die wel aan de herstart op de baan hebben deelgenomen.
- 17.6 Wie zwart krijgt, krijgt in de manches 0 punten en in de Kleine en Grote Finale de punten van de laatst mogelijke plaats van de aan de start verschenen rijders. Alle bestraffingen in de manches, Grote en Kleine finale, vinden tijdens of na afloop van die betreffende manche plaats door de (assistent) wedstrijdleder.
- 17.7 Wanneer er een rode vlag procedure is zonder herstart geldt de laatste doorkomst. De veroorzaker van de rode vlag krijgt punten als was de rijder in de ronde voor de laatste doorkomst voor de rode vlag procedure uitgevallen.
- 17.8 Indien minder dan 65% van het aantal volledige doorkomsten is verreden, volgt een herstart.
- 17.9 Indien er in de Grote en Kleine finale meerdere rijders niet aan de start verschijnen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na drie manches.
- 17.10 Indien er in de Grote en Kleine finale meerdere rijders in de eerste ronde uitvallen, dan wordt hun onderlinge klassering bepaald aan de hand van het klassement na de drie manches.
- 17.11 In geval van een wijziging van de uitslag van een protest, technische nakeuring of beslissing van de WL/SC, schuiven de overige op in de uitslag. In geval van een wijziging naar aanleiding van een ingediend technisch protest schuiven de overige niet op.
- 17.12 Wanneer na drie manches meerdere rijders een gelijk aantal punten hebben, wordt de positie bepaald aan de hand van de hoogste klassering (zie artikel 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).
- 17.13 Indien de auto van een rijder na afloop van een manche technisch wordt afgekeurd, vervallen de behaalde wedstrijdpunten voor die manche en moet voor de volgende manche of (kleine) finale aangetoond worden dat het afgekeurde onderdeel conform het reglement is.
- 17.14 Indien de auto van een rijder na afloop van de finale technisch wordt afgekeurd, wordt deze rijder/inschrijver uit de uitslag gehaald. Behaalde punten komen te vervallen, en moet voor de volgende wedstrijd aangetoond worden dat het afgekeurde onderdeel conform het reglement is.

Art. 18 EX AEQUO REGELING

Indien meerdere rijders een gelijk aantal punten in de (eind)klassering hebben behaald, wordt het klassement als volgt bepaald:

1. naar het aantal behaalde eerste plaatsen
2. naar het aantal behaalde tweede plaatsen
3. naar het aantal behaalde derde plaatsen
4. naar het aantal behaalde ..nde plaatsen.
5. naar het behaalde resultaat in de "schrappwedstrijd"
6. naar het onderlinge resultaat in de 1^e wedstrijd
7. naar het onderlinge resultaat in de 2^e wedstrijd
8. naar het onderlinge resultaat in de 3^e wedstrijd
9. naar het onderlinge resultaat in de 4^e wedstrijd
10. naar het onderlinge resultaat in de 5^e wedstrijd
11. naar het onderlinge resultaat in de 6^e wedstrijd

Art. 19 SANCTIES

- 19.1 Uitsluiting voor de gehele dag
- 19.2 Uitsluiting manche of finale
- 19.3 Officiële waarschuwing, bij herhaling tijdens dezelfde wedstrijd volgt uitsluiting betreffende manche.
- 19.4 Boete € 50,00
- 19.5 Boete € 250,00
- 19.6 Boete € 500,00

Art.20 SLOTBEPALING

- 20.1 In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autocross niet voorziet of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het BSAC in overleg met de organisator.

- 20.2** De reglementen zijn geldig gedurende het wedstrijdjaar één (1) jaar, maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- 20.3** Aanvullingen/wijzigingen die in geval van overmacht tijdens een evenement uitgebracht (moeten) worden, moeten door de Sportcommissarissen worden goedgekeurd.
- 20.4** Een evenement wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat de trainingen en de wedstrijd zelf. Het evenement eindigt na afloop van een van de volgende termijnen:
- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
 - het einde van de sportieve controle en de technische nakeuring uitgevoerd in overeenstemming met de huidige FIA CSI.

VEILIGHEIDS- EN TECHNISCH REGLEMENT AUTOCROSS DEFINITIES

1.1 JUNIORKLASSE

Onder Juniorklasse wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) moet voldoen. **Vanaf 1-1-2019 worden alleen toegelaten: alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverde auto's, met een minimum registratie van 500 stuks.** De Juniorklasse mag niet worden samengevoegd met een andere klasse. In deze klasse worden geen achterwiel aangedreven voertuigen toegestaan.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 253.8.

1.2 DIVISIE A

Divisie A = achterwiel aandrijving.

Onder Divisie A wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) voldeed. De twee Divisies kunnen alleen op clubniveau samengevoegd worden tot één Divisie.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 253.8.

1.3 DIVISIE V

Divisie V = Voorwiel aandrijving.

Onder Divisie V wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) voldeed. De twee Divisies kunnen alleen op clubniveau samengevoegd worden tot één Divisie.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 253.8.

1.4 TOERWAGENS

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.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 253.8.

1.5 KEVERKLASSE

In deze klasse zijn alle voertuigen ten dele voorzien van een originele stalen VW Kever carrosserie met standaard chassis en originele bodemplaat, incl. de bevestigingsgaten waarop de carrosserie gemonteerd is geweest. Zie klasse-reglement voor overige eisen.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Veiligheidsreglement voor de Keverklasse, zie Art. 2.3 t/m 2.7.

1.6 JUNIORBUGGY

In deze klasse rijden uitsluitend voertuigen - éénzitter frame - met carrosserieën welke speciaal voor de autocross zijn ontworpen en waarvan het silhouet geen gelijkenis vertoont met een in serie vervaardigde auto (dit in tegenstelling tot artikel 1.5).

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 283.8.

1.7 SPRINTKLASSE 1600

In deze klasse rijden uitsluitend voertuigen - éénzitter frame - met carrosserieën welke speciaal voor de autocross zijn ontworpen en waarvan het silhouet geen gelijkenis vertoont met een in serie vervaardigde auto (dit in tegenstelling tot artikel 1.5).

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 283.8.

1.8 SPRINTKLASSE 2000

Als Sprintklasse 1600, echter met een maximale motorinhoud van 2000cc.

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 283.8.

1.9 SUPERKLASSE

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

"Zelfbouw" auto's in deze klasse moeten voldoen aan het volgende veiligheidsreglement: Art 283.8.

1.10 STOCK-CAR KLASSE

Deze reglementseisen zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de betreffende autocross club, die deze klasse als rijders heeft.

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE:

2.1 DEFINITIE ZELFBOUW

Zelfbouw auto's zijn auto's die geen ASN/KNAF rolkooicertificaat hebben.

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE:

DEZE CONSTRUCTIE IS VERPLICHT VOOR ZELFBOUW AUTO'S

Deze veiligheidsconstructie geldt voor gehomologeerde en niet gehomologeerd auto's

2.2 Auto's rijdend in de JUNIORKLASSE / DIVISIE V en TOERWAGENKLASSE moeten voldoen aan Artikel 253.8 van de Annexe J (zie het Autosport Jaarboek voor de volledige tekst), met uitzondering/aanvulling van het volgende punt: Demontabele veiligheidsconstructies of demontabele delen van de veiligheidsconstructie zijn NIET toegestaan.

253.8.1 ALGEMEEN

De montage van een veiligheidskooi is verplicht.

Deze mag zijn:

- a) Geconstrueerd overeenkomstig de vereisten van de volgende artikelen (zelfbouw);
- b) Gehomologeerd of gecertificeerd door een ASN volgens de homologatie reglementen voor veiligheidskooien. Een authentieke kopie van het homologatiedocument of certificaat, goedgekeurd door de ASN en getekend door gekwalificeerde technici die de fabrikant vertegenwoordigen, moet worden aangeboden aan de Technisch Commissarissen van het evenement. Elke nieuwe kooi, die gehomologeerd of gecertificeerd is door een ASN, en verkocht vanaf 01-01-2003 moet worden geïdentificeerd door middel van een identificatieplaat aangebracht door de fabrikant. Deze identificatieplaat mag noch worden gekopieerd noch worden verplaatst (d.w.z. ingeslagen, gegraveerd of een zelf vernietigende sticker). De identificatieplaat moet de naam tonen van de fabrikant, het homologatie- of certificatenummer van het ASN homologatieformulier of certificaat en een individueel serienummer van de fabrikant. Een certificaat met hetzelfde nummer moet aanwezig zijn en moet worden getoond aan de Technisch Commissarissen van het evenement.
- c) Gehomologeerd door de FIA volgens de homologatie reglementen voor veiligheidskooien. Het moet het onderwerp zijn van een uitbreiding (VO) op het homologatieblad van de auto gehomologeerd door de FIA. Alle gehomologeerde kooien verkocht vanaf 01-01-1997 moeten duidelijk zichtbaar een identificatie van de fabrikant en een serienummer dragen. Het homologatieblad van de kooi moet specificeren hoe en waar deze informatie is aangegeven, en de kopers moeten een genummerd certificaat ontvangen dat hiermee overeenkomt. Elke modificatie aan een gehomologeerde of gecertificeerde veiligheidskooi is verboden. Als modificatie wordt beschouwd enig proces uitgevoerd op de kooi door bewerken, lassen, dat een permanente verandering van het materiaal van de veiligheidskooi met zich meebrengt. Buizen mogen geen vloeistoffen of enige ander stof bevatten. De veiligheidskooi mag het in- of uitstappen van bestuurder niet overmatig hinderen.

8.2 DEFINITIES

8.2.1 Veiligheidskooi:

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

8.2.2 Rolbeugel:

Buisvormig raamwerk welke een beugel vormt, met twee bevestigingspunten.

8.2.3 Hoofdrolbeugel (tekening 253-1):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal (maximale hoek +/- 10 graden met de verticaal) aangebracht dwars door de auto direct achter de voorzittingen. De as van de buis moet zich in een enkel vlak bevinden.

8.2.4 Voorrolbeugel (tekening 253-1):

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

8.2.5 Zijrolbeugel (tekening 253-2):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker- of rechterzijde van de auto waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal is geplaatst direct achter de voorstoelen. De achterste stijl moet recht zijn in zijaanzicht.

8.2.6 Halve zijrolbeugel (tekening 253-3):

Gelijk aan zijrolbeugel maar zonder de achterste stijl.

8.2.7 Lengte verbindingbuis:

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

8.2.8 Dwars verbindingbuis:

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

8.2.9 Diagonale buis:

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

Of:

De bovenzijde van een achterafsteuning en het onderste bevestigingspunt van de andere achterafsteuning.

8.2.11 Kooi versterking:

Buis toegevoegd aan de veiligheidskooi om de sterkte te verbeteren.

8.2.12 Voetplaat:

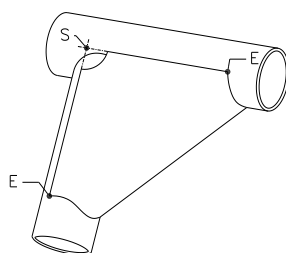
Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis waardoor deze aan de carrosserie/chassis gebout kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat. Deze plaat mag aan de carrosserie/chassis gelast worden in aanvulling op de bouten.

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.

8.2.14 Inzetstuk (tekening 253-34):

Versteving voor een bocht of een verbinding gemaakt van gebogen metaalplaat met een U-vorm waarvan de dikte niet minder dan 1.0 mm mag zijn. De einden van deze versteving (punt E) moeten liggen op een afstand vanaf de top van de hoek (punt S) tussen 2x en 4x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. Een uitsparing is toegestaan aan de top van de hoek (R) maar de radius hiervan mag niet groter zijn dan 1.5x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. In de platte zijden van het inzetstuk mag een gat worden aangebracht waarvan de diameter niet groter mag zijn dan de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen.



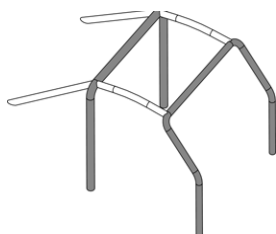
253-34

8.3 SPECIFICATIES

8.3.1 Basis rolkooi

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

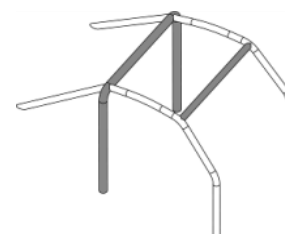
- 1 hoofdrolbeugel + 1 voorrolbeugel + 2 lengte verbindingsbuizen + 2 achterafsteuning + 6 voetplaten (tekening 253-1) of
- 2 zijrolbeugels + 2 dwars verbindingsbuizen + 2 achterafsteuning + 6 voetplaten (tekening 253-2) of
- 1 hoofdrolbeugel + 2 halve zijrolbeugels + 1 dwars verbindingsbuis + 2 achterafsteuning + 6 voetplaten (tekening 253-3).



253-1



253-2



253-3

Het verticale deel van de hoofdrolbeugel moet zich zo dicht mogelijk langs de binnen contour van de carrosserie bevinden en niet meer dan een bocht hebben met het onderste verticale deel.

De voorste stijl van een voorrolbeugel of van een zijrolbeugel moet de voorruitstijlen volgen en mag slechts één bocht hebben met het onderste verticale deel. De verbindingen van de dwars verbindingsbuizen aan de zijrolbeugels, de verbindingen van de lengte verbindingsbuizen aan de voor- en hoofdrolbeugels, alsook de verbindingen van de halve zijrolbeugels aan de hoofdrolbeugel moeten zijn geplaatst ter hoogte van het dak. De achterafsteuning moeten worden aangebracht ter hoogte van het dak en nabij de bovenste bochten aan de buitenzijde van de hoofdrolbeugel, aan beide zijden van de auto, eventueel door middel van demontabele verbindingen. Deze moeten een hoek maken van minimaal 30° met de verticaal, moeten naar achteren lopen, recht zijn en zo dicht mogelijk langs de binnen schermen van de carrosserie.

8.3.2 Ontwerp:

Nadat de basis rolkooi is gedefinieerd, moet deze worden gecombineerd met verplichte stangen en verstevingen (zie artikel 253-8.3.2.1), waaraan naar keuze stangen en verstevingen mogen worden toegevoegd (zie artikel 253-8.3.2.2). Tenzij uitdrukkelijk toegestaan en tenzij demontabele verbindingen zijn gebruikt conform Artikel 253-8.3.2.4, moeten alle buizen en buisvormige verstevingen uit een stuk bestaan.

8.3.2.1 Verplichte buizen en verstevingen:

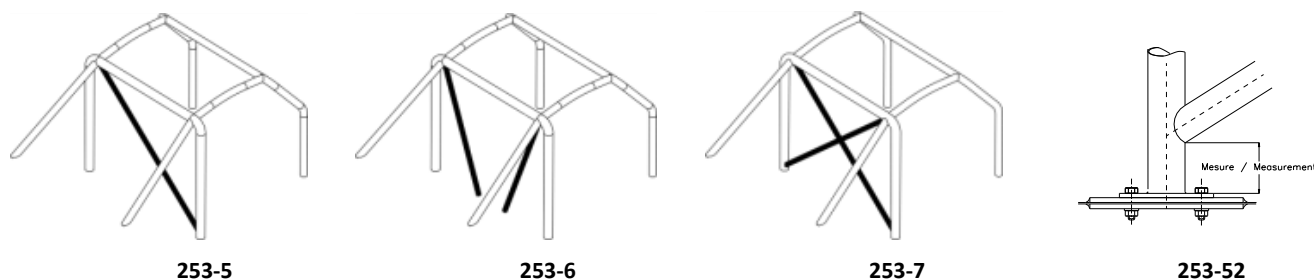
8.3.2.1.1 Diagonale buis:

Auto's gehomologeerd voor 01-01-2002

De kooi moet zijn uitgerust met een van de diagonale buizen zoals gedefinieerd door tekeningen 253-5, 253-6 en 253-7. De oriëntatie van de diagonaal mag worden omgekeerd. In het geval van tekening 253-6 mag de afstand tussen de twee montagepunten op de carrosserie/chassis niet groter zijn dan 300 mm. Stangen moeten recht zijn ~~en mogen demontabel zijn~~. 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).

De onderzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de voetplaat samenkomen met de hoofdrolbeugel of de achterafsteuning (behalve in het geval van tekening 253-6).

Auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2002: De kooi moet zijn uitgerust met 2 diagonale buizen in de hoofdrolbeugel zoals gedefinieerd door tekening 253-7. buizen moeten recht zijn ~~en mogen demontabel zijn~~. De onderzijde van de diagonaal moet niet verder dan 100 mm vanaf de voetplaat samenkomen met de hoofdrolbeugel of de achterafsteuning (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).

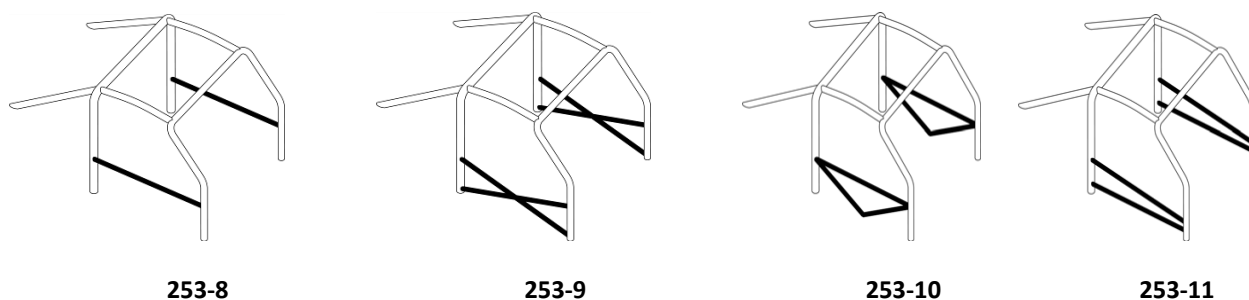


8.3.2.1.2 Deurverstevingen:

Een of meer lengtebuizen moet worden bevestigd aan beide zijden van de auto overeenkomstig tekeningen 253-8, 253-9, 253-10 en 253-11 (tekeningen 253-9, 253-10 en 253-11 voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2007). De tekeningen mogen worden gecombineerd. Het ontwerp moet identiek zijn aan beide zijden. Deze mogen niet demontabel zijn. 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 hoogtebeperking 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 verbindingsbuis 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 disciplines zonder tweede bestuurder is het niet verplicht dat het ontwerp aan beide zijden identiek is maar aan de niet bestuurderszijde moet minimaal één buis aangebracht worden volgens tekening 253-8.



8.3.2.1.3 Dak versteving:

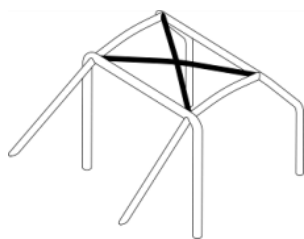
Uitsluitend voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2005:

Het bovenste gedeelte van de veiligheidskooi moet overeenstemmen met een van de tekeningen 253-12, 253-13 of 253-14.

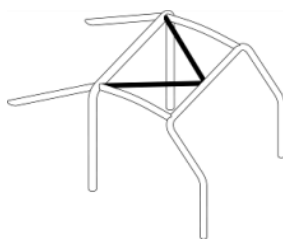
De verstevingen mogen de bolling van het dak volgen.

Voor disciplines zonder tweede bestuurder, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingsbuis aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden.

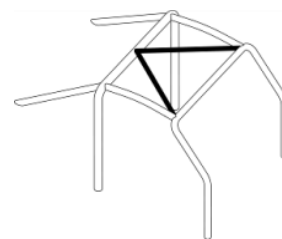
De uiteinden van de verstevingen moeten zich minder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de rolbeugels en de verbindingsbuizen bevinden (geldt niet voor de top van de V gevormd door verstevingen in tekeningen 253-13 en 253-14).



253-12



253-13



253-14

8.3.2.1.4 Raamstijl versteviging:

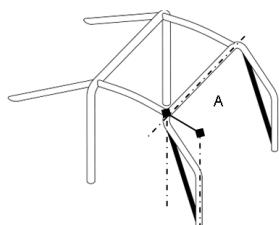
Uitsluitend voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2006:

Deze moet worden aangebracht aan beide zijden van de voorrolbeugel wanneer maat "A" groter is dan 200 mm (tekening 253-15).

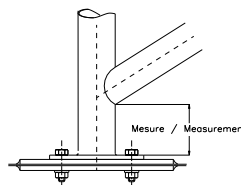
Deze versteviging mag worden gebogen op voorwaarde dat deze versteviging recht is in zijaanzicht en dat de buighoek niet groter is dan 20°.

De bovenzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de voorrolbeugel (zijrolbeugel) en de lengte (dwars) verbindingsbuis 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.



253-15



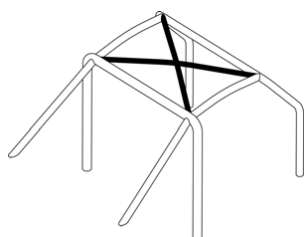
253-52

8.3.2.1.5 Versteviging van bochten en verbindingen:

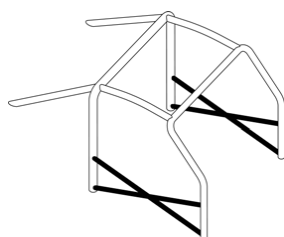
De verbindingen tussen:

- De diagonale verstevigingen van de hoofdrolbeugel,
 - De dakverstevigingen (configuratie van tekening 253-12 en uitsluitend voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2007)
 - De deurverstevigingen (configuratie van tekening 253-9),
 - De deurverstevigingen en de raamstijlversteviging (tekening 253-15),
- moeten worden verstevigd door minimaal 2 inzetstukken in overeenstemming met artikel 253-8.2.14.

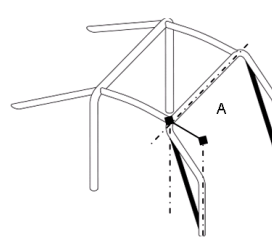
Wanneer de deurverstevigingen en de raamstijlverstevigingen zich niet in hetzelfde vlak bevinden, mag de versteviging worden gemaakt van bewerkte metaalplaat op voorwaarde dat deze voldoet aan de afmetingen genoemd in artikel 253-8.2.14.



253-12



253-9



253-15

8.3.2.2 Facultatieve buizen en verstevigingen:

Tenzij anders aangegeven in artikel 253-8.3.2.1 zijn de buizen en verstevigingen zoals getoond in tekeningen 253-12 tot 253-21 en 253-23 tot 253-33 facultatief en mogen aangebracht worden naar de wens van de fabrikant.

