

INHOUDSOPGAVE

Introductie Ovalracing

Algemeen Reglement Ovalracing

Reglement Ovalracing

Reglement Nederlands Kampioenschap Ovalracing

Aanvullend Milieureglement

Kalender

INTRODUCTIE

Ovalracing vertoont sterke verwantschap met de Amerikaanse manier van autoracen waarbij gereden wordt op ovale banen. In ons land gebeurt dat in Ter Apel. Zo'n ovalracing-circuit is helemaal verhard, het mag niet korter zijn dan 300 meter en niet langer dan 1000 meter en de rechte stukken mogen nooit langer zijn dan 250 meter. Per race worden maximaal 20 auto's tegelijk gestart, in rijen van 2 of 3 naast elkaar. Wie met Ovalracing wil beginnen hoeft geen examen te doen, maar heeft wel een NAB-licentie nodig. Bovendien wordt er gereden in deugdelijke brandwerende kleding (boven en onderkleding) en een goedgekeurde helm is verplicht. Wie denkt dat 't rondjes rijden op zo'n ovale baan eentonig is, vergist zich. Bovendien is er een extra spanningselement: de snelste rijders starten niet zoals bij de meeste takken van autosport gebruikelijk is vóóran, maar achteraan. Ze moeten dus gaan inhalen en reken maar dat dat voor sensatie zorgt. De auto's waarmee wordt gereden zijn zogenaamde 'specials', auto's dus waaraan meer mag worden gewijzigd dan in de officiële autosportregels is vastgesteld. Alle auto's moeten zijn voorzien van een rolbeugel, een veiligheidskooi met nog extra beveiliging voor de bestuurder. Bovendien mogen brandstoftanks (voor benzine of diesel, want alleen daarmee mag worden gereden) niet groter zijn dan 10 liter.

Voor de klassenindeling zijn er 9 categorieën:

- De Juniorenklasse – waarin jongeren, vanaf 11 jaar tot en met in het jaar waarin ze 16 jaar worden, kunnen deelnemen met auto's tot max 1049 cc.
- De Rookie Rods – auto's min 1300 en max 1600 cc, gewicht min 700 en mx 1050 kg en max 96 Kw
- De Standaardklasse 2000 met een maximum cilinderinhoud van 2030 cc. Motor dient bij de carrosserie te horen.
- De SuperRods, de klasse binnen het ovalracen met het meest vrije reglement, waarin turbo's, 4x4 etc. allemaal toegestaan zijn.
- BMW CUP, 325i, model E36 – 4 deurs en coupé toegestaan, met motorcode M50B25 (zonder vanos), bouwjaar 12-1990 t/m 12-1995.
- National Hotrods (NHRRG Reglement)
- Hotrod 2.0 Litre (Spedeworth Motorsports Reglement)
- Eventuele gastenklassen rijden onder eigen reglement. (bijv. Saloon Stockcars, Bangerstox en Cross-klasse)

Er kan ook met een team, (dat bestaat uit max. 2 rijders) worden ingeschreven, waarbij het team dan met max. 2 rijders per ingeschreven auto kan deelnemen aan het NK Ovalracing. Er is echter wel een restrictie verbonden aan deze teamschrijving, nl.: het aangeven dat er in een equipe wordt gereden dient te gebeuren bij de eerste inschrijving (van het betreffende team) en gedurende het seizoen MOETEN beide teamleden tenminste 1 wedstrijd hebben gereden (anders vervallen alle punten).

Inlichtingen bij wedstrijdleader Robert Dreier tel 06-40386827 of hoofd TC Vincent Hemmes tel.: 06-29537563

Kijk ook even op onze site www.ovalracing-terapel.nl en voor algemene vragen mailt u info@ovalracing-terapel.nl.

ALGEMEEN REGLEMENT OVALRACING

Art. 1 DEFINITIE

Onder 'ovalracing' wordt verstaan een snelheidswedstrijd, welke wordt gehouden op een in principe ovaalvormig permanent of semi-permanent circuit, voorzien van een bestraat wegdek.

Art. 2 TOEPASSING REGLEMENT

Dit reglement is bindend en het is de organisatoren niet toegestaan hiervan af te wijken.

Art. 3 ORGANISATIE

1. De deelnemende wagens worden gestart in rijen van 2 of 3 wagens naast elkaar met een minimale afstand tussen de startende rijen van 5 meter.
2. De startopstellingen zullen door de betreffende organisator worden bepaald.
3. De organisatie behoudt zich het recht voor om op een racedag klassen te gaan samenvoegen of in het geheel niet te laten rijden indien er in een bepaalde klasse minder dan 7 deelnemers zijn die in de 1^e manche van start gaan. Men kan dan wel in een "hogere" klasse starten.

Art. 4 CIRCUIT

1. De lengte van het circuit mag niet korter dan 300 meter en niet langer dan 1000 meter zijn.
2. Het circuit is in principe ovaalvormig waarbij de rechte stukken nimmer langer mogen zijn dan 250 meter.
3. Het circuit moet over de gehele lengte zijn voorzien van bestrating (geen enkel deel van het circuit mag een losse ondergrond hebben).
4. De minimum breedte van de baan dient 10 meter te zijn.
5. Plaatsen waar het publiek wordt toegelaten, moeten herkenbaar zijn door een afscheiding met een deugdelijk metalen hek van minimaal 1.00 meter hoogte.
6. Alle op- en afritten naar het circuit moeten overlappend worden afgeschermd, teneinde te voorkomen dat een wagen een op- of afrit kan binnenrijden.
7. Baancommissarissen (tenminste 2 personen per post of één persoon met veiligheidslichten) moeten degelijk en zodanig geplaatst worden dat aan alle veiligheidsnormen wordt voldaan, of zoals vermeld in het Bijzonder Reglement en/of de baanlicentie. Baancommissarissen moeten zodanig zijn geplaatst dat zij binnen zicht van elkaar staan.
8. Pits en rennerskwartier moeten op dezelfde wijze worden beschermd als bovenvermeld voor plaatsen toegankelijk voor publiek (behalve wanneer het rennerskwartier zich op zodanige afstand van het circuit bevindt, dat er geen gevaar kan bestaan).
9. De plaats van de starter en van iedere andere official langs de baan moet degelijk worden beschermd.
10. Op iedere baanpost en bij start en finish moeten 2 brandblusapparaten van voldoende capaciteit (tenminste 6 kilo elk), geschikt voor het blussen van benzinebranden (droogpoeder of schuim) aanwezig zijn. Deze apparaten dienen of door een daarvoor opgeleide baancommissaris of door een brandweerman te worden bediend. Bij de pits dienen tenminste 2 brandblusapparaten, een branddeken en 3 paar brandbestendige handschoenen aanwezig te zijn. Voorts dient de wedstrijdleiding te beschikken over een deugdelijke afsleepwagen met tenminste 1 brandblusapparaat, 1 branddeken, 2 paar brandbestendige handschoenen en voldoende materiaal om een rijder uit zijn wagen te kunnen bevrijden. In iedere bocht moet minimaal 20 liter water aanwezig zijn, wat gebruikt kan worden voor de behandeling van brandwonden (na overleg met en instructies van arts, E.H.B.O., Rode Kruis etc.).
11. T.a.v. de medische verzorging op het circuit wordt verwezen naar de NAB voorschriften
12. Met ziekenhuizen in de naaste omgeving dienen regelingen te worden getroffen voor de mogelijke opname van gewonden.
13. Betalend publiek dient er op attent te worden gemaakt dat het op eigen risico het evenement bijwoont en dat, noch de NAB, noch de Sectie Ovalracing, noch de organisatoren, noch de officials en noch de circuiteigenaar op enigerlei wijze aansprakelijk gesteld kunnen worden voor een eventueel ongeval.

