Wedstrijd Reglement
CPZ Slotrace Sprint Kampioenschap
2026 - 2027

Versie 1.4
Status: wijzigingen besproken in club 23 okt 2026

Inhoudsopgave

0. Inleiding

1. Algemene Procedures
1.1 Welkom
1.2 Organisatie
1.3 Gedragscode
1.4 Wedstrijdleiding / Organisatie
1.5 Seizoensprogramma van het CSSK
1.6 Baanwissels
1.7 Heatwissels
1.8 Stroomstoringen
1.9 Reparaties en Hotpit

2. Aanmelding en procedures bij sprintraces
2.1 Clubrace
2.2 Puntentelling
2.3 Schrappen van resultaten
2.4 Publicatie resultaten

3. Procedure bij sprintraces
3.1 Wedstrijdprogramma
3.2 Training/inrijden
3.3 Keuringsprocedure
3.4 Kwalificatieprocedure
3.5 Startprocedure
3.6 Reparatieprocedure
3.7 Marshallen

4. Penalty's

5. Kapstokregel

6. Versies

0. Inleiding

Dit document beschrijft het wedstrijdreglement van het CPZ Slotrace Sprint Kampioenschap, hierna te noemen het CSSK. De opzet van het wedstrijdreglement van het CSSK kent een aantal belangrijke uitgangspunten. Deze zijn: **duidelijkheid, eerlijkheid, toegankelijkheid, toepasbaarheid, betaalbaarheid, competitiviteit en kwaliteit**.
Het CSSK bestaat uit een aantal sprintraces onder 7 verschillende klassen:

- BRM Groep 2 en Minicars 1:24 sprintraces
- BRM Transam 1:24 sprintraces (zodra testraces verreden en technisch reglement is goedgekeurd)
- Revoslot GT 1:32 sprintraces
- BRM legends 1:24 sprintraces
- BMW M1-cup 1:24 sprintraces (zodra testraces verreden en technisch reglement is goedgekeurd)
- ScaleCarr 1:24 sprintraces
- ScaleAuto 1:24 sprintraces
- Groep C 1:24 sprintraces

Het CSSK kan worden uitgebreid met nieuwe klassen wanneer de CSSK-organisatie daar positief over oordeelt. Voorwaarde is wel dat daarvoor een Technisch Reglement voor beschikbaar is.
In alle klassen zal er gereden worden met auto's volgens het Technisch Reglement voor de betreffende klasse zoals op de website van Slotshop-CPZ.nl is opgenomen.
Het kampioenschap zal worden verreden in de periode september/oktober t/m juli m.u.v. de maand december. Hiervoor zal een racekalender worden opgesteld welke per maand wordt uitgebreid en wordt gepubliceerd op de website van Slotshop-CPZ.nl.

De opbouw van dit document kenmerkt zich door eerst in te gaan op de algemene informatie die bij ieder event van belang is. Daarnaast zal in de betreffende hoofdstukken specifiek per onderwerp nog aanvullende informatie gegeven worden.
In die gevallen wanneer het reglement onvoldoende toelichting of houvast biedt of een regel niet kan worden toegepast beslist de CSSK organisatie hoe in deze gevallen gehandeld dient te worden. Eventuele aanpassingen of toevoegingen in dit reglement worden dan per direct opgenomen en gepubliceerd op de website van Slotshop-CPZ.nl. Hier is altijd het nieuwste document te downloaden en uitsluitend het op de website gepubliceerde document is geldig.

1. Algemene Procedures

1.1 Welkom
Op de wedstrijddag worden de rijders door de CSSK organisatie en club (gastheer) welkom geheten.

1.2 CSSK-organisatie
De CSSK-organisatie van een wedstrijd in het CSSK bestaat uit de volgende rollen en de daaraan gekoppelde taken en verantwoordelijkheden:

- De Master of Ceremony regisseert, controleert, houdt overzicht van het programma, begeleidt binnenkomers, coördineert in geval van disputen.
- De Wedstrijdleider (WL) is verantwoordelijk voor het verloop van de kwalificatie, de races en bedient het racesysteem / computer. De WL kan worden geassisteerd door een assistent WL.
- Het Hoofd Technische Commissie (HTC) ziet toe op een ordentelijk verloop van de keuring en is baas van het parc fermé. Assistent Technische Commissie (ATC) voeren de keuring uit onder leiding van de HTC. Samen worden deze aangeduid als de Technische Commissie (TC).
- Marshalls: terugplaatsen op het circuit na een gecrashde auto.
- Master of Hospitality (MoH): verantwoordelijk voor de locatie, circuit en catering.