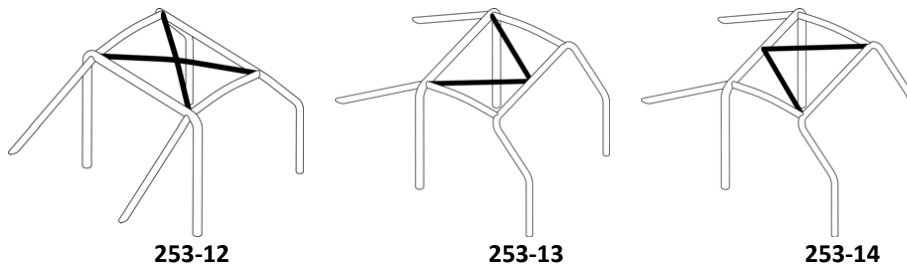
Deze moeten ofwel gelast worden ofwel met behulp van demontabele verbindingen worden aangebracht.

Alle buizen en verstevigingen mogen afzonderlijk of in combinatie met elkaar worden gebruikt.

8.3.2.2.1 Dak verstevigingen (tekeningen 253-12 tot en met 253-14):

Facultatief uitsluitend voor auto's gehomologeerd voor 01-01-2005.

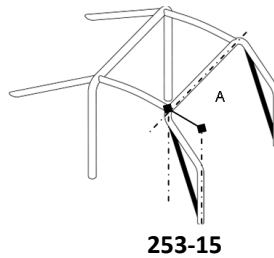
Voor disciplines zonder tweede bestuurder, uitsluitend in geval van tekening 253-12, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingsbuis aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden.



8.3.2.2.2 Raamstijl versterking (tekening 253-15):

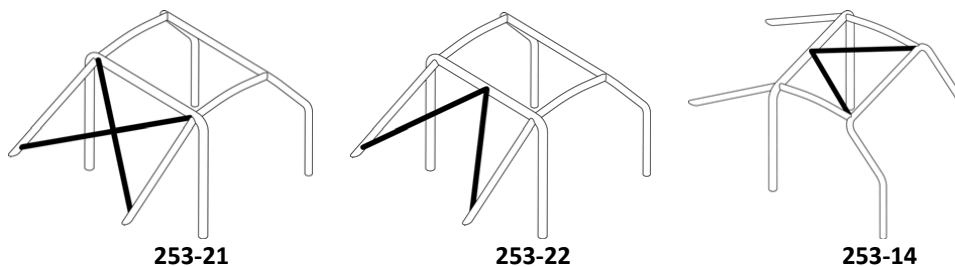
Facultatief uitsluitend voor auto's gehomologeerd voor 01-01-2006.

Deze versterking mag worden gebogen op voorwaarde dat deze versterking recht is in zijaanzicht en dat de buighoek niet groter is dan 20°.



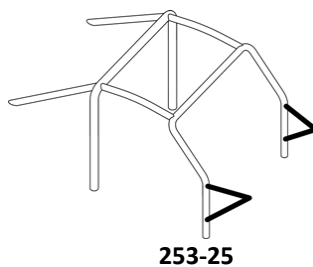
8.3.2.2.3 Diagonalen in de achterafsteuning (253-21):

De configuratie van tekening 253-21 mag worden vervangen door die van tekening 253-22 wanneer een dak versterking conform tekening 253-14 wordt gebruikt.



8.3.2.2.4 Voorwielophanging bevestigingspunten (tekening 253-25):

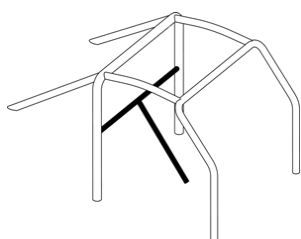
De uitbreidingen moeten verbonden worden met de bovenste bevestigingspunten van de voorwielophanging.



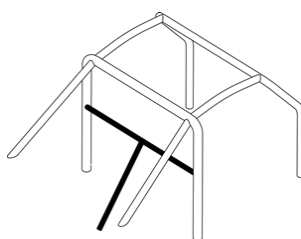
8.3.2.2.5 Dwars verbindingsbuizen (tekening 253-26 tot 253-30):

Dwars verbindingsbuizen, aangebracht tussen de hoofdrolbeugel of tussen de achterafsteuning, mogen worden gebruikt voor montage van de veiligheidsgordels (het gebruik van demontabele verbindingen is niet toegestaan).

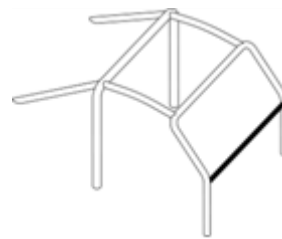
Voor buizen zoals getoond in tekeningen 253-26 en 253-27 moet de hoek tussen de middenbuis en de verticaal minimaal 30 graden zijn. De dwarsbuis, aangebracht tussen de voorrolbeugel, mag de ruimte bestemd voor de inzittende(n) niet doorkruisen. Deze moet zo hoog mogelijk worden aangebracht maar de onderrand mag niet hoger zijn dan de bovenkant van het dashboard. Voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2007 mag deze niet lager dan de stuurkolom worden geplaatst.



253-26



253-27

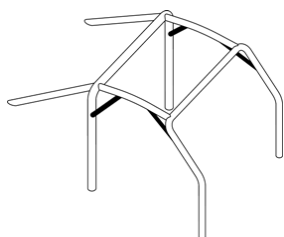


253-29

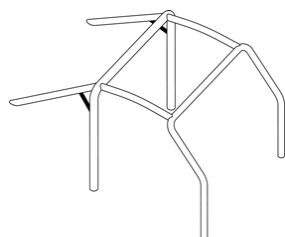
8.3.2.6 Versteving van bochten en verbindingen (tekeningen 253-31 tot 253-34):

Verstevingen moeten worden gemaakt van buis of van gebogen metaalplaat met een U-vorm welke voldoet aan artikel 253-8.2.14. De dikte van de componenten die een versteving vormen mag niet minder zijn dan 1.0 mm.

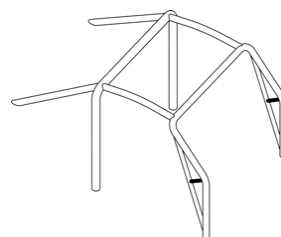
De einden van de buisvormige verstevingen mogen niet verder dan halverwege de verbindingsbuis liggen waaraan zij zijn bevestigd, behalve de verstevingsbuizen voor de verbinding van de voorrolbeugel, welke samen mogen komen bij de verbinding van de deurbuizen en de voorrolbeugel.



253-31



253-32



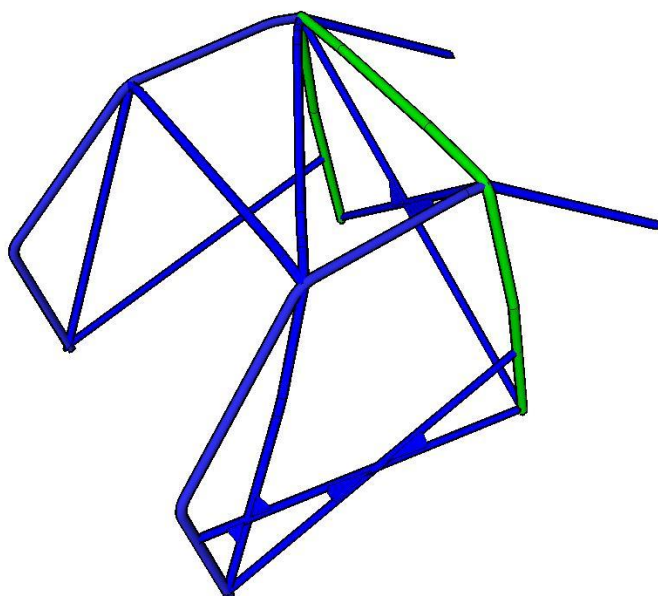
253-33

8.3.2.3 Minimum configuratie van de veiligheidskooi:

De minimum configuratie van een rolkooi is als volgt gedefinieerd:

Auto gehomologeerd	Met tweede bestuurder	Zonder tweede bestuurder
Tussen 01-01-2002 en 31-12-2004	Tekening 253-35A	Tekening 253-36A of symmetrisch
o Tussen 01-01-2005 en 31-12-2005	Tekening 253-35B	Tekening 253-36B of symmetrisch
Vanaf 01-01-2006	Tekening 253-35C	Tekening 253-36C of symmetrisch

MINIMALE CONFIGURATIE ROLKOOI volgens artikel 253



Tekening 253

Deur verstevigingen en dak verstevigingen mogen variëren overeenkomstig artikelen 253-8.3.2.1.2 en 253-8.3.2.1.3.

8.3.2.4 Demontabele verbindingen:

Wanneer demontabele verbindingen worden gebruikt in de constructie van een veiligheidskooi, moeten deze voldoen aan een van de typen toegestaan door de FIA (tekeningen 253-37 tot 253-47).

Deze mogen niet gelast worden na te zijn samengebouwd.

De moeren en bouten moeten voldoen aan de ISO klasse 9.8 of beter.

Demontabele verbindingen welke voldoen aan tekeningen 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 en 253-47 zijn uitsluitend voor de bevestiging van facultatieve buizen en verstevigingen zoals beschreven in artikel 253-8.3.2.2, en verboden voor het verbinden van de bovenste delen van de hoofdrolbeugel, van de voorrolbeugel en van de halve zijrolbeugels.

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 verstevigingen 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.

Voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2002:

Verstevigingen van bochten en verbindingen van de bovenhoeken van de voorrolbeugel mogen, in voorwaartse projectie, uitsluitend zichtbaar zijn in het gebied van de voorruit zoals beschreven in tekening 253-49.

Voor alle veiligheidskooien voor "SuperProductie" en "Super 2000" auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2000 en voor alle veiligheidskooien voor rally auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2001:

De aanwezige verstevigingen 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).

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.

Om een efficiënte bevestiging aan de carrosserie te bewerkstelligen, is het toegestaan de originele bekleding aan te passen door het insnijden of vervormen van het materiaal rond de rolkooi en de bevestigingen. Echter deze wijziging staat niet de verwijdering van complete delen van de bekleding toe. 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 cm², welke aan de carrosserie is vast gelast. Voor auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2007, moet het oppervlakte van 120 cm² het contactvlak zijn tussen de verstevigingsplaat en de carrosserie.

Voorbeelden hiervan worden getoond in tekeningen 253-50 t/m 253-56. Voor tekening 253-52 hoeft de voetplaat niet noodzakelijkerwijs aan de carrosserie vast gelast te worden.

In geval van Tekening 253-54 mogen de zijkanten van het bevestigingspunt worden afgesloten met een gelaste plaat.

De te gebruiken bouten moeten tenminste M8 diameter en minimaal ISO klasse 9.8 of beter zijn.

Moeren moeten zelfborgend zijn of voorzien van borgringen.

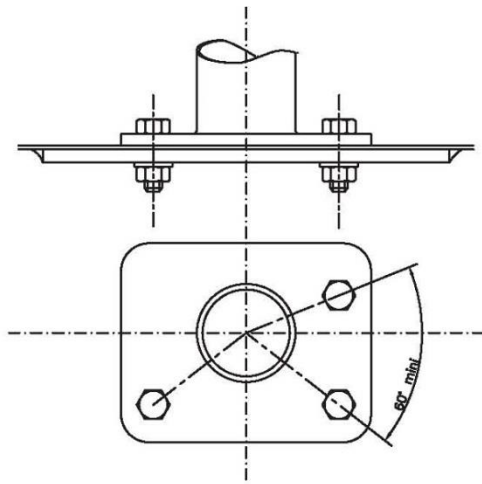
De hoek tussen 2 bouten (gemeten vanaf het hart van de buis op het niveau van de voetplaat volgens Tekening 253-50) mag niet minder zijn dan 60 graden.

Bevestigingspunten van de achterafsteuning:

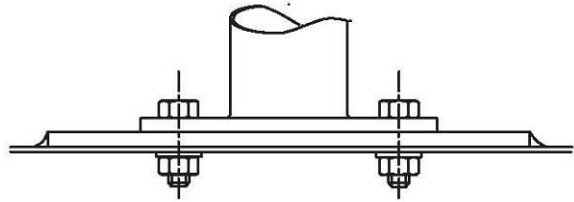
Iedere achterafsteuning moet worden bevestigd met tenminste 2 M8-bouten, met verstevigingsplaten met een oppervlakte van tenminste 60 cm² (tekening 253-57) of vastgezet met een enkele bout belast op dubbel-afschuiving, op voorwaarde dat deze van voldoende afmeting en sterkte is (zie tekening 253-58), en op voorwaarde dat in de achter afsteuning een bus gelast is. Dit zijn minimum vereisten. In aanvulling op deze eisen mogen de stijlen van de rolbeugel direct op de verstevigingsplaat worden gelast, of de veiligheidskooi (zoals gedefinieerd in artikel 253-8.3.1) mag aan de carrosserie/chassis worden gelast. Met minimaal 1 plaat van tenminste van 3 mm dikte met een oppervlakte van 120 vierkante centimeter. Waarbij de plaat volledig afgelast moet zijn.

Speciale situatie:

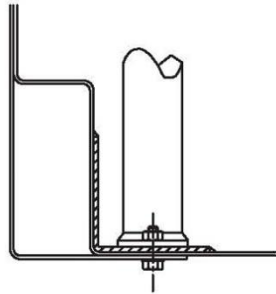
Voor carrosserieën (of chassis) die niet van staal zijn gemaakt, is elke vorm van lassen tussen de kooi en de carrosserie verboden; alleen het verlijmen van de verstevigingsplaat op de carrosserie/chassis is toegestaan.



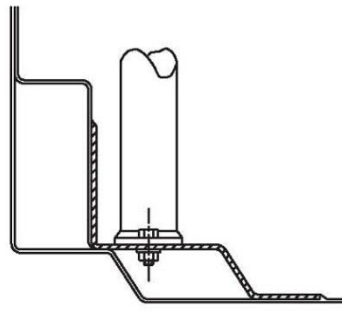
Dessin/Drawing 253-50



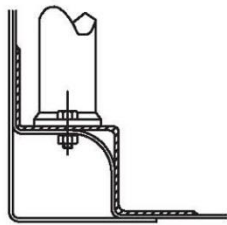
Dessin/Drawing N°253-51



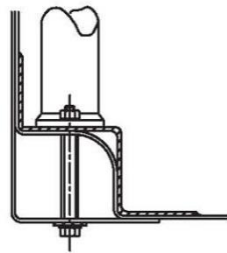
Dessin/Drawing 253-53



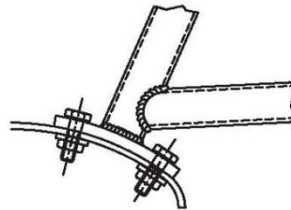
Dessin/Drawing 253-54



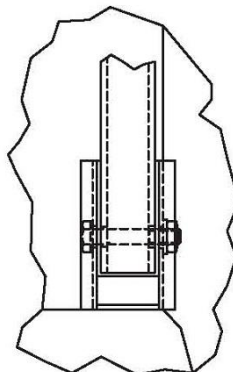
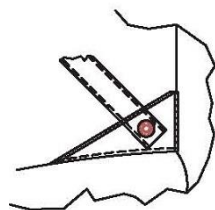
Dessin/Drawing 253-55



Dessin/Drawing 253-56



Dessin/Drawing 253-57



Dessin/Drawing 253-58

8.3.3 Materiaal specificaties

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

Materiaal	Minimale treksterkte	Minimum Afmetingen (mm)	Gebruik
Koudgetrokken naadloos ongelegeerd (zie hieronder) koolstof staal met een maximum van 0.3% koolstof	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") of 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hoofdrrolbeugel (Tekeningen 253-1 en 253-3) of zijrolbeugels en de achterste dwarsverbindingstang (Tekening 253-2)
		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 (tenzij hierboven anders aangegeven)

Noot: Voor ongelegeerd staal is het maximum gehalte aan toevoegingen 1,7% voor mangaan en 0,6% voor andere elementen. 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.

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 warmte behandeld staal wordt gebruikt moeten de speciale instructies van de fabrikanten gevolgd worden (speciale elektroden, gas beschermd lassen)

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE KEVERKLASSE

2.3 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.

- Voor de montage van het hoekprofiel aan de bodemplaat moeten de originele bevestigingsgaten van de bodemplaat gebruikt te worden (M8) of te worden gelast.
- Ten behoeve van de (verstelbare) stoelbevestiging mogen 6 gaten geboord worden van maximaal 9 mm in de horizontale hoeklijn.
- Ten behoeve van de zijbeugelbevestiging mogen 2 gaten van 10 mm met draadbus gemonteerd worden.
- De veiligheidskooi van de kever is uitgewerkt op tekening BSAC 296 met alle vereiste buizen en diameters.
- Indien men gebruik maakt van een hoekprofiel, moeten er aan de bestuurderszijde 3 buizen van 25x1,5 mm vanaf het hoekprofiel naar de tunnel te worden gemonteerd, en aan de bijrijderszijde 2 buizen van 25x1,5 mm. Indien men gebruik maakt van kokerprofiel, kan men volstaan met 2 buizen, respectievelijk 1 buis.
- Ter hoogte van maximaal het midden van de "instapopening" (maat "E" in tekening 253.49) van het deelnemend voertuig moet een dwarsbuis, ook wel instapbuis genoemd, in de lengterichting van de deur bevestigd worden die aan dezelfde materiaaleisen en afmetingen (38 x 2,5 mm of 40 x 2 mm) moet voldoen als de kooiconstructie.
- Tevens moet er een buis 25x1,5 mm te worden gemonteerd vanaf de hoofdrrolbeugel, ter hoogte van de instapbuis aan de bestuurderszijde naar de tunnel ter bescherming van de zijdelingse impact op de stoel.
- De veiligheidskooi moet voldoen aan de eisen in tekening BSAC 296, waarbij de juiste minimale afmetingen van de buizen zijn aangegeven. De maximale maat tussen het punt daar waar de hoek van de voorste "A" stijl begint tot aan de verticale "A" stijl moet kleiner zijn dan 200 mm (tekening 253.15) om geen extra A stijl verstevigingsbuis te moeten monteren, Zie reglement 253.8.2.1.4.
- Alle buizen die bij elkaar komen (knooppunten) mogen maximaal 100 mm uit elkaar gemonteerd worden.
- De omgekeerde V afsteuning vanaf het midden van de hoofdrrolbeugel naar de torsie-asbuitenpijp moet MINIMAAL 900 mm (hart buis op hart buis) uit elkaar op de torsiebuis worden gemonteerd.
- Er mogen geen gaten geboord worden in buizen van de veiligheidskooi, zie BSAC 296.

2.4 De achterafsteuning moet geschieden volgens tekening BSAC 296 met dien verstande dat er 2 mogelijkheden zijn, voorwaarde is wederom een driehoek constructie.

1. Volgens tekening BSAC 296 met ijzeren koker of buis van 30x2 mm die vanaf onderkant hoofdrrolbeugel loopt tot aan

begin achterrek montagesteun (einde keverdak) waar de achterafsteuning vanaf bovenkant hoofdrolbeugel eindigt.

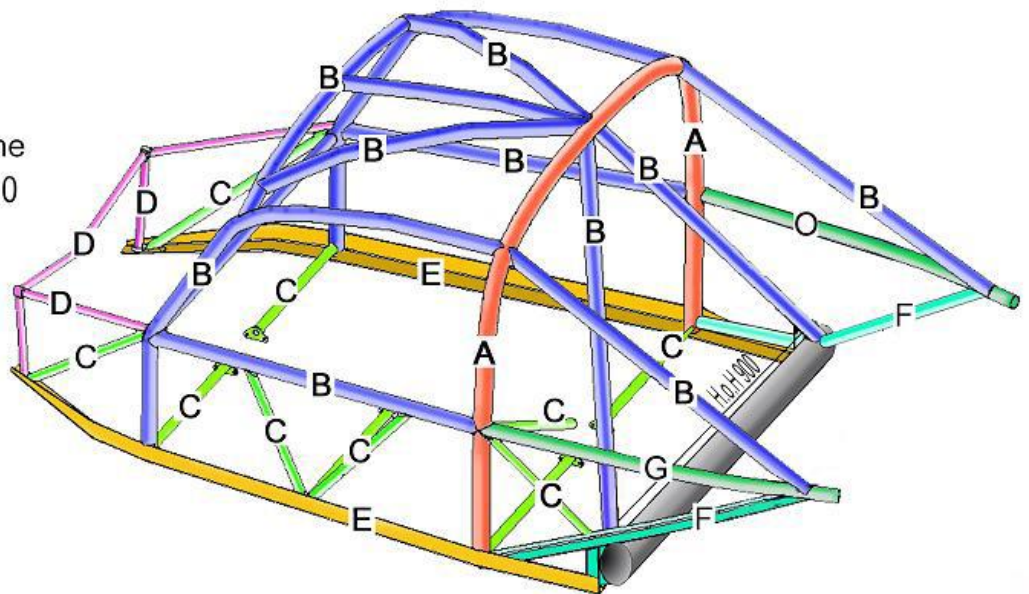
2. Vanaf torsiebuis (evt. incl. gebruikmaking van de originele schokbrekersteun) tot aan de achterrek montagesteun van minimaal een 30x2 mm buis of koker.

Bij zowel optie 1 als optie 2 moet er aan elke zijde 1 schoor van minimaal 20x1,5 mm voor zijdelingse ondersteuning naar de versnellingsbak draagvork worden gemonteerd (schoor is NIET afgebeeld in tekening BSAC 296). De achterafsteuning mag ook bevestigd worden aan de tussenplaat tussen motor en versnellingsbak. De achterrek montagesteun moet net buiten het keverdak zitten ter hoogte van de horizontale lijn van de instapbuis met een tolerantie van 50 mm naar boven of naar beneden.