Art. 5 ALGEMENE REGELS

1. Alleen een geldige NAB licentie geeft recht om bij ovalracingwedstrijden deel te nemen in een van de klassen Junioren, Rookie Rods, Standaard 2000, SuperRods, BMW-klasse, Hotrods 2.0 Litre, National Hotrods en eventuele gastenklassen.
2. Alle deelnemers dienen in het bezit te zijn van een geldige NAB licentie voor het betreffende kalenderjaar.
3. Alle deelnemende wagens moeten voor de wedstrijd/training worden gekeurd op veiligheid en om na te gaan of zij voldoen aan de gestelde regels. Iedere wagen die een ongeluk heeft gehad gedurende de training of de race (b.v. rollen) moet opnieuw worden gekeurd.
4. Alle deelnemende rijders moeten rijden met:
 - a. een crashhelm van deugdelijk materiaal (zie hiervoor FIA-regels of voor ovalracing ook toegestaan helmen met keurmerk ECE 2205 of hoger). Gebruik HANS-systeem is alleen toegestaan volgens FIA óf SFI eisen (zie NAB veiligheidsreglement)

- b. een splintervrije bril of vizier met minimaal 8 cm doorzichtige rand indien er een gat (60 cm²) in de voorruit zit;
 - c. brandwerende kleding, met nauwsluitende manchetten aan mouwen en pijpen. Een zgn. "KLM-overall" is niet meer toegestaan !! Het moet een overall zijn met aantoonbaar minimaal de norm EN531 of Proban met vermelding van EN531 of Nomex 2 of 3 (of hoger)
 - d. brandwerende handschoenen zonder gaten;
 - e. brandwerend of wollen lang ondergoed, Alleen FIA 8856 2000 of FIA 8856 2018 of SFI 3.2 of 3.3 of 3.4 of 3.5 of 'brandvertragende kleding met gelijkwaardige normering' voldoet.
 - f. een brandwerende zgn. balaclava (wollen gezichtskap);
 - g. brandwerende sokken en schoenen;
 - h. nekband van brandwerend materiaal. (met aantoonbaar label Nomex 3);
 - i. Een 5 punts harnasveiligheidsriem, met een SFI of FIA codering, die deugdelijk op minimaal 5 plaatsen aan de carrosserie (en of rollbar) is verankerd. De gordel mag max 5 jaar oud zijn.
5.
 - a. Roken door bestuurders is tijdens kwalificatie en wedstrijd bij het besturen van de wagens ten strengste verboden.
 - b. Alcoholgebruik voor en tijdens kwalificatie en wedstrijd is ten strengste verboden en wordt bestraft met uitsluiting.
 6. Er mogen nimmer passagiers in de deelnemende wagens aanwezig zijn.
 7. De wedstrijdleader of zijn vervanger moet gedurende kwalificatie en race het totale circuit kunnen overzien en controleren.
 8. Baanposten moeten zodanig zijn geplaatst, dat de ingang en uitgang van alle bochten zijn bewaakt.
 9. Alle aanwijzingen van officials dienen onmiddellijk te worden opgevolgd. Het niet voldoen aan deze bepaling wordt bestraft met uitsluiting.
 10. Alle deelnemende wagens dienen na afloop van kwalificatie of race zo snel mogelijk met veilige snelheid naar het rennerskwartier te rijden.
 11. De wedstrijdleader of zijn vervanger dient zich voor de start van iedere training of race ervan te overtuigen dat het circuit geheel vrij is.
 12. Geen andere personen dan de wedstrijdleader of diens vervanger en de baancommissarissen mogen gedurende de training of wedstrijd een vlag hanteren.
 13. Videobeelden worden niet geaccepteerd als ondersteuning van de mening van de rijder om een beslissing van de wedstrijdleiding achteraf ongedaan te maken

Art. 6 GROEPEN/CATEGORIEËN/KLASSEN

1. Aan ovalracing wordt deelgenomen door zgn. 'specials'.
2. De deelnemende automobielen worden onderverdeeld in de volgende klassen:
 - Juniorenklasse, starten met autosport vanaf 11 jaar tot en met 16 jaar, cilinderinhoud tot maximaal 1049 cc
 - Rookie Rods, auto's met een kentekengewicht van min.700 kg en max.1050 kg. Max. cilinderinhoud 1600cc en minimaal 1300 cc, max. 96 Kw. volgens fabrieksopgave.
 - Standaardklasse 2000, cilinderinhoud tot maximaal 2030 cc
 - BMW CUP (325i, E36)
 - SuperRods
 - National Hotrods
 - 2.0 L Hotrods
 - Gastenklassen met eigen reglementen

Art. 7 OFFICIALS

Bij iedere wedstrijd (evenement) dienen de volgende gelicentieerde officials in functie te zijn:

1. Wedstrijdleader;
2. 1 of 2 assistent-wedstrijdleaders;
3. Wedstrijdsecretaris;
4. Hoofd baancommissaris en voldoende baancommissarissen;
5. Hoofd technische controle en voldoende (tenminste 3) Technische Commissarissen;
6. Tijdwaarnemers en/of rondetellers;
7. Arts en voldoende Rode Kruis en/of EHBO-personeel;
8. Brandweerpersoneel.

Art. 8 INSCHRIJVING/INSCHRIJVINGSGELDEN

Het inschrijfgeld voor wedstrijden bedraagt € 25,- per deelnemende auto.

Art. 9 ONJUISTE VERKLARINGEN

Elke onjuiste verklaring, al dan niet opzettelijk gedaan, in enig formulier kan nietigheid van het formulier ten gevolge hebben, terwijl hij of zij, die een onjuiste verklaring heeft gedaan kan worden gestraft.

Art. 10 WEIGERING AUTOMOBIELEN

De wedstrijdleiding kan besluiten slechts een beperkt aantal rijders in een bepaalde klasse toe te laten. Ondanks een definitieve acceptatie kan voor of tijdens de wedstrijd een selectie worden toegepast. De wedstrijdleiding is gerechtigd te allen tijde deelneming van automobielen te weigeren, indien volgens haar mening niet wordt voldaan aan een eventueel te stellen normtijd en aan de nodige eisen van veiligheid of indien deze niet in overeenstemming zijn met het Algemeen of Bijzonder Reglement.

Art. 11 UITSLUITING BESTUURDER

De wedstrijdleiding is gerechtigd een bestuurder met opgave van redenen van het deelnemen aan de training en/of wedstrijd uit te sluiten.

Art. 12 VERWISSELING VAN BESTUURDERS

Een deelnemer mag slechts in één auto per klasse deelnemen. Dit is de auto waarvoor hij 's morgens heeft ingeschreven. Een auto mag slechts met één deelnemer per klasse deelnemen, dus verwisseling van bestuurders binnen één klasse op een wedstrijdag mag niet. Deze auto mag echter wel met dezelfde rijder of eventueel een andere rijder op een wedstrijdag in meer dan één klasse starten mits de auto ook voldoet aan de reglementen van die andere klasse. Indien men op een wedstrijdag wel van auto wisselt binnen één klasse volgt uitsluiting voor de gehele wedstrijdag. De wedstrijd wordt als niet gereden beschouwd en tevens krijgt men 25 strafpunten per overtreding.

Art. 13 LICENTIES

Bestuurders dienen in het bezit te zijn van een geldige NAB licentie voor ovalracing. Slechts het bezit van een geldige licentie geeft het recht op deelneming aan de training op de wedstrijdag en/of de wedstrijd.

Art. 14 AFGELASTEN EN UITSTELLEN VAN WEDSTRIJDEN

Bij niet voldoende deelneming kan de wedstrijdleiding/organisator een wedstrijd afgelasten. Evenzo kan de wedstrijdleiding een wedstrijd afgelasten indien naar haar mening hiertoe enige andere aanleiding bestaat. In geen geval worden alsdan eventuele kosten die zijn gemaakt en/of anderszins vergoed.