- Bovenstaande functies kunnen worden gecombineerd in overleg met de wedstrijdleiding.

1.3 Gedragscode
Een deelnemer die zich heeft aangemeld dient te allen tijde de aanwijzingen en/of richtlijnen van de CSSK organisatie en/of de MoH op te volgen op straffe van mogelijk uitsluiting van verdere deelname aan het event. Aanwijzingen kunnen onder andere betrekking hebben op:

1. Plaatsen van koffers en zelf meegebracht materieel.
2. Gedrag m.b.t. geluid, praten of schreeuwen en respect voor de lokale huisregels gedurende het hele event.
3. In acht neming van de geldende parkeerregels rondom de locatie.
4. Ongevraagd bemoeien met of zich bevinden bij de keuring is niet toegestaan tenzij anders aangeven door de keurmeesters.
5. Marshallen: een marshall roept een track-call tenzij vooraf door de WL anders is aangegeven (zie par. 3.8).
6. Door een rijder (herhaaldelijk) geroepen track-call wordt door de WL genoteerd voor een penalty van twee ronden.
7. Reparaties uitvoeren in de hot pit met materialen die door de organisatie zijn verstrekt.

1.4 Wedstrijdleiding / Organisatie
Aanwijzingen van de wedstrijdleiding en/of officials van de organisatie dienen te alle tijde te worden opgevolgd.

1.5 Seizoensprogramma van het CSSK

1. Er zal in overleg met de MoH een concept seizoensplanning worden opgesteld, waarbij het doel is een aantrekkelijk kampioenschap te organiseren.
2. Het seizoen begint in principe in september/oktober en eindigt in juli het jaar erop. Dit kan echter worden aangepast afhankelijk van planning van groot onderhoud of verbouwing. Doel is (minimaal) 6 races per klasse te rijden in het raceseizoen, maar of dit wordt gehaald, is afhankelijk van de beschikbare data.
3. Er zal worden getracht een evenredig aantal races per klasse te rijden. Dit is echter afhankelijk van vele factoren, zoals het wel of niet kunnen rijden van 2 races op één avond, of de introductie van één of meerdere nieuwe klassen in het CSSK.
4. Er zal een ‘rolling forecast’ worden gemaakt voor het seizoen, waarbij de eerste maand vast gepland staan. Na 1 maand zal deze worden uitgebreid met een maand. Op deze manier ontstaat een rollende planning met voldoende vrijheid om te kunnen schuiven.
5. Er is gekozen om een volgordelijkheid in het programma te brengen van de klassen die na elkaar worden gereden. De baan wordt niet meer schoongemaakt t.b.v. de ‘rubber klassen’.

1.6 Baanwissels
Baanwissels tijdens een heat worden uitgevoerd door marshalls. De baanwissel tijd wordt door de organisatie bepaald en zal in principe circa 90 seconden bedragen. De wedstrijdleiding kan bij onvoorziene omstandigheden de start procedure of de aflooptijd bij baanwissels onderbreken.
De volgorde van baanwissel is rond de baan aangegeven op schilden (1-3-5-7-8-6-4-2). De rijder is zelf verantwoordelijk om te controleren of zijn auto in het juiste spoor staat.

1.7 Heatwissels
Heat wissels worden uitgevoerd door officials. Indien deelnemers ongevraagd zelf hun eigen of andere auto s van de baan pakken kan dat resulteren in een penalty.

1.8 Stroomstoringen
In beginsel wordt de race niet onderbroken als een auto niet wil rijden. Marshalls zullen de auto kort testen. Alleen als de auto functioneert wordt de wedstrijd zo kort mogelijk onderbroken om een eventuele storing van het circuit uit te sluiten. Is er geen storing dan wordt race hervat.

1.9 Reparaties en Hotpit
Reparaties en/of aanpassingen aan de auto mogen alleen worden uitgevoerd in de daarvoor ingerichte hot pit. De hot pit is onderdeel van het parc fermé. Zie verder par. 3.7.