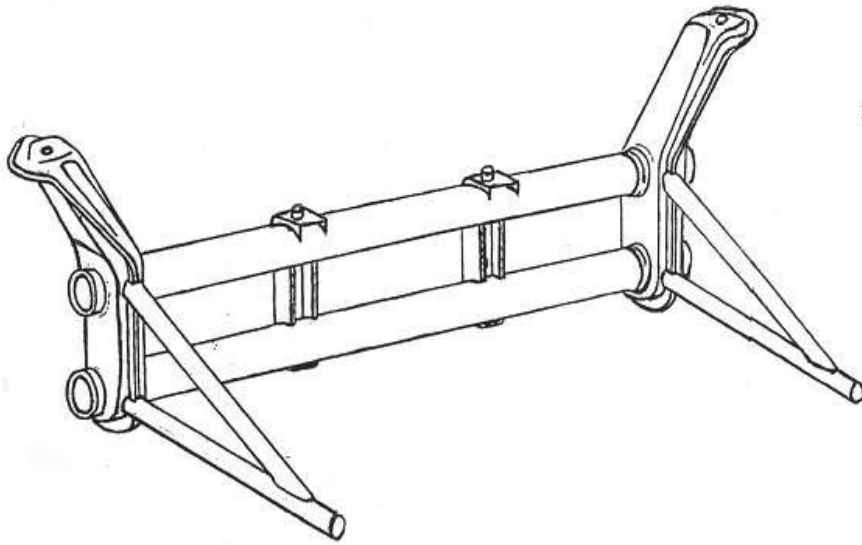
- 2.5 Er moet een versterking aangebracht worden tussen carrosserie en vooras (volgens tekening BSAC-294), van een buis of koker van een minimale dikte van 20 x 1,5mm (buis) of 20 x 20 x 2 mm (koker).
- 2.6 Aan de bestuurderszijde moet een versterking aangebracht worden vanaf de rolkooi tot aan de voorzijde waar de benen en voeten van de bestuurder zich bevinden (volgens tekening BSAC-295), van een buis of koker van minimale dikte van 25 x 1,5 mm (buis) of 20 x 20 x 2 mm (koker).
- 2.7 Het verlagen van de carrosserie is toegestaan. De instapopening aan beide zijden moet een afmeting hebben van 40 cm hoog en 60 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.

MINIMALE CONFIGURATIE ROLKOOI KEVERKLASSE

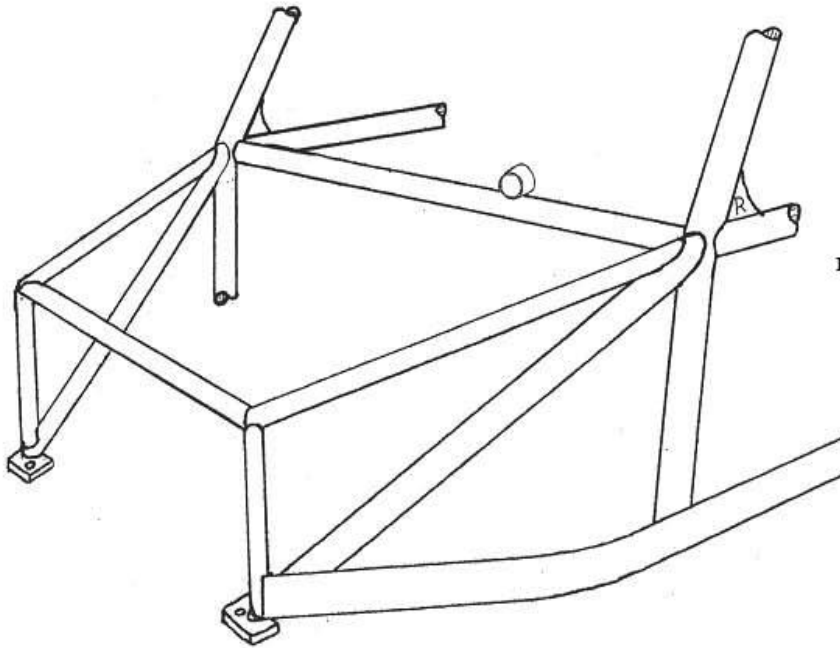
- A** 50 x 2.0 of 45 x 2.5
- B** 38 x 2.5 of 40 x 2.0
- C** 25 x 1.5
- D** 20 x 1.5 kreukelzone
- E** Hoeklijn 50 x 50 x 4.0
koker 50 x 50 x 2.0
- F** buis of koker
30 x 2.0
- G** 35 x 2.0
- O** 35 x 2.0 Optie



BSAC 296



BSAC 294



BSAC 295

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE SPRINTKLASSEN

- 2.8** Deze veiligheidsconstructie (283.8) geldt voor gehomologeerde en niet gehomologeerd auto's. Demontabele veiligheidsconstructies of demontabele delen van de veiligheidsconstructie zijn niet toegestaan.
- 2.9** Auto's met een gecertificeerde rolkooi rijdend in de **Juniorbuggy**, Sprintklasse 1600/Sprintklasse 2000 en Superklasse moeten voldoen aan dit artikel. Dit artikel geldt voor alle wedstrijden. In de Sprinterklassen wordt een gecertificeerde veiligheidsconstructie met de afgiftedatum van vóór 2008 niet toegestaan. Nadere informatie over gecertificeerde rolkooien kan verkregen worden bij de KNAF erkend rolkooi-producent of het Federatiebureau van de KNAF.

283.8

8.1 Algemeen

De montage van een veiligheidskooi is verplicht.

Deze mag zijn:

- a) Geconstrueerd overeenkomstig de vereisten van de volgende artikelen (zelfbouw)
- b) Na 2008 gehomologeerd of gecertificeerd door een ASN volgens de homologatie reglementen voor veiligheidskooien. Een authentieke kopie van het homologatiedocument of certificaat, goedgekeurd door de ASN en getekend door gekwalificeerde technici die de fabrikant vertegenwoordigen, moet worden aangeboden aan de Technisch Commissarissen van het evenement. Elke kooi, die gehomologeerd/ gecertificeerd is door een ASN, moet worden geïdentificeerd door middel van een identificatieplaat aangebracht door de fabrikant. Deze identificatieplaat mag noch worden gekopieerd noch worden verplaatst (d.w.z. ingeslagen, gegraveerd of een zelf vernietigende sticker). De identificatieplaat moet de naam tonen van de fabrikant, het homologatie- of certificatenummer van het ASN homologatieformulier of certificaat en een individueel serienummer van de fabrikant. Een certificaat met hetzelfde nummer moet aanwezig zijn en moet worden getoond aan de Technisch Commissarissen van het evenement.
- c) Gehomologeerd door de FIA volgens de homologatie reglementen voor veiligheidskooien. Het moet het onderwerp zijn van een uitbreiding (VO) op het homologatieblad van de auto gehomologeerd door de FIA. Alle gehomologeerde kooien verkocht vanaf 01-01-1997 moeten duidelijk zichtbaar een identificatie van de fabrikant en een serienummer dragen. Het homologatieblad van de kooi moet specificeren hoe en waar deze informatie is aangegeven, en de kopers moeten een genummerd certificaat ontvangen dat hiermee overeenkomt. Als modificatie wordt beschouwd enig proces uitgevoerd op de kooi door bewerken, lassen, dat een permanente verandering van het materiaal van de veiligheidskooi met zich meebrengt. Buizen mogen geen vloeistoffen of enige ander stof bevatten. De veiligheidskooi mag het in- of uitstappen van bestuurder niet overmatig hinderen. Verbindingsstangen mogen de voor de inzittenden gereserveerde ruimte aantasten.

8.2 Definities

8.2.1 Veiligheidskooi:

Een raamwerk bestaande uit buizen (één zitter frame) welke speciaal voor de autocross zijn ontworpen en waarvan het silhouet geen gelijkenis vertoont met een in serie vervaardigde auto ~~geïnstalleerd in de bestuurdersruimte en geplaatst dicht langs de carrosserie, ontworpen om vervorming van de carrosserie te verminderen bij een botsing.~~

8.2.2 Rolbeugel:

Buisvormig raamwerk welke een beugel vormt, met twee bevestigingspunten.

8.2.3 Hoofdrolbeugel (tekening 253-1):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal (maximale hoek $\pm 10^0$ met de verticaal) aangebracht dwars door de auto direct achter de stoel ~~voorzittingen~~. De as van de buis moet zich in een enkel vlak bevinden.

8.2.4 Voorrolbeugel (tekening 253-1):

Gelijk aan de hoofdrolbeugel, maar de vorm en plaats ~~volgt~~ vormen de voorruitstijlen en bovenrand van de voorruit.

8.2.5 Zijrolbeugel (tekening 253-2):

Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker- of rechterzijde van de auto waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt vormt en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal is geplaatst direct achter de voorstoelen. De achterste stijl moet recht zijn in zijaanzicht.

8.2.6 Halve zijrolbeugel (tekening 253-3):

Gelijk aan zijrolbeugel maar zonder de achterste stijl.

8.2.7 Lengte verbindingsbuis:

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

8.2.8 Dwars verbindingsbuis:

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

8.2.9 Diagonale buis:

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

Of:

De bovenzijde van een achterafsteuning en het onderste bevestigingspunt van de andere achterafsteuning.

8.2.10 Demontabele buis:

~~Stangen van een veiligheidskooi die moeten kunnen worden verwijderd.~~

8.2.11 Kooi versteviging:

buis toegevoegd aan de veiligheidskooi om de sterkte te verbeteren.

8.2.12 Voetplaat:

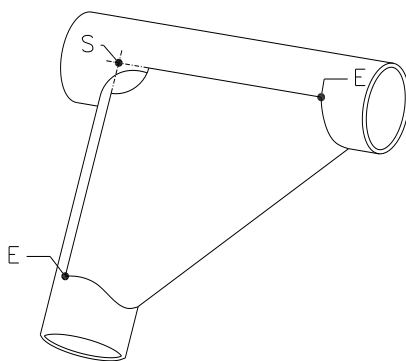
~~Plaat gelast aan het einde van een rolbeugel buis waardoor deze aan de carrosserie/chassis gebout kan worden, gewoonlijk op een versterkingsplaat. Deze plaat mag aan de carrosserie/chassis gelast worden in aanvulling op de bouten.~~

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.~~

8.2.14 Inzetstuk (tekening 253-34):

Versteviging voor een bocht of een verbinding gemaakt van gebogen metaalplaat met een U-vorm waarvan de dikte niet minder dan 1.0 mm mag zijn. De einden van deze versteviging (punt E) moeten liggen op een afstand vanaf de top van de hoek (punt S) tussen 2x en 4x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. Een uitsparing is toegestaan aan de top van de hoek (R) maar de radius hiervan mag niet groter zijn dan 1.5x de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen. In de platte zijden van het inzetstuk mag een gat worden aangebracht waarvan de diameter niet groter mag zijn dan de buitendiameter van de dikste van de te verbinden buizen.



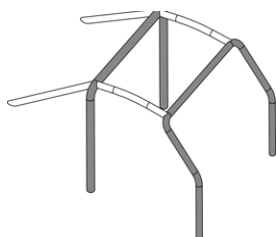
253-34

8.3 SPECIFICATIES

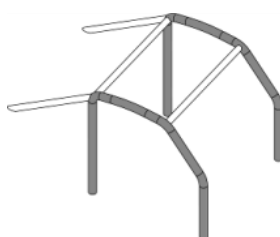
8.3.1 Basis rolkooi

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

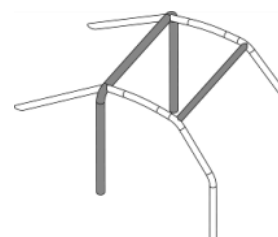
- 1 hoofdrolbeugel + 1 voorrolbeugel + 2 lengte verbindingsbuizen + 2 achterafsteuning (tekening 253-1) of
- 2 zijrolbeugels + 2 dwars verbindingsbuizen + 2 achterafsteuning (tekening 253-2) of
- 1 hoofdrolbeugel + 2 halve zijrolbeugels + 1 dwars verbindingsbuis + 2 achterafsteuning (tekening 253-3)



253-1



253-2



253-3

Het verticale deel van de hoofdrolbeugel moet zich zo dicht mogelijk achter de stoel begeven ~~langs de binnencontour van de carrosserie bevinden~~ en niet meer dan een bocht hebben met het onderste verticale deel. De voorste stijl van een voorrolbeugel of van een zijrolbeugel moet de voorruitstijlen **vormen volgen** en mag slechts één bocht hebben met het onderste verticale deel. De verbindingen van de dwars verbindingsbuizen aan de zijrolbeugels, de verbindingen van de lengte verbindingsbuizen aan de voor- en hoofdrolbeugels, alsook de verbindingen van de halve zijrolbeugels aan de hoofdrolbeugel moeten zijn geplaatst ter hoogte van het dak. De achterafsteuning moeten worden aangebracht ter hoogte van het dak en nabij de bovenste bochten aan de buitenzijde van de hoofdrolbeugel, aan beide zijden van de auto. Deze moeten een hoek maken van minimaal 30° met de verticaal, moeten naar achteren lopen, recht zijn. ~~en zo dicht mogelijk langs de binnen schermen van de carrosserie.~~

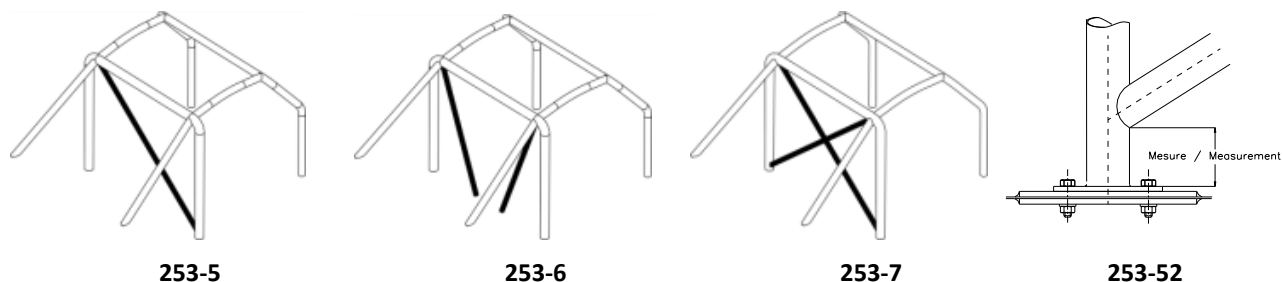
8.3.2 Ontwerp:

Nadat de basis rolkooi is gedefinieerd, moet deze worden gecombineerd met verplichte stangen en versterkingen (zie artikel 283-8.3.2.1), waaraan naar keuze buizen en versterkingen mogen worden toegevoegd (zie artikel 283-8.3.2.2). Tenzij uitdrukkelijk toegestaan en tenzij demontabele verbindingen zijn gebruikt conform Artikel 283-8.3.2.4, moeten alle buizen en buisvormige versterkingen uit een stuk bestaan.

8.3.2.1 Verplichte buizen en versterkingen:

8.3.2.1.1 Diagonale buis:

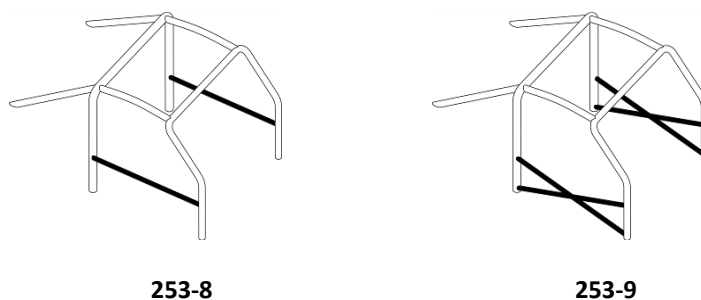
De kooi moet zijn uitgerust met een van de diagonale buizen zoals gedefinieerd door tekening 253-5, ~~voor auto's gehomologeerd voor 01-01-2009. Auto's gehomologeerd vanaf 01-01-2008 dienen te zijn voorzien van de constructie volgens 253-6 of 253-7.~~ In geval van 253-5 mag de oriëntatie van de diagonale buis worden omgekeerd. In het geval van tekening 253-6 mag de afstand tussen de twee montagepunten op de carrosserie/chassis niet groter zijn dan 400 mm. Stangen moeten recht zijn. 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). De onderzijde van de diagonale buizen moet niet verder dan 100 mm vanaf de ~~voetplaat~~ bodem constructie samenkomen met de hoofdrolbeugel of de achterafsteuning (behalve in het geval van tekening 253-6).



8.3.2.1.2 Zijdelingse versteriging - instapbuis:

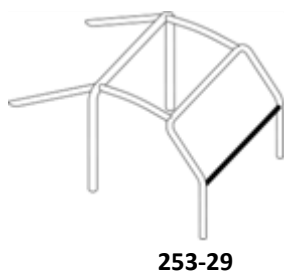
Tenminste één lengtebuis moet worden bevestigd aan beide zijden van de auto overeenkomstig tekeningen 253-8. De zijdelingse bescherming moet zich zo hoog mogelijk bevinden, ~~maar het bovenste bevestigingspunt mag niet hoger worden geplaatst dan de halve hoogte van de deuropening, gemeten vanaf de onderzijde.~~

~~Wanneer deze bovenste bevestigingspunten zich voor of achter de deuropening bevinden, geldt deze hoogtebeperking ook voor de overeenkomstige kruising van de achterafsteuning en de instapopening.~~ De hoogte van de zijbeplating mag niet minder zijn dan 42 cm, gemeten vanaf het vlak waarop de bestuurdersstoel bevestigd is. In het geval van de zijdelingse versteriging/instapbuis in de vorm van een "X" (tekening 253-9) wordt aanbevolen dat de onderste bevestigingspunten van de kruisstangen direct aan de lengte verbindingsbuis worden bevestigd en dat tenminste één deel van deze "X" een ononderbroken buis is. De bevestiging van de zijdelingse versteriging/instapbuis aan de (tekening 253-15) hoofdrolbeugel is toegestaan. Het ontwerp dient aan beide zijden identiek te zijn.



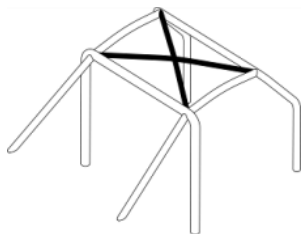
8.3.2.1.3 Horizontale dwarsbuis (253-29)

De dwarsbuis, aangebracht tussen de voorrolbeugel, mag de ruimte bestemd voor de inzittende(n) niet doorkruisen. Deze moet zo hoog mogelijk worden aangebracht. En deze mag niet lager dan de stuurkolom worden geplaatst.



8.3.2.1.4 Dak versteviging:

Het bovenste gedeelte van de veiligheidskooi moet overeenstemmen met een van de tekeningen 253-12 of 253-12 A. De verstevigingen mogen de bolling van het dak volgen. Het is toegestaan om slechts één diagonale verbindingsbuis aan te brengen. De uiteinden van de verstevigingen moeten zich minder dan 100 mm vanaf de verbinding tussen de rolbeugels en de verbindingsbuizen bevinden. Er mag ook 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 buis (minimaal 25x2,0 mm staal) waarop de metalen dakplaat mag worden vastgeschroefd.



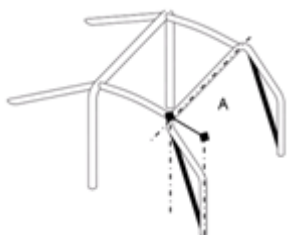
253-12



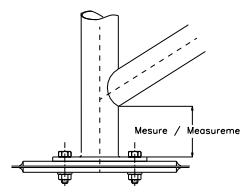
253-12 - A

8.3.2.1.5 Raamstijl versteviging:

Deze moet worden aangebracht aan beide zijden van de voorrolbeugel wanneer maat "A" groter is dan 200 mm (tekening 253-15). Deze versteviging mag worden gebogen op voorwaarde dat deze versteviging recht is in zij aanzicht 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) verbindingsbuis bevinden (zie tekening 253-52 voor de meetmethode). De onderzijde moet zich niet verder dan 100 mm vanaf de (voorste) aanhechting van de voorrolbeugel (zijrolbeugel) bevinden.



253-15



253-52

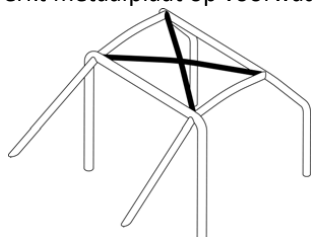
8.3.2.1.6 Versteviging van bochten en verbindingen:

De verbindingen tussen:

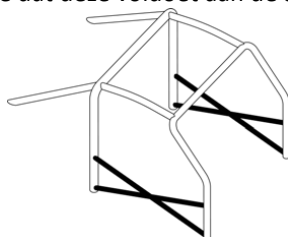
- De diagonale verstevigingen van de hoofdrolbeugel;
- De dakverstevigingen (configuratie van tekening 253-12);
- De deurverstevigingen (configuratie van tekening 253-9);
- De deurverstevigingen en de raamstijlversteviging (tekening 253-15),

moeten worden verstevigd door minimaal 2 inzetstukken in overeenstemming met artikel 253-8.2.14.

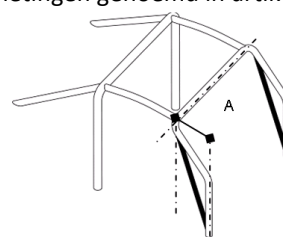
Wanneer de deurverstevigingen en de raamstijlverstevigingen zich niet in hetzelfde vlak bevinden, mag de versteviging worden gemaakt van bewerkte metaalplaat op voorwaarde dat deze voldoet aan de afmetingen genoemd in artikel 283-8.2.14.



253-12



253-9



253-15

8.3.2.2 Facultatieve buizen en verstevigingen:

Tenzij anders aangegeven in artikel 283-8.3.2.1 zijn de buizen en verstevigingen zoals getoond in tekeningen 253-12 tot en met 253-14, 253-16 tot en met 253-21, 253-23 tot en met 253-28 en 253-30 tot en met 253-33 facultatief en mogen aangebracht worden naar de wens van de fabrikant. Deze facultatieve buizen dienen recht te zijn. Deze moeten gelast worden. Alle buizen en verstevigingen mogen afzonderlijk of in combinatie met elkaar worden gebruikt.

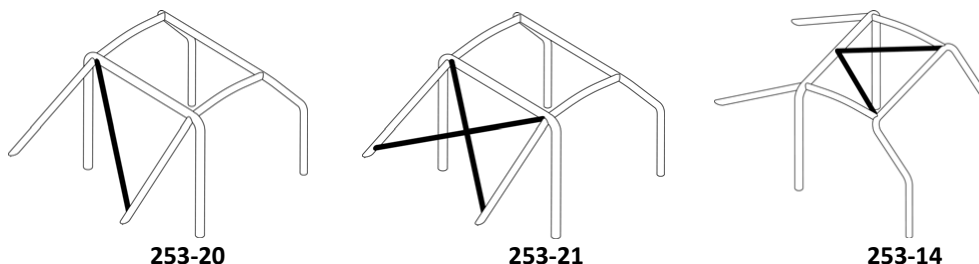
~~8.3.2.2.1 Dak verstevigingen (tekeningen 253-12 tot 253-14 en 253-23 tot en met 253-24):~~

~~Facultatief uitsluitend voor auto's gehomologeerd voor 01-01-2005.~~

Voor disciplines zonder tweede bestuurder, uitsluitend in geval van tekening 353-12, is het toegestaan om slechts één diagonale verbindingsbuis aan te brengen, maar de voorste aansluiting moet zich aan de bestuurderszijde bevinden. Versterkingen zoals getekend in 253-23 en 253-24 mogen van 2 buizen worden gemaakt.