Art. 15 AANSPRAKELIJKHEIDSCLAUSULE

De deelnemers dienen voor het begin van de training van iedere wedstrijd de volgende clausule (digitaal) te ondertekenen (voor de juniorenklasse tekenen de deelnemer en een ouders en/of voogd): 'Door ondertekening dezes verklaart de deelnemer bekend te zijn met en akkoord te gaan met het volgende. Door zich voor deelneming aan de training en/of races te doen inschrijven onderwerpt elke deelnemer zich aan de bepalingen van dit Algemeen Reglement en het Bijzonder Reglement. Door zijn of haar inschrijving doet elke deelnemer afstand van elk beroep op gerechtelijke instanties welke niet in bovenbedoelde reglementen zijn aangewezen. De ondergetekende verklaart dat hij/zij de NAB, het Bestuur van de Sectie Ovalracing, de organisatoren en haar medewerkers, alsmede bestuursleden en officials niet aansprakelijk zal stellen voor enige schade, welke dan ook, die voor hem/haar in verband met deelneming aan de training en/of race mocht ontstaan'. De deelnemers, die deze clausule niet ondertekenen worden niet tot de trainingen of de wedstrijd toegelaten.

Art. 16 WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

Noch de NAB, noch het Bestuur van de Sectie Ovalracing, noch haar bestuursleden en/of officials, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn tegenover de deelnemers en bestuurders, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen, aansprakelijk voor enige schade, welke dan ook, die uit of bij deelneming aan races van en onder auspiciën van de NAB en/of gedurende de trainingen of oefendagen mochten ontstaan. Ten behoeve van de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaren en inzittenden van automobielen, wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering afgesloten, welke van kracht is gedurende de wedstrijdritten, eventueel daaraan voorafgaande beoordelingsronden, keuring, ravitaillering, training en selecties. Ten opzichte van een deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een auto wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer, inschrijver, bestuurder, eigenaar of inzittende van een auto. W.A.-schade welke de deelnemers, inschrijvers, bestuurders, eigenaars of inzittenden van de deelnemende automobielen elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit lichamelijk letsel, al dan niet de dood ten gevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade, is derhalve niet onder deze verzekering begrepen.

Indien elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven bedoelde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering NIET was gesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet was afgesloten.

Art. 17 TECHNISCHE KEURING

De deelnemende automobielen zullen, ter beoordeling of zij aan dit reglement en het Bijzonder Reglement voldoen, door een technische commissie op een nader aan te geven plaats worden gekeurd.

De keuring is 's morgens max mogelijk tot het begin van de rijdersbriefing.

Auto's dienen na een crash tijdens een wedstrijddag opnieuw te worden aangeboden bij de TC voorafgaand aan de eerstvolgende start op dezelfde wedstrijddag. Noch de organisatoren, noch haar bestuurder en/of official, noch de medewerkers van en op het circuit, zijn verantwoordelijk voor enig in verband met deze keuring ontstaan gevolg. Daarenboven is de wedstrijdleiding gerechtigd na het beëindigen van de wedstrijd bij bepaalde, door haar aan te wijzen automobielen, ter controle een nakeuring te verrichten, waartoe de wagens ter beschikking van de commissie dienen te blijven. Het niet voldoen aan de aanwijzingen kan uitsluiting tot gevolg hebben. Na goedkeuring kan een herkenningsteken aan de wagen worden bevestigd ten teken dat de wagen kan worden toegelaten. De organisatie is niet verplicht een brug of een ander hulpmiddel voor de TC te hebben, indien mogelijk wel gewenst. Iedere wedstrijdleiding heeft te allen tijde het recht om auto's na te keuren en dus na afloop van een wedstrijd vast te houden.

De wijze van keuren met betrekking tot de motor en/of het type en/of pk/kwh en/of uitlaatsysteem zal gebeuren alleen via informatie welke de TC kan verkrijgen via uitlaat documentatie die algemeen verkrijgbaar is op de Nederlandse markt van alleen de merken Bosal, USN en Walker.

Motorkarakteristiekafwijkingen (op vermogen in PK's en koppel in Nm) is toegestaan bij auto's van alle bouwjaar tot max 10% toename en max 10% verlies op de officieel vastgestelde beschikbare gegevens.

Bij weigeren van de nakeuring en bij geconstateerde reglementaire technische afwijkingen kunnen wedstrijdleiding de betreffende deelnemer uitsluiten. Tevens krijgt men 25 strafpunten voor de uitsluiting en dient men tijdens de rest van het seizoen in alle manches/finales achteraan te starten. Indien men bij een tweede keer herkeuren in een seizoen nog een keer onreglementair bevonden wordt, worden alle behaalde punten in welk kampioenschap dan ook vervallen verklaard + krijgt men een startverbod in de betreffende klasse voor de rest van het seizoen en dient/kan men eventueel de overige wedstrijden in een andere (wel passende) klasse te starten. De door een nakeuring ontstane kosten kunnen nimmer op de organisatie worden verhaald.

De TC heeft de mogelijkheid om te allen tijde een of meerdere onderdelen van een deelnemende auto te verzegelen en in een later stadium te controleren. Bij het verbreken van het zegel, zonder toestemming van de TC volgt uitsluiting en een straf die hoort bij een afkeur.

Er kan bij de wedstrijden een (mobiele) vermogentestbank aanwezig zijn. Indien een auto wordt aangewezen om op de testbank een vermogenstest te ondergaan, dan krijgt de deelnemer direct na afloop van de test de uitslag en wordt hij/zij dus meteen op de hoogte gebracht van een eventuele afkeuring. Bij acceptatie van de afkeuring kan de rijder die dag niet meer rijden. Tevens krijgt men de strafpunten voor uitsluiting en dient men tijdens de rest van het seizoen in alle manches/finales achteraan te starten.

Bij niet accepteren kan de rijder een officieel protest indienen + protestgeld betalen en daarna die dag wel verder deelnemen aan de wedstrijden in zijn/haar klasse, zij het met de restrictie dat na afloop van elke race de auto onder toezicht wordt geplaatst in het parc fermé. Na afloop van de dag zal er dan een herkeuring plaatsvinden d.m.v. controle van het motorblok of een test op een andere testbank, waarbij de uitslag dan bindend is. (de kosten van de 2^e door de NNO aan te wijzen testbank zijn te allen tijde voor de rijder die het aangaat).

Art. 18 BRANDSTOF

De deelnemers mogen geen andere brandstof gebruiken dan de in Nederland verkrijgbare handelsbenzine of diesel voor personenauto's, zonder toevoeging. De wedstrijdleiding mag te allen tijde een onderzoek naar de brandstof instellen door een monster uit de tank te nemen. Tevens is de wedstrijdleiding gemachtigd om van een bepaalde auto de brandstof af te tappen en te laten vervangen door brandstof die door de organisatie is gekocht. Dit dient wel "verse" brandstof te zijn. De desbetreffende rijder dient de kosten van deze handeling te vergoeden.

Art. 19 START

De startopstelling wordt bepaald door een in het Bijzonder Reglement nader te vermelden regeling. Het startsein wordt gegeven door middel van een rood-wit-blauwe of groen vlag en/of lichten. De start vindt plaats zodra de vlag wordt neergelaten, door lichten het startsein is gegeven en/of de startwagens de baan heeft verlaten. De afstand tussen de rijen moet tijdens en bij de start minimaal 5 meter bedragen. Iedere deelnemer dient na de start tot de eerste bocht zijn eigen startlijn te houden.

Art. 20 TE VROEG STARTEN

Een bestuurder, die vertrekt voordat het startsein wordt gegeven, zal éénmaal opnieuw mogen starten. Een tweede maal heeft uitsluiting voor die heat tot gevolg.