2. Aanmelding en procedures bij sprintraces

2.1 Sprintace (clubkampioenschap)
1. Deelname aan een sprintrace geschiedt door je van te voren aan te melden bij de wedstrijdleiding op de betreffende avond waarop de race wordt gereden. Er worden geen kosten in rekening gebracht voor deelname aan de sprintrace (wel voor gebruik van de baan).
2. Afhankelijk van het aantal rijders worden 1 of meerdere heats gereden. Elke heat kent over het algemeen 8 stints (tenzij er meerdere rijders zijn en er moet worden in- en uitgedraaid).
3. De indeling voor het starten wordt beschreven in de startprocedure in hoofdstuk 3.

2.2 Uitslag
Het totaal aan in de race afgelegde ronden vermeerderd met de baanvakken per deelnemer, bepaalt het resultaat van de race.
1. Het aantal afgelegde ronden en het aantal baanvakken worden bepaald door het racesysteem van CPZ.
2. Indien rijders op dezelfde baanpositie eindigen krijgen ze allebei dezelfde punten van die positie en vervalt de volgende positie.Een uitzondering hierop is wanneer een rijder in de laatste ronde van de laatste stint een uitschieter heeft nadat deze de sensoren van het telsysteem heeft gepasseerd. In dat geval wordt het aantal verreden baanvakken door de WL vastgesteld.

Positie	Punten
1	20
2	19
3	18
4	17
5	16
6	15
7	14
8	13
9	12
10	11
11	10
12	9
13	8
14	7
15	6
16	5
17	4
18	3
19	2
20	1

2.3 Puntentelling
In deze paragraaf zal aandacht worden besteed aan de toelichting op de puntentelling van het CSSK.
De individuele behaalde punten in ieder CSSK event tellen mee voor het totaal klassement van de klasse.
1. Voor elke klasse is een klassement.
2. De winnaar met meeste rondes/baanstukken in de race krijgt 20 punten, de 2e 19 punten enzovoort. (zie nevenstaande tabel voor vervolg)
3. Per klasse ontstaat er een klassement, waarbij er per klasse een clubkampioen wordt uitgeroepen aan het einde van het seizoen.

2.3 Schrappen van resultaten
Bij het CSSK kampioenschap wordt per klasse een zogenaamd ‘schrapresultaat’ toegepast. Na een veelvoud van 3 races in de klasse wordt het slechtste resultaat geschrapt. Dit geschrapte resultaat blijft wel behouden in het puntenoverzicht, zodat wanneer een volgend resultaat geschrapt gaat worden, altijd de slechtste resultaten geschrapt worden over het gehele kampioenschap van die klasse.

2.4 Publicatie resultaten
De resultaten worden op de raceavond z.s.m. door de CSSK wedstrijdleiding afgekondigd en gepubliceerd via Whatsapp (of Signal) in de Slotshop Whatsappgroep. Ook worden deze op de website van CPZ gepubliceerd, evenals de stand in het CSSK (per klasse).

3. Procedure bij sprintraces

Er wordt één sprintrace gehouden per avond. Wanneer er tijd is voor een tweede race, geldt deze alleen voor het CSSK wanneer tenminste alle rijders van de eerste race deelnemen aan de tweede race, tenzij met de vertrekkende rijders overeenstemming is bereikt voor het niet deelnemen aan een tweede race.

3.1 Wedstrijdprogramma
Hieronder staat het standaard wedstrijdprogramma. Indien de WL dit noodzakelijk acht kan hiervan afgeweken worden. De sprintraces vinden plaats op de vrijdagavond.

1. 19:30 uur : De club is geopend op de avond van de sprintrace en kan tot 20:30 uur worden getraind en/of ingereden;
2. Uiterlijk om 20:30 dienen de auto's te worden aangeboden bij de technische keuring.
3. Wanneer er een kwalificatie wordt verreden, zal deze uiterlijk tussen 20:45 en 21:00 starten.
4. Tussen 21:15 en 21:30 start de rijdersbriefing, stickeren en opstellen van de auto's voor de race.
5. 21:30 uur: (Uiterlijk) start van de race door de wedstrijdleiding.
6. Wanneer alle heats zijn verreden kan een eindkeuring door de TC plaatsvinden.
7. Tot slot de ceremonie van presentatie resultaten met fotomoment en eventuele prijsuitreiking.
8. De WL kan van deze planning afwijken.