8.3.2.2.2 Diagonalen in de achterafsteuning (253-20 en 253-21):

De configuratie van tekening 253-21 mag worden vervangen door die van tekening 253-20 wanneer een dak versterking conform tekening 253-14 wordt gebruikt.



8.3.2.2.3 Voorwielophanging bevestigingspunten (tekening 253-25):

De uitbreidingen moeten verbonden worden met de bovenste bevestigingspunten van de voorwielophanging.

8.3.2.2.4 Dwars verbindingsbuizen (tekening 253-26 tot, 253-27, 253-28, 253-30):

Dwars verbindingsbuizen, aangebracht tussen de hoofdrolbeugel of tussen de achterafsteuning, mogen volgens artikel 253-6.2 worden gebruikt voor montage van de veiligheidsgordels (het gebruik van demontabele verbindingen is niet toegestaan). Voor buizen zoals getoond in tekeningen 253-26 en 253-27 moet de hoek tussen de middenbuis en de verticaal minimaal 30 graden zijn.

8.3.2.2.5 Versteving van bochten en verbindingen (tekeningen 253-31 tot 253-34):

Verstevingen moeten worden gemaakt van buis of van gebogen metaalplaat met een U-vorm welke voldoet aan artikel 283-8.2.14. De dikte van de componenten die een versterking vormen mag niet minder zijn dan 1.0 mm. De einden van de buisvormige versterkingen mogen niet verder dan halverwege de verbindingsbuis liggen waaraan zij zijn bevestigd, behalve de versterkingsbuizen voor de verbinding van de voorrolbeugel, welke samen mogen komen bij de verbinding van de deurbuizen en de voorrolbeugel.

8.3.2.3 Minimum configuratie van de veiligheidskooi:

De minimum configuratie van een rolkooi is als volgt gedefinieerd:

Auto-gehomologeerd	Met tweede bestuurder	Zonder tweede bestuurder
Voor 01.01.2005	Tekening 283-1A	Tekening 283-2A of symmetrisch
Vanaf 01.01.2005	Tekening 253-1B	Tekening 283-2B of symmetrisch

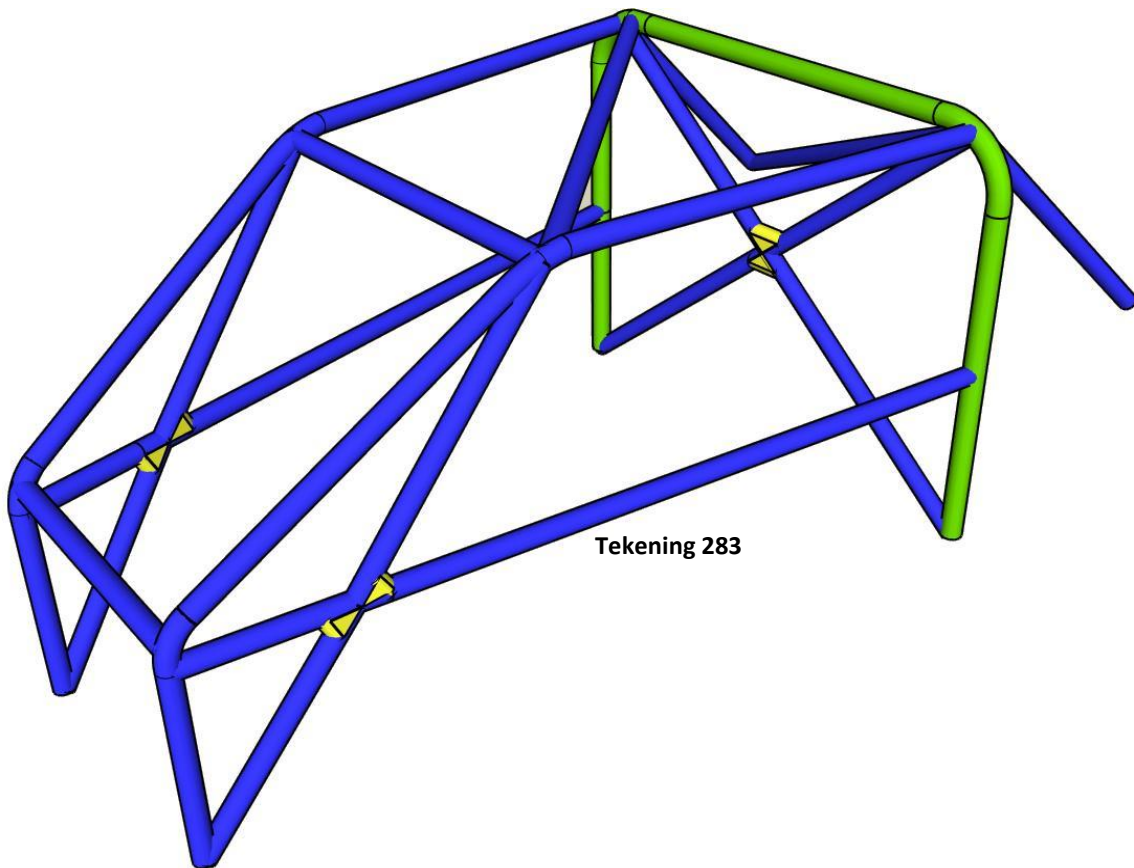
De diagonale versterkingen kan variëren overeenkomstig artikelen 253-8.3.2.1.1. De dakversterking kan variëren overeenkomstig 253-8.3.2.1.4.

De minimale afstand tussen de rijdershelm en de buizen van de rolkooien moet minimaal 50mm te zijn.

8.3.2.3 Bevestiging van rolkooien aan de carrosserie/chassis:

MINIMUM CONFIGURATIE VAN DE VEILIGHEID KOOI (volgens artikel 283.8):

Zie tekening 283



De rolkooi dient direct aan de carrosserie of chassis bodem constructie te worden gemonteerd. 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.

8.3.3 Materiaal specificaties

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

Materiaal	Minimale treksterkte	Minimum Afmetingen (mm)	Gebruik
Koudgetrokken naadloos ongelegeerd (zie hieronder) koolstof staal met een maximum van 0.3% koolstof	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") of 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hoofdrolbeugel (Tekeningen 253-1 en 253-3) of zijrolbeugels en de achterste dwarsverbindingsstang (Tekening 253-2)
		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 (tenzij hierboven anders aangegeven)

Noot: Bovenstaande eisen zijn minimum eisen. Voor ongelegeerd staal is het maximum gehalte aan toevoegingen 1.7% voor mangaan en 0.6% voor andere elementen. 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.

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 warmtebehandelde staal wordt gebruikt moeten de speciale instructies van de fabrikanten gevolgd worden (speciale elektroden, gasbeschermd lassen).

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN VOOR ALLE DEELNEMENDE VOERTUIGEN

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE

3.1 Alle deelnemende voertuigen moeten te zijn voorzien van een veiligheidsconstructie welke verplicht is voor hun klasse. Zie Artikel 2.1 (253.8) / Artikel 2.3 t/m 2.7 (Keverklasse), Artikel 2.8/2.9 (Artikel 283.8).

VEILIGHEIDSGORDEL / GORDELBEVESTIGING

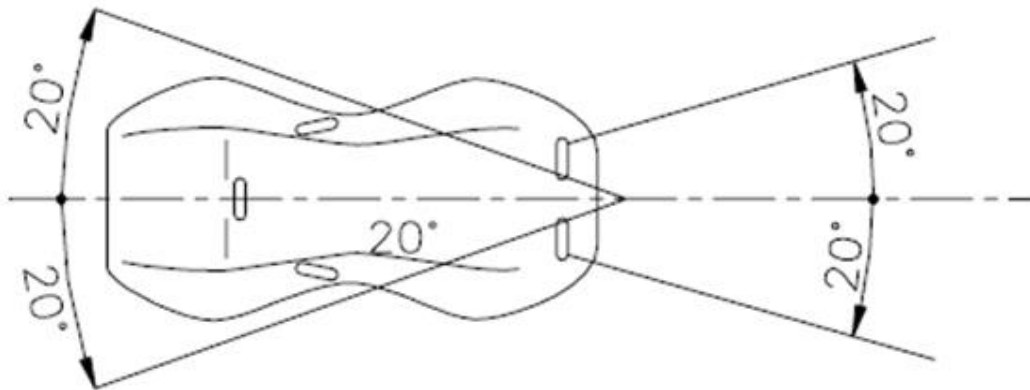
3.2 Alle deelnemende voertuigen moeten minimaal voorzien zijn van 'n vijf- of zespunts veiligheidsgordel met geldig FIA keurmerk, zie Annexe J art 253.6.1. De gordel moet op vijf of zes afzonderlijke punten worden vastgezet volgens voorschrift en tekeningen in FIA zie annexe J art. 253.6.2 en de gordel moet geometrisch gemonteerd zijn zoals tekening 253.61.

Het is verboden veiligheidsgordels te verankeren aan de stoelen of de stoelbevestigingen.

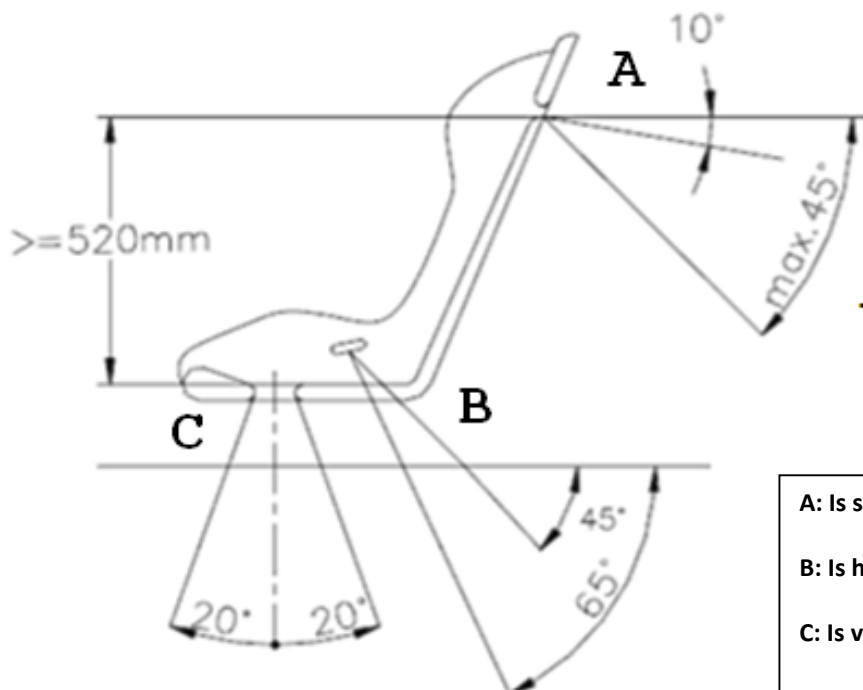
- Een veiligheidsgordel mag op de daarvoor standaard bestemde bevestigingspunten worden gemonteerd. De aanbevolen geometrische plaatsen voor de bevestigingspunten worden getoond in tekening no.253-61. De schouderbanden moeten in neerwaartse richting naar achter zijn gericht en moeten zodanig worden gemonteerd dat de hoek t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning niet groter is dan 45°, echter aanbevolen wordt dat deze hoek niet groter is dan 10°. De maximum hoeken van de bevestigingspunten van de schouderbanden met de hartlijn van de stoel zijn 20° divergent of convergent (de schouderbanden mogen symmetrisch gekruist over de hartlijn van de voorstoel gemonteerd).
- Bevestigingspunten die een grotere hoek met de horizontaal creëren moeten niet worden gebruikt. In dat geval mogen de schouderbanden van de veiligheidsgordels worden gemonteerd op de bevestigingspunten voor de heupgordel voor de achterzitting zoals door de fabrikant voorzien. Voor een veiligheidsgordel moeten de schouderbanden symmetrisch gekruist over de hartlijn van de voorstoel worden bevestigd. Een veiligheidsgordel moet niet worden gemonteerd op een stoel zonder hoofdsteun, of aan een met de stoel geïntegreerde hoofdsteun (waar er geen ruimte is tussen rugleuning en hoofdsteun). De onderlichaams- en kruisbanden moeten niet over de randen van de stoel liggen maar er doorheen, zodat het bekken over een zo groot mogelijke oppervlakte wordt vastgezet. De banden moeten strak in de overgang tussen het bekken en de bovendien passen. Onder geen enkele voorwaarde mag deze band over de onderbuik worden gedragen. Het is toegestaan een opening te maken in een standaard productiestoel om er een veiligheidsriem door te halen indien dit nodig is om bovenstaande situatie te voorkomen. Er moet op worden gelet dat de gordelbanden niet beschadigen door schaven langs scherpe randen.
- Als bevestiging op een standaard-gordelbevestigingspunt niet mogelijk is voor schouder- en/of kruisbanden, moeten nieuwe bevestigingspunten te worden aangebracht op chassis/carrosserie, voor de schouderbanden op de hartlijn van de stoel zo dicht mogelijk bij de hartlijn van de achterwielen.
- De schouderbanden mogen ook bevestigd worden aan de rolkooi of aan een versterkingsstang door middel van een lus, en mogen evenzo worden bevestigd aan de boven bevestigingspunten van de achter gordels of bevestigd aan of geleid worden over een dwarsversteving, die aan de achterafsteuning van de rolkooi gelast is (zie tekening 253-66). In dit geval is het gebruik van een dwarsversteving onderhevig aan de volgende voorwaarden:
 - De dwarsversteving moet een buis zijn van minimaal 38 mm x 2,5 mm of 40 mm x 2 mm, gemaakt van koudgetrokken naadloos koolstofstaal, met een minimum treksterkte van 350 N/mm².
 - De hoogte van deze versterking moet zodanig zijn dat de schouderbanden naar achter en naar beneden gericht zijn met hoek tussen de 10° en 45° t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning. Een hoek tussen 0 en 20° wordt aanbevolen wanneer een FHR systeem gebruikt wordt, raadpleeg de instructies op de website van de KNAF (www.KNAF.nl).
 - De banden mogen worden bevestigd d.m.v. lussen of bouten, echter in het laatste geval moet een bus worden ingelast voor elk montage punt (zie de tekeningen no. 253-67 en no. 253-66 voor de maten). Deze bussen moeten in de versterkingsstang te worden geplaatst en de banden moeten hieraan te worden bevestigd met bevestigingsbouten van M12 klasse 8.8 of 7/16 UNF specificatie.
 - Ieder bevestigingspunt moet in staat zijn een belasting van 1470 daN te weerstaan, of 720 daN voor de kruisbanden. Als een bevestigingspunt voor de bevestiging van twee banden wordt gebruikt, zal de toe te passen belasting gelijk zijn aan de som van de verlangde lasten.

- Voor ieder nieuw te maken bevestigingspunt moet een versterkingsplaat worden gebruikt met een oppervlakte van tenminste 40 cm² en een dikte van tenminste 3 mm.
- Principes voor de bevestiging aan de carrosserie/chassis:
 - 1) Algemene bevestigingswijze (zie tekening no. 253-62)
 - 2) Schouderband bevestiging (zie tekening no. 253-63)
 - 3) Kruisband bevestiging (zie tekening no. 253-64)

Sprinters mogen alleen in de bodem een origineel gordeloog (van klasse 8 specificatie) voor de gordelbevestiging direct aan een framebuis van minimaal 30x2 mm lassen.

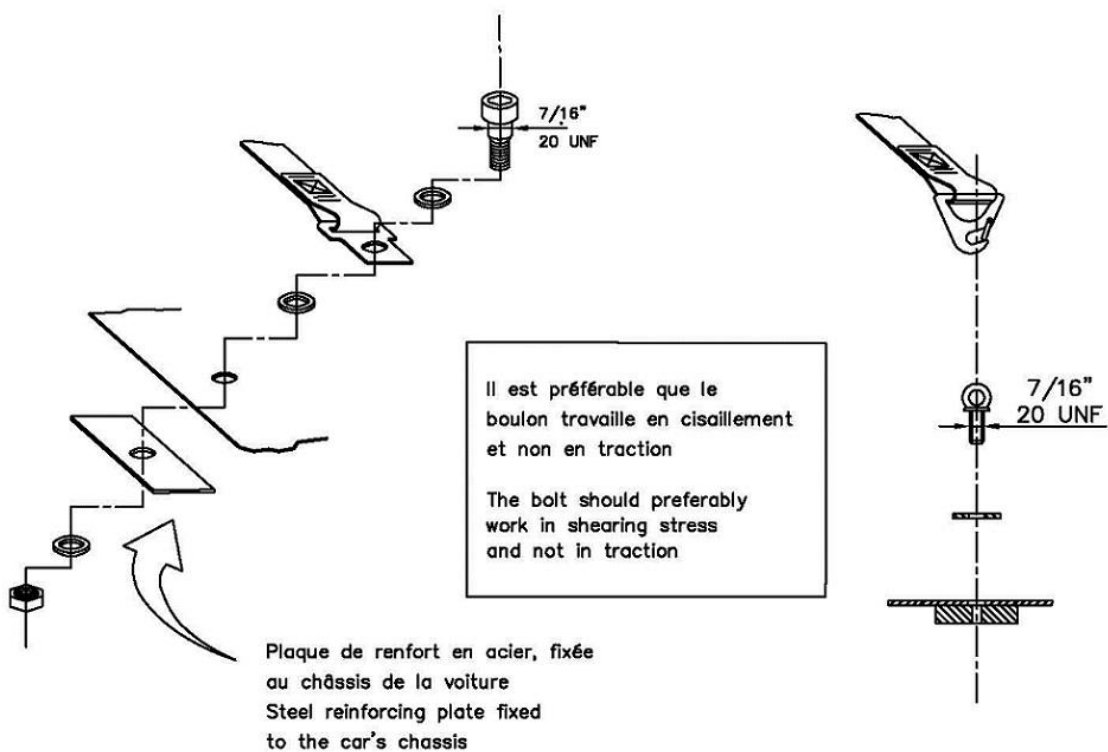


Tekening 253-61



Tekening 253-61

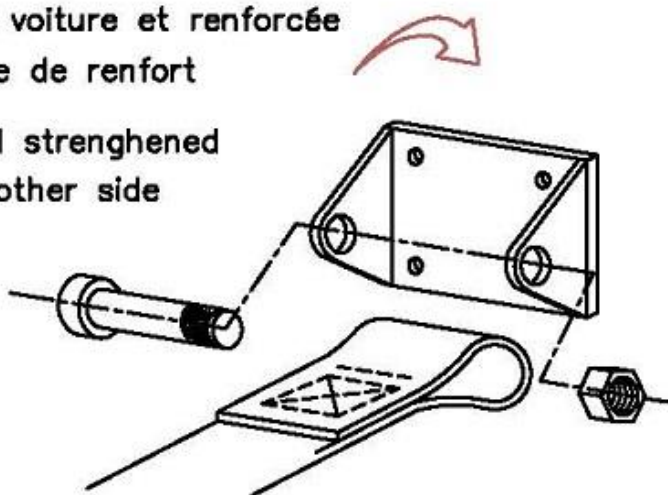
- | |
|--|
| <p>A: Is schoudergordel</p> <p>B: Is heupgordel</p> <p>C: Is vijf/zesde gordelpunt</p> |
|--|



Dessin/Drawing 253-62

plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

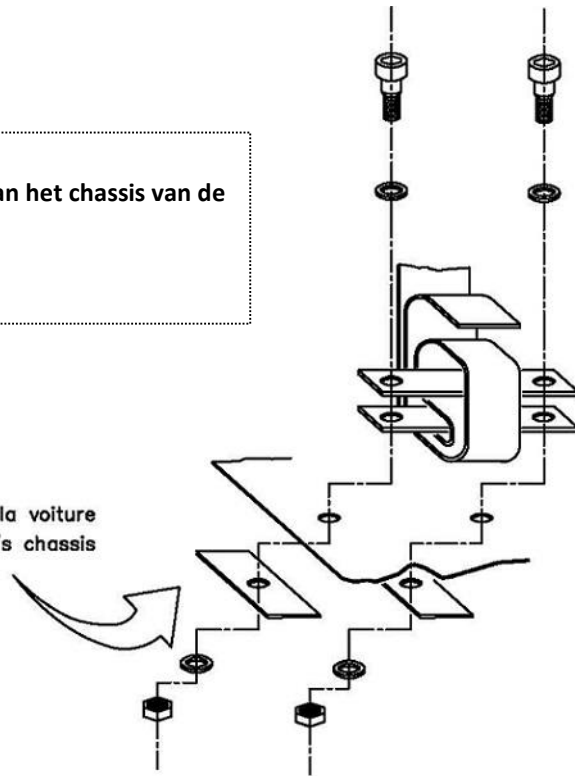
plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side



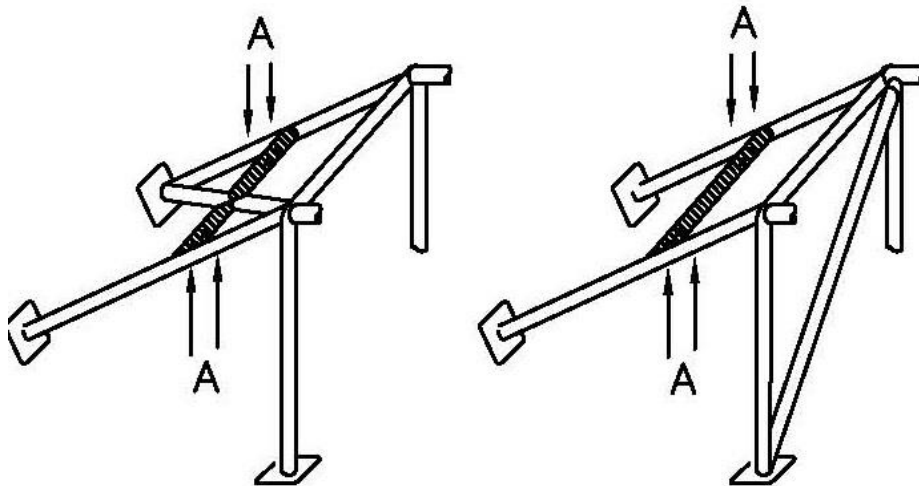
Dessin/Drawing 253-63

Nederlandse vertaling:
Verstevigingsplaat bevestigd aan het chassis van de auto.

plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



Dessin/Drawing 253-64

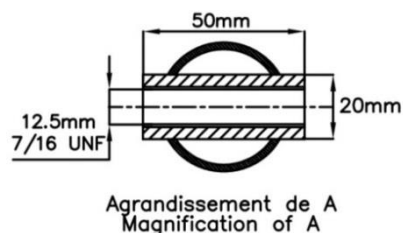


Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Dessin/Drawing 253-66

Nederlandse vertaling:
Montagegaten voor de veiligheidskooi

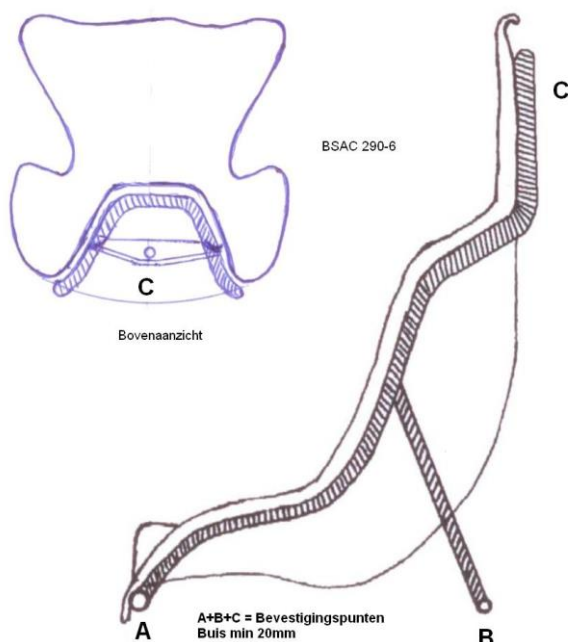
Nederlandse vertaling:
Vergroting van A



Dessin/Drawing 253-67

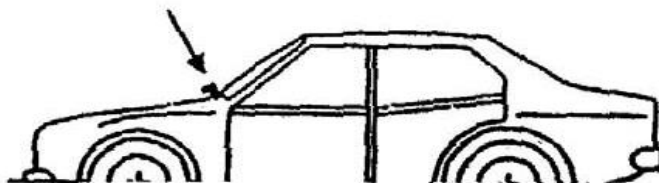
BESTUURDERSSTOEL

- 3.3** De bestuurdersstoel moet uit één geheel bestaan incl. hoofdsteun, waarbij de rugleuning tot minimaal schouderhoogte reikt en overgaat in de hoofdsteun welke reikt tot $\frac{3}{4}$ hoogte van de helm. De stoel moet afgesteund worden aan het frame/rolkooi. De hoofdsteun van de stoel moet gemonteerd worden volgens tekening BSAC-290-6. Indien een kunststof kuipstoel is gemonteerd, moet deze middels een metalen raamwerk, (buismateriaal voor het stoelframe minimaal 20 x 1,5 mm volgens tekening BSAC-290-6) dat de gehele stoel inclusief hoofdsteun omsluit, op minimaal vijf punten bevestigd worden (bevestiging minimaal A+B+C zie tekening BSAC-290-6). (zie bovenaanzicht tekening 290-6 punt C). Een FIA gehomologeerde stoel wordt aanbevolen welke dan volgens de FIA voorschriften gemonteerd moet zijn. Een FIA stoel mag 5 jaar verlopen zijn (mits de stoel in goede staat verkeerd dit ter boordeling van de TC). Indien de stoel uit de homologatie is moet het 5^e punt afgesteund worden volgens tekening 290.6 Let wel: de stoel moet bij de rijder "passen".



HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

- 3.4** De plaats van de hoofdstroomschakelaar moet duidelijk worden aangegeven door middel van een sticker met daarop een bliksemschicht en de schakelaar moet 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 moeten worden. En de sticker zal binnen een straal van 5 cm. van de bediening aanwezig moeten zijn (zie tekening BSAC-290-7).



BSAC 290-7

BRANDSTOF

- 3.5** Als brandstof voor de deelnemende voertuigen mag alleen de in Nederland langs de openbare weg verkrijgbare handelsbrandstof voor motorvoertuigen worden gebruikt en alleen lucht mag met brandstof worden gemengd als oxidant volgens Annexe J art. 252.9.4 (met uitzondering van de deelnemende voertuigen die voldoen aan het FIA Reglement 279). De organisator heeft het recht rijders/inschrijvers te verplichten gebruik te maken van door de organisator beschikbaar gestelde brandstof (met uitzondering van deelnemende voertuigen die voldoen aan het FIA Reglement 279). Per evenement kan de methode van controleren nader bekend gemaakt worden. Tegen de door de TC gehanteerde methode van brandstofcontrole is geen protest mogelijk. Voertuigen uitgerust met een elektrische en/of hybride of andere alternatieve krachtbron zijn niet toegestaan.

BRANDSTOFTANK

- 3.6** De brandstoftank(en) moet(en) op een afdoend beveiligde plaats zijn opgesteld en moet(en) deugdelijk gemonteerd zitten aan het deelnemend voertuig. De tank(en) mag/mogen zich niet in het bestuurderscompartiment, en moet(en) daarvan gescheiden zijn door een brandscherm. De brandstoftank mag niet boven op de paravanplaat gemonteerd worden. De totale inhoud van de gezamenlijke tanks mag niet meer dan 22 liter zijn. De brandstoftank(s) moet(en) of FIA goedgekeurd zijn (met bijhorend geldig certificaat) of in metaal te worden uitgevoerd en voorzien zijn van een degelijke sluiting en ontluchting naar beneden. De ontluchtingsleiding moet voorzien zijn van een terugslagklep.

KOELSYSTEEM

- 3.7** Uit milieuoverwegingen mag als koelmiddel alleen water of het milieuvriendelijke Mono Propyleen Glycol gebruikt worden.

STUURKOLOM

- 3.8** 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.

REMSYSTEEM

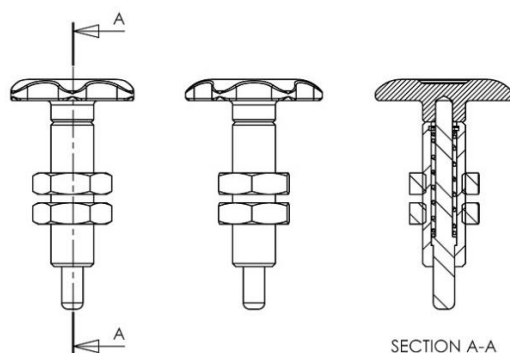
- 3.9** De deelnemende voertuigen moeten voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkel wiel uit schakelbaar zijn. Bij controle moeten alle 4 de wielen blokkeren.

STOF-EN REMLICHT

- 3.10** 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 cm² waarbij de zijkanten niet worden meegeteld, 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. Ook met een oppervlakte van tenminste 60 cm². 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, dit op straffe van artikel 19.3 van het Algemeen Reglement Autocross. Dit stoflicht moet ook blijven branden wanneer de rijder om welke reden dan ook, op de baan uitvalt. Dit stoflicht moet 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.

RAAMAFSCHERMING / VOOR SPRINTKLASSEN AFSCHERMING INSTAPOENING

3.11 Alle voertuigen moeten een instapopening hebben van minimaal 45x75 cm met uitzondering voor de keverklasse hier geldt een minimale afmeting van 40x60. Aan de bestuurderszijde(n) en aan de voorzijde moet een doorzichtige constructie zijn gemonteerd. Dit mag een gaaswerk van minimaal 2mm diameter zijn, met gaten van maximaal 40 x 40mm, welke afgedekt mag worden met een gaaswerk met een diameter van 1mm, met gaten van maximaal 25 x 25mm. Aan de voorzijde mag dit een Polycarbonaat ruit zijn, met een minimale materiaal dikte van 5mm. Aan de zijkant(en) moeten de gaaswerken zijn gemonteerd met 2 geblokkeerde scharnieren (1 geblokkeerd scharnier per kant). Aan de onderzijde moet dit deugdelijk met een statische snelsluiting (zie voorbeeld tekening BSAC 297 dit is een optie voor een deugdelijke sluiting) zijn dichtgemaakt en moet van zowel de binnen als de buitenzijde geopend kunnen worden. De zogenaamde FIA raamnetten mogen ook worden toegepast. De raamafscherming moet geconstrueerd zijn, zo dat er nimmer een arm of hand tijdens een wedstrijd buiten het bestuurderscompartiment kan komen. **Aan zowel de voorzijde als de zijkant(en) mag het gezichtsveld nimmer worden belemmerd, ook niet door het afplakken van het gaaswerk of door gebruik te maken van getint Polycarbonaat. Getint Polycarbonaat waardoor de bestuurder onzichtbaar is, is niet toegestaan.**



BSAC 297

BESCHERMING RIJDERSCOMPARTIMENT

3.12 Het motorcompartiment moet middels een metalen gesloten wand van minimaal 1 mm dikte volledig van het bestuurderscompartiment afgescheiden worden. Zaken als koelers/coolers en/of accu's, benzinetanks of andere reservoirs, evenals benzinepompen en/of filters, mogen zich nimmer in het bestuurderscompartiment bevinden en moeten er middels een metalen schot van worden afgeschermd. Maximale opening tussen metalen schot en binnencontouren auto is 5 cm. Het brandschot mag voorzien zijn van openingen t.b.v. schakelstangen en leidingen e.d. De doorvoer mag 20 mm groter zijn in omtrek dan voor de doorvoer nodig is. Iedere directe of indirecte ontluchting moet voorzien 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 bevinden van metaal zijn vervaardigd of een metalen beschermlaag hebben. Voor de Kever en Sprintklassen geldt dat wanneer de benzinetank en/of accu voor de pedalen is geplaatst, er een metalen afscherming tussen tank en/of accu en de pedalen moet zijn aangebracht van minimaal 1 mm. dik. In alle andere gevallen moet er een afscherming voor de pedalen zijn bevestigd van minimaal 1,5 mm dik.

UITSTEKENDE DELEN

3.13 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.

LOSSEN DELEN/BALLAST

3.14 Het is verboden om losse delen of ballast in of op het deelnemend voertuig mee te voeren tijdens de manches / finales.

AANDRIJVING

3.15 Deelnemende voertuigen met de aandrijving op meer dan twee wielen worden uitsluitend in de Toerwagen- en Superklasse toegestaan.

AFSCHERMING TUSSENAS

3.16 Indien de tussenas of ketting zich in het bestuurderscompartiment bevindt, moet deze door een metalen afdekplaat van 3 mm dikte afgeschermd 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.

ACHTERUITVERSNELLING

3.17 In alle klassen is een functionerende achteruitversnelling verplicht.

BESTUURDERSCOMPARTIMENT

3.18 Hiermee wordt bedoeld:

- Voor juniorklasse/Divisie V/A en Toerwagenklasse de ruimte tussen schutbord en de hoofdrolbeugel.
- Voor Kever- en Sprintklassen: De ruimte tussen het metalen brandschot achter de stoel en de afscherming voor de pedalen.

DIVERSE VOORSCHRIFTEN VOOR ALLE DEELNEMENDE VOERTUIGEN

GELUID

4.1 Het uitlaatgeluid mag ten hoogste 100dB(A) bedragen, gemeten met de geluidsdrukmeter 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 t.p.m. 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. Om goede controle mogelijk te maken moet het laatste deel van de uitlaat horizontaal lopen.

WIELEN/BANDEN

- 4.2 Het gebruik van kettingen, dubbellucht en voorwerpen op of in de banden is niet toegestaan.
- 4.3 Bij gebruik van beadlock velgen mogen de bouten van de beadlock ring niet buiten de velgrand uitsteken. Velgen mogen niet zodanig worden bewerkt dat dit het risico van het afbreken van de velg tot gevolg heeft. In verband met de veiligheid moeten wielen te allen tijde aan het deelnemend voertuig blijven zitten. Dit op straffe van Artikel 19.2 en Artikel 19.5. van het Algemeen Reglement.

TELEMETRIE

4.4 Tijdens de wedstrijd is elke vorm en mogelijkheid van draadloze data overdracht (telemetrie) en/of draadloze gesproken communicatie door de rijder van en naar anderen verboden. Onder telemetrie wordt verstaan: het versturen van elektronische data van het deelnemend voertuig naar een vast station naast de baan via de ether. Het gebruik van elke vorm van telemetrie is niet toegestaan. Wel toegestaan is het gebruik van dataloggng als omschreven door de CIK/FIA. Plaatsing ALLEEN in overleg met de organisator. Het uitlezen van deze gegevens op de baan, in de pit of in het Parc Fermé is uitsluitend toegestaan met de in het deelnemend voertuig gemonteerde display. Het overbrengen van deze gegevens naar een vast station (laptop, computer, printer, beeldscherm, e.d.) is alleen toegestaan in het rennerskwartier. Iedere vorm van radio- en/of telecommunicatie met een rijder, wanneer deze zich op de baan bevindt is verboden. Bij constatering volgt art. 19.1 of 19.2 van het Algemeen Reglement Autocross.

GASKLEP

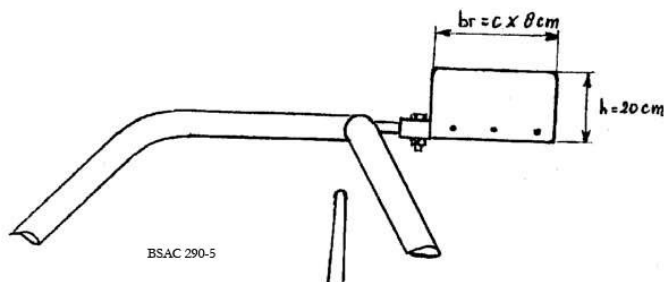
4.5. De gasklep moet gesloten worden door een veer.

OVERIGE

4.6. Sierlijsten, wieldoppen, koplampen, clignoteurs, ruiten, achterlichten, stuurslotinrichting en al het glas moeten verwijderd zijn, evenals onnodige brandbare onderdelen zoals bekleding.

STARTNUMMER:

4.7. Het startnummer met zwarte cijfers van tenminste 20 cm hoogte en 8 cm breedte, moet duidelijk aan beide zijden op een witte, ondoorzichtige ondergrond worden aangebracht. Het startnummer moet 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 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 rijder zelf. Tevens moet aan de voorzijde van het deelnemend voertuig het startnummer worden aangebracht ter grootte van minimaal 10 x 5 cm.



SLEEPOOG/LUS

4.8 De deelnemende voertuigen moeten aan voor- en achterzijde voorzien zijn van een sleeпоog/lus met een minimale binnendiameter van 6 cm.

DEELNEMEND VOERTUIG FIA AANBIEDEN

- 4.9** Een rijder/inschrijver kan zijn voertuig aanbieden onder de FIA eisen die gelden voor zijn voertuig en klasse bij de FIA. Zie FIA Appendix "J" Artikel 279A. De rijder/inschrijver moet met de FIA eisen bekend zijn. Voor deelname onder dit artikel is het verplicht om een geldig FIA paspoort te overleggen, dat FIA paspoort moet bij het aangeboden voertuig horen. Als de rijder/inschrijver EN zijn voertuig aan de voor hen geldende FIA eisen voldoen, is die rijder/inschrijver vrijgesteld van de eisen binnen het reglement van de Sectie Autocross van de KNAF, die in strijd zijn met de voor die rijder/inschrijver geldende FIA eisen. Uitzondering hierop vormen de ruiten (glas) die altijd verwijderd moeten zijn, en de banden

VEILIGHEID BESTUURDER

HELM

- 5.1** De rijder moet een goed vastgemaakte helm (in goede toestand) dragen die is voorzien van minimaal het (leesbare) ECE 2205 keurmerk of hoger of een FIA-goedgekeurde helm volgens de FIA Technische lijst 25. Eventueel aanwezige luidsprekers en/of microfoon moeten verwijderd worden conform FIA CSI Appendix "L".
De FIA helm met het volgende merk BS6658-85 type A/FR mag tot nader order nog gebruikt worden. Zie bijlage: helmenlijst.

KLEDING

- 5.2** Op regionaal / clubniveau is minimaal verplicht een overall met aantoonbaar minimaal de norm EN 531 of Proban met vermelding van EN 531 of Nomex II of III. Tijdens NK wedstrijden is minimaal verplicht een overall met een goedgekeurde FIA (FIA lijst 27 standaard 8856-2000). Een CIK overall is NIET toegestaan.
- 5.3** De rijder moet een gezichtsscherf of stofbril dragen.
- 5.4** De rijder moet een nekband dragen met aantoonbaar label Nomex III.
- 5.5** Het dragen van brandwerend ondergoed volgens FIA 8856-2000 Standaard wordt sterk aangeraden.
- 5.6** Het dragen van schoenen en handschoenen van brandwerend materiaal volgens FIA 8856-2000 Standaard wordt sterk aangeraden.
- 5.7** Het gebruik van een (FHR) Frontal Head Restraint (HANS) is toegestaan (en aanbevolen) mits de hierbij horende helm, veiligheidsgordels, veiligheidsgordelbevestiging en bestuurderstoel hier volgens de voorschriften (FIA Appendix "L" Hoofdstuk III artikel 3, te vinden op www.fia.com) aan voldoen.

KLASSE-REGLEMENTEN

KLASSE-INDELING

OMREKENFACTOR CILINDERINHOUD

- 6.1 Ten aanzien van een turbo of compressor geldt voor benzine motoren een vermenigvuldigingsfactor van 1,7. (V-klasse = V-inhoud X 1,7)
 Ten aanzien van een turbo of compressor geldt voor diesel motoren een vermenigvuldigingsfactor van 1,5. (V-klasse = V-inhoud X 1,5)
 Ten aanzien van een rotatie motor (volgens het NSU-Wankel patent) geldt een vermenigvuldigingsfactor van 1,5 zie formule: V-klasse= (V kamer max. - V kamer.min) X factor X aantal schijven.

CILINDERINHOUD

- 6.2 Ten aanzien van de reglementair voorgeschreven maximum cilinderinhoud is een tolerantie toegestaan van (+) 1,5 %. Geldt alleen voor de klassen waarin een maximaal. cilinderinhoud is aangegeven. Bij junioren en Divisie A en V geldt de 1,5 % op de originele cilinderinhoud.

MOTOR

- 6.3 Definitie motor: zie Annexe J art 251. Motoren met drukvulling worden uitsluitend in de Toerwagen- en Superklasse toegestaan.

KLASSEREGLEMENT – JUNIORKLASSE

- 7.1 De rijder/inschrijver moet aan kunnen tonen door middel van de originele fabrieksdokumentatie en/of de originele autodocumenten dat de auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd is, en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) voldeed. **Vanaf 1-1-2019 worden alleen toegelaten: alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverde auto's, met een minimum registratie van 500 stuks.** De rijder/inschrijver moet op verzoek van de technische commissie de originele documenten overhandigen voor nader onderzoek.
- 7.2 Toegelaten worden alleen die deelnemende voertuigen die direct en zonder aanpassingen voldoen aan het Juniorklasse reglement.
- 7.3 Alle niet speciaal in dit reglement genoemde delen of onderdelen moeten standaard en onbewerkt blijven.
- 7.4 Een geoorloofde wijziging mag nooit een niet geoorloofde wijziging tot gevolg hebben.
- 7.5 De rijder moet aannemen dat uitsluitend een specifiek toegestane wijziging geoorloofd is en alle andere wijzigingen verboden zijn.

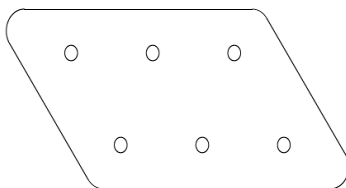
MOTOR

- 7.6 De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 1300 cc bedragen.
- 7.7 De originele serie productie motor moet op de originele plaats aangebracht worden middels de originele bevestigingen. Het is toegestaan de motorophanging te verstevigen.
- 7.8 Deelnemende voertuigen met motoren voorzien van enige vorm van drukvulling zijn niet toegestaan.
- 7.9 Op het motorvermogen is een tolerantie van 10% toegestaan.
- 7.10 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.
- 7.11 De oliehuishouding van de motor moet standaard zijn, maar mag aangevuld worden met een oliekoeler (dus geen dry sump smering o.i.d.). **Brandstofpomp en brandstofdruk regelaar zijn vrij, mits de brandstofdruk in het systeem gelijk is aan de fabrieksopgave behorend bij de betreffende motor.**
- 7.12 **Het uitlaatsysteem mag ingekort of verlengd worden waarbij de uitlaatopening minimaal tot aan de achteras moet reiken. Buiten het standaard uitlaatspruitstuk moeten er minimaal één demper aanwezig zijn. Indien zich een katalysator in het uitlaatspruitstuk bevindt, moet deze aanwezig te blijven.**
- 7.13 Het luchtfilter is vrij, binnen het motorcompartiment.
- 7.14 De startmotor moet altijd aanwezig zijn en op elk moment in werking gesteld kunnen worden.

CARROSSERIE/STUURINRICHTING/WIELOPHANGING

- 7.15 Motor en versnellingsbak moeten bij de originele carrosserie horen.
- 7.16 **Van de gehele spatbordrand bij de voorspatborden mag niet meer dan 5 cm worden weggehaald. Dit mag ook maximaal bij de voorbumper weggehaald worden.**
- 7.17 Het is toegestaan om de wielophanging te verstevigen.
- 7.18 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 3.11 van het Veiligheids- en Technisch reglement. Met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen.
- 7.19 **Bumpers moeten compleet behouden blijven en moeten met de originele steunen op de originele manier bevestigd worden. Ten behoeve van de bevestiging mogen er 4 aluminium plaatjes (zie tekening BSAC-299) worden toegevoegd met een maximum afmeting per stuk van 150 cm². Hoeveelheid bevestigingsmateriaal is vrij.**

BSAC 299



- 7.20 Uitwendige bescherming van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige verstevigingen wel. Als de binnen en buitenbumper gedemonteerd zijn, mogen er geen verstevigingen zichtbaar zijn.
- 7.21 Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden met 3 mm gaaswerk met maximale openingen van 40 bij 40 mm.
- 7.22 Stuurhuis en overbrenging, wielophanging en wiellocatie moeten standaard zijn. Het stuur en de stuurstang naar het stuurhuis zijn vrij met inachtneming van art. 3.8 Veiligheids- en Technisch Reglement. Geen spoor- of wielverbreeders. **Tapeinden en wielbouten zijn vrij.** Spoorstangen mogen verzwaard worden
- 7.23 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 3.18 van het Veiligheids- en Technisch Reglement) en moeten leidingen en koelers afgeschermd 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.
- 7.24 Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, sedan en coupé.