Art. 21 DUUR DER WEDSTRIJD EN AANTAL RITTEN

Het aantal ronden en het aantal wedstrijden zal nader worden aangegeven in het Bijzonder Reglement.

Art. 22 KLASSEMENT

Een training- of wedstrijdrit is geëindigd zodra één deelnemer in deze rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit

wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. De overige deelnemers zullen met dezelfde vlag worden afgevlagd, zodra zij de ingegane ronde hebben voltooid. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd volgens hun positie en het aantal afgelegde ronden behalve wanneer men 2 ronden of meer is gelapt, want dan wordt men als niet gefinished beschouwd en krijgt men dus 0 punten. Na de finish moet het circuit worden verlaten volgens de aanwijzingen van de officials.

Tevens wordt het klassement opgemaakt indien in geval van een rode vlag situatie 80% van het aantal af te leggen ronden is voltooid. Hierbij telt dan de doorkomst van de voorgaande ronde (behalve de deelnemer(s) die voor de rode vlag situatie hebben gezorgd door uit te vallen)

Art. 23 VOORTIJDIGE BEËINDIGING OF VERMINDERING VAN DE WEDSTRIJDEN

De wedstrijdleiding is gerechtigd onder buitengewone omstandigheden één of meerdere heats, manches/finales voortijdig te beëindigen of het aantal ronden te beperken. Zij kan bovendien het aantal heats, manches/finales verminderen, indien daartoe aanleiding bestaat.

Art. 24 VERLIES MET RECHT OP PUNTEN EN BELONING

Iedere deelnemer/bestuurder die in een manche een zwarte vlag krijgt, verliest hiermede zijn punten voor die manche. In de finale geeft dit uitsluiting van recht op de finale-punten en op een eventuele beloning. De wedstrijdleiding kan een deelnemer/bestuurder ook in een manche of in de finale voor de gehele dag uitsluiten. Hij verliest dan alle punten van die wedstrijd dag. Bovendien wordt een zwarte vlag per keer gestraft met 25 strafpunten. De strafpunten worden in mindering gebracht op het puntenklassement voor de dagwinnaar, het Nederlands Kampioenschap en eventuele andere kampioenschappen. Als extra maatregel dient de rijder/bestuurder na het krijgen van een zwarte vlag in de volgende manche(s) en/of finale op die wedstrijd dag achteraan te starten.

Art. 25 UITSLAG

Het officiële klassement van de wedstrijd zal op nader te bepalen plaats en tijd uiterlijk 30 minuten na afloop van de wedstrijd moeten worden bekend gemaakt. Vanaf dit moment gaat de protesttermijn van 1/2 uur (protest tegen onregelmatigheid tijdens de wedstrijd, tegen een deelnemende auto of tegen de uitslag) in.

Art. 26 PROTESTREGELING

PROTEST REGELING NNO/NAB. Het recht van protest ligt uitsluitend bij de ingeschreven deelnemer. Protesten aangaande auto's van overige deelnemers moeten uiterlijk binnen 30 minuten na afloop van de officiële bekendmaking van het dagklassement bij het wedstrijdsecretariaat ingediend zijn, echter kan er niet tegen een auto geprotesteerd worden wanneer deze niet na de laatste manche/finale op een wedstrijd dag direct in het parc ferme is opgenomen. Protesten kunnen alleen ingediend worden indien men denkt dat de desbetreffende auto(s) niet conform het reglement is (zijn). Het protest dient schriftelijk tezamen met het protestgeld van € 250,- te worden ingediend bij de wedstrijdleiding. In het protest moet worden aangegeven tegen welke punt(en) het protest aangetekend wordt. Pas daarna is er de gelegenheid om in de daarop volgende manche en/of finale de desbetreffende auto in het parc ferme te laten opstellen. Diegene tegen wiens auto protest is ingediend is verplicht zijn auto volledig beschikbaar te stellen voor de technische controle. Bij gebleken illegaliteit van de auto krijgt de indiener van het protest € 100,- van het protestgeld terug. De overige € 150,- vervalt aan de NNO. Bij niet gebleken illegaliteit (eventueel na demontage van de motor etc.) krijgt diegenen tegen wiens auto geprotesteerd is (indien van toepassing) € 100,- als schadeloosstelling, de overige € 150,- vervalt aan de NNO. Het eventueel demonteren van de motor dient door de coureur en/of 1 monteur zelf te geschieden, met gebruik making van het door de coureur meegebrachte (speciaal)gereedschap. Ontbreekt voldoende adequaat gereedschap om de auto/motor/versnellingsbak etc. te demonteren, dan wordt er van uit gegaan dat de auto fout is en volgt afkeuring/schorsing. De wedstrijdleiding heeft het recht motoren te laten demonteren. Bij motorcontroles e.d. zal géén vergoeding voor pakkingen en andere materialen verstrekt worden. Video opnamen van rijders en/of buitenstaanders worden niet als bewijsmateriaal geaccepteerd. Protesten aangaande een besluit van de wedstrijdleiding, wat volgt op de beoordeling door een keurmeester tijdens een nakeuring, dienen door betrokken coureurs binnen 15 minuten na de officiële bekendmaking schriftelijk bij het wedstrijdsecretariaat ingediend te zijn. Ook dit dient schriftelijk te gebeuren met een duidelijke uitleg waar het protest op gericht is, ook met een protestgeld van € 250,-. De wedstrijdleiding dient, zo mogelijk, direct na hoor en wederhoor een definitief besluit te nemen. Als blijkt dat er expertise of meer informatie nodig is aangaande technische gegevens om tot een juist oordeel te komen, kan er nog geen definitieve uitslag bekend gemaakt worden en verplicht de organisatie zich om de nodige informatie te verkrijgen waardoor er wel een terechte uitslag toegekend kan worden. Wanneer het protest terecht blijkt te zijn krijgt de indiener € 100,- terug, zo niet dan vervalt het bedrag aan de NNO.

NOSP / CDM

De NOSP is een samenwerkingsverband van aangesloten oval en speedway banen. Dit samenwerkingsverband heeft een afvaardiging in de **Commissie Disciplinaire Maatregelen** die volgens mandaat van de aangesloten clubs beslissingen neemt op het gebied van overtredingen. Deze beslissingen worden objectief gewogen en getoetst aan het NOSP rulebook, waarna beslissingen bindend zijn voor alle aangesloten organisaties.

De aanvrager van een NAB licentie onderwerpt zich aan de rechtspraak van de stichting NOSP die exclusief en bij uitsluiting bevoegd is om alle bij de NOSP aangemelde geschillen te beslissen.

De NOSP werkt nauw samen met de ORCI in Engeland

Art. 27 RECLAME

Het voeren van reclame op de deelnemende automobielen is toegestaan met inachtneming van het gestelde in het Besluit inzake reclame op automobielen bij autosportwedstrijden van de NAB.

Art. 28 BEKENDHEID MET REGLEMENTEN

Iedere inschrijver voor, deelnemer aan en iedere bestuurder in een race, georganiseerd onder auspiciën van de NAB, erkent de NOSP als enige sportiefrechterlijke instantie met uitsluiting van iedere andere rechterlijke instantie of arbitrage en onderwerpt zich onherroepelijk aan haar gezag, vastgelegd volgens de bepalingen omschreven in dit reglement benevens aan de alsnog met betrekking tot deze races vast te stellen voorschriften en/of Bijzonder Reglement.

Art. 29

Iedere deelnemer ontvangt bij zijn/haar eerste inschrijving in 2023 een zgn logboek. Dit logboek hoort bij de auto waarin men deelneemt. Dit logboek dient men bij elke (her)keuring aan de TC te overhandigen. Een logboek vergeten/verliezen/vervalsen betekent de volgende strafmaatregel:

de eerste keer in het seizoen:	de hele dag achteraan starten
de tweede keer in het seizoen:	de hele dag achteraan starten + 25 strafpunten (dag-, NK klassement)
de derde keer in het seizoen:	niet starten op de wedstrijddag

Art. 30

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het Bestuur van de Sectie Ovalracing na ingewonnen advies van het NAB-Bestuur.