3.2 Training/inrijden
Op de clubavond kan voorafgaand aan de race en keuring worden getraind en/of ingereden. Afhankelijk van de beschikbare tijd en aantal rijders kan dit middels een getimede training van 6 x 2 minuten met automatische wisseltijd van 15 seconden waarbij de baannummers opéénvolgend worden doorlopen. (1,2,3,4,5,6).

3.3 Keuringsprocedure
Een deelnemer is vanaf het moment dat zij actief deelneemt aan de sprintrace en tot 15 minuten na de afronding van het wedstrijdprogramma verplicht deel te nemen aan de gevraagde en ongevraagde keurmomenten door de organisatie. Een deelnemer is zelf verantwoordelijk om tijdig zijn auto bij de keuring aan te bieden. Dit kan tot 20:45 uur.

1. De keuring geschiedt door de TC.
2. De keuring vindt plaats onder het Technisch Reglement per klasse. Na keuring blijven de auto's (indien goedgekeurd) in het parc fermé.
3. De TC draagt de auto's uit het parc ferme over aan de WL.
4. De keuring vindt minimaal vooraf aan de race plaats. De WL kan ook bepalen dat dit ook tijdens of na de race plaatsvindt.
5. Indien de auto niet voldoet aan het TR dan krijgt de rijder 5 min voorafgaand aan de trainingsperiode/race tijd om de auto te corrigeren. Dit zal geschieden onder supervisie van een official.
6. De TC kan bij de keuring ervoor kiezen een controle te doen op toerental en/of snelheid (en kracht) van de motor. Wanneer een motor meer toeren/snelheid/kracht heeft bij een keuring,

zal worden bepaald wat we te doen. Dit om te voorkomen dat door een snellere motor van de één t.o.v. de ander een voordeel wordt behaald. Stel dat alle motoren veel langzamer zijn bij de rest van het veld, kan de TC aangeven dat de motor gewisseld moet worden zodat deze meer in lijn met de rest van het veld ligt. De meetresultaten zullen worden vastgelegd in het seizoen om achteraf te evalueren.

3.4 Bandenprocedure

Voor alle klassen geldt dat de banden die onder de auto zitten 'droog' op de baan gaan komen. Indien dit niet gebeurt dan volgt een penalty van 5 ronden. De TC keurt vooraf de start van een training, kwalificatie en wedstrijd of de auto met banden 'droog' wordt neergezet.

3.5 Kwalificatieprocedure

Wanneer er door de WL wordt gekozen voor een kwalificatie procedure, wordt de baan waarop de kwalificatie wordt gereden bepaald door de WL, ook kan de WL ervoor kiezen te gaan 'dobbelen'.

1. Elke deelnemer krijgt 1 minuut de tijd om een kwalificatietijd neer te zetten.
2. De startopstelling wordt op basis van de kwalificatietijd opgesteld waarbij de langzaamste het eerste starten. De snelste start op baan 1, een na snelste op baan 2, etc.
3. De volgorde van kwalificatie wordt bepaald door de WL. Eén van de opties is om de laagst staande rijders in het klassement als eerste te laten starten.

3.6 Startprocedure

1. De races worden ingedeeld o.b.v. de stand in het CSSK, met een kwalificatieprocedure, of door de WL.
2. In geval van de stand van het CSSK wordt gestart, starten de rijders met het laagste aantal punten als in de eerste heat (in geval er meerdere heats zijn). De startopstelling voor de rijder met het hoogst aantal punten in het CSSK kampioenschap in deze klasse in de betreffende heat start op baan 1, de één na hoogste op baan 2, etc. etc..
3. In geval er is gekozen voor een kwalificatieprocedure, wordt de startopstelling van de 1e race bepaald door de gereden tijden van de kwalificatie waarbij de langzaamste rijders als eerste starten. De snelste rijder start op baan 1, de één na snelste op baan 2, etc. etc.
4. De startopstelling van een eventuele 2e race op de wedstrijddag wordt bepaald door de eindstand van de 1e race waarbij de laatst geëindigde rijders in de eerste heat starten (bij meerdere heats) en de startopstelling zoals ook onder punt 2. benoemd.