OVERIGE

- 7.25 **In tegenstelling tot artikel 4.3 van het Veiligheids- en Technisch reglement zijn beatlock velgen en elke vorm van bewerking aan een velg NIET toegestaan. De inch maat van de velgen is vrij.**
- 7.26 Het is verboden een sperdifferentieel in wat voor vorm dan ook te gebruiken.
- 7.27 De bestuurdersstoel mag vervangen worden conform art. 3.3 van het Veiligheids- en Technisch Reglement.
- 7.28 Men moet 2 passende velgen met bijbehorende maat wegbanden, zoals door de importeur geleverd, altijd ter beschikking hebben i.v.m. nacontrole op een vermogenstestbank.
- 7.29 Auto's waarbij de rolkooi op het frame of chassis is gelast en integraal deel uitmaakt van het chassis zijn niet toegestaan. (buggy's, formuleraceauto's)
- 7.30 Schokdempers/veerpoten en veren moeten uiterlijk gelijk zijn als origineel en zowel de veer als de demping mogen niet verstelbaar zijn.
- 7.31 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. Onder blok- of noppenband wordt verstaan een band waar al dan niet middels vulkaniseren een fabrieksmatig vervaardigd blok- of noppenprofiel op is aangebracht.
- 7.32 Remleidingen zijn vrij.

KLASSEREGLEMENT - DIVISIE V/ DIVISIE A

- 8.1 Toegelaten worden alleen die deelnemende voertuigen die direct en zonder aanpassingen voldoen aan artikel 8. De rijder moet aan kunnen tonen door middel van de originele fabrieksdocumentatie en/of de originele autodocumenten dat de auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd is, en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) voldeed. De rijder moet op verzoek van de technische commissie de originele documenten overhandigen voor nader onderzoek.
- 8.2 Een geoorloofde wijziging mag nooit een niet geoorloofde wijziging tot gevolg hebben.
- 8.3 De rijder moet aan nemen dat uitsluitend een specifiek benoemde toegestane wijziging geoorloofd is en alle andere wijzigingen verboden zijn.
- 8.4 Wanneer in deze klassen wordt deelgenomen met een voertuig dat niet aan dit reglement voldoet, kan de rijder/inschrijver verplicht worden gedurende de rest van het lopende seizoen in de Toerwagenklasse uit te komen.
- 8.5 Alle niet speciaal in dit reglement genoemde delen of onderdelen moeten standaard en onbewerkt blijven

MOTOR

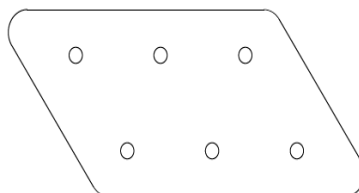
- 8.6 De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2000 cc bedragen. Het raakvlak tussen motorblok en cilinderkop mag ongelimiteerd gevlaakt worden.

- 8.7 De motor moet op de originele plaats aangebracht worden middels de originele bevestigingen. Het is toegestaan de motorophanging te verstevigen.
- 8.8 Deelnemende voertuigen met motoren voorzien van enige vorm van drukvulling zijn niet toegestaan.
- 8.9 De oliehuishouding van de motor moet standaard zijn, maar mag aangevuld worden met een oliekoeler.
- 8.10 Het uitlaatsysteem is vrij na het standaard uitlaatspruitstuk.
- 8.11 Het lucht inlaatsysteem is vrij tot het standaard gasklephuis. binnen het motor compartiment.
- 8.12 De startmotor moet altijd aanwezig zijn en op elk moment in werking gesteld kunnen worden.
- 8.13 De ECU, kabelboom en **toerental** zijn vrij. **Brandstofpomp en brandstofdruk regelaar zijn vrij, mits de brandstofdruk is het systeem gelijk is aan de fabrieksopgave behorend bij de betreffende motor.**
- 8.14 Motor en versnellingsbak moeten bij de originele carrosserie horen. Het originele motornummer/code en het versnellingsbaknummer/code moeten duidelijk zichtbaar zijn. Deze nummers mogen op geen enkele wijze gewijzigd en/of verwijderd worden.
- 8.15 De versnellingsbak, differentieel en het schakelmechanisme moet origineel en standaard zijn en er is geen enkele vorm van sper toegestaan.
- 8.16 De koppelingsplaat is vrij, het aantal moet hetzelfde zijn als standaard.

CARROSSERIE/WIELOPHANGING/ STUURINRICHTING/KOELING

- 8.17 **Van de gehele spatbordrand bij de voorspatborden mag niet meer dan 5 cm worden weggehaald. Dit mag ook maximaal bij de voorbumper weggehaald worden.**
- 8.18 Het is toegestaan om de wielophanging te verstevigen en remleidingen zijn vrij.
- 8.19 De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee het deelnemend voertuig van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 3.11 van het Veiligheids- en Technisch Reglement met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen.
- 8.20 **Bumpers moeten compleet behouden blijven en moeten met de originele steunen op de originele manier bevestigd worden. Ten behoeve van de bevestiging mogen er 4 aluminium plaatjes (zie tekening BSAC-299) worden toegevoegd met een maximum afmeting per stuk van 150 cm². Hoeveelheid bevestigingsmateriaal is vrij.**

BSAC 299



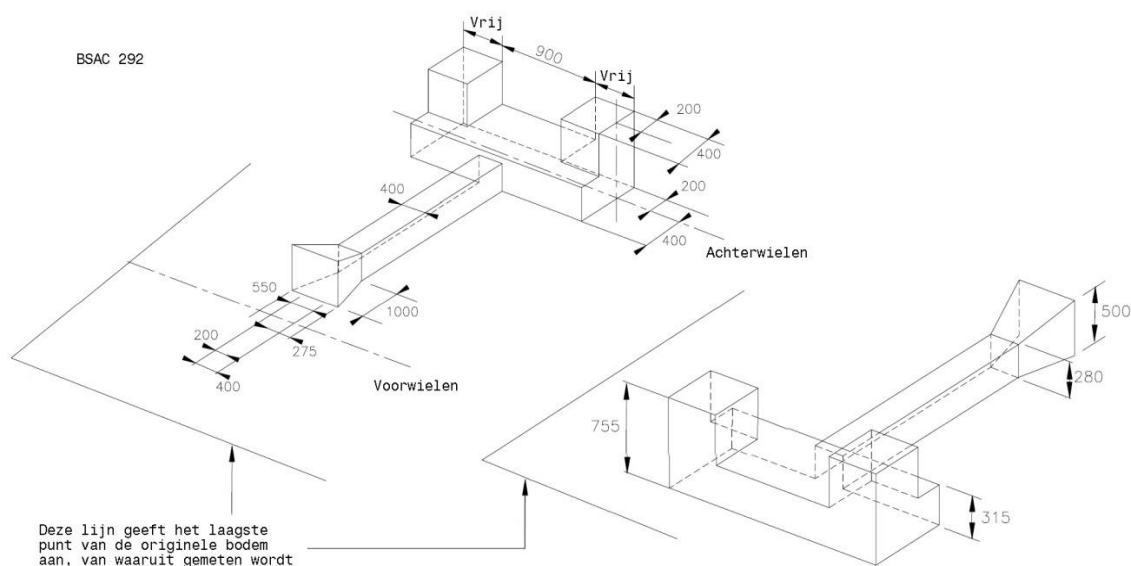
- 8.21 Uitwendige bescherming van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige verstevigingen wel. Als de binnen en buitenbumper gedemonteerd zijn, mogen alleen de inwendige verstevigingen zichtbaar zijn.
- 8.22 Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden met 3mm gaaswerk met maximale openingen van 40 bij 40 mm.
- 8.23 Stuurhuis en overbrenging, wielophanging en wiellocatie moeten standaard zijn. Het stuur en de stuurstang naar het stuurhuis zijn vrij met inachtneming van art. 3.8 van het Veiligheids- en Technisch Reglement. Geen spoor- of wielverbreeders. Spoorstangen mogen verzwaid worden.
- 8.24 De schokdempers zijn vrij, mits de schokdempers aan de originele bevestigingspunten gemonteerd zijn.
- 8.25 Er mag een grotere radiator aangebracht worden. Indien de radiator verplaatst wordt naar buiten het motorcompartiment, mag deze uitsluitend geplaatst worden buiten het bestuurderscompartiment (zie artikel 3.12 en moeten leidingen en koelers afgeschermd 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.
- 8.26 Spiegels: buitenspiegels zijn niet toegestaan.
- 8.27 Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, sedan en coupé.

OVERIGE

- 8.28** In tegenstelling tot artikel 4.3 van het Veiligheids- en Technisch reglement zijn beatlock velgen en elke vorm van bewerking aan een velg NIET toegestaan. De banden en de inchmaat van de velgen zijn vrij.
- 8.29** De bestuurdersstoel mag vervangen worden conform art. 3.3 van het Veiligheids- en Technisch Reglement.
- 8.30** Deelnemend voertuigen waarbij de rolkooi op het frame of chassis is gelast en integraal deel uitmaakt van het chassis zijn niet toegestaan. (bijvoorbeeld buggy's, formule-raceauto's).

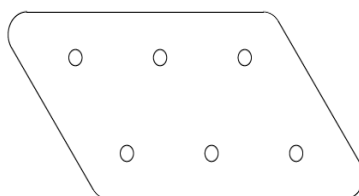
KLASSEREGLEMENT – TOERWAGENKLASSE (in 2015 herschreven in samenspraak met de klasse)

- 9.1** Toegelaten zijn alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverd auto's met een minimum registratie van 500 stuks met betrekking tot merk & model, een minimaal kentekengewicht van 700 KG en een maximaal kentekengewicht van 1500 KG.
- 9.2** De motor is vrij mits het merk en het cilinderaantal corresponderen met de carrosserie en maximaal 6 cilinders bevat. Indien de motor verplaatst c.q. gedraaid wordt, moet de motor in zijn originele compartiment blijven conform Annexe J Artikel 251 2.3.8. Het monteren van een tweede motor of meer is niet toegestaan. Met motor wordt bedoeld Annexe Art. 251 2.3.3.
- 9.3** Met ingang van 01-01-2020 is de maximaal toelaatbare cilinderinhoud (inclusief turbo of compressor vermenigvuldigingsfactor) 4000 cc.
- 9.4** De originele carrosserie moet compleet behouden blijven met uitzondering van de veranderingen die vallen onder artikel 9.8 en tekening BSAC 292.
- 9.5** Sideskirts zoals genoemd in artikel 9.13 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. Sideskirts zoals genoemd in artikel 9.13 mogen van maximaal 2 mm metaal zijn of van maximaal 3mm plastic/composiet/polyester. Hierbij mag er aan de binnenzijde van deze sideskirt een buis of koker aanwezig zijn van 25x2 mm die te allen tijde gecontroleerd moet kunnen worden. Deze buis/koker mag maximaal 4x worden afgesteund met een buis/koker van dezelfde afmeting.
- 9.6** De carrosserie mag op geen enkele manier verlengd, ingekort, verbreed of versmald worden, Met uitzondering van de toegestane bepalingen in artikel 9.14.
- 9.7** Het originele schutbord moet behouden 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 mits deze deugdelijk bevestigd is.
- 9.8** Daar waar de carrosserie aangepast moet worden i.v.m. het ombouwen naar vierwielaandrijving, het monteren van een andere motor of versnellingsbak, moet dit geschieden binnen de afmetingen zoals tekening BSAC-292 laat zien.



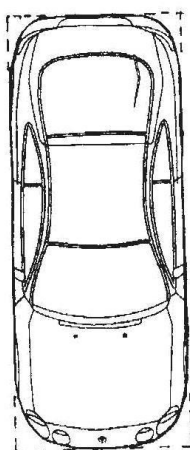
- 9.9 Voor auto's met een chassis (bijvoorbeeld Kever) behoren de voor en de achteras tot het chassis (bij de Kever bedoelen we de torsiassen). Samen met hun opbouw vormen ze de carrosserie.
- 9.10 Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, hatchback, sedan en coupé.
- 9.11 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 volgens artikel 3.11 van Veiligheids-en Technisch Reglement, met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen.
- 9.12 Uitwendige versterking van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige versterking wel.
- 9.13 Bumpers moeten compleet behouden blijven en moeten met de originele steunen op de originele manier bevestigd worden. Ten behoeve van de bevestiging mogen er 4 aluminium plaatjes (zie tekening BSAC 299) worden toegevoegd met een maximum afmeting per stuk van 150cm². hoeveelheid bevestigingsmaterialen vrij.

BSAC 299

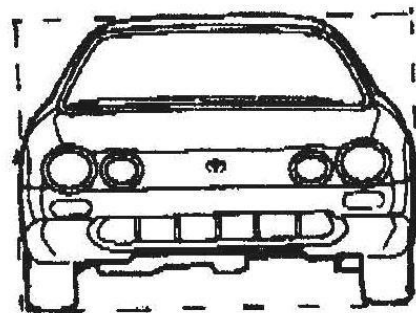


- 9.14 Het is toegestaan spoilers, sideskirts, e.d. aan te brengen; mits deze binnen de contouren van de carrosserie blijven die ontstaan zijn na de verbreding (Zie tekening BSAC-291 A/B/C).

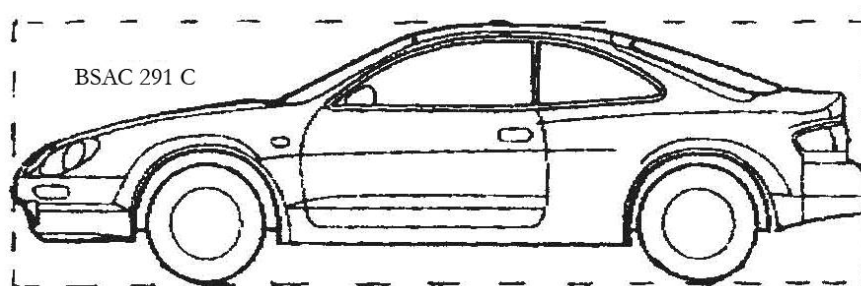
BSAC 291 A



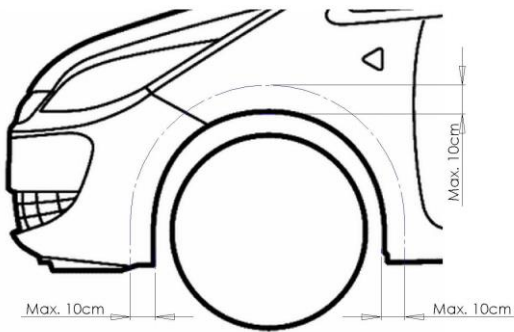
BSAC 291 B



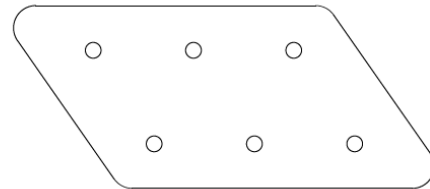
BSAC 291 C



- 9.15** De spatborden mogen aangepast worden. Ten opzichte van de originele spatbordrand mag rondom maximaal 10 cm weggehaald worden. Als de bumperrand binnen de 10 cm valt mag de bumper aangepast worden om de maximale uitsparen te maken (zie tekening BSAC 293). Echter als een deur binnen de 10 cm valt mag de deur niet aangepast worden. Maximaal mag de spatbordrand 15 cm verbreedt worden. Van het binnenscherm mag naar binnen toe 15 cm weggehaald worden ten opzichte van de originele spatbordrand. Het restant van het spatbord moet van originele afkomst zijn. Enkel de verbreding mag van een andere samenstelling zijn. De ontstane openingen in het binnenscherm moeten dicht gemaakt worden met metaal.



BSAC 293



BSAC 299

- 9.16** Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden. Met maximale openingen van 40 bij 40 mm.
- 9.17** Het volledige interieur moet verwijderd worden met uitzondering van het dashboard deze mag behouden blijven. Dit betreft alleen de gemonteerde interieurdelen, gelaste delen moeten behouden blijven. Onnodige brandbare delen moeten verwijderd worden. De bestuurdersstoel moet zich compleet links of rechts van de lengteas van het deelnemend voertuig bevinden. Originele stoel bevestigingsrails welke gelast zijn, als ook scherp uitstekende plaatwerkdelen welke een gevaar opleveren voor de bestuurder moeten verwijderd worden.
- 9.18** 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 altijd de originele ophanging of subframe weer gemonteerd moeten kunnen worden zonder slijpwerkzaamheden. 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 altijd 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 9.14) van de carrosserie uitsteken in hun normale rechthoekige positie. De wielbasis mag in lengterichting maximaal 100mm afwijken t.o.v. originele wielbasis.
- 9.19** De gehele aandrijving is vrij.
- 9.20** De koeler en de plaats van de koeler zijn vrij mits deze voldoen aan artikel 3.12. 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 cm², 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. De afmetingen van dit rooster valt ook onder de totale oppervlakte van de openingen ten behoeven van aan-afvoer van koellucht.
- 9.21** 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 verlaten. De uitlaat mag niet door het bestuurderscompartiment lopen.

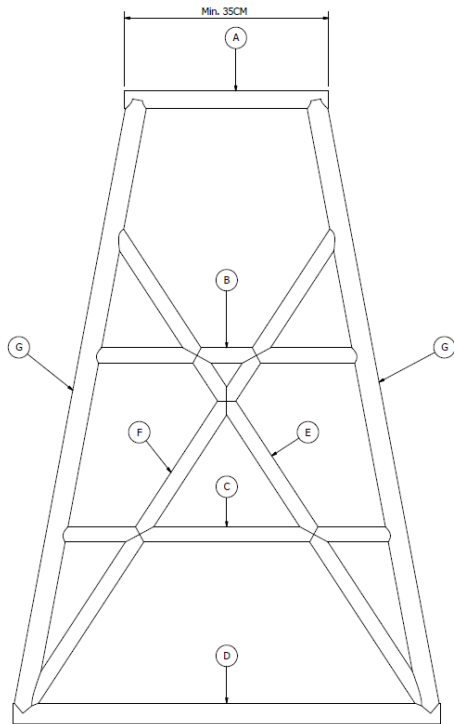
KLASSENREGLEMENT – KEVERKLASSE

- 10.1** 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. radiatorbescherming is toegestaan, mits het silhouet van het deelnemend voertuig behouden blijft. Indien de portieren worden verwijderd, moet vervangend metaal van minimaal 1,5 mm. dik gebruikt worden. Het dak en de zijkant tot en met 2 cm voorbij de bolling van het zijraam moet origineel blijven. De zijkant moet voorzien zijn van plaatmateriaal van minimaal 1,5 mm metaal en mag uit maximaal 3 delen bestaan. De zijachterkant mag ook origineel blijven. De zijbeplating mag alleen in het hoekprofiel of kokerprofiel bevestigd worden met op elke 100 mm, een gat van maximaal 5 mm. Het achterraamroostertje mag vervallen. De motor moet op de originele plaats gemonteerd zijn.
- 10.2** De motor mag een maximale cilinderinhoud hebben van 1600 cc en maximaal 4 cilinders. De motor moet afgeschermd worden door een metalen gesloten wand van minimaal 1 mm. Zie artikel 3.12 van het Veiligheids- en Technisch Reglement.
- 10.3** De koeling is vrij, mag dus aangepast worden.
- 10.4** Carburateur: Maximaal één 40 mm. gasklepdiameter en doorlaat (geen gasschuif). Benzine-injectie en drukvulling zijn verboden.
- 10.5** De deelnemende voertuigen moeten voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkele wijze uit schakelbaar zijn.
- 10.6** 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 torsieasversteller gemonteerd worden. De buitenste steunlagers in de torsieas t.b.v. de draagarmen mogen door ander materiaal vervangen worden. Draagarmen inclusief kogels moeten origineel blijven. Fusee moet origineel blijven met uitzondering van het remklauwbevestigingspunt, de spoorstangarm (Pitmanarm) en de fusee-as tap lagermaten. De schokdemperbevestigingspunten moeten geheel origineel blijven, in plaats van het bovenste originele rubber mag een unibalkogel gemonteerd worden, welke in de hartlijn van de originele steun gemonteerd moet worden. Het stuurhuis en de spoorstangen zijn vrij. De voorwiel-lagerhuizen en remmen zijn vrij. De versterkingsdriehoek aan de tunnel tussen vooras en schutbord mag verwijderd worden.
- 10.7** 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. Schokdemper en schokdemperbevestigingspunten zijn vrij op de achteras. De originele wielbasis moet behouden blijven (= 240 cm met een tolerantie van + of – 1,5 cm). Bij het pendel-as type auto wordt de pendel-as asbuitenpijp vanaf de geleidingstrechter tot en met de ankerplaatbevestiging als draagarm gezien. Remschijven en remklauwen zijn vrij.
- 10.8** De tunnel van de originele bodemplaat mag t.b.v. het verplaatsen van het schakelmechanisme gewijzigd worden. De torsieas buitenpijp en de draagarmophangpunten worden als deel van de bodemplaat gezien en moeten daarom origineel (standaard) zijn. De schokdemperpunten tot aan de torsie-asbuitenpijp mogen verwijderd worden tot aan het bevestigingsdeksel van torsieas/plaat. De torsieas mag ter plekke van de voorkant van de versnellingsbak (standaard verjonging in de buis) niet worden aangepast omwille van de sterkte van de totale veiligheidskooi. De versnellingsbak draagvork mag ten behoeve van de ruimte voor de aandrijfassen aangepast worden tot maximaal, de felsnaad die origineel moet te blijven.
- 10.9** De stof- en remlichten zoals omschreven in artikel 3.10, moeten op het achterrek gemonteerd worden.

KLASSENREGLEMENT – SPRINTKLASSEN

Onderstaand artikel 11 geldt voor ALLE Sprintklassen

- 11.1** De instapopening aan beide zijden moet een afmeting hebben van minimaal 45 cm hoog en 75 cm lengte. De hoogte van het bestuurderscompartiment moet zodanig zijn dat de ruimte tussen de helm van de bestuurder en het dak minimaal 5cm is. De breedste maat van het rijderscompartiment moet minimaal 80 cm zijn en de smalste maat mag niet kleiner dan 35 cm zijn (A). De minimale breedte van het dak moet 50 cm zijn. Zowel de instapopening links en rechts als de voorzijde van het raamwerk moet voorzien zijn van gaasafscherming zoals omschreven volgens artikel 3.11 van het Veiligheids- en Technisch Reglement.
- 11.2** De bodemgroep (zie tekening BSAC 298) van een sprinter moet minimaal voldoen aan de volgende eisen: De bodemgroep moet voorzien zijn van 1 dwarsverbinding i.c.m. 2 diagonalen of minimaal 2 dwarsverbindingen i.c.m. 1 diagonaal. De te gebruiken versteviging moet minimaal een diameter hebben van 30 x 2 mm of van een wanddikte van minimaal 1,5 mm indien het certificaat dit aangeeft. Minimaal 1 dwarsverbinding moet zich onder de stoel bevinden. De te gebruiken versteviging moet het bodemframe diagonaal doorkruisen en moet beginnen tussen buis A en de voorrolbeugel en eindigen op niet meer dan 10 cm afstand van de hoofdrolbeugel. Bij auto's waar de voorrolbeugel eindigt op buis A moet het diagonaal beginnen tussen buis A en de a-stijlondersteuning. Indien twee diagonalen kruisen wordt geadviseerd het kruispunt met twee inzetstukken te verstevigen van gebogen metaal plaat met een U-vorm (tekening 253-34) met een dikte van niet minder dan 1.0 mm. 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.