REGLEMENT OVALRACING

Art. 1 DEELNAME

Deelneming aan onder auspiciën van de NAB georganiseerde ovalraces staat open voor deelnemers die in het bezit zijn van een geldige NAB licentie.

Art. 2 AUTOMOBIELEN

Alle deelnemende automobielen moeten voldoen aan de veiligheidseisen, zoals die door de Sectie Ovalracing zijn omschreven, voor deelneming aan snelheidswedstrijden, in zoverre deze toepasbaar zijn in ovalracing.

1. Het is verboden losse, d.w.z. niet deugdelijk bevestigde, artikelen tijdens de training, de manches of de finales in de auto te hebben.
2. Een racekuipstoel is verplicht, die voldoende sterk moet zijn verankerd. Bij ruimte tussen de horizontale dwarsverbinding (ter afsteuning van de racekuipstoel) aan hoofdrolbeugel en diezelfde racekuipstoel, dient ter hoogte van schouders van de coureur, een verbinding tussen de stoel en deze dwarsverbinding gemonteerd te worden. Bij voorkeur met 2 buisjes van minimaal \varnothing 25mm, gelast aan de dwarsverbinding van de hoofdrolbeugel. Hierop dient een stalen strip (minimaal 10 mm dik en 30 mm breed, over een breedte van 2/3 van de rugleuning) horizontaal bevestigd te worden die de racekuipstoel aan de achterzijde steunt. Aluminium racekuipstoelen (bijv. Kirkey), dienen vast gebout te worden aan deze strip met minimaal 1 M8 bout.

Zie als voorbeeld onderstaande foto



3. Alle andere stoelen/banken, bekleding moeten worden verwijderd.
4. Iedere auto moet zijn uitgerust met een harnasveiligheidsriem, met een SFI of FIA codering, die deugdelijk op minimaal 5 plaatsen aan de carrosserie (en of rollbar) is verankerd.
5. Twee hoofdstroomschakelaars dienen op een duidelijk zichtbare plaats te zijn gemonteerd, waarvan één in het passagiers- c.q. rijderscompartiment onder handbereik van de bestuurder en één aan de buitenzijde van de wagen, aan de bestuurderszijde onder de voorruit (dit behalve bij de junioren en de Rookie Rods – zie rgl van de klasse). De 2^e hoofdstroomschakelaar aan de buitenkant, mag ook worden uitgevoerd als een zgn. trekschakelaar. De plaats van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek waarin een gele bliksemschicht op een witte cirkelvormige ondergrond (bij witte auto's moet de witte cirkel een zwarte rand hebben), of een witte driehoek rood omlijnd met rode bliksemschicht.
6. Elke auto moet zijn voorzien van duidelijk zichtbare rode remlichten. Remlichten dienen bij het indrukken van het rempedaal gelijktijdig in werking te treden.
7. Radiateur en olietanks mogen niet in het bestuurderscompartiment worden geplaatst en dienen hiervan te zijn gescheiden door vuurbestendige schotten (b.v. stalen schermen).
8. De metalen brandstoftank mag geen grotere inhoud hebben dan 10 liter en moet in Nederland verkrijgbare handelsbenzine of diesel voor personenauto's zonder toevoeging bevatten. FIA of andere erkend goedgekeurde tanks zijn ook toegestaan. Het beluchtingsysteem van de tank dient voorzien te zijn van een terugslagklep. De brandstoftank dient tevens voorzien te zijn van een volledig afgesloten dop. De brandstoftank dient ivm veiligheidsvoorschriften voorzien te worden van zgn. bovenaanzuiging.

Indien de tank in het rijdercompartiment is geplaatst, dient deze volledig te zijn afgedekt door een bak om de tank van een niet brandbaar materiaal, of door een schuine afdekplaat achter de (hoofd)rolbeugel. De tank dient minimaal 15 cm verwijderd te zijn van de accu. De benzineleiding dient van metaal, koper of van zgn. "competitie benzineslang" te zijn gemaakt.

9. Accu's dienen goed en stevig te zijn bevestigd en moeten zijn afgedekt door een geïsoleerd en lekvrij deksel. Tevens moet de pluspool zijn geïsoleerd. Plaats accu is vrij, doch indien de accu is gemonteerd in het bestuurderscompartiment, dan dient de accu in een speciaal voor dit doeleinde gemaakte volledig afgesloten kunststof bak te zijn gemonteerd (uitgezonderd gel accu's).
10. Elke auto dient te zijn voorzien van een gesloten olie-opvangtank van minimaal 0,5 liter, zodat er van de carterontluchting e.d. geen olie op de baan kan druppen.
11. De startmotor moet te allen tijde de motor kunnen starten.
12. Dynamo moet werken en mag niet uitschakelbaar zijn (geldt niet voor SuperRods, National Hotrods en 2.0 Hotrods)
13. Elke auto (met voorruit) moet voorzien zijn van een goed werkende ruitenwisser en sproei-installatie, die ook in extreme omstandigheden een voldoende zicht door de voorruit garandeert. Auto's mogen zowel voor de start als tijdens de wedstrijd géén beslagen ruiten hebben. De ruiten moeten zowel voor als achter als opzij, voor zowel de rijder als een collega-rijder, goed doorzichtig zijn (dus geen spoilers voor achterraam of donkergetinte ramen of een jaloezie monteren).
14. In alle klassen is een afneembaar stuur verplicht. De minimale afstand tussen het stuur en het bovenlichaam van de coureur dient tenminste 30 cm te zijn.
15. Alle wagens dienen te zijn voorzien van een linker- en rechterbuitenspiegel, alsmede een binnenspiegel.
16. Er mag geen benzine/diesel op de uitlaat kunnen lekken. Brandstofleidingen moeten zijn beschermd en minimaal 10 cm van de uitlaat zijn verwijderd. Remleidingen dienen eveneens te worden beschermd.
17. Elke carburateur moet een aparte veer hebben, die de gasklep sluit.
18. Chroomstrips/sierlijsten, wioldoppen en sierringen moeten worden verwijderd.
19. Bumpers (alleen originele bij het merk en type horend) zijn toegestaan. Ze dienen met de originele bevestigingen op de originele plaats bevestigd te zijn. Verstevingen in welke vorm dan ook zijn niet toegestaan (dus ook geen bumpers aan de binnenkant vullen met purschuim).
20. Koplampen en zij- en achterlichten moeten (indien ze van glas zijn) worden verwijderd, waarbij de ontstane opening volledig moet zijn afgedekt. Wel is het toegestaan om ze te vervangen door plastic/kunststof, maar dan moeten ze aan de binnenkant volgespoten zijn met purschuim.
21. Geen scherpe uitsteeksels of randen binnen of buiten de wagen.
22. Originele uitlaten mogen worden vervangen door een ander geluiddempstelsel (met uitzondering van de Rookie Rods en de juniorenklasse), met dien verstande dat de geluidssterkte niet boven de 90 dB(A) uitkomt. Voorafgaand aan de wedstrijd wordt er gemeten bij 4500 tpm. op een afstand van 0,5 meter, onder een hoek van 45 graden in het verlengde van de uitlaat. Hiervoor dienen alle aangeboden auto's te zijn voorzien van een goed werkende en duidelijk afleesbare toerenteller. Tijdens de wedstrijd zal er vanaf de buitenkant van de baan (aan de overzijde van het jurygebouw) gemeten worden (afstand ongeveer 5 meter). Ook tijdens de wedstrijd mag geen enkele auto meer geluid produceren dan 90 dB(A). Knallen vanuit het in- of uitlaatsysteem (door wat voor oorzaak dan ook maar) wordt meteen bestraft met een meatbal (zwarte vlag met oranje schijf) waardoor de rijder de wedstrijd moet verlaten. Bij het niet opvolgen van de meatbal krijgt betreffende rijder een zwarte vlag (-25 punten). Ook zal de deelnemer bij overschrijding van de 90 dB(A) d.m.v. de zwarte vlag uit de manche/finale worden gehaald, wat tevens een straf betekent van 25 wedstrijdpunten en tevens dient de deelnemer voor de rest van de dag achteraan starten. Bij herhaling op een wedstriiddag zal de betreffende rijder voor de rest van de dag worden uitgesloten van deelname en volgt een uitsluiting voor de hele dag (-25 punten).
23. Uitlaten moeten, indien ze door het bestuurderscompartiment lopen, worden afgedekt i.v.m. verbrandingsgevaar rijder/reddingsploeg.
24. Alle deelnemende auto's moeten zowel voor als achter zijn voorzien van (permanente) sleepogen. (van een stevig soft materiaal, zodat ze geen schade aan andere deelnemers veroorzaken en dat er toch vlot afgesleept kan worden)
25. De ramen mogen worden verwijderd. Indien men wel met ramen rijdt dan gelden de volgende restricties:
 - a. De voorruit, de zijruiten en de achterraam moeten zijn vervaardigd van gelaagd glas (laminated) of hard plastic, zoals perspex (min. 6 mm) of lexan (min. 3 mm). De ramen moeten altijd helder doorzichtig zijn, zowel naar binnen, als naar buiten (dus er mag géén donker getint of spiegelend glas/plastic worden gebruikt. De wedstrijdleiding is echter gerechtigd een auto zonder ramen mee te laten rijden.
De opening in het bestuurderszijraam dient te allen tijde (dus ook wanneer er aan de bestuurderskant een zijraam is gemonteerd) te zijn afgeschermd met een "net", (bevestigd aan de rollbar of aan de carrosserie en dus zeker NIET aan de deur zelf), waardoor er tijdens een rol geen ledematen naar buiten kunnen slingeren. De zgn polsriem is verboden.
 - b. In de zijruiten en in de achterraam aangebrachte openingen zijn toegestaan, met dien verstande dat het maximale totaaloppervlak van de openingen per zij- of achterraam 80 cm² bedraagt. De voorste zijruit aan de bestuurderszijde mag max. 5 cm geopend zijn.