3.7 Reparatieprocedure

1. Het uitvoeren van reparaties is alleen toegestaan in de hot pit tijdens rijtijd inclusief track-calls met uitzondering van de in punt 3 genoemde onderdelen.
   Noot: Bij (CSSK)clubwedstrijden kan de WL bij een defect aan een auto bepalen of de race stil gelegd wordt om de reparatie uit te voeren. De rijder geeft dit defect dan aan door 'DEFECT' te roepen naar de WL. De eventuele reparatie mag dan (eventueel door een marshall) worden uitgevoerd maar mag niet langer duren dan ca. 2 minuten. Mocht het langer duren, of treedt een tweede defect op in dezelfde race bij dezelfde rijder, dan kan een reserve auto worden ingezet (deze kan dan na afloop worden gekeurd door de TC). Dit wordt bepaald en getimed door de WL.
2. Reparaties dienen gestart te worden op aangeven van de wedstrijdleiding.
3. Tijdens baanwissels mogen geen reparatiewerkzaamheden uitgevoerd worden met uitzondering van:
   a. Spoiler: mag vervangen worden door ballastgewicht van 2,5 gr. op de originele positie of achterzijde carrosserie.

   b. Diffuser: mag vervangen worden door ballastgewicht van 2,5 gr. op de originele positie of achterzijde carrosserie.
   c. Splitter: mag vervangen worden door ballastgewicht van 2,5 gr. op de originele positie of voorzijde carrosserie.
   d. Het is niet toegestaan bovengenoemde onderdelen bewust los te monteren dan wel te verwijderen ten einde hier tijdelijk voordeel mee te behalen.
4. Indien een gestarte reparatie niet klaar is na de laatste stint van een heat, dan mag tot 5 minuten na beëindiging van de heat de auto verder gerepareerd worden i.v.m. een eventuele keuring.
5. Indien een auto dan van de baan is geraakt (op de grond of in het gras) wordt door de WL bepaald of de banden getapet mogen worden.
6. In onvoorziene gevallen beslist de WL. Hier vallen onder meer de volgende zaken onder: aanlopen/schrapen van de auto over de baan of elektrische kortsluiting in de auto c.q. regelaar.

3.8 Marshallen

Marshallen: Iedere rijder dient wanneer deze niet rijdt in de heat te marshallen. Doorgaans marshalt de rijder in de heat nadat deze heeft gereden. De rijders van de laatste heat, marshallen in de eerste heat. Wanneer een rijder dit niet doet, dan zal de betreffende rijder niet mogen starten.
Om de focus te houden op de wedstrijd is het de marshall niet toegestaan een telefoon in de hand te houden of gesprekken te voeren met andere bezoekers, etenswaren te nuttigen of andere zaken te ondernemen die de focus verminderen. Natuurlijk probeert een marshall een gecrashte auto zo snel mogelijk weer in het juiste spoor te zetten.
Aanvullend hierop zijn er nog een aantal spelregels:

1. Voor aanvang van de race worden de auto's door een marshall gestickerd, eventueel getaped en in de juiste baan gezet. De rijder is verantwoordelijk voor de controle van de eigen auto. Baanstickers worden op de voorruit van de auto worden geplakt.
2. Bij een baanwissel zet een marshall de auto in de volgende baan en stickert deze 'om'. Ook hier geldt dat de rijder altijd dient toe te zien of het juist is gebeurd bij de eigen auto.
3. Bij een crash is de standaard regel: in geval van een meervoudige crash moet de auto die het incident heeft veroorzaakt, als laatste terug op de baan worden gezet!
   Let op: Bij CSSK-wedstrijden geldt de regel dat wanneer er twee auto's tegelijk bij dezelfde marshallplek crashen, bepaalt de marshall of hij een track-call afroept. Ook kan de WL hierop ingrijpen (deze regel is in het leven geroepen om ook beginnende rijders de gelegenheid te geven ervaring op te doen met marshallen).
4. In het geval dat een auto in de verkeerde baan schiet, mag de rijder een track-call geven, door het roepen van 'DUBBEL' ; zie ook volgende punt.
5. Wanneer er een crash is onder de brug dient de marshall een track-call te geven. Alleen op deze plek mag ook de rijder dit afroepen.
6. Wanneer er niet voldoende marshalls zijn om alle plekken te bezetten, mag de rijder die crasht op de niet bezette plek een track-call afroepen.
7. Wanneer er veel te weinig marshalls beschikbaar zijn, kan de WL besluiten een andere procedure te gebruiken. Bijvoorbeeld bij een crash de race stil leggen d.m.v. een track-call door de rijder en daarna de auto terug te zetten tot direct na de start. De procedure wordt dan voorafgaand aan de wedstrijd afgesproken.
8. Rijders dienen altijd goed naar de baan te kijken ter voorkoming dat er een gecrashde auto wordt geraakt.
9. Het eventueel tapen van een auto dient te geschieden tijdens de race door een hiervoor door de WL aangewezen plek en door een aparte marshall. Uitzondering hierop is wanneer een auto