BSAC 298

Bodemgroep moet minimaal te bestaan uit:

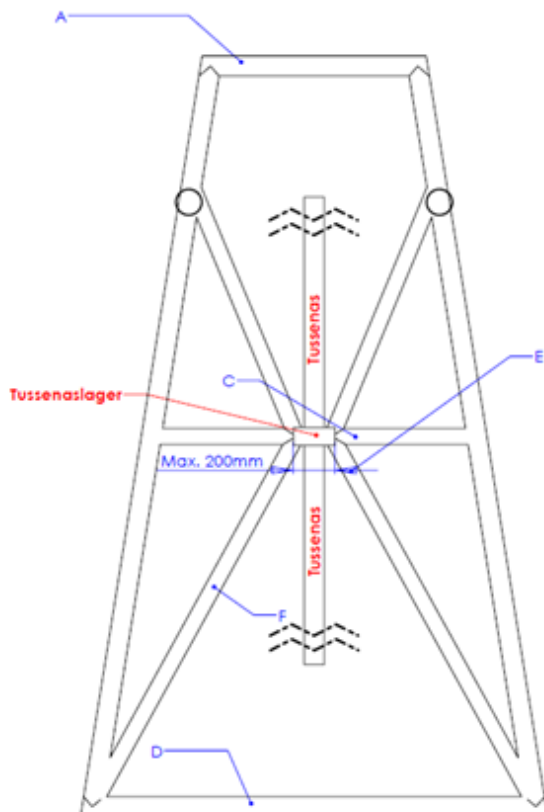
1 dwarsverbinding i.c.m. 2 diagonalen

- A
- B of C
- E
- F
- D

Of

2 dwarsverbindingen i.c.m. 1 diagonaal

- A
- B
- C
- D
- E of F



11.3 De zijkanten van de auto moeten zijn voorzien van composite honingraat tussenplaten (aluminium of composite honeycomb sandwichplates) ter bescherming van de rijder tijdens een zijdelingse inrijding (side-impact). De minimale dikte van deze te gebruiken compositie honingraat tussenplaten is 15 mm. Deze honingraat tussenplaten mogen zowel horizontaal als verticaal gemonteerd worden. De platen moeten d.m.v. deugdelijke bevestigingslippen bevestigd worden. Indien de platen verticaal worden bevestigd moeten deze bevestigingslippen aan binnenzijde van het rijderscompartiment te zitten en bij horizontale bevestiging aan de onderzijde van de plaat

Indien horizontaal gemonteerd:

Indien de honingraat platen horizontaal worden bevestigd moet een gesloten vlak worden gevormd. De totale lengte van het gesloten vlak (tussen de voor- en achteras) moet minimaal 50% van de wielbasis te zijn, geheel aanliggend aan buis G. Daarnaast moet het gesloten vlak de zijvanger voor minimaal 50% af te sluiten waarbij het breedste deel zich ter hoogte van de stoel moet bevinden. In alle gevallen moet het bodywork geheel gesloten te zijn.

Indien verticaal gemonteerd:

Indien deze platen verticaal worden bevestigd moeten deze zich, bij auto's voorzien van a-stijlondersteuning, tussen de a-stijlondersteuning en hoofdrolbeugel bevinden. Bij auto's zonder a-stijlondersteuning moeten deze platen zich tussen de voorrolbeugel en hoofdrolbeugel bevinden. In alle gevallen moeten deze platen geheel gesloten zijn en van de onderligger (G) tot de instapbuis lopen.

11.4 Toevoeging zijdelingse bescherming: De zijbescherming van het sprinterframe moet zijn voorzien van een stalen buizenconstructie minimale afmeting 30x2 mm (artikel 253.8.3.3 van de Appendix "J"). Deze buizenconstructie moet vast aan het hoofdframe (buis G) van het deelnemend voertuig bevestigd zijn. De buizenconstructie moet worden voorzien van minimaal 1 dwarsverbinding van minimaal 30 x 2mm, welke uit dient komen op buis G ter hoogte van de dwarsverbinding onder de stoel. De ruimte (opening) tussen de zijbescherming en de carrosserie (spaceframe) moet zo worden uitgevoerd dat nimmer een wiel van een ander voertuig in deze opening kan binnendringen. Dit kan voorkomen worden door toevoeging van extra verbindingsbuizen tussen de zijbeugel en het frame (buis G) waardoor de openingen (diagonaal gemeten) nooit groter mogen zijn dan 60 cm, of door het deugdelijk aanbrengen van bv. gaas in deze ruimte, welke voorkomt dat een wiel binnendringt (met betrekking tot de deugdelijkheid is dit ter beoordeling van hoofd TC).

11.5 Bij alle deelnemende voertuigen moet het bestuurderscompartiment van een dichte metalen bodem en dak voorzien zijn. Welke d.m.v. schetsplaatjes deugdelijk aan bodem- en dakconstructie gemonteerd zijn. Minimale dikte staal: 0,8 mm, aluminium 1,8 mm. In de bodem mogen maximaal 3 gaten met een doorsnede van 8 cm aanwezig zijn.

11.6 Het is verplicht om spatborden te bevestigen over de aangedreven wielen.

- De spatborden zijn van een flexibel materiaal van tenminste 3 mm dik en moeten deugdelijk te worden bevestigd.
- De spatborden moeten de wielen over ten minste een derde van hun omtrek en over de gehele breedte bedekken.
- De spatborden mogen geen perforatie of scherpe hoeken hebben.
- De spatborden moeten er bij iedere start juist en in goede staat aan het deelnemende voertuig bevestigd zijn.
- De spatborden moeten zo bevestigd worden dat deze de achterzijde van de wielen bedekken waarbij het onderste punt van het spatbord zich maximaal 15 cm van de grond bevindt.

11.7 Om het deelnemend voertuig aan te passen naar het minimum gewicht is dit enkel toegestaan door middel van het toevoegen van een aantal buizen in de constructie van het deelnemend voertuig ter verbetering van de veiligheid zoals omschreven in art 11.2, 11.3, 11.4, en art. 283. Indien het deelnemend voertuig zich na deze aanpassingen nog niet aan het gestelde minimum gewicht voldoet, is het enkel en alleen toegestaan om de bodemplaat dikker uit te voeren.

KLASSENREGLEMENT - JUNIORBUGGY

12.1 In deze klasse rijden alle deelnemende voertuigen met carrosserieën welke niet in serie zijn vervaardigd doch speciaal voor de autocross zijn ontworpen.

12.2 Maximaal 600 cc

12.3 Maximaal 1 motor

12.4 Vierwiel aandrijving is toegestaan

12.5 Het minimum gewicht van het deelnemend voertuig (exclusief rijder en zijn complete rijdersuitrusting) inclusief alle vloeistoffen welk zicht op het moment van de weging nog in het deelnemend voertuig bevinden, moet altijd aan de volgende gewichtstabel voldoen.

- Auto's met 2 wd., minimaal 350 kg
- Auto's met 4 wd., minimaal 400 kg

KLASSENREGLEMENT - SPRINTKLASSE 1600

13.1 In deze klasse rijden alle deelnemende voertuigen met carrosserieën welke niet in serie zijn vervaardigd doch speciaal voor de autocross zijn ontworpen.

13.2 Maximaal 1600 cc

13.3 Maximaal 2 motoren

13.4 Het minimum gewicht van het deelnemend voertuig (exclusief rijder en zijn complete rijdersuitrusting) inclusief alle vloeistoffen welk zicht op het moment van de weging nog in het deelnemend voertuig bevinden, moet altijd aan de volgende gewichtstabel voldoen.

- Auto's met motorfietsmotor tot 1600cc, minimaal 400 kg
- Alle andere motoren tot 1600cc met maximaal 4 cilinders, minimaal 450 kg
- Auto's met 1 motor met maximaal 6 cilinders minimaal 475 kg
- Auto's met 1 motor met maximaal 8 cilinders minimaal 500 kg
- Auto's met meer dan 1 motor met een maximum van 8 cilinders minimaal 550 kg
- Afwijkende cilinder aantallen vallen tussen beide gewichtskolommen (bijvoorbeeld een 5 cilinder 1600cc heeft i.p.v. 450 kg een minimaal gewicht van 462,5 kg)

KLASSENREGLEMENT - SPRINTKLASSE 2000

- 14.1** In deze klasse rijden alle deelnemende voertuigen die niet aan de voorwaarden voldoen, gesteld bij Keveerklasse 1600 evenals wagens met carrosserieën welke niet in serie zijn vervaardigd doch speciaal voor de autocross zijn ontworpen.
- 14.2** Maximale cilinderinhoud 2000cc.
- 14.3** Maximaal 2 motoren
- 14.4** Het minimum gewicht van het deelnemend voertuig (exclusief rijder en zijn complete rijdersuitrusting) inclusief alle vloeistoffen welke zich op het moment van de weging nog in het deelnemend voertuig bevinden, moet altijd aan de volgende gewichtenschaal voldoen.
De volgende gewichten zijn van toepassing:
- Auto's met 1 motorfietsmotor tot 2000cc en maximaal 4 cilinders, minimaal 450 kg
 - Auto's met 1 motor met maximaal 4 cilinders, minimaal 500 kg
 - Auto's met 1 motor met maximaal 6 cilinders, minimaal 525 kg
 - Auto's met 1 motor met maximaal 8 cilinders, minimaal 550 kg
 - Auto's met meer als 1 motor met totaal maximaal 8 cilinders, minimaal 600 kg
 - Afwijkende cilinder aantallen vallen tussen beiden gewichtskolommen (Bijvoorbeeld een 5 cilinder 2000cc heeft i.p.v. 500 kg, minimaal 512,5 kg)
- 14.5** Deelnemende voertuigen welke qua chassis gebaseerd zijn op de Keveerklasse 1600, moeten ook aan de veiligheidseisen van deze klasse voldoen (Artikel 2.4 t/m 2.8 van het Veiligheids- en Technisch Reglement Autocross)

KLASSENREGLEMENT - SUPERKLASSE

- 15.1** Als Sprintklasse 2000, echter zonder beperking t.a.v. de cilinderinhoud en het aantal aangedreven wielen. Iedere vorm van drukvulling is toegestaan.
- 15.2** Het minimum gewicht van het deelnemend voertuig (exclusief rijder en zijn complete rijdersuitrusting) inclusief alle vloeistoffen welke zich op het moment van de weging nog in het deelnemend voertuig bevinden, moet altijd aan de volgende gewichtenschaal voldoen.
Onderstaande tabellen zijn gebaseerd op enkele motoren wat cilinder aantal betreft. Bij dubbele motoren komt er 12,5kg per cilinder bij van de tweede motor. Dit tot een maximum van 850kg. De volgende gewichten zijn van toepassing:

Superklasse 2WD N/A

Inhoud [cc]	4 cilinder	5 cilinder	6 cilinder	8 cilinder
1300	420	432,5	445	470
1600	450	462,5	475	500
2000	500	512,5	525	550
2500	550	562,5	575	600
3000	575	587,5	600	625
3500	600	612,5	625	650
4000	625	637,5	650	675
4500	650	662,5	675	700
5000	675	687,5	700	725
5500	700	712,5	725	750
>6000	725	737,5	750	775

Superklasse 4WD N/A

Inhoud [cc]	4 cilinder	5 cilinder	6 cilinder	8 cilinder
1300	470	482,5	495	520
1600	500	512,5	525	550
2000	550	562,5	575	600
2500	600	612,5	625	650
3000	625	637,5	650	675
3500	650	662,5	675	700
4000	675	687,5	700	725
4500	700	712,5	725	750
5000	725	737,5	750	775
5500	750	762,5	775	800
>6000	775	787,5	800	825

**Superklasse 2WD
Drukvulling**

Inhoud [cc]	4 cilinder	5 cilinder	6 cilinder	8 cilinder
1300	550	562,5	575	600
1600	575	587,5	600	625
2000	600	612,5	625	650
2500	650	662,5	675	700
3000	650	662,5	675	700
3500	650	662,5	675	700
4000	650	662,5	675	700
4500	675	687,5	700	700
5000	700	712,5	725	750
5500	725	737,5	750	775
>6000	750	762,5	775	800

**Superklasse 4WD
Drukvulling**

Inhoud [cc]	4 cilinder	5 cilinder	6 cilinder	8 cilinder
1300	600	612,5	625	650
1600	625	637,5	650	675
2000	650	662,5	675	700
2500	700	712,5	725	750
3000	700	712,5	725	750
3500	700	712,5	725	750
4000	700	712,5	725	750
4500	725	737,5	750	775
5000	750	762,5	775	800
5500	775	787,5	800	825
>6000	800	812,5	825	850

- 15.3** Het BSAC overweegt om met ingang van 01-01-2020 de maximaal toelaatbare cilinderinhoud (inclusief turbo compressor vermenigvuldigingsfactor) te begrenzen op 4000 cc.

SLOTBEPALING




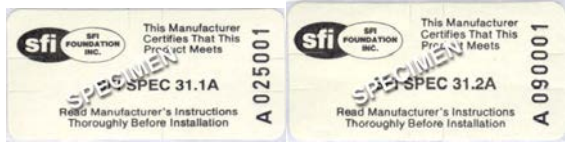
- 16.1** In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autocross niet voorziet of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het Bestuur Sectie Auto Cross in overleg met de organisator.
- 16.2** De reglementen zijn geldig gedurende het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

**NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS**

LISTE TECHNIQUE N° 25 / TECHNICAL LIST N° 25

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
<p>• FIA 8860-2010 Fédération Internationale de l'Automobile 8, Place de la Concorde 75008 Paris France www.fia.com</p>	<p>OR</p>	<p>YES</p>	<p>YES</p>
<p>• FIA 8860-2004 NOT VALID AFTER 31.12.2020</p>		<p>YES</p>	<p>YES</p>
<p>• FIA 8859-2015 (Accepted as from 01.10.2015)</p>		<p>YES</p>	<p>YES</p>
<p>• Snell 2005 or 2010 + FIA 8858-2002</p>	<p>OR</p>	<p>YES</p>	<p>YES</p>
<p>• Snell 2005 or 2010 + FIA 8858-2010</p>	<p>OR</p> <p>OR</p>	<p>YES</p>	<p>YES</p>

¹ Normes reconnues par la FIA pour casques à utiliser avec les systèmes RFT. Prière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques au Chapitre III - Equipement des Pilotes de l'Annexe L au Code Sportif International de la FIA. / FIA-recognised Standards for helmets to be used together with FHR systems. Please check additional requirements regarding helmet use in Chapter III - Drivers' Equipment of Appendix L to the FIA International Sporting Code.

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SA 2015 (Accepted as from 01.10.2015) Snell Memorial Foundation 3628 Madison Avenue, Suite 11 North Highlands, CA 95660 USA www.smf.org <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2023</div>		NO	YES
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SAH 2010 • Snell SA 2010 <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2023</div>		NO	YES
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SA 2005 <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2018</div>		NO	YES
<ul style="list-style-type: none"> • SFI 31.1 • SFI 31.1A • SFI 31.2A <p>SFI Foundation Inc 15708 Pomerado Road, Suite N208 Poway, CA 92064 USA www.sfi-foundation.com</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2018</div>		NO	YES

Pour Autocross-division SuperBuggy, Buggy1600 et JuniorBuggy UNIQUEMENT, les normes suivantes sont aussi reconnues:
For Autocross-division SuperBuggy, Buggy1600 and JuniorBuggy ONLY, the following standards are also recognised:

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
<ul style="list-style-type: none"> • Snell M 2010 <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2023</div>		NO	YES
<ul style="list-style-type: none"> • Snell M 2005 <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">NOT VALID AFTER 31.12.2018</div>		NO	YES

¹ Normes reconnues par la FIA pour casques à utiliser avec les systèmes RFT. Prière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques au Chapitre III - Equipement des Pilotes de l'Annexe L au Code Sportif International de la FIA. / FIA-recognised Standards for helmets to be used together with FHR systems. Please check additional requirements regarding helmet use in Chapter III - Drivers' Equipment of Appendix L to the FIA International Sporting Code.

REGLEMENT NEDERLANDS KAMPIOENSCHAP AUTOCROSS

Dit reglement mag tevens toegepast worden bij clubwedstrijden.

ORGANISATIE

1.1 De organisatie van het Nederlands Kampioenschap Autocross is in handen van de SONAK.

KAMPIOENSCHAP

- 2.1 Het BSAC verzoekt haar aangesloten leden, de clubs, jaarlijks om een geschikte accommodatie aan te bieden. Deze accommodatie moet geheel voldoen aan de voorwaarden zoals omschreven in het ASJ en het draaiboek organisatie Nederlands Kampioenschap Autocross (zie www.knaf.nl voor draaiboek).
- 2.2 Afhankelijk van het aantal aanbiedingen zal het kampioenschap uit tenminste 5 wedstrijden bestaan.
- 2.3 De medeorganisator draagt de verantwoordelijkheid voor de accommodatie en andere zaken zoals beschreven in het draaiboek organisatie Nederlands Kampioenschap Autocross.
- 2.4 De SONAK is verantwoordelijk voor het wedstrijdgedeelte.

RIJDERS / INSCHRIJVERS

- 3.1 Alleen rijders met een geldige KNAF-licentie of een geldige door de FIA erkende buitenlandse ASN-licentie kunnen aan de wedstrijden deelnemen. Deelname met een evenementenregistratiebewijs is niet toegestaan.
- 3.2 Voordat een junior aan het Nederlands Kampioenschap Autocross mag deelnemen, moet de junior eerst minimaal één jaar op club/regionaal niveau KNAF wedstrijden hebben gereden.

REGISTRATIE

Registratie is alleen mogelijk voor het gehele kampioenschap en kan door inloggen op “mijn KNAF” via de website van de KNAF (www.knaf.nl). De licentiehouders moet zich inschrijven op de wedstrijddag door het invullen en ondertekenen van het loopbriefje. Voor acceptatie moet de licentiehouders aan de volgende voorwaarden voldoen:

- 4.1 Na de laatste licentiedag van de KNAF kan de licentiehouders zich registreren voor het Nederlands Kampioenschap Autocross. Informatie over de registratieperiode verschijnt op de website van de KNAF. Zodra de registratieperiode voorbij is, is registreren niet meer mogelijk.
- 4.2 Per klasse is een maximum aantal registraties vastgesteld. Bij een overschrijding van meer dan 4 van het maximale aantal registraties voor een klasse(n) zal/zullen er voor die klasse(n) in het voorseizoen selectiewedstrijden gereden worden.

Info aangaande selectiewedstrijden volgt na de registratie periode en betalingstermijn. Via de website van de KNAF zal deze informatie gecommuniceerd worden met de rijders/inschrijvers.

Klasse	Maximaal op wedstrijddag	Max registraties- <i>Bij meer registraties dan onderstaande aantallen worden voor die klasse(n) selectiewedstrijden gehouden.</i>
Sprintklasse 2000	45	49
Divisie V	45	49
Sprintklasse 1600	45	49
Juniorklasse	30	34
Keverklasse	30	34
Toerwagenklasse	30	34
Superklasse	30	34

- 4.3 Selectiecriteria bij het niet overschrijden van het maximum aantal registraties (geen selectiewedstrijden):
1. Nummers 1 t/m 10 van de einduitslag van het kampioenschap van het voorgaande jaar (ongeacht of er een overstap naar een andere klasse plaats vindt) is automatisch geplaatst, **automatische plaatsing geldt voor maximaal 2 registraties**, mits tijdig geregistreerd;
 2. Nummers 11 t/m de helft van het maximum aantal registraties van de klasse waarin men was geregistreerd is automatisch geplaatst, **automatische plaatsing geldt voor maximaal 2 registraties**, mits tijdig geregistreerd en men in minimaal 2 wedstrijden kampioenschapspunten heeft behaald. Er wordt niet opgeschoven;
 3. Rijders die vorig seizoen op de wachtlijst stonden en in dat seizoen minimaal 4 keer hun loopbriefje hebben ingeleverd, mits tijdig geregistreerd;
 4. **Rijder in bezit van een “wildcard”;**
 5. Registratie a.d.h.v. datum en tijdstip.

Note: Voor equiperijders die opnieuw inschrijven in een andere samenstelling dan in het voorgaande seizoen geldt dat alleen de equiperijder die de meeste wedstrijdpunten heeft behaald zich kan registreren volgens de eerste 3 punten zoals hierboven beschreven. Bij een gelijk aantal punten van beide equiperijders geldt dat de rijder die de eerste wedstrijdpunten behaald heeft zich kan registreren volgens de eerste 3 punten zoals hierboven beschreven.

Note: indien een automatisch geplaatste rijder zich meer dan 2 keer registreert zal door de rijder een keuze gemaakt moeten worden voor welke registratie de automatische plaatsing geldt.

Selectiecriteria bij het overschrijden van het maximum aantal registraties (wel selectiewedstrijden):

1. 1/3 van de einduitslag van het kampioenschap van het voorgaande jaar (ongeacht of er een overstap naar een andere klasse plaats vindt) is automatisch geplaatst, **automatische plaatsing geldt voor maximaal 2 registraties**, mits tijdig geregistreerd;
2. **Rijder in bezit van een “wildcard”**;
3. Alle overige geregistreerde rijders voor de desbetreffende klasse moeten zich plaatsen door middel van deelname aan selectiewedstrijden.

Note: Voor equiperijders die opnieuw inschrijven in een andere samenstelling dan in het voorgaande seizoen geldt dat alleen de equiperijder die de meeste wedstrijdpunten heeft behaald zich kan registreren volgens de eerste 3 punten zoals beschreven bij geen selectiewedstrijden. Bij een gelijk aantal punten van beide equiperijders geldt dat de rijder die de eerste wedstrijdpunten behaald heeft zich kan registreren volgens de eerste 3 punten zoals beschreven bij geen selectiewedstrijden.