26. Op alle deelnemende wagens moeten 3 wedstrijd nummers duidelijk en goed leesbaar zijn aangebracht.
27. Tijdens de wedstrijd dienen alle deuren te zijn gesloten (bij 4 deurs auto's dienen de achterdeuren verankerd te zijn). Beide voorportieren moeten toegankelijk zijn voor de reddingsploeg en zowel van binnenuit als ook vanaf de buitenkant te openen zijn. Tevens dienen de voorportieren in 1 stuk te openen zijn.
28. Motorkappen en kofferdeksels moeten van een (extra) deugdelijke vergrendeling zijn voorzien, zodat automatisch opengaan tijdens de ritten absoluut onmogelijk is.
29. Alle deelnemende auto's dienen voor de wedstrijd in een behoorlijke staat ter keuring bij de Technische Commissie te worden aangeboden.
30. De organisatie kan een deelnemer verplichten tot het aanbrengen van een houder voor een transponder t.b.v. het tijdwaarnemingssysteem op een bepaalde plaats binnen de carrosserie.
31. Er mag een zgn. trekstang/stabilisator boven en ook onder de motor langs gemonteerd worden tussen de veerpoten
32. ABS en airco mogen verwijderd worden.
33. Voor alle klassen geldt dat de auto op geen enkele wijze met de bodem of de carrosserie het asfalt mag raken.
34. Voor auto's die deelnemen in één van de standaardklassen geldt dat wanneer ze zijn voorzien van een ECU, dan dient de kabelboom van het motormanagementsysteem geheel origineel te blijven (er mogen geen schakelaars of onderbrekingen aangebracht worden). Sensoren, connectoren, verbindingen en ECU dienen origineel te zijn van het betreffende merk. Type en uitvoering mogen op geen enkele wijze aangepast en/of gewijzigd worden.
35. Trekhaken dienen te allen tijde COMPLEET te zijn verwijderd.
36. Aanpassingen aan het koelsysteem zijn toegestaan, maar dient te allen tijde te gebeuren in overleg met de TC.
37. Geknoei met olie/benzine/koelvloeistof in het rennerskwartier is ten strengste verboden. Daarom is het gebruik van een plastic zeil met minimum afmetingen van 2 x 4 meter verplicht. Dit om ongewenst wegvloeien van genoemde vloeistoffen in de bodem te voorkomen. Voornoemd zeil dient men te allen tijde onder de auto te hebben, wanneer deze in het rennerskwartier staat (dus ook als er niet aan de wagen gewerkt wordt). Mocht men op het zeil hebben geknoeid, dan dient de deelnemer er ten allen tijde voor te zorgen, dat deze vloeistoffen niet in de bodem terecht komen, maar op de daarvoor bestemde plaats(en). Tevens dient men het eigen zeil weer op te ruimen en mee te nemen na afloop van trainingen/races.
38. Bij het verwisselen van de olie in het rennerskwartier is het verplicht een goede olie-opvangbak van voldoende afmetingen onder de auto te plaatsen en de afgewerkte olie zelf weer mee te nemen naar huis en niet achter te laten op het terrein.
39. Rijden wordt geadviseerd om geen koelvloeistof als koelmiddel voor motoren te gebruiken, maar gewoon water.
40. In het rennerskwartier is het verplicht een brandblusser met een minimale inhoud van 6 kg bij de auto te hebben

Art. 3 VLAGSIGNALLEN

Zie Reglement Vlagsignalen.

- Op start/finish gezwaaide witte vlag betekent dat de laatste ronde ingaat.
- Zwart bord met diagonaal wit kruis (zgn. "balk") + nummer betekent dat de betreffende rijder 1 (of meerdere) plaats(en) wordt teruggezet in de finishuitslag van de betreffende race. Tevens dient de betreffende rijder in de eerstvolgende manche/finale achteraan te starten.

Art. 4 STARTOPSTELLING NK EN ANDERE WEDSTRIJDEN

1. Aan de hand van de NK-stand van het vorig jaar wordt de startopstelling van de eerste wedstrijd in het huidige jaar van de 1e manche bepaald. De 2e manche naar aanleiding van het resultaat in de 1e manche. Het totaal resultaat van de verreden manches van die dag is bepalend voor de startopstelling in de finale.
2. Bij alle daarna komende wedstrijden de 1e manche naar de dan geldende NK-stand. Vervolgens weer hetzelfde als onder 1, met dien verstande dat als men twee of meer wedstrijden (gerekend vanaf het begin van het seizoen) heeft gemist, dan dient men in de eerste manche achteraan te starten. In andere gevallen is de organisatie voor de 1e manche vrij, vervolgens voor de 2^e en finale zoals onder 1. en 2. gesteld.
3. Startopstelling:

1	2
3	4
5	6
t/m	
29	30

1 = slechtste stand NK of vorige manches

30 = beste stand NK of vorige manches

Deze startopstelling geldt indien linksom wordt gereden. Indien een manche is onderverdeeld in 2, 3 of meer series, dan starten de 2, 3 of meer deelnemers met het beste resultaat ieder in één der series links achteraan, de 2, 3 of meer deelnemers met de slechtste resultaten ieder in één der series links vooraan.