crasht en op de grond valt of door het ‘gras’ rijdt. Dan mag dit tijdens de track-call gebeuren door de marshall.

10. In geval een baanstikker op de auto tijdens de race is losgeraakt, mag een marshall de race laten stilleggen door – of tijdens – een track-call om de baansticker te vervangen.
11. Rijders dienen zich correct te gedragen in hun uitingen richting de marshalls (en andersom).

4. Penalty’s

Het uitdelen van penalty s is alleen voorbehouden aan de wedstrijdleiding. De penalty’s zijn alleen van toepassing op de deelnemers van het CSSK. Dit kan gebeuren in de navolgende gevallen:

1. Een auto blijkt na een race tijdens de keuring NIET te voldoen aan het TR > 5 posities terug in het eindresultaat van deze race.
2. Afgekeurde auto’s kunnen in overleg met de WL buiten mededinging deelnemen aan de races.
3. Na een waarschuwing kan de wedstrijdleiding een ronde aftrek toepassen.
4. Na een herhaalde waarschuwing kan de wedstrijdleiding overgaan tot diskwalificatie
5. Onreglementair gebruik van materialen aan de baan/hot pit leidt tot een diskwalificatie.
6. Diskwalificatie leidt in alle gevallen tot 0 punten. Een diskwalificatie van een race kan (in geval van een deelnemer aan het kampioenschap) niet als schrapresultaat worden beschouwd.
7. Daar waar niet gewenst gedrag of naleving van de procedures door de rijder/marshall wordt toegepast behoudt de organisatie zich het recht voor om de hoogte van een penalty ter plekke te bepalen. Penalty s moeten altijd worden opgevolgd. Indien een penalty niet wordt opgevolgd, dan volgt diskwalificatie. Een tijd penalty heeft altijd betrekking op racetijd (dus niet tijdens een stint wissel of tijdens een sit out). Timing geschiedt door de organisatie en in parc fermé. Penalty’s kunnen worden toegekend in de navolgende gevallen:
    a. Gewicht: Indien het gewicht van de auto tijdens de race lager is dan voorgeschreven in het technisch reglement zal dit aangepast moeten worden tijdens rijtijd en is er een penalty van 5 ronden. Wanneer een bumperonderdeel (voor en achter), raam of spoiler is verloren, dan zal deze binnen een minuut moeten worden teruggeplaatst. Het terugplaatsen geschiedt onder racetijd. Niet opvolgen van deze regel leidt tot een penalty van 5 ronden, waarbij de reparatie nog wel uitgevoerd dient te worden.
    b. Voor clubwedstrijden gelden de onder 3.7 genoemde afspraken over repareren.

5. Kapstokregel

In alle gevallen waarin dit wedstrijdreglement niet voorziet wordt door de WL van betreffende race bepaald welke opvolging wordt gegeven aan een onbeschreven regel uit dit wedstrijdreglement. Het besluit van de WL zal te allen tijde moeten worden opgevolgd. Indien dit niet gebeurt dan volgt een penalty volgens richtlijn 4.

6. Versies

Versie	Datum	Belangrijkste wijzigingen
1.0	8 jul 2023	Versie 1.0 uitgebracht en gepubliceerd op website.
1.1	20 feb 2024	Versie 1.1 Revoslot GT toegevoegd en gepubliceerd op website.
1.2	16 aug 2024	Versie 1.2 BRM Legends toegevoegd overall resultaat eruit gehaald
1.3	11 Jul 2025	Versie 1.3 BMW M1 en marshall regels aangepast
1.4	23 okt 2026	Versie 1.4 Nieuwe PDS baan met 8 sporen verwerkt+ tijdafspraken

Basis: Scaleauto Wedstrijdreglement DSC 2017