Note: indien een automatisch geplaatste rijder zich meer dan 2 keer registreert zal door de rijder een keuze gemaakt moeten worden voor welke registratie de automatische plaatsing geldt.

In het geval dat een klasse niet boven het maximum aantal registraties uitkomt maar wel boven het maximum aantal dat kan rijden op de wedstriiddag wordt een wachtlijst gehanteerd.

- 4.4** Wachtlijst: Als in een bepaalde klasse het “maximum” aantal rijders, die mogen deelnemen aan het Nederlands Kampioenschap Autocross, wordt overschreden, dan worden deze “extra” rijders op een wachtlijst geplaatst. Om diegene die op de wachtlijst staan toch gelegenheid te bieden om deel te kunnen nemen het volgende:
- Als de geregistreerde licentiehouders die op de wachtlijst staat alsnog wil deelnemen, moet die licentiehouders het registratiegeld tijdig overmaken;
 - De geregistreerde rijder die nu op de wachtlijst staat moet zich voor de betreffende wedstrijd(en) inschrijven en alle procedures volgen volgens het reglement (keuren / inschrijven e.d.);
 - Het aantal reserve rijders die alsnog deel kunnen nemen aan de wedstrijd zullen op de wedstriiddag om 8:00 uur bekend gemaakt worden door het secretariaat (volgens de selectielijst, op volgorde van de selectiecriteria);
 - De reserve rijder die geen gebruik maakt van de mogelijkheid om deel te nemen, zal voor de volgende wedstrijd lager op de wachtlijst worden geplaatst;
 - Als een rijder die op de wachtlijst staat en de juiste procedures heeft gevolgd en toch niet kan deelnemen, ontvangt de geregistreerde rijder het betaalde inschrijfgeld voor die wedstrijd retour;
 - Indien een “reserve” rijder diverse wedstrijden geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om te rijden, zal deze het inschrijfgeld niet retour ontvangen;
 - Tevens bestaat de mogelijkheid voor de geregistreerde rijders die nu op de wachtlijst staan om aan te geven of ze eventueel in een equipe willen gaan rijden met een reeds geaccepteerde en geregistreerde rijder. Dit is mogelijk tot 10 dagen voor de 1^e geplande wedstrijd van het Nederlands Kampioenschap Autocross.
- 4.5** In geval er zich ontwikkelingen in aantallen in de klassen voordoen kan het maximaal aantal rijders per klasse aangepast worden.
- 4.6** Het registratiegeld (voor het gehele kampioenschap) zal worden vermeld op de website van de KNAF. De geregistreerde licentiehouders ontvangt schriftelijk nadere info over o.a. inschrijfgeld en de betalingstermijn. Datum storting op SONAK rekening telt.
- 4.7** Tot **15** dagen voor de 1^e oorspronkelijk geplande (selectie)-wedstrijd van het Nederlands Kampioenschap Autocross is afmelden voor het kampioenschap mogelijk. Het inschrijfgeld minus € 75,00 administratiekosten wordt dan gerestitueerd. Na deze datum wordt er geen inschrijfgeld meer gerestitueerd.
- 4.8** Een inschrijver mag per klasse één deelnemend voertuig inschrijven.
- 4.9** Een inschrijver mag per deelnemend voertuig voor één klasse registreren.
- 4.10** Als het wedstrijdsecretariaat van de SONAK na het sluiten van de registratieperiode minder dan 20 geldige registratieformulieren en betalingen voor een bepaalde klasse heeft ontvangen, zal er voor deze klasse geen Nederlands Kampioenschap worden georganiseerd. Dit wordt binnen 1 week na de sluitingsdatum van de betalingsperiode aan de geregistreerde rijders meegedeeld.

- 4.11 De licentiehouders is zelf verantwoordelijk voor het juist en tijdig registreren en draagt zelf zorg voor een correcte en tijdige betaling. De licentiehouders moet zelf controleren, of deze licentiehouders geregistreerd is na het publiceren van de registratielijst.
- 4.12 Tot 15 dagen voor de 1^e oorspronkelijk geplande Nederlands Kampioenschap wedstrijd is het mogelijk om geaccepteerde registraties te wijzigen naar een equipe registratie. Een equipe registratie wijzigen naar een enkele inschrijving is niet meer mogelijk.
- 4.13 In het belang van de sport / promotie kan de SONAK van de geldende registratieprocedure afwijken.
- 4.14 **De SONAK kan per seizoen maximaal twee "wildcards" verstrekken. Een rijder die een "wildcard" toegewezen heeft gekregen is automatisch geplaatst voor het NK.**

WAGENPASPOORT (officieel document dat bij het deelnemend voertuig blijft horen)

- 5.1 Aan alle deelnemende auto's in het Nederlands Kampioenschap Autocross wordt een technisch wagenpaspoort gekoppeld. Het technisch wagenpaspoort behoort bij de auto en blijft eigendom van de SONAK/KNAF. Dit wagenpaspoort is een officieel document.
- 5.2 Het technisch wagenpaspoort moet door de eigenaar van de auto worden voorzien van een recente foto van 3/4 aanzicht van de betreffende auto, deze foto moet op de aangewezen plek worden aangebracht.
- 5.3 Het technisch wagenpaspoort moet bij de eerste aanbieding bij de technisch keuring volledig zijn ingevuld.
- 5.4 Tijdens de eerste technische keuring zal het technisch wagenpaspoort worden voorzien van een nummer welk gelijk is aan het nummer op de rolkooi. Deze nummers mogen niet verwijderd worden. De foto op het paspoort wordt voorzien van een kenmerk.
- 5.5 De inschrijver moet tijdens de duur van het evenement het wagenpaspoort kunnen overhandigen aan de bevoegde official.
- 5.6 In het wagenpaspoort noteert de Technische Commissie haar bevindingen.
- 5.7 Op het niet kunnen tonen van het wagenpaspoort staat een sanctie genoemd onder art 19.4 van het Algemeen Reglement Autocross, bij herhaling volgt een sanctie conform artikel 19.1 van het Algemeen Reglement Autocross.
- 5.8 Bij het zoekraken van het technisch wagenpaspoort zal een nieuw paspoort worden verstrekt onder sanctie van art 19.6 van het Algemeen Reglement Autocross.
- 5.9 Als de auto van eigenaar wisselt moet het technisch wagenpaspoort aan de nieuwe eigenaar worden overgedragen.
- 5.10 Iedere niet door de TC aangebrachte wijziging in dit wagenpaspoort maakt dit ongeldig.

TOE TE LATEN RIJDERS/INSCHRIJVERS

- 6.1 Er mag aan het Nederlands Kampioenschap Autocross worden deelgenomen met voertuigen die voldoen aan het Algemeen Reglement Autocross, Veiligheids- en Technisch Reglement Autocross en het Reglement Nederlands Kampioenschap Autocross.
- 6.2 Het Nederlands Kampioenschap Autocross wordt verreden voor elk van de in het Algemeen Reglement Autocross genoemde klassen, m.u.v. Divisie A, **Juniorbuggy** en de Stockcarklasse. Elke klasse moet per dag afgewikkeld worden.

WEDSTRIJDEN

- 7.1 In principe zullen voor elke in punt 6.2 genoemde klassen vijf wedstrijden of zoveel meer als het BSAC/SONAK besluit, bij voorkeur verdeeld over de vier regio's, verreden worden die meetellen voor het Nederlands Kampioenschap Autocross. Het BSAC/SONAK stelt deze wedstrijden vast.
- 7.2 Beslissingen over een eventuele afgelasting van de wedstrijd berusten bij de SONAK, medeorganisator, wedstrijdleader en eventueel de sportcommissarissen.
- 7.3 Als er maar 4 wedstrijden verreden kunnen worden, dan is er geen schrapresultaat.

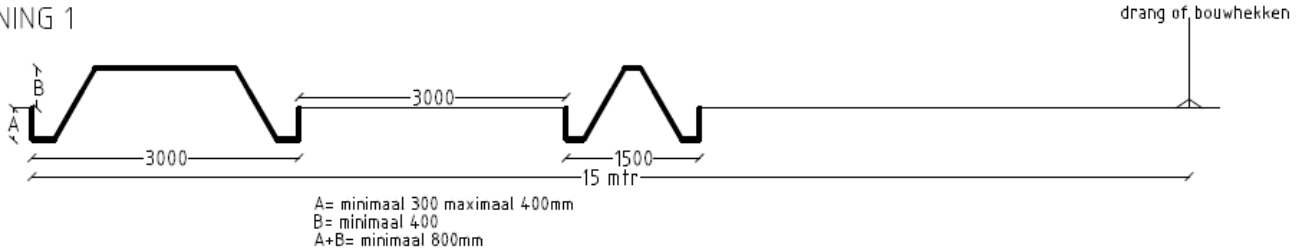
CIRCUIT/BAAN

Aanvulling op Artikel 7 van het Algemeen Reglement Autocross

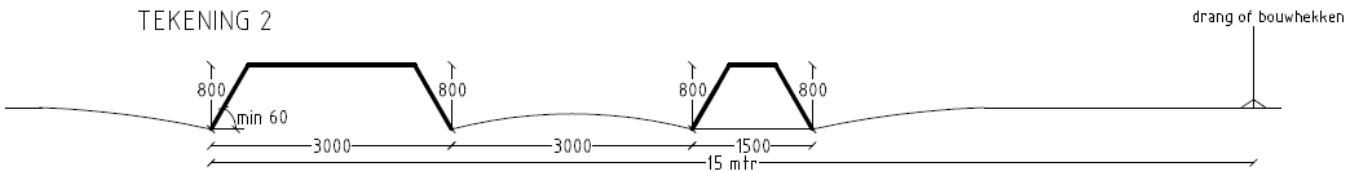
- 8.1 Het circuit zal minimaal 500 en bij voorkeur 600 en maximaal 750 meter lang moeten zijn, gemeten op het hart van de baan, bij een volle ronde (startveld niet meegerekend);
- 8.2 De eerste startrij moet minimaal 150 meter van de hartlijn van de eerste bocht, die minimaal **30 meter** breed is, verwijderd zijn;
- 8.3 **De baanbreedte gemeten vanaf de eerste startrij moet tot aan de eerste bocht minimaal 30 meter zijn** en daarna geleidelijk aflopen naar 25 meter.
- 8.4 Aan de zijden waar publiek staat moet de baan worden gemarkeerd door:
 - Een dubbel geploegde afscheiding bestaande uit twee dammen. De eerste dam moet 3 meter breed zijn, de tweede dam moet 1,5 meter breed zijn. Tussen de eerste en tweede dam moet minimaal 3 meter ruimte zijn. Voor beide dammen geldt dat de diepte van de dubbel geploegde geul tussen 30 en 40 cm diep moet zijn, de opgetrokken dam moet tussen 50 en 40 cm hoog zijn. De som van beiden tezamen moet minimaal 80 cm zijn. (zie tekening 1)

- Twee dammen. De eerste dam moet 3 meter breed zijn, de tweede dam moet 1,5 meter breed zijn. Beide dammen moeten 80 cm hoog zijn, gemeten vanaf baanniveau (ploeg voor is hier niet verplicht) De schuine helling van de dam aan de baanzijde moet tenminste 60 graden zijn ten opzichte van het maaiveld. (zie tekening 2)
- 8.5** De zogenaamde veiligheidsstrook tussen de baan en publiek moet minimaal **15** meter breed zijn, waarna een afscheiding van dranghekken maar bij voorkeur van bouwhekken moet worden geplaatst. Daar waar palen met vangnetten zijn geplaatst moeten die minimaal 15 meter vanaf de baan geplaatst worden. De publieksafzetting moet tenminste op de lengte van de paal waaraan het vangnet is bevestigd worden geplaatst. Als deze palen omvallen of afbreken mogen ze het publiek niet kunnen raken. De lengte van de paal wordt gemeten vanaf maaiveld (zie tekening 3).

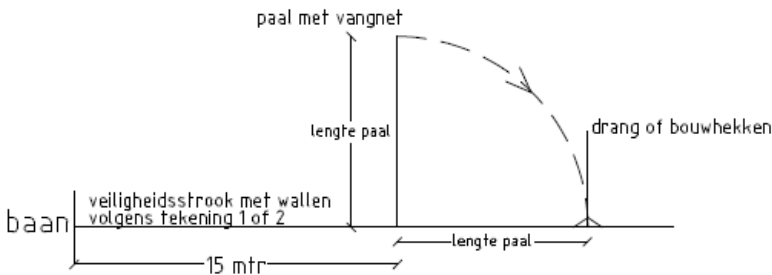
TEKENING 1



TEKENING 2



TEKENING 3



STARTNUMMER

- 9.1** Deelnemende voertuigen aan het Nederlands Kampioenschap Autocross moeten een vrije witte ruimte hebben van 25 x 25 cm op de nummerplaat, welke is vervaardigd uit 2mm dik aluminium of 3 mm dik kunststof. Dit voor het aanbrengen van een sticker voorzien van startnummer en reclame.
- 9.2** Aan de voorzijde moet op het deelnemend voertuig een vrije ruimte zijn van 10 x 40 cm. Deze vrije ruimte moet boven c.q. onder het raam/zicht ruimte zijn t.b.v. het startnummer en reclamesponsor (2^e hoofdsponsor).
- 9.3** De stickers moeten de door SONAK te bepalen reclame voeren en mogen niet worden gewijzigd of beschadigd door het aanbrengen van bevestigingsmaterialen. De stickers worden eenmalig door de SONAK beschikbaar gesteld voor aanvang van de eerste Nederlands Kampioenschap wedstrijd.
- 9.4** De rijder is verplicht de door de SONAK beschikbaar gestelde nummerstickers te voeren en blijft verantwoordelijk voor het juist voeren van een duidelijke sticker. Bij niet opvolgen volgt uitsluiting voor de betreffende wedstrijddag.
- 9.5** Bij beschadiging van de stickers kan er een nieuw startnummer besteld worden bij het wedstrijdsecretariaat van de SONAK. Startnummers 25 x 25 cm (nummerplaat) kosten € 10,00 / startnummer 10 x 40 cm (raam/zicht ruimte) kosten € 5,00.
- 9.6** Op onjuist gebruik van de door de SONAK beschikbaar gestelde stickers met bijbehorende sponsoren staat een boete van € 150,00. Bij herhaling volgt artikel 19.1 van het Algemeen Reglement Autocross.
- 9.7** **Vanwege een proef kan de rijder verplicht worden om op het dak van zijn voertuig een platliggend nummer van minimaal 30 cm aan te brengen.**

TRANSPONDERS

- 10.1** Bij alle wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap Autocross is een MX transponder van Mylaps verplicht.
- 10.2** De plaats van de transponder kunt u vinden op de site van de KNAF vervolgens tabblad NK Autocross.
- 10.3** De verantwoording dat de transponder juist geplaatst is op het deelnemend voertuig en is opgeladen, berust geheel bij de rijder.

WEDSTRIJD-INDELING

- 11.1 De licentiehouder moet op de wedstrijddag uiterlijk om 7.00 uur aanwezig zijn en zijn/haar loopbriefje opgehaald hebben. Wanneer de licentiehouder zich na 07.00 uur meldt bij de toegang, moet de licentiehouder het loopbriefje zo snel mogelijk ophalen in het wedstrijdsecretariaat van de SONAK onder betaling van € 50,00 boete (Artikel 19.4 van het Algemeen Reglement Autocross), mits de technische keuring nog niet gesloten is. Bij herhaling volgt Artikel 19.1 van het Algemeen Reglement Autocross.
- 11.2 Het loopbriefje moet om uiterlijk 08.00 uur ingeleverd zijn bij het wedstrijdsecretariaat. Na 08.00 uur is inlevering van het loopbriefje niet meer mogelijk en kan de licentiehouder zich dus niet meer inschrijven.
- 11.3 Rijders die op de avond voor de wedstrijd voor 21.30 uur aanwezig zijn, zijn verplicht ook die dag hun voertuig te laten keuren. Dit op straffe van artikel 19.4 Algemeen Reglement Autocross. Bij herhaling volgt artikel 19.1 van het Algemeen Reglement Autocross.
- 11.4 Er wordt gestart in groepen van maximaal 15. Met in de finales een 5 - 5 - 5 opstelling.
- 11.5 Er worden 3 manches verreden waarbij de rijder iedere manche van startrij wisselt. Eventueel open blijvende plaatsen op de startgrid mogen niet door andere rijders ingenomen worden. De startopstelling blijft ongewijzigd. Aan de hand van de op de wedstrijddag verreden manches behaalde resultaten plaatsen zich:

Bij meer dan 30 rijders:

Kleine en Grote finale.

De nummers 1 t/m 12 plaatsen zich rechtstreeks voor de Grote finale, de nummers 13 t/m 27 plaatsen zich voor de Kleine finale.

De nummers 1 t/m 3 van de Kleine finale plaatsen zich alsnog voor de Grote finale.

De nummers 1 t/m 15 krijgen kampioenschapspunten.

Bij 30 rijders of minder:

Alleen Grote finale.

De nummers 1 t/m 15 plaatsen zich rechtstreeks voor de Grote finale. De nummers 1 t/m 15 krijgen kampioenschapspunten.

- 11.6 De rijder mag in de finale binnen de aangewezen startrij zijn/haar startplaats kiezen aan de hand van het behaalde resultaat in de manches op die wedstrijddag. Bij een eventuele volledige herstart(s) geldt de eerst gekozen startplaats als in te nemen startpositie.
- 11.7 Bij minder dan 8 rijders in een klasse wordt er geen finale gereden en volgt eindklassering aan de hand van de in drie manches behaalde punten.
- 11.8 Als om 18:00 uur de series nog niet zijn afgerond dan zullen de kleine finales komen te vervallen. Mocht het zo zijn dat de series / kleine finales om 19:30 uur nog niet zijn afgerond dan vervallen de grote finales. De uitslag wordt dan vastgesteld aan de hand van de verreden series.
- 11.9 De wedstrijd telt alleen mee als er tenminste drie series van een klasse zijn verreden. Ook de vijf aanwezigheidspunten worden dan niet toegekend.
- 11.10 **De wedstrijdleider kan naast de bevindingen van de officials gebruik maken van de videobeelden van de SONAK.**

PUNTEDELING

Aanvulling op Artikel 17 van het Algemeen Reglement Autocross

- 12.1 In aanvulling op artikel 17.10 Algemeen Reglement: bij uitsluiting die volgt uit een technische nakeuring na afloop van de finale (al dan niet naar aanleiding van een ingediend protest) mag de wedstrijd niet als schrapresultaat gebruikt worden.
- 12.2 Bij ernstige overtreding kan de SONAK, overeenkomstig artikel 16.1 van het Algemeen Reglement, besluiten strafpunten te geven.
- 12.3 Bij inschrijving en deelname aan het wedstrijdgedeelte (1 maal een geregistreerde doorkomst) ontvangt iedere rijder vijf NK-punten (de zogenaamde aanwezigheidspunten). Deze staan los van de genoemde puntentaallen in Artikel 12.9.
- 12.4 In afwijking op artikel 17.11 van het Algemeen Reglement: Wanneer na drie series meerdere rijders een gelijk aantal punten hebben, wordt de positie bepaald aan de hand van de hoogste klassering (zie artikel 18 Algemeen Reglement). Wanneer deze rijders dezelfde resultaten behaald hebben in de series, wordt de klassering bepaald door de snelste tijd.
- 12.5 Krijgt een rijder voor de 3^e keer tijdens het kampioenschap een waarschuwing, volgt zwart voor die manche of finale.

- 12.6** Krijgt een rijder voor de 3^e keer tijdens het kampioenschap een zwarte vlag dan volgt uitsluiting voor de rest van het kampioenschap.
- 12.7** In afwijking op artikel 3.13 van het Algemeen Reglement: Iedere geregistreerde equipe inschrijver is verplicht om aan minimaal 1 wedstrijd van het kampioenschap deel te nemen. Dit op straffe van 200 strafpunten. De regel dat een inschrijver slechts bij één equipe geregistreerd kan staan komt hiermee te vervallen.
- 12.8** Bij de totaalstelling voor het kampioenschap zal het slechtste resultaat (dus ook een 0 resultaat) niet meetellen voor de eindklassering. Dit is ongeacht of men heeft deelgenomen.
- 12.9** Kampioenschapspunten:
Punten voor de nummers 1 t/m 15:
- | Plaats: | Punten: |
|-----------------|---------|
| 1 ^e | 27 |
| 2 ^e | 24 |
| 3 ^e | 22 |
| 4 ^e | 20 |
| 5 ^e | 18 |
| 6 ^e | 16 |
| 7 ^e | 14 |
| 8 ^e | 12 |
| 9 ^e | 10 |
| 10 ^e | 9 |
| 11 ^e | 8 |
| 12 ^e | 7 |
| 13 ^e | 6 |
| 14 ^e | 5 |
| 15 ^e | 4 |

KAMPIOENEN EN PRIJZEN

- 13.1** De hoogst geklasseerde per klasse, eventueel na toepassing van de ex aequo regeling, kunnen aanspraak maken op de titel Nederlands Kampioen(e).
- 13.2** Als een rijder geen punten in het kampioenschap heeft behaald wordt de betreffende rijder niet in de einduitslag opgenomen. Dit geldt ook voor uitsluiting van het gehele of restant van het Kampioenschap.

PARC FERME

Aanvulling op Artikel 12 van het Algemeen Reglement Autocross

- 14.1** Alle rijders van de Grote Finale moeten direct na afloop hun deelnemend voertuig in het Parc Fermé plaatsen voor de duur van de protesttermijn of zoveel langer als de daartoe bevoegde officials nodig achten.
- 14.2** Als er, overeenkomstig artikel 11.8 reglement Nederlands Kampioenschap Autocross, geen finales worden gereden, moeten alle rijders hun deelnemend voertuig direct na afloop van de laatste serie in het Parc Fermé plaatsen.

VLAGSIGNALLEN

- 15.1** In aanvulling op Artikel 9 van het Algemeen Reglement Sectie Autocross. Bij NK wedstrijden kan er naast de vlagsignalen gewerkt worden met gekleurde lichtsignalen, deze gekleurde lichtsignalen hebben deze dezelfde juridische betekenis als de vlagsignalen. Het lichtsignaal is leidend.

OFFICIALS

- 16.1** De leidinggevende officials worden benoemd door de SONAK.
- 16.2** Bij elke wedstrijd voor Nederlands Kampioenschap Autocross zijn KNAF Sportcommissarissen aanwezig.

SLOTBEPALING

- 17.1** In alle gevallen waarin het reglement niet voorziet beslist de SONAK.