Art. 5 DE WEDSTRIJD

1. Per klasse worden maximaal 2 manches over maximaal 20 ronden verreden. Afhankelijk van het volgens de baanlicentie toegestane aantal mogen er telkens maximaal 30 aan de start verschijnen. De finales worden met maximaal 15 deelnemers verreden over maximaal 25 ronden (het aantal deelnemers plus 2 ronden).
2. Het aantal ronden kan in verband met het weer, de invallende duisternis, het aantal deelnemers of welke reden dan ook door de wedstrijdleiding worden ingekort.
3. De uitslag wordt bepaald door het zgn transpondersysteem van Mylaps. De rijder is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn/haar transponder. De transponderuitslag is te allen tijde geldig. Hiertegen kunnen geen protesten worden ingediend.
4. Neutralisatie: In alle klassen kan er gewerkt worden met een neutralisatie mogelijkheid door de wedstrijdleiding. Alle baanposten zullen de gezwaaide gele vlag overnemen van de wedstrijdleiding als de race wordt geneutraliseerd door een gevaarlijke situatie. De rijders dienen in wedstrijdvolgorde te blijven rijden tot het moment dat de start weer wordt vrijgegeven. De tijdens de neutralisatie verreden ronden tellen niet mee.
5. Sleutelen/repareren tijdens een neutralisatieperiode is NIET toegestaan.
6. Het verlaten van de baan tijdens een neutralisatie is NIET toegestaan
7. Indien een rijder met 4 wielen buiten de baan komt (op wat voor manier dan ook) wordt deze deelnemer als niet gefinisht beschouwd. (niet van toepassing op 2.0 Hotrods, National Hotrods, Bangerstox en Saloon Stockcars)
8. Deelnemers die tijdens een race uitvallen (op of naast de baan) dienen in de auto te blijven zitten met gordels vast, helm op en handschoenen aan en **alleen op aanwijzing(en) van de baancommissarissen** kunnen/mogen ze de auto verlaten en op aanwijzing een veiliger heenkomen zoeken (op straffe van mogelijke uitsluiting)
9. Een training- of wedstrijdrit is geëindigd zodra één deelnemer in deze rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. De overige deelnemers zullen met dezelfde vlag worden afgevlagd, zodra zij de ingegane ronde hebben voltooid. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd volgens hun positie en het aantal afgelegde ronden behalve wanneer men 2 ronden of meer is gelapt, want dan wordt men als niet gefinisht beschouwd en krijgt men dus 0 punten. Tevens wordt het klassement opgemaakt indien in geval van een rode vlag situatie 80% van het aantal af te leggen ronden is voltooid. Hierbij telt dan de doorkomst van de voorgaande ronde (behalve de deelnemer(s) die voor de rode vlag situatie hebben gezorgd door uit te vallen) Na de finish moet het circuit worden verlaten volgens de aanwijzingen van de officials.

10. Puntenverdeling per manche in alle klassen:

1e aankomende	20 punten	11e aankomende	10 punten
2e aankomende	19 punten	12e aankomende	9 punten
3e aankomende	18 punten	13e aankomende	8 punten
4e aankomende	17 punten	14e aankomende	7 punten
5e aankomende	16 punten	15e aankomende	6 punten
6e aankomende	15 punten	16 ^e aankomende	5 punten
7e aankomende	14 punten	17e aankomende	4 punten
8e aankomende	13 punten	18e aankomende	3 punten
9e aankomende	12 punten	19e aankomende	2 punten
10e aankomende	11 punten	20 ^e e.v. aankomende	1 punt

Uitvallers	0 punten
Niet starten	0 punten
2 ronden of meer gelapt	0 punten
Zwarte vlag	25 strafpunten

Het maken van zgn. "donuts" of om d.m.v. "wheelspin" banden op te roken, kan worden bestraft. (dit ivm de veiligheid en het behoud van het asfalt)

11. Na de tweede manche worden de behaalde punten opgeteld; aan de hand hiervan wordt de startopstelling van de finale bepaald. Deze plaatsbepaling geschiedt volgens het principe dat de deelnemers met de meeste totaalpunten links achteraan en de deelnemers met de minste totaalpunten links vooraan staan. Indien de 2e manche is onderverdeeld in 2, 3 of meer series, dan starten de 2, 3 of meer deelnemers met de meeste punten ieder in een der series links achteraan, de 2, 3 of meer deelnemers met de minste punten in een der series links vooraan.
12. De 15 deelnemers, die na de 2 manches de meeste punten behaald hebben, starten in de finale.
13. In gevallen van ex aequo geven de plaatsen van binnenkomst van de 2e manche en dan de 1e manche, de doorslag. Is er daarna nog geen beslissing, dan beslist het lot.
14. De deelnemers die na de 2 manches als 16e, 17e en 18e op de lijst voorkomen, zijn respectievelijk 1e, 2e en 3e reserve. Deze reserves dienen op eerste oproep van de wedstrijdleiding hun plaats in de startopstelling van de finale te kunnen innemen. Zij dienen zich wel alvast op te stellen in de sluis naar de baan en starten te allen tijde achteraan.
15. In geval van een valse of een onjuiste start, of om andere redenen waarvoor een herstart wordt gegeven, moeten de

deelnemers rustig rijdend over de baan naar het startpunt terug rijden. Onder een valse start of een onjuiste start wordt een start verstaan waarbij de wagens voor het officieel gegeven startsignaal vertrekken en/of een start waarbij de wagens zich op het moment van de start niet op de juiste startpositie bevinden. Tevens zal er een herstart worden gegeven wanneer er in de eerste bocht nadat de start is vrijgegeven, er tussen baanpost 1 en baanpost 2 een zgn "crash" plaatsvindt waarbij twee of meer auto's zijn betrokken.

16. Het is ten strengste verboden de baan in een andere dan de voorgeschreven richting te berijden. Het niet voldoen aan deze bepaling leidt onherroepelijk tot uitsluiting. Uitzonderd zijn de afsleepwagens, brandweer, ziekenauto en eventueel andere dienstverlenende auto's. Echter alleen wanneer de wedstrijd stil ligt.
17. Iedere rijder heeft het recht zijn lijn te volgen bij het rijden door bochten, tenzij bij het bereiken van een bocht een andere rijder er in is geslaagd de betreffende rijder reeds zodanig te passeren, dat de achterwielen van de inhalende auto op gelijke hoogte met de voorwielen van de ingehaalde auto zijn, in welk geval de inhalende rijder voorrang heeft. Het is op straffe van uitsluiting verboden andere rijders in de bocht te hinderen, althans een normale doorgang te verhinderen. Men dient dus een eenmaal gekozen ideale lijn in de bocht wel te blijven houden. M.a.w. als men kiest voor binnen, dan mag men niet te hoog uitkomen bij het uitkomen van de bocht. Snijdt men een bocht hoog aan, dan dient men ook buiten te blijven, of er moet natuurlijk geen andere auto in de buurt zijn.
18. Wagens mogen de baan alleen op vastgestelde plaatsen oprijden en/of verlaten, behalve in geval van nood.
19. Het opzettelijk raken of hinderen van een andere deelnemende wagen is verboden en wordt bestraft met uitsluiting.
20. Degenen die, wegens een defect aan de wagen of een andere willekeurige oorzaak, niet kunnen starten in de manche of finale dienen dit terstond aan de wedstrijdleiding mede te delen. Bij niet starten in een manche, zonder dat dit gemeld is wordt de desbetreffende rijder automatisch niet weer opgesteld in de volgende manches/finale of hij/zij moet zich weer opnieuw gemeld hebben voor deelname bij de jury. Indien een rijder zich niet opnieuw tijdig heeft aangemeld om te starten en toch aan de start verschijnt, dan dient men achteraan te starten.
21. De organisator dient voor elke manche de startopstelling, voor de finale de puntenstand en de startopstelling te publiceren.
22. Bij een ex aequo in het dagklassementtotaal geven de plaatsen van aankomst in de finale, manche 2, manche 1 de doorslag. Is er dan nog geen beslissing, dan beslist het lot.

Art. 8 EXTRA WEDSTRIJDEN

Als afsluiting van elke wedstrijddag kan een zogenaamde 'Sterrenfinale', 'Runners Up-Cup' e.d. worden georganiseerd. De bijzonderheden dienen door de organisator in het Aanvullend Reglement te worden vermeld.

Art. 9 GEBRUIK SLICKS

De wedstrijdleiding heeft het recht het rijden op z.g. 'slicks' te verbieden, bijvoorbeeld bij slechte weersomstandigheden.

Art. 10 SLOTBEPALING

Bij de interpretatie van de reglementen en in alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het NAB/NNO bestuur in overleg met de wedstrijdleiding. Indien nodig wordt voor de gastenklassen in een eigen Bijzonder Reglement voorzien.

REGLEMENT NEDERLANDS KAMPIOENSCHAP OVALRACING

Art. 1

Het Nederlands Kampioenschap Ovalracing worden gehouden in elk der volgende klassen: Juniorenklasse, Rookie Rods, Standaardklasse 2000, SuperRods, BMW CUP, 2.0L Hotrods, National Hotrods.

Art. 2

Voor kampioenschapspunten komen uitsluitend bestuurders, die in het bezit zijn van een geldige NAB licentie ovalracing in aanmerking.

Art. 3

Voor het kampioenschap zullen uitsluitend de wedstrijden meetellen, die door het Bestuur van de Sectie Ovalracing zijn aangewezen en zijn goedgekeurd door het Bestuur.

Art. 4

1. In iedere klasse zullen per wedstrijd aan alle deelnemers, per manche en per finale kampioenschapspunten worden toegekend. Daarbij wordt de z.g. 'sterren-finale' buiten beschouwing gelaten.

2. Puntenverdeling per manche:

1e aankomende	20 punten	11e aankomende	10 punten
2e aankomende	19 punten	12e aankomende	9 punten
3e aankomende	18 punten	13e aankomende	8 punten
4e aankomende	17 punten	14e aankomende	7 punten
5e aankomende	16 punten	15e aankomende	6 punten
6e aankomende	15 punten	16 ^e aankomende	5 punten
7e aankomende	14 punten	17e aankomende	4 punten
8e aankomende	13 punten	18e aankomende	3 punten
9e aankomende	12 punten	19e aankomende	2 punten
10e aankomende	11 punten	20 ^e e.v. aankomende	1 punt

Uitvallers	0 punten
Niet starten	0 punten
2 ronden of meer gelapt	0 punten
Zwarte vlag	25 strafpunten

Het maken van zgn. "donuts" of om d.m.v. "wheelspin" banden op te roken, kan worden bestraft. (dit ivm de veiligheid en het behoud van het asfalt)

Art. 5

Per wedstrijd welke meetelt voor het Nederlands Kampioenschap worden de punten, welke de deelnemers verdiend hebben in de manches en in de finales opgeteld en het totaal hiervan wordt als 'Kampioenschapspunten' genoteerd.

Art. 6

Voor de eindklassering zullen alle wedstrijden die voor het NK worden georganiseerd, meetellen.

Art. 7

Indien meerdere deelnemers in een klasse voor de eindklassering een gelijk aantal kampioenschapspunten hebben behaald, wordt het klassement bepaald:

- 1e: naar het aantal behaalde eerste plaatsen in het dagklassement;
 - 2e: naar het aantal behaalde tweede plaatsen in het dagklassement;
 - 3e: naar het aantal behaalde derde plaatsen in het dagklassement;
- enzovoorts.

Art. 8

In elke klasse is de deelnemer kampioen van Nederland die, met inachtneming van het bovenstaande, de meeste punten heeft behaald.

Art. 9

In alle gevallen, waarin dit reglement niet voorziet, beslist het NNO bestuur in overleg met de Sectie Ovalracing van de NAB.

AANVULLEND MILIEUREGLEMENT

Ten aanzien van wedstrijden georganiseerd door een onder de Sectie Ovalracing/Autospeedway ressorterende vereniging, is het volgende van kracht:

Geluidsniveau

Algemeen:

Wagens die naar oordeel van de Wedstrijdleader/TC tijdens de trainingen/races teveel lawaai maken, worden terstond uit de trainingen/races gehaald en een behaalde klassering wordt ongeldig verklaard.

Voorschriften voor alle klassen van de Ovalracing:

Onder geen voorwaarde mag een wagen, stilstaand gemeten voor- of na afloop van de trainingen/races, meer geluid produceren dan maximaal 90 dB(A) gemeten volgens de methode als omschreven in het Algemeen Milieu Reglement in dit ASJ. Tijdens de wedstrijd zal er vanaf de buitenkant van de baan (aan de overzijde van de baan, tegenover het jurygebouw) gemeten worden (afstand ongeveer 5 meter). Ook tijdens de wedstrijd mag geen enkele auto meer geluid produceren dan 90 dB(A). Bij geconstateerde overschrijding zal de betreffende deelnemer middels de zwarte vlag uit de wedstrijdmanche/finale worden gehaald, wat tevens een straf betekent van -25 wedstrijdpunten en tevens dient de deelnemer voor de rest van de dag achteraan starten. Bij herhaling op een wedstrijddag zal de betreffende rijder voor de rest van de dag worden uitgesloten van deelname en volgt een uitsluiting voor de hele dag (-25 punten).

Als meetwaarde wordt beschouwd de hoogst afgelezen waarde, verminderd met 1 dB(a) voor eventuele afwijkingen aan de meetapparatuur. De organisator is bevoegd een absoluut maximum geluidsniveau van een onder vollast rijdende wagen nader op te geven, danwel aan te scherpen.

Brandstof:

De deelnemers mogen geen andere brandstof gebruiken dan de in Nederland aan de reguliere pompstations verkrijgbare autobrandstoffen, zonder enige toevoeging(en).

Afval (voorzieningen):

- De organisatie voorziet het rennerskwartier van een groot aantal afvalbakken voor papier, plastic, etc.
- Voor het deponeren van afgewerkte olie zal een speciaal daarvoor bestemde olietank (onder toezicht) in het rennerskwartier worden geplaatst.

Motor brand- en vloeistoffen:

- Geknoei met olie/benzine/koelvloeistof in het rennerskwartier is ten strengste verboden. Daarom is het gebruik van een plastic zeil met minimum afmetingen van 2 x 4 meter verplicht. Dit om ongewenst wegvloeiën van genoemde vloeistoffen in de bodem te voorkomen. Voornoemd zeil dient men te allen tijde onder de auto te hebben, wanneer deze in het rennerskwartier staat (dus ook als er niet aan de wagen gewerkt wordt). Mocht men op het zeil hebben geknoeid, dan dient de deelnemer er ten allen tijde voor te zorgen, dat deze vloeistoffen niet in de bodem terechtkomen, maar op de daarvoor bestemde plaats(en). Tevens dient men het eigen zeil weer op te ruimen en mee te nemen na afloop van trainingen/races.
- Bij het verwisselen van de olie in het rennerskwartier is het verplicht een goede olie-opvangbak van voldoende afmetingen onder de auto te plaatsen en de afgewerkte olie zelf weer mee te nemen naar huis en niet achter te laten op het terrein.
- Rijders wordt geadviseerd om geen koelvloeistof als koelmiddel voor motoren te gebruiken, maar gewoon water.
- De baanposten zullen worden voorzien van adequate olieabsorberende middelen, bezems en scheppen.

KALENDER 2023

April

09 Ter Apel (1^e Paasdag) NNO NK

Mei

18 Ter Apel (Hemelvaartsdag) NNO NK

Juni

11 Ter Apel NNO NK

Juli

09 Ter Apel NNO NK

September

02 + 03 Ter Apel (speedweekend) NNO NK

24 Ter Apel (FINALES) NNO NK

Oktober

08 Ter Apel (autocross) NNO